

Merivienti: Haasteet merikuljetuksissa kolmansiin maihin

Elisa Tikka

25.05.2016



Tekijä(t) Elisa Tikka	
Koulutusohjelma Liiketalous	
Opinnäytetyön nimi Merivienti: Haasteet merikuljetuksissa kolmansiin maihin	Sivu- ja liitesivumäärä 48 + 2
<p>Tämän tutkimustyyppisen opinnäytetyön tavoitteena on tutkia kansainvälisissä merikuljetuksissa ilmeneviä haasteita ja ongelmia ja löytää niihin ennaltaehkäiseviä ratkaisuja. Tutkimuksesta on hyötyä erityisesti pienille sekä keskisuurille yrityksille, jotka ovat mukana merikuljetus- tai huolintatoiminnassa. Työstä voi olla hyötyä myös pohdittaessa yleisen logistiikan turvaamista kaikilla eri kuljetusmuodoilla. Työ on tehty keväällä 2016.</p> <p>Työ on jaettu teoriaosuuteen ja empiiriseen osuuteen, lopussa on lisäksi pohdintaa tämän hetkisestä tilanteesta huolinta- ja merivientialalla sekä näiden alojen tulevaisuuden näkymistä. Työ on tehty huolitsijan näkökulmasta katsottuna.</p> <p>Huolinta-ala onkin käyty teoriassa läpi, sillä on tärkeää ymmärtää miksi kyseinen ala on olennainen osa kansainvälistä kaupankäyntiä.</p> <p>Opinnäytetyö on toteutettu laadullisena tutkimuksena. Siihen kuuluvat kolmen eri Suomessa toimivan huolinta-alan yrityksen työntekijöiden haastattelut. Nämä alan ammattilaisten haastattelut auttavat ymmärtämään huolinnan osuutta kansainvälisessä kaupassa.</p>	
Asiasanat Merivienti, merikuljetus, huolinta-ala, Suomen vienti, kansainvälinen kauppa, kolmannet maat	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta ja merkitys	2
1.2	Tutkimusongelma.....	2
1.3	Viennin merkitys Suomen taloudelle	2
1.4	Suomen ulkomaankauppa	6
2	Huolinta osana logistiikkaa	8
2.1	Huolinta-alan tulevaisuus	14
3	Logistiikan turvallisuus	18
3.1	Riskin määrittely.....	19
3.2	Toimitustapalausekkeet	21
3.3	Kansainvälinen liikeyritys, kauppalaki ja force majeure.....	22
3.4	Viejän vastuu: vientivalvonta	23
3.4.1	Harmaa talous, vilppi ja sisäiset väärinkäytökset sekä valvonta	24
3.4.2	Terrorismi ja rikollisuus.....	30
3.5	Merikuljetusten hävikki ja tuotevahingot.....	31
3.5.1	Merirosvous, sen tausta ja merkitys kansainväliselle kaupalle.....	32
3.6	Pakotteet, kauppasaarrot ja Venäjän kauppa.....	37
4	Meriviennin haasteet ja huolinta-alan tulevaisuus.....	39
4.1	Laadullinen tutkimus ja toteutus	39
4.1.1	Tutkimuksen luotettavuus.....	39
4.1.2	Tutkimustulosten toistettavuus	39
4.1.3	Tutkimustulosten pätevyys	40
4.2	Aineiston analysointi ja tutkimustulokset	40
4.2.1	Haastateltujen henkilöiden ja yritysten taustatiedot	41
4.2.2	Tutkimustulokset	42
5	Yhteenveto, johtopäätökset ja kehitysehdotukset	47
5.1	Yhteenveto.....	47
5.2	Johtopäätökset.....	47
5.3	Jatkotutkimusehdotukset ja kehitysehdotukset.....	49
5.4	Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi.....	50
6	Lähteet.....	51
	Liitteet.....	58
	Liite 1. Haastattelukysymykset	58

1 Johdanto

Huolinta-ala on olennainen osa globaalia kilpailua ja tavaravirran hallintaa. Suomen syrjäinen sijainti ja monesti epäedullinen pohjoinen ilmasto aiheuttavat jatkuvasti haasteita Suomen kilpailukyvyille kuljetusmarkkinoilla ulkomaankaupassa. Logistiikan turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota toimitusketjun monissa eri osissa: kuljetuksissa, varastoinnissa, pakkaamisessa, tietojärjestelmissä ja hankintatoimessa.

Kansainvälisessä kaupassa huolinta on varmasti tuntemattomimpia osa-alueita koko toimitusketjussa. Vielä 1970-luvulla Suomessakin puhuttiin speditööreistä, huolitsija on verrattain melko uusi nimitys. Oletettavasti sana tulee italian kielen sanasta ”speditore”, joka merkitsee lähettäjä, henkilöä, joka huolehtii kuljetuksesta.

Ensimmäinen huolitsija-henkilö on ollut kauppias ja lähettäjä itse. Hän on huolehtinut tavarantoimituksesta alusta loppuun. Sittemmin kaupan kasvaessa on otettu käyttöön erilaisia huolitsijoita, joiden toimenkuva on ollut varsin tullauskeskeistä. Viimeisen 20-30 vuoden aikana alalla on tapahtunut paljon muutoksia, huolitsijoiden rooli on muodostunut entistä tärkeämmäksi osaksi koko kuljetuskokonaisuutta sisältäen valtavan määrän uusia logistisia toimintoja. Tätä kautta on muodostunut uusi nimike ”logistikko”. (Ritvanen, V., Inkiläinen, A., Von Bell, A. & Santala, J. 2011, 121-124.)

Huolitsijan tehtävänä on huolehtia lähittäjän tavara oikeaan paikkaan vastaanottajalle oikeaan aikaan erilaisten kansallisten ja kansainvälisten sopimusten, lakien, määräysten ja direktiivien määräämällä tavalla. Toiminnan tulee lisäksi olla kustannustehokasta. Huolinta on asiakkaan tarpeiden mukaan räätälöityä palvelua. Huolintapalvelu voi kokonaisuudessaan sisältää kaikki kuljetukset alusta loppuun (kumipyörä-, meri- ja lentokuljetukset), varastoinnit, lastaukset, käsittelyt, pakkaamiset, jakelut sekä lisäpalvelut kuten vienti- ja tullausilmoitukset. (Ritvanen ym. 2011, 121-124.)

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää mitä haasteita ja riskejä sisältyy meriteitse kolmansiin maihin kuljettaviin lähetyksiin ja miten näitä riskejä voitaisiin parhaiten torjua ja ennalta ehkäistä. Kolmansilla mailla tarkoitetaan EU:N ulkopuolisia valtioita ja maita. Kun on kyse Euroopan Unionin jäsenmaiden välisestä kaupasta, puhutaan sisäkaupasta. Ulkokaupasta puhutaan kun EU-maat ja EU:n ulkopuoliset maat eli ns. kolmannet maat käyvät keskenään kauppaa. Opinnäytetyö on siis rajattu koskemaan merikuljetuksia ja nimenomaan vain vientiä EU:n ulkopuolisiin maihin. Työ on kirjoitettu huolitsijan näkökulmasta katsoen. (Tilastokeskus 2016; Varova 2016.)

1.1 Tutkimuksen tausta ja merkitys

Suomen bruttokansantuotteesta suuren osan muodostaa ulkomaankauppa. Globaalin talouden tilalla on mittavat vaikutukset Suomen talouteen, kasvava ulkomaankauppa poikii Suomellekin lisää työpaikkoja ja investointeja. (Findikaattori 2016a.) Vienti on Suomelle tärkeä alue kansainvälisessä kaupankäynnissä, kun vienti vetää, niin myös siitä riippuvaiset investoinnit vetävät. Ulkomaankaupan kehitys siis mittaa talouden ja kaupan kasvua, mutta kertoo myös Suomen yrityssektorin kilpailukykyisyydestä ja kiinnostavuudesta sekä Suomen elinkeinoelämästä. (Taloussanomat 2014.)

Tässä tutkimuksessa keskitytään viennissä rahtikuljetuksiin eli tavarakuljetuksiin. Merkitävän osan Suomen viennistä muodostaa merirahti suuren volyyminsa ansiosta.

1.2 Tutkimusongelma

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli kartoittaa merivientiin liittyviä riskejä ja haasteita rahtikuljetuksissa kolmansiiin maihin. Tutkimusongelmana oli selvittää mitä nämä haasteet meriviennin kuljetuksissa ovat ja miten näihin voidaan varautua ennalta. Päättökysymykseen haettiin vastausta seuraavien alakysymysten avulla:

1. Mikä merkitys logistiikalla, huolinnalla ja meriviennillä on Suomen ja kansainvälisen kaupan kannalta?
2. Miltä meriviennin ja huolinta-alan tulevaisuus näyttää?
3. Mitä riskit ovat logistiikka- ja huolinta-alalla?
4. Miten näihin riskeihin voidaan varautua ja ennaltaehkäistä niitä?

Taulukko 1. Peittomatriisi

Tutkimusongelma	Viitekehys (luvun nro)	Tulokset (luvun nro)	Kysymyslomakkeen kysymykset
Alaongelma 1	1.2.,1.3.,2.1.	4-4.3.2.	2.-11
Alaongelma 2	2-2.1.	4.3.,5.4.	2,3,5,7,9,10,11
Alaongelma 3	3.1.,3.4.1.-3.5.1.	3-3.,4.3.,5.1.-5.4.	4,5,6,7,8
Alaongelma 4	3-3.5.1.,	3-3.5,4,5.	5,8,9,10,11.

1.3 Viennin merkitys Suomen taloudelle

Ylipäättänsä koko Suomen kannalta katsottuna vienti on ollut jo pitkään laskussa. Tämä on huomattu huolinta-aloilla muun muassa kilpailun kiristymisenä hinnoissa. Asiakkaat odot-

tavat parasta mahdollista palvelua halvimmalla mahdollisella ja mahdollisimallakin hinnalla. Tilanne on kiristänyt kilpailua paikoin jopa sietämättömän tiukaksi, jolloin pienimmät huolinta-firmat putoavat ensimmäisenä pois tarjouskilpailusta. (Tulli 2015.)

Suomen vienti oli ennen vuosituhannen vaihtumista noin 20 vuotta tasaisessa kasvussa. Vuosituhannen vaihteessa Suomen vienti koki notkahduksen, vuonna 2005 päästiin nousuun viennissä ja 2007 oli aikalailla huppuvuosi pitkään aikaan. Vuosina 2008-2009 taloustaantuma sai kaiken kaupan, myös viennin laskuun jälleen kerran. Noin kymmenen vuotta sitten suuren osan Suomen viennistä muodostivat sähkö- ja elektroniikkateollisuus. Puu- ja paperiteollisuuden tuotteet, metalli-, kone- ja kulkuneuvotuotteet sekä kemian teollisuuden tuotteet tulivat perässä. (Tulli 2015.)

Viime vuosina sähkö-, elektroniikkateknikka, puu- ja paperiteollisuus tuotteet ovat kuitenkin olleet laskussa, kemian teollisuuden tuotteet puolestaan ovat olleet merkittävässä nousussa. Kone- ja kulkuneuvoteollisuuden osuus on kasvanut tasaisesti vuodesta 2007 asti, jonka jälkeen on jälleen tapahtunut notkahdus niidenkin viennissä. (Tulli 2015.)

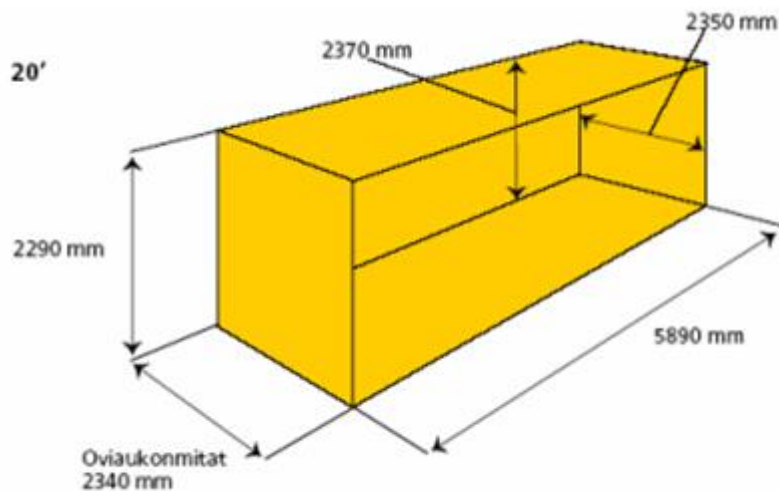
Tammikuussa 2016 Suomen tavaraviennin arvo oli Tullin ennakkotilaston mukaan lähes 3,6 miljardia euroa. Arvo oli kymmenen prosenttia pienempi kuin vuosi sitten tammikuussa. Suomen kauppataase oli tammikuussa 320 miljoonaa euroa alijäämäinen. Alijäämä tarkoittaa tilikauden tappiollista tulosta. Vuonna 2015 tammikuussa kauppataaseeseen tilastoitiin 300 miljoonaa euroa alijäämää. (Findikaattori 2016a; Taloussanommat 2016.)

Vienti oli selvästi laskussa tammikuussa kaikilla päätoimialoilla. Kyseessä oli jyrkkä viennin pudotus. Tammikuulle sattui osumaan juuri lentokonetoimitus, joka loivensi viennin laskua hieman. Myös mittareiden ja kojeiden vienti kasvoi hieman. Yhteensä vienti EU-maihin laski tammikuussa 2016 yhdeksän prosenttia ja EU:n ulkopuolelle 12 prosenttia. Vienti oli laskenut lähes kaikkiin tärkeisiin vientimaihin tammikuussa verrattuna edellisvuoden tammikuuhun. (Findikaattori 2016a; Findikaattori 2016b.)

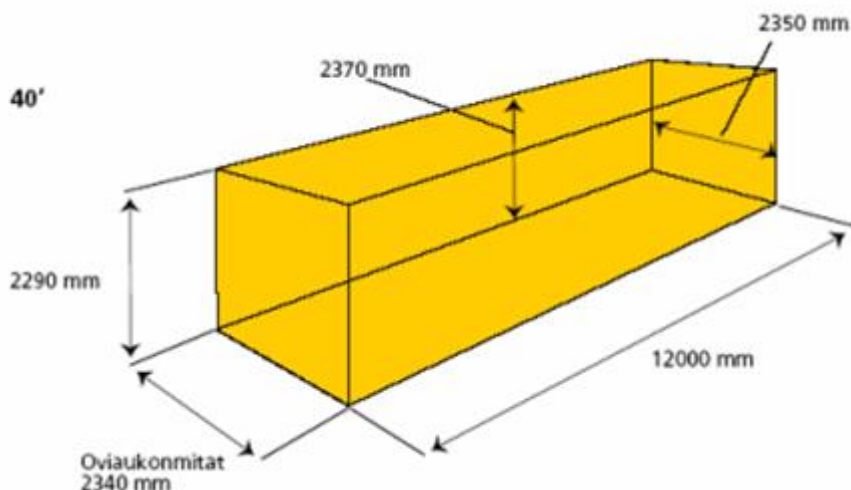
Suurin lasku viennissä oli Alankomaihin, Isoon-Britanniaan ja Venäjälle. Venäjälle viennin lasku on ainakin selitettävissä muuttuneessa Venäjän tilanteessa, kaupan käynti on vähentynyt Venäjän kanssa erilaisten kauppakieltojen ja saartojen vuoksi. Vienti Kiinaan sen sijaan on noussut. Tämä on selitettävissä esimerkiksi Kiinan uudella vuodella, jotta vieteään noin 8. helmikuuta (vaihtelee riippuen Aasian maasta). Kiinalaiset haluavat joka vuosi saada mahdollisimman paljon tavaraa liikkeelle ja vastaanotettua ennen uutta vuotta, jotta

tavarat eivät seisoisi paikoillaan, kun koko Aasia pysähtyy juhlimaan uuden vuoden vaihtumista. Kiinalainen uusi vuosi tietää yleensä viennin sijaan enemmän nousua tuonnille. (Findikaattori 2016a.)

Meriviennillä viitataan meriteitse tapahtuvaan rahtikuljetukseen Suomesta muihin maihin. Vienti on Suomen valttikortti ja suurin osa (noin 90 %) Suomen viennistä kulkee merirahtina. (Terho 2011.) Tämä johtuen mm. siitä, että Suomen maantieteellinen sijainti ei tarjoa yhtä otollisia mahdollisuuksia maantiekuljetuksille kuin esimerkiksi Keski-Euroopassa. Lentorahti sen sijaan kuljettaa merirahtiin nähden pieniä määriä painossa ja koossa verrattuna, lentorahdin ollessa vielä tuplaten merirahtia kalliimpaa, merirahti vie voiton viennimäärissä. Merirahtikuljetukselle tärkeä mitta ja määrittelyn muoto on TEU (puhekielessä) ”teukka.” TEU eli twenty-foot equivalent unit on 20 jalkainen kontti. FEU on forty-foot equivalent unit eli isompi 40 jalan kontti. Käytännössä meriliikenteessä määritellään esim. tilastoissa kaikki TEU:iden mukaan, 40 kontti on täten 2 TEU:ta määrältään. Vuosittaisia tilastoja verrataan edellisiin TEU-määrien perusteella.



Kuva 1. 20'DC-kontin mitat (DHL 2016)



Kuva 2. 40'DC-kontin mitat (DHL 2016)

Yleiskontteihin lukeutuvat lisäksi erikoiskorkeat HC-kontit (high cube) korkeammalle tavaralle. Standardikonttien eli DC-konttien (dry container, kuiva kontti) lisäksi on olemassa monia muitakin erilaisia konttityyppejä juuri lastaustavan tai lastattavan tavarankin mukaisesti. Esimerkiksi lämpötilasäädelyille tavaralle, kuten maitovalmisteille on reefer-kontteja, joissa voidaan säätää tietty haluttu lämpötila tavarankin pilaantumisen estämiseksi. Open top-kontit eli avokattoiset kontit on tehty tavaralle, joita ei pystytä lastaamaan oven kautta. Ylisuurille lähetyksille, jotka lastataan nostureilla on tarjolla Flat rack-kontteja, joissa on avoin katto ja laidat. (Kuehne + Nagel 2016a; DHL 2016; Nordana 2016.)

STANDARD



Standard 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
19' 4"	7' 8"	7' 10"	7' 8"	7' 6"	1,172 Cu.ft	4,956 lbs	42,900 lbs
5,900 mm	2,350 mm	2,393 mm	2,342 mm	2,280 mm	33.2 Cu.m	2,239 Kgs	21,770 Kgs

Standard 40'

39' 5"	7' 8"	7' 10"	7' 8"	7' 6"	2,390 Cu.ft	8,160 lbs	59,040 lbs
12,036 mm	2,350 mm	2,392 mm	2,340 mm	2,280 mm	67.7 Cu.m	3,700 Kgs	26,780 Kgs

Standard 40' HC (High Cube)

39' 5"	7' 8"	8' 10"	7' 8"	8' 5"	2,694 Cu.ft	8,750 lbs	58,450 lbs
12,010 mm	2,330 mm	2,690 mm	2,330 mm	2,560 mm	76.28 Cu.m	3,968 Kgs	26,512 Kgs

REEFER



Reefer 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
17' 8"	7' 5"	7' 5"	7' 5"	7' 3"	1,000 Cu.ft	7,040 lbs	45,760 lbs
5,452 mm	2,275 mm	2,260 mm	2,238 mm	2,216 mm	28.3 Cu.m	3,209 Kgs	20,800 Kgs

Reefer 40'

37' 8"	7' 5"	7' 2"	7' 8"	7' 0"	2,040 Cu.ft	10,780 lbs	56,276 lbs
11,493 mm	2,270 mm	2,197 mm	2,282 mm	2,155 mm	57.8 Cu.m	4,900 Kgs	25,580 Kgs

Reefer 40' High Cube

37' 11"	7' 6"	8' 2"	7' 6"	8' 0"	2,344 Cu.ft	9,900 lbs	57,541 lbs
11,557 mm	2,294 mm	2,500 mm	2,294 mm	2,440 mm	66.6 Cu.m	4,500 Kgs	25,980 Kgs

OPEN TOP



Open Top 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
19' 4"	7' 2"	7' 8"	7' 6"	7' 2"	1,116 CBM	5,280 Lbs	47,620 Lbs
5.894 m	2.311 m	2.354 m	2.286 m	2.184 m	32.23 Cu.m	2,400 Kgs	21,600 Kgs

Open Top 40'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
39' 5"	7' 8"	7' 8"	7' 8"	7' 5"	2,350 CBM	8,490 Lbs	58,710 Lbs
12.028 m	2.350 m	2.315 m	2.341 m	2.274 m	55.5 Cu.m	3,850 Kgs	26,680 Kgs

FLAT RACK



Flat Rack 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
18' 5"	7' 3"	7' 4"	-	-	-	5,578 Lbs	42,333 Lbs
5.620 m	2.200 m	2.233 m	-	-	-	2,530 Kgs	21,470 Kgs

Flat Rack 40'

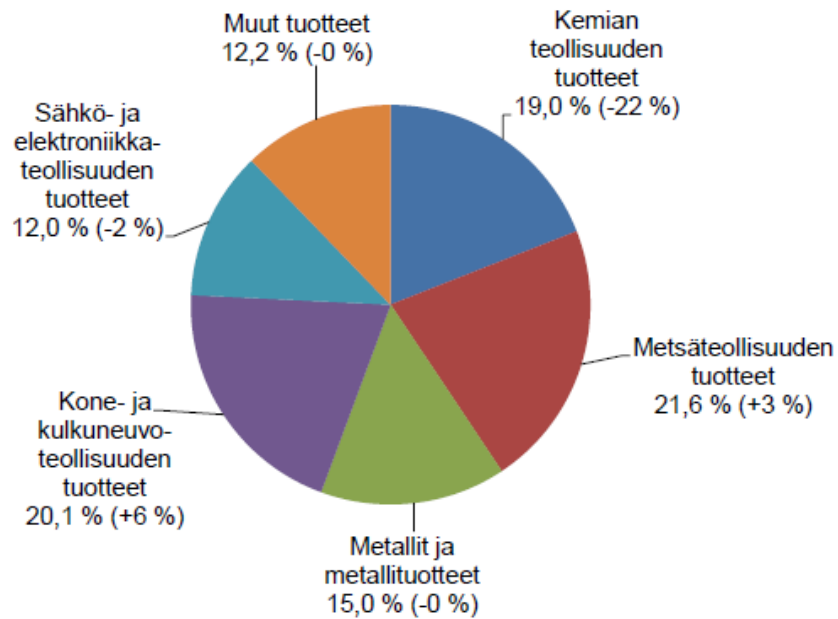
INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
39' 2"	6' 10"	6' 5"	-	-	-	12,081 Lbs	85,800 Lbs
12.080 m	2.438 m	2.103 m	-	-	-	5,480 Kgs	39,000 Kgs

Kuva 3. Konttityyppejä (Kuehne + Nagel 2016)

1.4 Suomen ulkomaankauppa

TULLI
TULL · CUSTOMS

VIENTI TUOTELUOKITTAIN (CPA) 2015(1-9)
Osuus viennistä ja arvon muutos edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon (%)



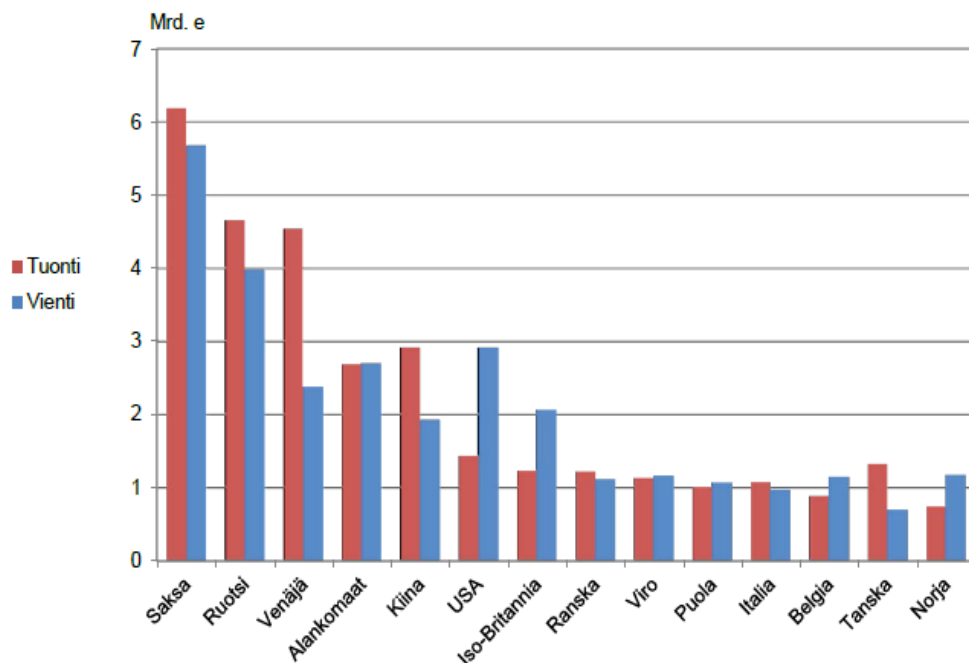
Kuva 4. Vienti tuoteluokittain (Tulli 2015a)

Yllä oleva kuvio kuvaa kunkin tuoteluokan osuutta viennistä ja arvon muutosta prosentteina edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Metsäteollisuuden tuotteet ovat vuonna 2014 olleet suurin tuoteluokka viennissä (21,6 % koko viennistä), 3 %:n nousulla

edelliseen vuoteen. Toiseksi suurin tuoteluokka on ollut Kone- ja kulkuneuvoteollisuuden tuotteet 20,1 %:lla koko viennistä ja 6 %:n nousulla edellisvuoteen. Kolmanneksi suurimpana ovat olleet Kemian teollisuuden tuotteet 19 %:lla jopa 22 %:n laskulla edellisvuoteen. Lisäksi Metallit ja metallituotteet ovat vieneet 15 % koko viennistä, Sähkö- ja elektroniikka-teollisuuden tuotteet 12 % ja loput Muut tuotteet 12 %.

Vuonna 2015 Suomen ulkomaankaupassa kuljetettiin tavaraa 103 miljoonaa tonnia, joka oli 0,7 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Vientikuljetusten määrä kasvoi 0,3 prosenttia, kun taas tuontikuljetukset laskivat 1,5 prosenttia. Kuljetusten arvo laski samaan aikaan 0,8 prosenttia. (Tulli 2015b.)

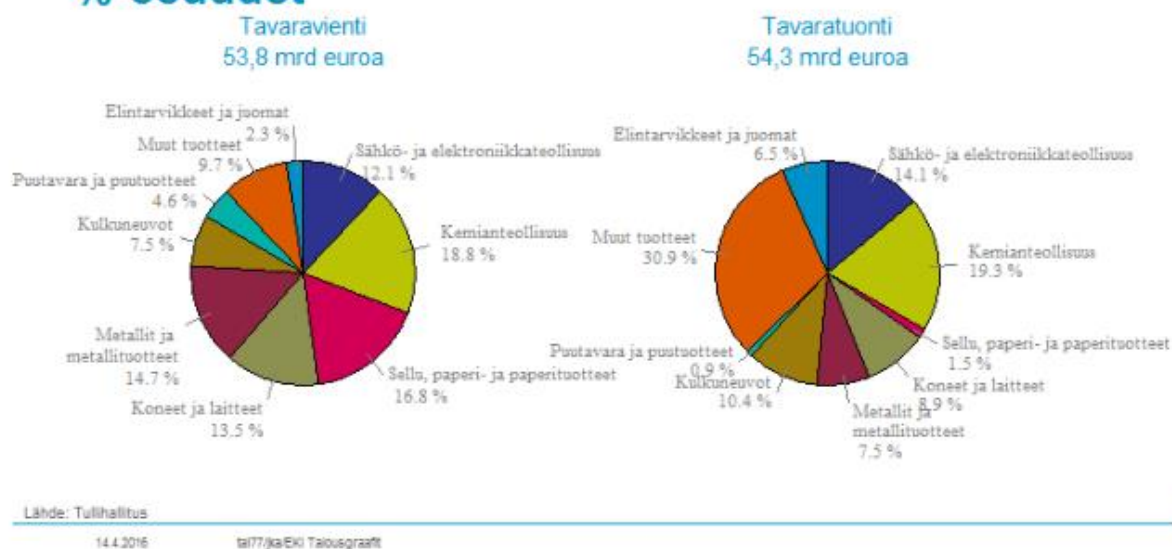
TULLI TULLI·CUSTOMS **ULKOMAANKAUPPA MAITTAIN 2015(1-9)**
Kokonaiskauppavaihdon mukaan suuruusjärjestyksessä



Kuva 5. Ulkomaankauppa maittain 2015 yhdeksän ensimmäistä kuukautta (Tulli 2015a)

Vuonna 2015 Suomen suurimmat vientimaat olivat järjestyksessä Saksa, Ruotsi, USA, Alankomaat, Venäjä, Iso-Britannia ja Kiina.

Suomen ulkomaankauppa toimialoittain 2015, %-osuudet



Kuva 6. Suomen ulkomaankauppa toimialoittain % 2015 (EK 2016)

2 Huolinta osana logistiikkaa

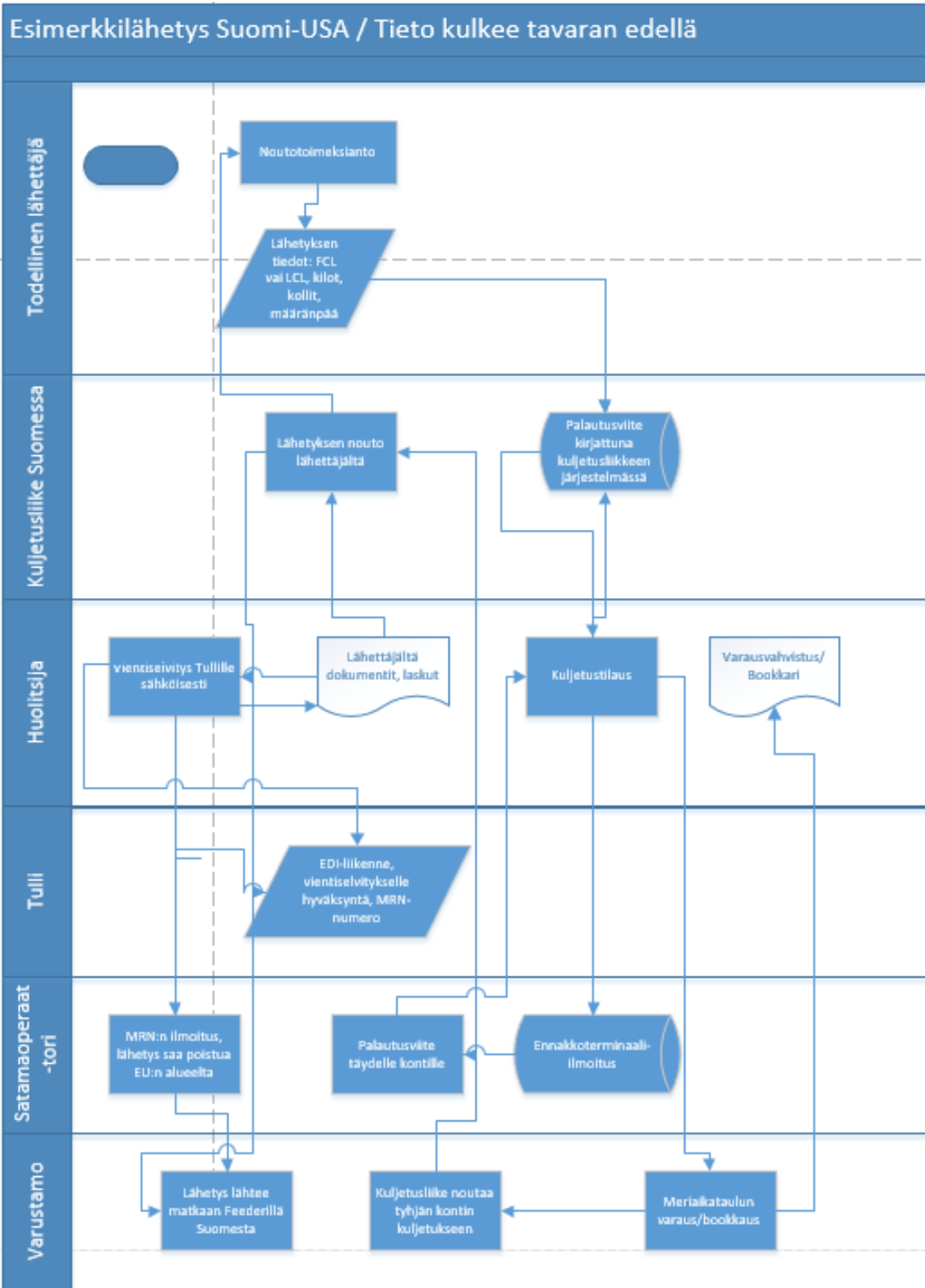
Monesti logistiikka mielletään pelkäksi kuljetustoiminnaksi. Logistiikka sisältää kuitenkin paljon muitakin toimintoja kuten ostotoiminnan, varastoinnin sekä toimitusketjun hallinnan, jossa huolitsijalla on tärkeä rooli.

Tullauspalvelut, kansainvälisten kuljetusten järjestäminen ja välittäminen ja niihin liittyvät nouto- sekä jakelupalvelut tulevat pysymään tulevaisuudessakin huolitsijoiden toimenkuvassa. Nämä ovat niin sanottuja huolitsijan peruspalveluita, joihin osa asiakkaista on täysin tyytyväisiä sellaisenaan. Nykyään huolitsijan toimenkuva on jo todella laaja. Huolinta-alalla pyritään koko ajan yhä enemmän paperittomaan tiedonkäsittelyyn.

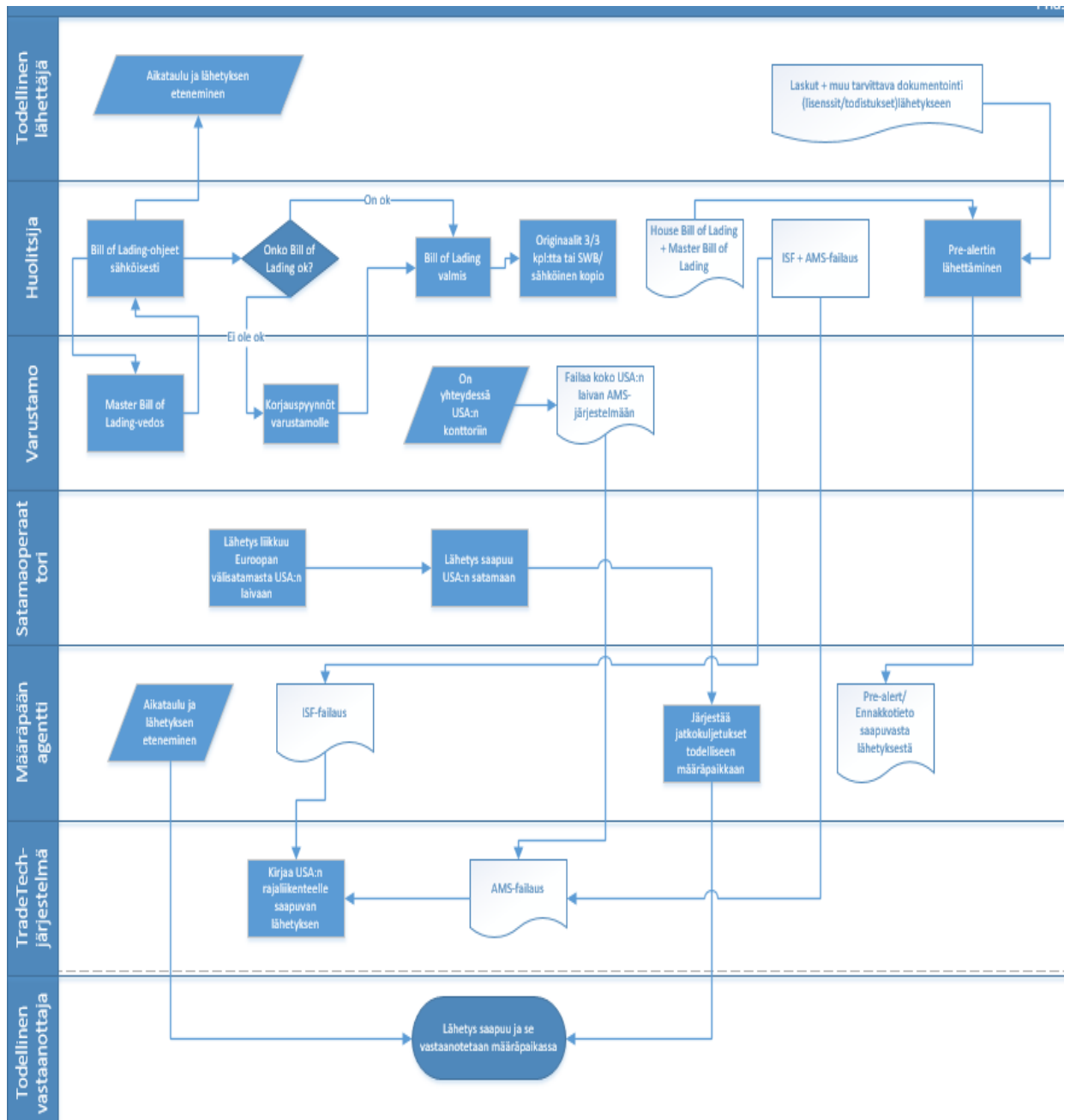
Kuljettaminen ja huolinta muodostavat maailmankaupan selkärangan ja siksi huolinta-ala on Suomellekin ratkaisevan tärkeää. Huolitsijan on omattava tietotaidot kansainvälisen kaupan maksutavoista, säännöistä, kuljetuksista, tulli- ja kuljetuslainsäädännöstä. (Ritvanen ym. 2011, 183-184; Logistiikan maailma 2016b.)

Maailmantalouden ja Suomen talouden tilaan vaikuttavat rahoitusmarkkinoiden epävakaisuus, öljyn hinnan halpeneminen ja Suomen talouden taantuma ja sen hidas elpyminen.

(Helsingin Sanomat 2016). Nämä maailmantalouden vaihtelut ja trendit heijastuvat luonnollisesti myös huolinta- ja logistiikka-alaan mm. kilpailun kiristymisenä. Kuvissa 7 & 8 on esitelty huolitsijan roolia seikkaperäisesti kohdeyritys Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy:ssa osana erään suomalaisen yrityksen toimitusketjua viettäessä tavaraa Suomesta USA:han. Tämä auttaa ymmärtämään kokonaisuutena mikä huolitsijan rooli parhaimmillaan voi olla lähetyksen aikana.



Kuva 7. Esimerkkilähetys Suomi-USA, jossa tieto kulkee tavaran edellä (Vesterinen 2011, 34-35)



Kuva 8. Esimerkilähetys Suomi-USA, jossa tieto kulkee tavaran edellä (Vesterinen 2011, 34-35)

Kuvien 7 & 8 mukainen esimerkkitahtumaketju alkaa todellisen lähettäjän eli suomalaisen viejän/yrityksen ottaessa yhteyttä huolitsijaan valmiina olevasta lähetyksestä. Olennaista koko toimitusketjussa on, että tietovirta kulkee aina tavaravirran edellä, sillä esim. lastaus- ja laivaustietojen tai tavaran sisällön tietojen vuotaminen ulkopuoliselle taholle voi asettaa lähetyksen alttiiksi vaaralle jo ennen kuin tavara on edes päässyt liikkeelle lähtöpaikastaan. Tietovirta lähtee viennissä varsinaisesti liikkeelle jo tavaran vastaanottajan osto-osastolta. (Vesterinen 2011, 30.) Kyseisessä kuviossa on kuitenkin keskitytty huolitsijan rooliin, joten kaikkia mahdollisia osapuolia ei ole käsitelty niin tarkasti.

Huolitsija tarvitsee tietoonsa lähetyksen netto- ja bruttopainon, kolli- eli pakkausmäärän, määränpään, toimitusehdon sekä tiedon siitä, onko kyseessä kappaletavara (LCL, Less than container load) vai täyden kontin lähetys (FCL, Full container load). Huolitsija näkee myös mm. kuutioita laskiessa lähetyksen mitoista, minkälaisena lähetyksenä tavara on järkevä lähettää eteenpäin ja voi näin ollen suositella asiakkaalle eri vaihtoehtoja. (Vesterinen 2011, 30,34.) Kuvissa 7 & 8 Tieto kulkee tavaran edellä.” on esitelty täyden kontin FCL-lähetyksen etenemistä.

Huolintayrityksen myyntiosasto antaa asiakkaalle tarjouksen tämän toivomien palveluiden mukaan ja kun asiakas hyväksyy tarjouksen, toimeksianto on syntynyt. Asiakas antaa toivomuksen lastauspäivämäärästä ja kellonajasta sekä aikataulutoiveen lähetykselle. Huolitsija kysyy varustamolta lähetykselle sopivaa aikataulua ja sellaisen saatuaan varaa eli bookkaa sen. (Vesterinen 2011, 34.) Kuvan esimerkkilähetys on DAP-toimitusehdon lähetys, eli Delivered at Place, toimitettuna määräpaikkaan eli myyjä toimittaa tavaran lähelle ostajaa.

Varustamo varaa huolitsijan toiveen mukaisesti laivatilat lähetykselle ja lähettää varausvahvistuksen/ bookin huolitsijalle, josta käy ilmi aikataulun lisäksi tyhjän kontin noutopaikka ja täyden palautuspaikka sekä closing-päivämäärät. Nämä päivämäärät kellonaikoinen kertovat huolitsijalle milloin täyden kontin tulee viimeistään olla satamassa valmiina lastattavaksi laivaan ja milloin MRN:n tulee olla välitettynä satamaoperaattorille. MRN, Movement Reference Number, on Tullin vastaanotetuksi hyväksytyn tulli-ilmoituksen tunnus, joka ilmoitetaan hyväksymissanomassa tulli-ilmoituksen tekijälle eli tässä tapauksessa huolitsijalle. (Tulli 2016a; Vesterinen 2011, 34.)

Huolitsija tilaa varustamon bookkivahvistuksen saatuaan kuljetusliikkeeltä noudon tavaralle. Huolitsija tilaa eWaybillin eli lähettää ennakkotermi-ilmoituksen satamaoperaattorille ja saa vastausviestinä palautusviitteen täydelle kontille. Huolitsija antaa eWaybillin tiedot eli palautusviitteen kuljetusliikkeelle. Kuljetusliike noutaa tyhjän kontin satamasta ja ajaa viejän luokse, jossa tavara lastataan konttiin. Tämän jälkeen kuljetusliike vie täyden kontin takaisin satamaan määrätyn satamaoperaattorin alueelle. Huolitsija tekee sähköisessä järjestelmässä vienti-ilmoituksen lähettäjän puolesta, kun lähettäjältä on saatu tarvittavat dokumentit vienti-ilmoitusta varten eli laskut ja pakkalistat. (Vesterinen 2011, 34.)

Kun Tulli on hyväksynyt vienti-ilmoituksen, sähköiseen järjestelmään lähetetään EDI-sanomana MRN-numero, joka toimitetaan satamaoperaattorille tiedoksi, että tavara saa poistua EU-alueelta. EDI-liikenne tai EDI-sanoma eli Electronic Data Interchange on säh-

köistä tiedonsiirtoa, suomeksi organisaatioiden välistä tiedonsiirtoa. (Tulli 2016a.) Samalla kun huolitsija välittää MRN-numeron tiedoksi satamaoperaattorille, lähettää hän varustamolle Bill of Lading eli konossementtiohjeet. Bill of Lading on merikuljetusasiakirja, jota vastaan tavara luovutetaan vastaanottajalle. (Vesterinen 2011, 34.)

Tällöin tehdään kolme kappaletta originaaleja eli alkuperäiskappaleita ja kolme kappaletta kopioita Bill of Ladingista. Nämä lähetetään vastaanottajalle, kun ne ovat valmiita, jotta tavara voidaan luovuttaa papereita vastaan tavarán saapuessa määränpäähänsä. Vietäessä USA:han tavaraa, merikuljetusasiakirjaksi riittää "Express release B/L"-merkinnällä varustettu Seawaybill, joka merkitsee sitä, että originaaleja ei tarvita, vaan sähköinen versio riittää. USA:han tehdään tällöin kaksi meriasiakirjaa, House Bill of Lading ja Master Bill of Lading. (Logistiikan Maailma 2016a.; Laivauskäsikirja 2016.)

House Bill of Lading on huolitsijan tekemä asiakirja, huolitsijan ja asiakkaan eli viejän välillä, joka osoittaa todellisen lähettäjän ja vastaanottajan. Master Bill of Lading on varustamon tekemä asiakirja, joka on varustamon ja huolitsijan välinen ja lähettäjäksi merkittynä on lähtömään agentti eli tässä tapauksessa huolitsija ja vastaanottajana määrápään agentti. House ja Master Bill of Ladingin tulee olla toistensa kopiot kaikkine tietoineen, asiakirjat eroavat ainoastaan kohdissa "lähettjä/shipper" ja "vastaanottaja/consignee" sekä "Notify party" (osapuoli, jolle tulee myös ilmoittaa laivaukseen liittyvistä asioista.) (Logistiikan Maailma 2016a.; Laivauskäsikirja 2016; Shipping and Freight Resource 2016.)

Kun vientiselvitys, MRN ja Bill of Lading tai SWB-ohjeet ovat kunnossa, voi tavara lähteä feederin matkassa Suomen satamasta kohti määränpäättä. Feederi on pienempi alus, joka kuljettaa tavaraa pienempien satamien (kuten Helsingin) ja suurempien kauttakulkusatamien (kuten Bremerhavenin, Hamburgin, Rotterdamin) välillä. Välisatamassa kontti siirretään isompaan valtamerialukseen, joka seilaa kauttakulkusatamasta määrásatamaan, kuvion tapauksessa johonkin USA:n satamaan. (Vesterinen 2011, 34; Varova.)

Huolitsija on suomalaisen viejän agentti, joka on yhteydessä määrápään agenttiin, joka puolestaan on yhteydessä todelliseen vastaanottajaan. Huolitsija pitää niin viejän kuin vastaanottajan agentinkin ajan tasalla lähetyksen etenemisestä ja kertoo aikataulussa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista. Vastaanottajan agentti raportoi nämä asiat sitten puolestaan vastaanottajalle. (Vesterinen 2011, 34.) Suomen satamasta lähdön jälkeen ja 48 tuntia ennen kauttakulkusatamasta lähtöä on USA:han vietäessä tavaraa tehtävä AMS- ja ISF-failaus. (US Customs, CBP 2016).

AMS-failaus eli Automated Manifest System Filing on sähköinen ilmoitus Yhdysvaltain tullijärjestelmälle (US Customs, CBP 2016) tavaroista, jotka ovat saapumassa maahan. AMS:iissa tulee ilmoittaa todellinen vastaanottaja ja lähettäjä, aikataulu ja laivatiedot, konttitiedot, tavaran tiedot eli mikä tavara kyseessä, mikä on sen tavarakoodi, paino ja kollimäärä. (Maskargo 2016; NMFTA 2016). AMS:iin syötetään lisäksi huolitsijan lähetysviite SCAC-koodilla varustettuna (Standard Carrier Alpha Code on yleensä nelikirjaiminen koodi, kuljetusyritysten tunnistamiseksi) sekä varustamon bookkinumero tai B/L-numero SCAC-koodilla varustettuna. Varustamo tekee myös oman failauksensa AMS:iin ja huolitsijan ja varustamon tekemän AMS-lähetteen täytyy olla yhdenmukaiset ja linkittyä keskenään AMS-järjestelmässä.

ISF eli Importer Security Filing, tunnettu myös ”10+2”-failauksena, on sähköinen turvallisuusilmoitus saapuvasta tavarasta. AMS- ja ISF-tietojen tulee olla toistensa kanssa yhdenmukaisia. Kymmenen ensimmäistä kohtaa ISF:ssa, jotka tulee ilmoittaa ovat: myyjän ja ostajan tiedot, todellisen vastaanottajan eli ship-to-osapuolen tiedot, vastaanottajan numerot, tavaran valmistajan tiedot, maahantuojan tiedot, kontin lastauspaikka, kontin lastaajan tiedot, alkuperämaa ja harmonisoitu kuusinumeroinen tavarakoodi. Kaksi viimeistä ilmoitettavaa kohtaa ovat kontin ja laivausaikataulun tiedot. Lähettämättömästä tai puutteellisesta tai väärästä ISF-failauksesta langetetaan tätä nykyä sakkoja, jotka ovat 5000 dollarin luokkaa. (Shapiro 2016; CBP 2016.)

Avisiointi eli ennakkotiedote, pre-alert tulee tehdä määrämaahan viimeistään laivan lähtiessä kauttakulkusatamasta. Sähköpostilla vastaanottajan agentille lähetettävään pre-alerttiin liitetään kuvion tapauksessa HB/L, MB/L, laskut, pakkalistat, mahdolliset sertifikaatit ja todistukset tavaran alkuperästä. Vastaanottajan agentti tuontitullaa tavaran ja järjestää jatkokuljetuksen määräsatamasta perille määräpaikkaan. (Shapiro 2016; CBP 2016.)

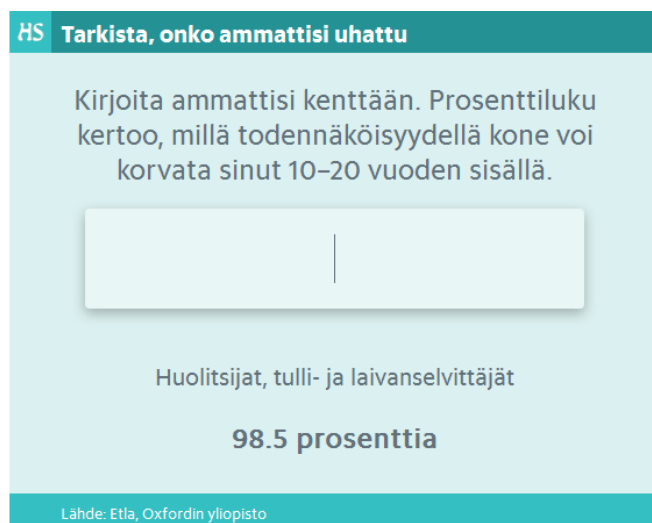
2.1 Huolinta-alan tulevaisuus

Sekä Yle Uutisissa että Helsingin Sanomissa on vuosina 2014-2015 julkaistu artikkelit, joissa ammattien häviämisestä tulevaisuudessa puhutaan ja pohjataan Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen Etlan tekemään tutkimukseen. Suomessa nykyammateista uhattuina on noin kolmannes, suurin uhkatekijä on tekniikan ja tietokoneiden kehittyminen. Eniten uhattuina ovat muun muassa teollisuustyöskentelijöiden paikat, mutta kärkisijoilla ovat myös erilaiset rutiininomaiset toimistotyöt kuten huolitsijan työt. (Yle Uutiset 2014; HS 2015.)

Tällaisten tilastojen perusteella huolitsijan tulevaisuus ei näytä kovin ruusuiselta, huolinta-alan tehtävät olisivat täysin automatisoituja Etla:n tutkimusten mukaan noin 20 vuoden päästä. Tutkimuksessa kuitenkin muistutetaan, että siinä ei ole otettu huomioon sitä miten ammatit tulevaisuudessa kehittyvät, tutkimuksessa on ainoastaan keskitytty puhtaasti teknologian mahdollisuuksiin korvata ihmisen tekemä työ. Tämä seikka näkyy erityisesti huolinta-yritysten työntekijöiltä kerätyissä haastatteluvastauksissa, joissa ihmisen täysi korvaaminen roboteilla on herättänyt huvitusta ja kummastusta alan ammattilaisissa. (Yle Uutiset 2014; HS 2015.)

ENITEN UHATUT AMMATIT		
TOP 20	Lähde: Elinkeinoelämän tutkimuslaitos	tod. näk.*
1	Puhelin- ja asiakaspalvelukeskusten myyjät	99%
2	Tallentajat	99%
3	Valokuvatuotteiden valmistuksen prosessityöntekijät	99%
4	Huolitsijat, tull- ja laivanselvittäjät	99%
5	Kirjanpidon ja laskentatoimen asiantuntijat	98%

Kuva 9. Eniten uhatut ammatit (Yle Uutiset 2014)



Kuva 10. Tarkista onko ammattisi uhattuna (HS 2015)

Motivoinnin, opetuksen ja viihteen aloilla ammattien pysyvyys on suurin, sillä vaikka nämä alat ovat jo vahvasti digitalisoituneita, ihminen motivoituu ja oppii parhaiten toisen ihmisen toimesta. Näitä samoja piirteitä voi verrata myös huolinta-alaan, sillä yhtä kaikki vahvasta digitalisoitumisestaan huolimatta ala on myös pohjimmiltaan hyvin ihmislähtöistä. Huolitsijan tärkein työkalu on tietokone ja sähköposti, mutta paljon kanssakäymistä

käydään myös puhelimessa ja lisäksi asiakastapaamisten yhteydessä kasvotusten. (Yle Uutiset 2014; HS 2015 .)

Asiakastapaamiset luovat luottamuksellisen ilmapiirin lähettäjän ja huolitsijan välille. Lähettäjä haluaa yleensä tietää, kuka lähetyksistä on vastuussa ja millainen henkilö tämä on. Kun huolitsijan kanssa tullaan hyvin toimeen, on lähetyksiä helpompi suunnata yhdelle toimijalle, kun voidaan olla varmoja, että homma toimii. Jos huolitsija olisi lähettäjän mielestä esimerkiksi epäkohtelias ja tyly, saattaisivat lähetykset helpommin mennä toiselle yritykselle, vaikka hinta tylyn huolitsijan kohdalla olisikin parempi. Henkilökemialla on väliä.

Tässä opinnäytetyössä huolitsijan asiakas on globaalisti toimiva henkilö, joka lähettää Suomesta tavaraa kolmansiin maihin. Koska kyse on kansainvälisestä toiminnasta, asiakkaat pyrkivät kustannustehokkuuteen mm. karsimalla huolinta- ja logistiikkakuluja omalla moniosaamisellaan. Tällaisten logististen toimintojen ulkoistaminen huolitsijalle voi kuitenkin tulla oman moniosaamisen korostamisen sijaan halvemmaksi. Huolitsija hoitaa ammattitaidolla oman alansa ja asiakas voi keskittyä omaan erityisosaamiseensa rauhassa. Huolitsija seuraa automaattisesti tietojärjestelmien ja tietotekniikan uusiutumista alalla, joten tästäkään asiakkaan ei tarvitse olla huolissaan, jos logistiset toiminnot ulkoistaa huolitsijalle.

Huolintapalvelu on prosessi, jonka asiakas kokee subjektiivisesti. Asiakas ostaa huolintapalvelun saadakseen palvelun tuottaman hyödyn itselleen. Tähän huolintapalvelun laatuun vaikuttaa asiakkaan kokema palvelun arvo, joka muodostuu arvonluontiprosessissa. Tällä prosessilla tarkoitetaan tapahtumasarjaa, jonka aikana asiakas hyödyntää saamaansa palvelua. Asiakkaan ja huolitsijan välinen vuorovaikutus on myös osa palvelun arvoa. (Grönroos 2003, 26-27.) Luottamus ja tehokkuus huolitsijan toimintaan ovat tärkeitä elementtejä palveluasiakassuhteessa. Asiakkaan on voitava luottaa siihen, että huolitsija hoitaa hänen lähetyksensä ammattitaidolla ja sopimuksenmukaisesti perille. Mahdolliset epäkohdat ja poikkeavuudet aikataulussa tulee ilmoittaa tai korjata mahdollisimman nopeasti, jotta asiakkaan luottamus huolintapalveluun säilyy.

Grönroosin mukaan koetulla palvelun laadulla on tekninen ulottuvuus eli lopputulosulottuvuus sekä toiminnallinen ulottuvuus eli prosessitulottuvuus. Tekninen ulottuvuus on se ulottuvuus, joka palvelun päätyttyä jää asiakkaalle. Toiminnallinen ulottuvuus on palveluprosessin toiminnallinen ulottuvuus, millä tarkoitetaan sitä, miten

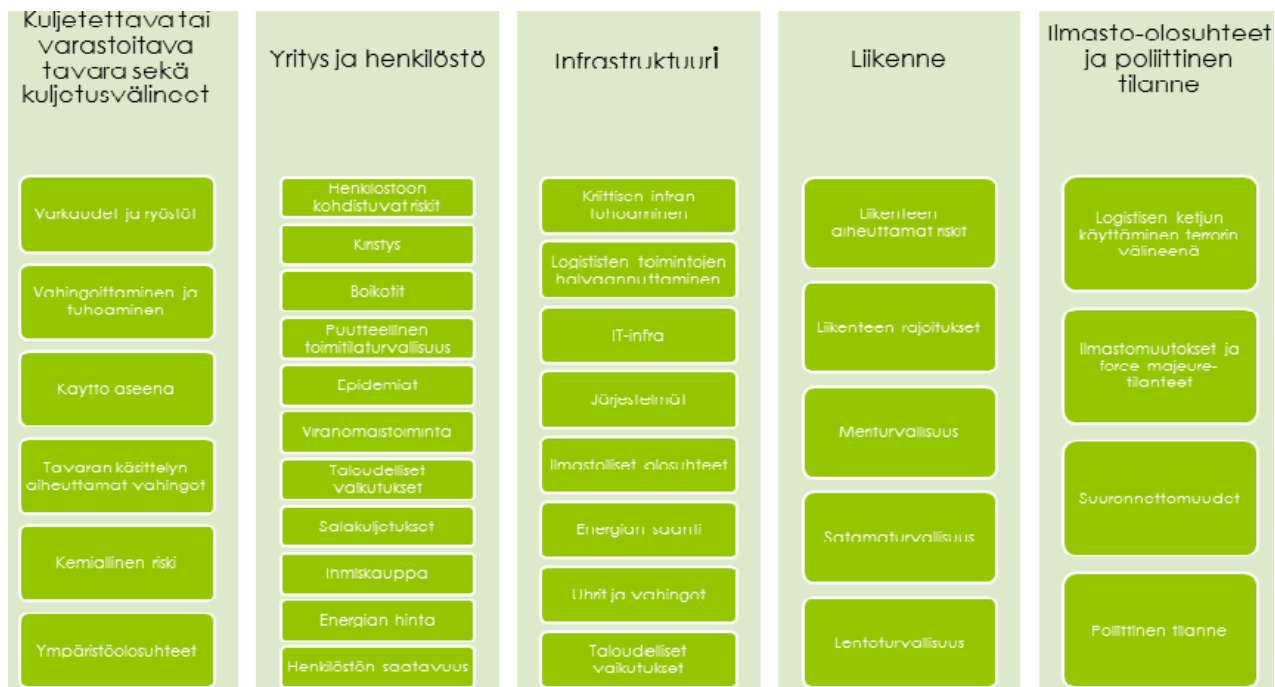
asiakas kokee palvelun ja miten hän sen saa. (Grönroos 2003, 100.) Näiden lisäksi yrityksen imago on tärkeä vaikuttava tekijä palvelun laadun kokemiseen. Jos asiakkaalla on jo valmiiksi positiivinen mielikuva yrityksestä, mahdolliset pienet virheet menevät mahdollisesti läpi sormien ja palvelu koetaan joka tapauksessa hyväksi. Jos taas asiakkaalla on negatiivinen kuva yrityksen imagosta, saattaa hän jo valmiiksi tarkkailla ja odottaa ilmeneviä epäkohtia palvelussa ja kokea sen täten huonoksi laadultaan. (Grönroos 2003, 101.)

3 Logistiikan turvallisuus

Tavara liikkuu nykyään suhteellisen nopeasti lähtömaasta toiselle puolelle maailmaakin. Lähetyksen perille saattaminen turvallisesti ja ehjänä on monesti itseisarvo, joka tunnustetaan paikoin vasta sitten, kun siitä aiheutuu kuluja, haittoja tai vaaratilanteita yritykselle. Logistiikka-alalla on jo kuitenkin paljon ennakkotapauksia, joiden perusteella on voitu rakentaa turvallisuuspolitiikkaa logistiikkaketjun eri osapuolten toiminnalle.

Logistiikkaketju on niin vahva kuin sen heikoin lenkki. Jokaisen toimintaketjussa mukana olevan tulisi huolehtia turvallisuudestaan omalla kohdallaan, sillä oman turvallisuuden laimin lyöminen voi aiheuttaa jonkun toisen henkilön tai tavaran riskialttiiksi vaaralle. Toimitusketjun riskipisteinä voidaan pitää niitä hetkiä, kun tavaran kulku, tavaravirta pysähtyy syystä tai toisesta. (Vesterinen 2011, 36-37.)

Tavara on pysähdyksissä esimerkiksi varastossa, satamassa, terminaalissa tai tavarankuljettajan pitäessä taukoa. Eri tietojärjestelmiin kirjatut tiedot lähetyksistä ovat myös riskipisteitä. Tietojen kirjaus kulkee lähetyksen edellä toimitusketjussa, tieto tavaran saapumisesta tulisi olla vastaanottajalla aina ennen itse tavaran saapumista. (Vesterinen 2011, 36-37.) Kuvassa esitelty mukailen logistiikan toimitusketjun riskipisteitä Panu Vesterisen toimittamasta kirjasta Turvaa Logistiikka 2011.



Kuva 11. Logistiikan riskipisteitä (Vesterinen 2011,38)

Kun kyse on kansainvälisistä toimitusketjuista, tulee yrityksen olla sitoutunut hallitsemaan niiden turvallisuusvaatimuksia. Eri turvallisuusohjelmiin sitoutuminen voi tuoda taloudellista hyötyä yritykselle. Turvallisuusohjelmat tulee sitouttaa omaan yrityksen liiketoimintaan, tämän mukaisesti yrityksen tulee tarkistaa mihin turvallisuusohjelmiin on järkevää liittyä ja mihin ei. Kaikkia mahdollisia turvallisuusohjelmia ei luonnollisesti ole taloudellisestikaan kannattavaa ottaa käyttöön.

Authorised Economic Operator eli AEO-merkinnän omaavat yritykset muun muassa saavat taloudellista etua sillä, että saavat yritykselleen yksinkertaistettuja tullimenettelyjä ja kilpailuetua nopeammilla toimituksillaan. AEO-statuksen saamiseksi yrityksen täytyy todistaa, että se hallitsee tietyt liiketoiminnalliset ja tietojärjestelmiin liittyvät dokumentointi- ja kontrollivaatimukset. Näitä ovat esimerkiksi talous- ja logistiikkahallintoon ja arkistointi- ja turvallisuusjärjestelyihin sekä tavaravirtojen hallinnan tietojärjestelmiin liittyvät vaatimukset. (Vesterinen 2011, 39.)

3.1 Riskin määrittely

Käytäessä kansainvälistä kauppaa tulee perusasioiden olla kunnossa. Ensimmäisenä kauppaa uhkaavana riskinä on, että maksu vaarantuu joko esimerkiksi konkurssin tai muuten vain maksukyvyttömyyden vuoksi. Rahoitus ja maksuehdot kuuluvat tällaiseen vastapuolenriskiin. Maariski voi puolestaan aiheutua vientimaan poliittisesta ja taloudellisesta tilanteesta, erilaisista valuuttarajoituksista, valuuttariskistä, sodista, kapinoista, vientirajoituksista ja kansainvälisistä pakotteista. Suunniteltaessa lähetystä tulee tarkistaa vientimaahan tarvittavat ja vaadittavat asiakirjat ja jokaiseen lähetykseen erikseen kuljetustavat, toimitusehdot, kauppatavat, vakuutukset ja tuotantotavat. (Nordea 2015.)

Suurin riski logistiikan toimitusketjulle on D. Watersin (D. Waters 2011, 14-15) mukaan on yhtäkkinen, yllättävä häiriö tai pysähdys materiaalivirrassa. Välttääkseen riskejä, yritykset pyrkivät toimitusketjun sulavaan ja sujakkaaseen etenemiseen, mutta riskeiltä ei aina voi välttyä, vaikka niihin olisi kuinka yritetty varautua etukäteen. Jo perusjutut voivat mennä pieleen, vaikka asioiden etenemisestä on sovittu tarkasti etukäteen: asiakas ei maksa laskuaan ajoissa, laskussa voi olla näppäilyvirhe, lähetys saapuu myöhässä, sään vuoksi auto kolaroi tai laivat ovat myöhässä.

Kuljetusalan ja logistiikan tuotevahinkojen minimointi (KUMI) -hankkeen ensimmäisessä raportissa professori Ulla Tapaninen kuitenkin toteaa, että tutkimuksensa perusteella ehdottomasti yleisin kuljetuspoikkeama on tuotevahinko. Erilaiset tavaroiden särkyminen tai

muut vauriot ovat seurausta kuljetusvahingoista. Syinä tällaisiin tuotteiden vaurioitumisiin ovat mm. käsittelyvirheet, vääränlaiset pakkaukset, pakkausmateriaalien puutteellisuus ja tarvittavien merkintöjen puuttumiset. Kuljetusvahinkoihin (pakkaus-, lastaus-, kuljetus- ja purkuvaiheessa) vaikuttavat myös inhimilliset virheet sekä työntekijöiden asenteet työvaihettaan ja – tehtäväänsä kohtaan.

UK's Security Service (2006) listaa esimerkiksi terroristihyökkäyksestä aiheutuvia riskejä seuraavasti:

- henkilövahingot
- vahingot rakennuksille/tiloille
- IT-systeemien, asiakirjojen ja muiden tilojen menettäminen
- henkilökunnan saavuttamattomuus johtuen keskeytyneestä julkisesta liikenteestä tai henkilökunnan haluttomuudesta matkustaa (olosuhteissa)
- haitalliset psykologiset vaikutukset henkilökuntaan, muun muassa stressi
- muiden tärkeiden sidosryhmien toiminnan keskeytys tai saavuttamattomuus
- yrityksen maineen menetys
- uudet yritykselle asetetut liiketaloudelliset vaatimukset

Toimitusketjuun liittyvät riskit ovat laajuudeltaan valtaisia. Ne voivat nousta esiin yrityksen sisäisistä tekijöistä tai ympäristön ulkopuolisista tekijöistä johtuen. Jotkin riskit vaikuttavat suuresti yrityksen toimintaan ja ovat kertaluonteisia. Esim. force majeure-tapaukset, luonnonkatastrofit voivat tuhota kokonaisen toimitusketjun ja vaikuttaa vielä pitkään seuraavankin toimitusketjun uudelleen rakentamiseen. Toiset riskit ovat vaikutukseltaan pieniä, ja ne ovat helposti korjattavissa. (D. Waters 2011, 14-15)

Taulukko 1. Riskilajeja ja esimerkkejä toimitusketjun hallinnan riskeistä (Ritvanen ym. 2011)

Riskilaji	Esimerkki
Resurssiriski	Riski menettää resursseja, kuten avainhenkilöstöä tai kalustoa.
Hyväksikäytön riski	Vaihtoehtoisten toimittajien tai muiden yhteistyökumppanin puute.
Tietovuotoriski	Liikesalaisuuksia vuotaa kilpailijoille.
Maineriski	Maine heikkenee esim. julkisuudessa käsiteltyjen ongelmien takia.
Turvallisuusriski	Rikollisuus ja terrorismi vahingoittavat toimitusketjuja ja yrityksiä.

3.2 Toimitustapalausekkeet

Riskittömäksi yritykseksi voisi teoriassa päästä vakuuttamalla kaikki mahdolliset riskit. Lisäksi vartiointi- ja turvallisuuspalveluihin tukeutuminen vähentää riskejä minimiin. Käytännössä kaikkien riskien minimointi tulee yritykselle kuitenkin hyvin kalliiksi. Pieni epävarmuustaso kuuluu siis usein toimitusketjun hallintaan. Ihan kaikkea ei ole järkeä vakuuttaa, joten toimitustapalausekkeet voivat pelastaa paljon. (IF 2010.)

Incoterms-ehdot ovat kansainvälisen tavarakaupan käytäntöjen määritelmiä eli toimitustapalausekkeita. Nämä kuvaavat myyjän ja ostajan välisiä velvollisuuksia, riskin siirtymistä myyjältä ostajalle ja kulujen jakoa näiden kahden osapuolen välillä. Uusimmat ehdot eli Incoterms2010 ehdoissa on 11 toimitustapalausekettä, joista 7 on sopivia kaikille kuljetusmuodoille ja 4 vain merikuljetuksille sopivia lausekkeita. Alla on esiteltyä kaikki Incoterms2010-toimitustapalausekkeet. (IF 2010; ICC 2010.)

Toimitustapalausekkeet, jotka sopivat kaikille kuljetusmuodoille:

1. EXW <u>Ex Works</u>	Noudetaan lähettäjältä
2. FCA <u>Free Carrier</u>	Vapaasti rahdinkuljettajalla
3. CPT <u>Carriage Paid To</u>	Kuljetus maksettuna
4. CIP <u>Carriage and Insurance Paid To</u>	Kuljetus ja vakuutus maksettuna
5. DAT <u>Delivered At Terminal</u>	Toimitettuna terminaalissa
6. DAP <u>Delivered At Place</u>	Toimitettuna määräpaikalla
7. DDP <u>Delivered Duty Paid</u>	Toimitettuna tullattuna

Toimitustapalausekkeet, jotka sopivat merikuljetuksille:

1. FAS <u>Free Alongside Ship</u>	Vapaasti aluksen sivulla
2. FOB <u>Free On Board</u>	Vapaasti aluksessa
3. CFR <u>Cost and Freight</u>	Kulut ja rahti maksettuna
4. CIF <u>Cost, Insurance and Freight</u>	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

Kuvio 12. Incoterms2010 (ICC 2010)

3.3 Kansainvälinen liikekauppa, kauppalaki ja force majeure

YK:n kauppalaki eli Convention on Contracts for the International Sale of Goods on yleis-sopimus kansainvälistä tavaran kappaa koskevista sopimuksista. CISG on solmittu vuonna 1980 Wienissä. Suomessa YK:n kauppalaki on ollut voimassa 1.1.1989 alkaen, yli 20 vuotta. YK:n kauppalakia sovelletaan, kun osapuolten liikepaikat sijaitsevat eri valtioissa ja molemmat valtiot ovat allekirjoittaneet YK:N kauppalain tai niiden soveltama kansallinen laki on YK:N kauppalain allekirjoittajamaan laki. (Yleissopimus kansainvälistä tavaran kauppaa koskevista sopimuksista 50/1988.)

YK:n kauppalain on allekirjoittanut 84 maata. Muun muassa Englanti ei ole allekirjoittanut sopimusta. Sopijaosapuolet voivat myös sopia CISG:n soveltamisesta tai pois jättämisestä. CISG:stä löytyy paljon samaa, mutta myös paljon eroavaisuuksia kauppalain ja oikeus-toimilain kanssa. Eroavuutta löytyy merkittävästi esimerkiksi vahingonkorvauseuraamuk-sen kohdalta. CISG:ssä ei erotella korvattavia vahinkolajeja välittömiin ja välillisiin vahin-koihin toisin kuin Suomen kauppalaissa. CISG:ssä vahingonkorvaus sopimusrikkeen ta-pahtuessa sisältää kaikki ennakoitavissa olevat vahingot. Jos sopimusta rikkonut osapuoli ei voi todistaa, että kyseessä on ollut ylivoimainen este (Force Majeure), on hän vahin-gonkorvausvelvollinen. (SopS 49-50 /1988; Fondia 2016, Kansainvälinen kauppalaki 2016)

Mikäli sopimuksen osapuolet eivät ole ottaneet sopimukseen mukaan force majeure tai hardship-lauseketta (taloudellinen liikavaikeus), käsittelee CISG sitä kuitenkin. Kansainvälinen kauppalaki on kuitenkin tahdonvaltainen laki, joka voidaan osapuolten niin tahtoessa sulkea pois sopimuksesta. Siksi force majeure ja hardship-lausekkeisiin on syytä kiinnittää huomiota. CISG:kin käsittelee force majeure-tapauksia vain yleisesti, joten niitä on syytä täsmentää sopimukseen riittävän yksilöidyillä lausekkeilla. (Kauppakamari 2015.)

SopS 30-35 §:n mukaan myyjän velvollisuuksiin kuuluu sopimuksen mukaisen tavaran luovutus oikeassa paikassa oikeaan aikaan. Tavaran laadun, määrän ja pakkauksen tulee olla sopimuksen mukaista, muuten kyseessä on lähetyksen virhe. SopS 36 §:n mukaan tavarassa ollessa virhe silloin, kun vaaranvastuu siirtyy ostajalle, vaikka virhe havaittaisiin vasta myöhemmin, on vastuu myyjällä. Jos tavarassa ilmenee ennaaikaista käyttökelvottomuutta, takuulupauksen laiminlyömistä, on vastuu jälleen myyjän. SopS 69 §:n mukaan Vaaran vastuu siirtyy ostajalle, kun tavara siirtyy myyjältä ensimmäiselle mahdolliselle rahdinkuljettajalle.

Kun myyjän on toimitettava tavara tiettyyn määrättyyn paikkaan rahdinkuljettajalle esim. Delivered at place-toimitusehdossa, vaaranvastuu siirtyy, kun tavara luovutetaan siinä määrättyssä paikassa rahdinkuljettajalle. SopS 68-69 §:n mukaan kuljetettavana olevan tavaran vaaranvastuu siirtyy sopimuksentekohetkellä myyjältä ostajalle. Ostajan tulee myös mahdollisimman nopeasti tarkastaa vastaanottamansa tavaran kunto ja reklamoida tavaran ollessa jotenkin sopimuksen vastainen. SopS 38-39 §:n mukaan Vaatimukset on esitettävä kohtuullisen ajan kuluessa.

SopS 45-50 §:n mukaan Jos myyjä rikkoo tehtyä sopimusta, ostajalla on oikeus vaatia uutta toimitusta tai toimitetun tavaran kunnostusta. Vastaanottaja voi kieltäytyä vastaanottamasta lähetystä, jos lähetys on suurempi kuin sopimuksessa kirjattu tai jos toimitus on toimitettu liian aikaisin suhteessa sovittuun päivämäärään. Hinnan alennuksen pyytäminen on myös mahdollista suhteutettuna virheen suuruuteen. Ostaja voi myös purkaa sopimuksen, jos on kyse myyjän olennaisesta virheestä toimituksessa. Vaikka sopimus purkautuisi, vahingonkorvausvelvollisuus jäisi edelleen voimaan.

3.4 Viejän vastuu: vientivalvonta

Viejän eli todellisen lähettäjän, yrityksen tulee itse olla selvillä erilaisista viennin kielloista ja mahdollisista talouspakotteista lähetyksen ominaisuuksiin liittyen. Viejän tulee siis olla

perillä, onko vientiin tarkoitettu lähetys luvanvarainen tai jopa kokonaan kielletty toimitusmaassa. Valvomalla vientiä pyritään estämään tavanomaisten aseiden, joukkotuhoaseiden tai kaksikäyttötuotteiden päätyminen väriin käsiin. (Tulli 2012.)

Kaksikäyttötuotteella tarkoitetaan EU:n säädösten mukaisesti tuotetta, jota voidaan käyttää sekä siviili- että sotilaallisiin tarkoituksiin. Ydinenergia-alan tuotteet kuuluvat muun muassa listalle. (Vesterinen 2011, 71.) Suomen kansallisessa vientivalvontalaissa kaksikäyttötuotteet on määritelty tuotteiksi, palveluiksi, teknologiaksi tai muiksi hyödykkeiksi, joita voitaisiin käyttää siviilikäytön ohella joukkotuhoaseiden valmistukseen tai niiden ohjausjärjestelmien kehittämiseen. Lisäksi tuotteet ja palvelut, joilla voidaan kehittää yleistä sotilaallista toimintakykyä kuuluvat Suomen kansallisen vientivalvontalain mukaan listalle. (Tulli 2012.)

Yritykset voivat tutkia vientivalvonnan alaisten tuotteiden listauksia viranomaisten sivuilta. Vientivalvonnan alaisten tuotteiden ja palvelujen listat voivat pitää sisällään sellaisiakin tuotteita ja palveluja, joista ei heti arvaisi, että ne tarvitsevat erityisluvan tai ovat kokonaan vientikiellossa tiettyihin maihin. (Ulkoasiainministeriö 2015.)

Viejän kuuluisi olla tarkistanut ja varmistunut vietävän tuotteen tai palvelun ominaisuuksista ennen lähetysten viennin tullimenettelyyn asettamista. Jos ominaisuuksien mahdollinen vientivalvonnan alaisuus tarkistetaan vasta vientiselvitystilanteessa, aiheutuu siitä viejälle viivästystä ja pahimmillaan kokonaan viennin evääminen, jos tuote osoittautuu vientikiellon alaiseksi. Jos tuote tai palvelu tarvitsee vientiluvan, viejän eli lähettäjän on itse tehtävä merkintä ja esitettävä se tullin ilmoitusta tehtäessä. Valmistaja tai toimittaja on ensimmäinen henkilö tai toimi, jolta tiedon vientiluvan tarpeellisuudesta voi saada. Viranomaisen eli esimerkiksi ulkoasiainministeriön toimii periaatteessa vasta toissijaisena lähteenä valmistajan tai toimittajan jälkeen. (Ulkoasiainministeriö 2015; Vesterinen 2011, 74-75; Tulli 2012.)

3.4.1 Harmaa talous, vilppi ja sisäiset väärinkäytökset sekä valvonta

Harmaalla taloudella tarkoitetaan laillisen liiketoiminnan harjoittamista, sillä erotuksella, että esimerkiksi verot kierretään parempien tulojen toivossa. Harmaa talous vääristää kilpailua, sillä se riistää lakisääteisiä velvoitteita noudattavilta yrityksiltä tilaa markkinoilla. Tämä on jo kasvava ongelma logistiikka-alallakin. Yritys voi myös tulla houkutelluksi mukaan rikolliseen toimintaan ajautuessaan harmaan talouden alueelle, sillä harmaa talous toimii tietynlaisena rajapyykkinä laillisen ja rikollisen puolen välillä. (Vesterinen 2011, 93.)

Harmaan talouden kurissapitämiseksi on olemassa tilaajavastuulaki, joka edesauttaa yritysten välistä tasapuolista kilpailua markkinoilla ja varmistaa työehtojen noudattamisen. Käytettäessä ulkopuolista työvoimaa työn tilaajan tulee siis pyytää sopimuskumppanilta tarvittavat tiedot kuten kaupparekisteriote, selvitys työehtosopimuksesta ja työterveyshuollon sekä työeläkevakuutuksen maksamisesta. Näin varmistetaan, että sopimuskumppani noudattaa työnantajana sekä sopimuksen toisena osapuolena lakia ja täyttää velvoitteen-
sa. (Tilaajavastuulaki 2016.)

Logistiikan turvallisuus alkaa jo ostojen etiikan tarkastelusta. Ostajan tulee taitaa ja olla tietoinen eri valtioiden kaupankäyntikulttuurien toimintatavoista. Lahjonta ja korruptio ovat useissa kehittyvissä kolmansissa maissa järjestelmään juurtuneita. Yhteistyökumppaneiden toiminnan laillisuus on kuitenkin tärkeä osa yrityksen toiminnan turvaamista. Lahjonnastainen toimintaohjelma, due diligence, merkitsee yrityksen yhteistyökumppaneiden taustojen tarkistustoimintaa. Tämän tarkistustoiminnan yritys voi hoitaa itse tai asiantuntijoita käyttäen. (Vesterinen 2011, 100-101.)

Yritys voi joutua tiukkojenkin taloudellisten tarkastusten kohteeksi, mikäli se itse ei ole osannut tunnistaa sellaisia tilanteita, joissa tarkistustoimenpiteitä olisi pitänyt suorittaa ja joutunut täten ikävään julkisuuden valoon. Kansainvälisiä säädöksiä, jotka velvoittavat tarkistustoimenpiteisiin on muun muassa OECD:n säädökset lahjontaa vastaan, USA:n ”Foreign Corrupt Practices Act” ja Ison-Britannian Lahjonnasta vastainen lainsäädäntö. (Vesterinen 2011, 100-101.)

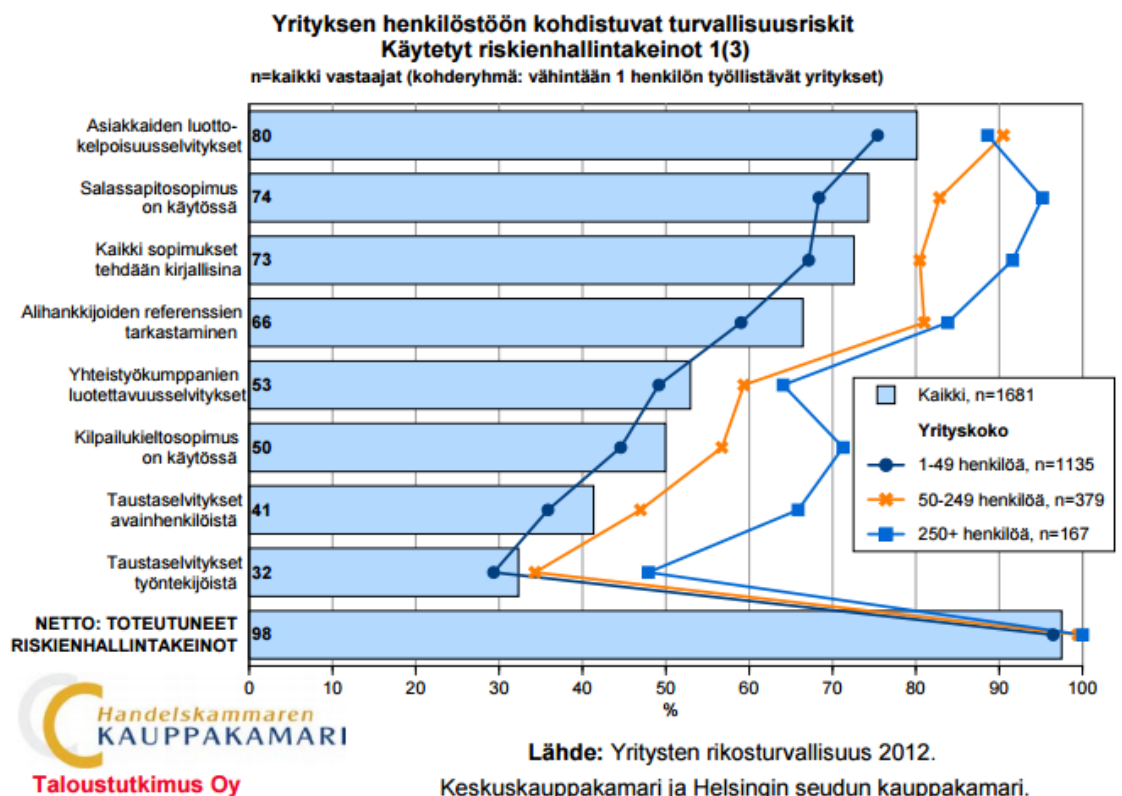
Ulkomailla toimivan sopimuskumppanin taustojen selvittäminen on erittäin tärkeää kansainvälisessä kaupassa, mutta toki vaikeampi tehtävä kuin kotimaisen sopimuskumppanin taustojen selvittäminen. Lahjontasyytöksistä epäillyt yritykset ja yritysjohtajat pilaavat yrityksen imagon ja taloudelliset seuraamukset kuten sakot ja kohujen aiheuttamat myynnin laskut käyvät yritykselle kalliiksi. Yritysten on hyvä siis etukäteen ottaa selvää sopimuskumppaneistaan, ettei vahingossakaan kävisi niin, että istuu itse syytetyn penkillä, koska on viitannut kintaalla mahdollisille epäilyttävälle seikoille sopimuskumppanin toiminnassa. (Vesterinen 2011, 101-104.)

Imagon, brändin ja liikesalaisuuksien säilyttäminen ja turvaaminen saattaa jo melkein pä joissakin yrityksissä nykypäivänä mennä henkilöstön ja omaisuuden turvaamisen edelle. Kunnollisen sisäisen valvonnan ja due diligence-toiminnan ja –ohjelmien avulla yritys välttää tutkinnan syytöksen kohteeksi joutumisen. Yritykset käyttävät toiminnassaan erilaisia

keinoja varmistamaan toimintansa oikeellisuuden ja lainmukaisuuden. (Vesterinen 2011, 104)

Keskuskauppakamari ja Helsingin seudun kauppakamari kartoittavat kaikkien toimialojen ja erikokoisten yritysten turvallisuuden tilaa valtakunnallisilla selvityksillään, joita on tällä hetkellä tehty kolmena vuonna: 2005, 2008, 2012. Kuvassa 13 esitellään yritysten erilaisia keinoja yritystoiminnan lainmukaisuuden ja asianmukaisuuden varmistamiseksi vuodelta 2012. Siinä on esitelty vain muutamia riskien hallintakeinoja ja aina voidaan pohtia ovatko nämä riittäviä keinoja turvaamaan kansainvälistä kauppaa käyvän yrityksen toimintaa. (Keskuskauppakamari 2012.)

Tässä Yritysten rikosturvallisuus 2012 –tutkimuksessa 18 prosenttia tutkimuksessa mukana olleista yrityksistä ilmoitti tapahtuneesta sisäisen väärinkäytöksen riskistä viimeisen kolmen vuoden ajalta. Tyypillisimpiä näistä väärinkäytöksistä olivat yrityksen tietojen tai asiakasrekisterien luvaton kopiointi tai liikesalaisuuksien luovuttaminen ulkopuoliselle taholle tai rahan tai muun irtaimiston varastamiseen. Yrityksen koon kasvaessa kasvaa myös väärinkäytösten riski. (Keskuskauppakamari 2012, 18-19.)



Kuva 13. Riskien hallintakeinoja (Keskuskauppakamari 2012)

Mitä yritysten tulisi ottaa huomioon pohtiessaan sopimuskumppanin valintaa on nähtävissä taulukosta "Asioita, joita tulisi ottaa huomioon valitessa sopimuskumppania" (mukaan kirjasta "Turvaa logistiikka" 2011, 105.)

Taulukko 2. Asioita, joita tulisi ottaa huomioon valittaessa sopimuskumppania (Ritvanen ym. 2011)

Asioita, joita tulisi ottaa huomioon valitessa sopimuskumppania

- **Onko sopimuskumppani/-yritys rekisteröitynyt kohdemaan vientirekistereihin? (esim. verottaja)**
- **Tarvitaanko kohdemaan lainsäädännön mukaan maassa toimimiseen paikallinen sponsori tai agentti?**
- **Onko sopimuskumppanista saatavilla tietoa kohdemaan alan toimijoilta?**
- **Onko sopimuskumppani esiintynyt negatiivisessa valossa julkisuudessa tai ollut viranomaisten toiminnan kohteena?**
- **Miten kohdemaassa viranomaiset ja lainsäädäntö tuntevat ja suhtautuvat lahjontaan liittyvään säädäntöön?**
- **Onko sopimuskumppani ollut osallisena oikeudenkäynneissä kohdemaassa?**
- **Keitä sopimusyrityksen omistajat ovat ja millaiset suhteet heillä on poliittista valtaa pitäviin henkilöihin?**
- **Ovatko mahdolliset omistajien suhteet poliittista valtaa pitäviin sellaisia, jotka voisivat aiheuttaa rikkomuksia kansainvälisten sopimusten säädöksiä vastaan?**

Sisäiset ja ulkoiset väärinkäytökset ovat piilorikollisuuden alueelle kuuluvia haittapuolia. Yritykset altistuvat jatkuvasti niin sisäisten kuin ulkoistenkin väärinkäytösten aiheuttamille taloudellisille tappioille. Sisäisillä väärinkäytöksillä tarkoitetaan yleensä yrityksen omaisuuden väärinkäyttöä tai anastamista, kuten näpistykset, varkaudet ja kavallukset. Valtaosassa yrityksen väärinkäytöksissä tekijänä on yrityksen oma työntekijä. Väärinkäytösten aiheuttamat merkittävimmät haitat ja riskit tulevatkin yrityksen sisältä. Pienet sisäiset väärinkäytökset, kuten toimistotarvikkeiden näpistykset ovat suhteessa suurempiin rikkeisiin helppoja toteuttaa, koska suomalaisissa yrityksissä ei ole yleensä turhan tiukkaa sisäistä kontrollia. (Vesterinen 2011, 107.)

Suuremman luokan sisäisissä väärinkäytöksissä riski on suurempi niin taloudellisilta vaikutuksiltaan kuin kiinnijäämisasteeltaankin. Sisäisissä väärinkäytöksissä tekijöitä on kaikilta yrityksen asteilta. (Vesterinen 2011, 108.) Helsingin seudun kauppakamari teki tutkimuksen vuonna 2010 nimellä: ”Taloustaantumien vaikutukset yritysten kilpailukykyyn vaikuttavaan rikollisuuteen 2010”. Tästä tutkimuksesta puolestaan selvisi, että jopa 25% vastaajista sanoi, että väärinkäytöksiä oli tapahtunut tai epäilty tapahtuneen yrityksessä viimeisen kahden vuoden aikana. Logistiikka-alan yrityksissä sen sijaan jopa kolmannes eli noin 33,3 % alan yrityksistä tiesi rikoksista.

Logistiikka-ala voi ollakin houkutteleva ala sisäisille väärinkäytöksillekin. Tutkimuksen mukaan logistiikka-alalla sisäiset väärinkäytökset ovat yleensä juuri irtaimen omaisuuden varastamista ja omaisuuden luvaton käyttöä kuten työkoneiden ja –kulkuneuvojen väärinkäyttöä. Myös väärän tiedon antaminen taloudellisen hyödyn tavoittelemiseksi kuuluu logistiikka-alan yleisimpiin väärinkäytöksiin. Yrityksistä saatetaan lisäksi vuotaa luottamuksellista tietoa kilpailijoille ja väärinkäyttää yrityksen luottokorttia. Logistiikka-ala eroaa lisäksi siinä kohdassa muista yrityksistä, että tuo tavoiteltu omaisuus ei ole aina yrityksen itsensä omistamaa. Tiedon vuotaminen esimerkiksi lähetyksen sisällöstä ulkopuolisille saattaa tuntua melko pieneltä rikkeeltä, mutta voi pahimmassa tapauksessa aiheuttaa miljoonien eurojen vahingot ja avata kanavat rikollisille.

Helsingin seudun kauppakamarin (2010, 18-19) tutkimuksen mukaan jopa puolessa (50%) yli 150:n työntekijän yrityksissä oli tapahtunut sisäisiä väärinkäytöksiä. Tällaisia sisäisiä väärinkäytöksiä olivat mm. omaisuuden anastaminen tai väärinkäyttö ja näpistämiset. (Vesterinen 2011, 108).

Yritykset uskovat yleensä pystyvänsä tunnistamaan sisäisten väärinkäytösten kaltaisen piilorikollisuuden, vaikka ne eivät erityisesti panostaisikaan rikosten ehkäisyyn ja valvontaan. (Vesterinen 2011, 108-109.) Sisäisiä väärinkäytöksiä pyritään ennaltaehkäisemään sisäisellä valvonnalla. Tällä valvonnalla pyritään varmistamaan yrityksen tavoitteiden ja toimintaohjeiden mukainen toiminta. Tavoitteena on lakien ja säädösten mukainen yritystoiminta ja virheiden ja väärinkäytösten paljastaminen sekä yrityksen taloudellisen raportoinnin luotettavuus. (Ahokas 2012, 12.) Sisäinen valvonta syntyy yhdessä yrityksessä työskentelevien ihmisten kanssa. Iso osa sisäisen valvonnan prosessista on ihmisten välistä kommunikointia ja tekoja.

Toki sisäinen valvonta ei koskaan lupaa täydellistä varmuutta sisäisten väärinkäytösten estämiseksi. Taloudelliset tavoitteet tulisikin asettaa sisäisen valvonnan määrästä ja laa-

dusta riippuen. Sisäinen valvonta vaihtelee verrattaessa mm. yrityksen kokoa, toimialaa ja rakennetta. (Holopainen ym. 2006, 45.) Tärkeintä on kuitenkin sisäisen valvonnan toimivuus, eikä niinkään se, kuinka valvonta on yrityksessä järjestetty. (Ahokas 2012, 13.)

Sisäisen valvonnan toteutuminen suomalaisissa yrityksissä on pitkälti johdon käsissä. Koko valvonnan tehokkuus on riippuvainen siitä, kuinka hyvin yrityksen työntekijät ovat sitoutuneet noudattamaan valvontaa ja miten hyvin he ovat tietoisia omasta toimenkuvastaan valvontaan liittyen. (Holopainen ym. 2006, 45.) Yrityksessä tulisikin olla selvä toimilinja ja väärinkäytöksiä tullessa ilmi, jotta kaikki yrityksessä ovat varmasti tietoisia mikä on sallittua ja mikä ei ja mitä seuraamuksia rikkeistä seuraa. Sisäisen valvontaan on alettu viime vuosina kiinnittää aikaista enemmän huomiota ja sen teoriaa on kehitetty, jotta kaikki osallistuvat osapuolet ymmärtäisivät valvonnan teorian samalla tavalla. Näitä osapuolia ovat yrityksen johto, viranomaiset, lainsäätäjät, sijoittajat, sisäiset tarkastajat sekä tilintarkastajat. (Ahokas 2012, 14; Blumme & Karhu 2005, 33-34.)

Sisäiselle valvonnalle on olemassa erilaisia malleja, joista tärkeimmät ovat COSO-malli (Yhdysvallat) ja COCO-malli (Kanada). COSO eli Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission on sisäisten valvonnan määritelmien yhdenmukaistettu malli, jota voidaan soveltaa lähes kaikkien yritysten toiminnassa. COSO-malli tarjoaa standarditason yrityksille, jotta ne voivat peilata omaa toimintaansa siihen ja mahdollisesti kehittää täten omaa toimintaansa. COSO-mallin avulla sisäisen valvonnan organisointi helpottuu ja valvonnan alueet on helpompi tunnistaa. (Ahokas 2012, 26.)

COSO-malli on prosessi, joka muodostuu yhdessä yrityksen työntekijöiden, johdon ja hallituksen kanssa. COSO-malli pyrkii varmistamaan, että yrityksen toiminta ja toiminnot ovat tehokkaita, taloudellisia ja tarkoituksenmukaisia. Tällä viitataan liiketoiminnallisiin tavoitteisiin kuten palvelujen ja tuotteiden laadukkaaseen tuottamiseen, yrityksen mission ja vision tukemiseen ja profittien eli tuottojen maksimoimiseen ja kulujen minimoimiseen. Lisäksi kiinnitetään huomiota hyvään työympäristöön. (Blumme & Karhu 2005, 42.)

Tämän lisäksi COSO-malli pyrkii auttamaan yritystä saavuttamaan toiminnassaan luotettavaa raportointia ja taloudellista tietoa sekä noudattamaan lakia ja säännöksiä. (Blumme & Karhu, 35.) Luotettavalla raportoinnilla tarkoitetaan raportoinnin asianmukaisuutta, oikea-aikaisuutta ja luotettavuutta.

Toimiva tiedonvälitys ja sisäinen viestintä ovat avaintekijä yrityksen sisäisessä valvonnassa. Kuten sanottua, ajantasainen ja olennainen tieto ja tiedonvälitys auttavat yrityksen

henkilöstöä tiedostamaan yrityksen tavoitteet valvonnassa sekä oman paikkansa tässä valvonnan kokonaisuudessa. Sisäiselle valvonnalle on olennaista, että tieto kulkee ylhäältä alas sekä alhaalta ylös ja poikittain. Yrityksen tulisikin kannustaa työntekijöitään raportoimaan mahdollisista haittakohdista, sillä alemmalla tasolla huomataan monesti sellaisia ongelmia, joita ei välttämättä ylemmältä tasolta ole helposti huomattavissa. (Ahokas 2012, 41.)

Toimiakseen sisäinen valvonta vaatii jatkuvaa seuranta. Lisäksi vahvan rungon sisäiselle valvonnalle muodostavat riittävä dokumentointi, ylöskirjatut kirjalliset yrityspolitiikat, työtehtävien erottelu ja dokumentointi, ja aktiivinen yritysjohto sekä muu henkilöstö. (Ahokas 2012, 23.) Objektiivinen ja tiedonhaluinen hallitus pystyy havaitsemaan mahdollisia epäkohtia ja korjaamaan niitä. Tarkastusvaliokunta huolehtii sisäisestä tarkastuksesta ja riittävästä riskienhallinnasta sekä valvoo taloudellista raportointia. Sisäinen tarkastus puolestaan toimii arvioijana sisäiselle valvonnalle. Tarkastusvaliokunnan ja sisäisen tarkastuksen välinen tiedonkulku auttaa hallitusta pysymään ajan tasalla ja täten tehokkaana toiminnassaan. (Ahokas 2012, 21.) Tilintarkastajat hoitavat kirjanpidon, tilinpäätöksen, hallinnon ja toimintakertomuksen tarkastuksen.

3.4.2 Terrorismi ja rikollisuus

Logistiikka- ja huolinta-ala ovat houkuttelevia aloja rikollisuudelle. Iso osa tälle alalle kohdistuvasta rikollisuudesta kuuluu niin kutsuttuun ns. piilorikollisuuteen, kuten harmaa talous, terrorismi, vilppi ja salakuljetus. Näitä rikoksen aloja on vaikea selvittää tilastollisesti ja täten nähdä suoraan kuinka ne vaikuttavat alaan. Vain itse lastiin kohdistuvia rikoksia pystytään seuraamaan suoraan tilastoista. Viime vuosina alueellisten kriisien ja terrorismin lisääntyminen on vaikuttanut toimitusketjuun liittyviin riskeihin. Yrityksien voidaan nähdä joutuvan kahdella ns. yleisellä tavalla terroristien ja rikollisten terrorin välineeksi. (Vesterinen 2011, 96-97; Logistiikan maailma 2016b.)

Ensimmäisessä tapauksessa terroristit hyödyntäisivät tunnetun yrityksen kulkuneuvoa (todennäköisimmin varastettu kulkuneuvo) esimerkiksi pommien tai rikollisten päämäärään kuljettamiseen. Tällöin voidaan puhua troijalaisesta ajoneuvosta, jolla viitataan kreikan mytologiassa Troijan sodassa käytettyyn puiseen ”Troijan hevoseen”. Tämän avulla kreikkalaiset onnistuivat tunkeutumaan piiritettyyn Troijan kaupunkiin piiloutumalla onton puuhevosen sisälle. Puuhevonen kuljetettiin kaupunkiin asukkaiden luullen sitä lahjaksi. Tunnettu logistiikkalogo on hyvä valeasu. (Vesterinen 2011, 96-97.)

GSP-paikannus on yksi keino, millä liikenneturvallisuutta voidaan parantaa yrityksissä. Sen avulla saadaan tietää yrityksen omistuksessa olevien työajoneuvojen- ja koneiden sijainti ja varmistaa, ettei niitä väärinkäytetä. Myös vandalismin ja kulkuneuvojen ja koneistojen töhrimisen estämiseksi valvovan ohjelmiston saamat tilatiedot ovat toisinaan tarpeellisia. Tämän lisäksi toimitilojen turvaaminen ja toimivuus ovat tärkeitä elementtejä.

Maailmanlaajuisen pakolaiskriisin myötä myös ihmissalakujiuksesta on tullut yleisempää, salakuljettajat käärivät hirvittävät summat sotaa ja kotimaansa hirveyksiä pakenevilta ihmisiltä. Esimerkiksi juuri merikuljetusten kautta ihmiset pyrkivät Eurooppaan turvaan. Merikuljetuskonteissa matkustaminen on erittäin vaarallinen matkustustapa jo tukehtumisvaaran vuoksi. Pakolaiskriisi voikin aiheuttaa tämänkaltaisia uusia riskejä logistiikan alalla. Mitä suurempi yritys on kyseessä, sitä todennäköisemmin sen kannattaa pitää yllä tiettyä tarkastustasoa työntekijöidensä taustatekijöistä välttyäkseen yrityksen käyttämiseltä rikoksen tekovälineenä.

Toinen iso riski ajatellessa yrityksen käyttöä osana terroritekoa on tietoturvariski. Jos tietoturvallisuus ei ole kohdillaan, saattaa ulkopuolisille vuotaa sellaista tietoa joko vahingossa tai tahallisesti jonkun työntekijän toimesta, joka sisältää esimerkiksi tietoa vaarallisen aineen eli IMO-lähetyksestä, jota saatettaisiin käyttää esimerkiksi pommin valmistukseen. Tieto kulkee aina tavaravirran edellä, joten yrityksen tulee olla hyvin suojautunut tietoturvariskeiltä mm. palomuurein ja antivirusohjelmin. Lisäksi työntekijöiden valppaus ja tietoisuus yrityssalaisuuksista vähentää tietoturvariskin syntymistä. (Vesterinen 2011, 96-97, 63)

Tietoyhteiskunta ja internetin ja sosiaalisen median mahti kasvaa jatkuvasti ja nämä kanavat tarjoavat myös terrorismille ja rikollisuudelle uusia toimintakanavia. On siis hyvin mahdollista, että tulevaisuudessa kohdataan yhä ovelampia hankkeita rikollisuuden toteuttamiseksi. Hyvä tietoturvaluustaso takaa yritykselle perusturvan rikollisuutta vastaan, sillä pitää muistaa, että logistiikassa tieto kulkee aina tavaran edellä. Toimitusketjujen turvallisuutta voidaan parantaa auditointijärjestelmällä, kuten Transported Asset Protection Association (TAPA) – järjestelmällä. TAPA on kansainvälinen auditointijärjestelmä ja turvallisuuden puolesta toimiva järjestö. (Logistiikan Maailma 2016c.)

3.5 Merikuljetusten hävikki ja tuotevahingot

IMO eli kansainvälinen merenkulkujärjestö on arvioinut kontteja katoavan merellä 10 000 kappaletta vuodessa. Paljon on kiinni siitä, että kontit on lastattu väärin, koska tieto kontin

oikeasta painosta ei ole kulkeutunut merialuksen kapteenille. Kontit on täten saatettu lastata päällimmäisiksi kuin ne olisivat tyhjiä saadun painotiedon mukaan. Merikonttien yli-painot pistetään kuriin heinäkuussa 2016. Silloin ei enää riitä, että paino ilmoitetaan jotakin tuttua reittiä eteenpäin huolitsijalle. Lähettäjän on toki aina tähänkin mennessä ollut pakko ilmoittaa tarkka bruttopaino lähetykselle. (Osto & Logistiikka, Hamunen, 26-28.; Mckinnon, Whiteing & Browne 2012, 162-163.)

Kun kontrolli kiristyy heinäkuussa, täytyy jokaisen lähettäjän ilmoittaa paino uusien ohjeiden mukaisesti erillisellä dokumentilla allekirjoitettuna. Uudistus tuo paineita lähettäjän ja aluksen kapteenin välille, mutta varmistaa, että tämä tärkeä painotieto kulkeutuu oikealle henkilölle. Liian painavien konttien lastaaminen liian korkealle on turvallisuusriski. Käytännössä kontit tulisi tulevaisuudessa punnita tietyn tyyppisellä ja hyväksytyllä vaa'alla tai summata oikea paino tietyn viranomaisen hyväksymällä tavalla. (Osto & Logistiikka, Hamunen, 26-28.)

Näin voidaan tulevaisuudessa välttyä väärinkäytöksiltä ja konttien katoamisilta ja jopa kokonaisten laivojen kaatumisilta merellä. Tämä tietää kuitenkin lähettäjälle paljon lisävai-vaa, sillä lähettäjän täytyy joko hankkia tyyppi hyväksytyt vaakaa, sillä harva omistaa viran-omaisen standardin mukaista vaakaa tai maksaa mahdollisesti joka kontista jokin extra mittauskulu. (Osto & Logistiikka, Hamunen, 26-28.)

3.5.1 Merirosvous, sen tausta ja merkitys kansainväliselle kaupalle

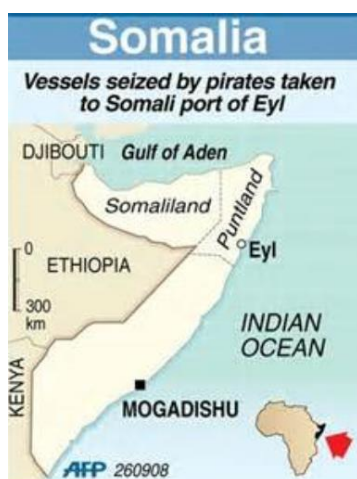
Merirosvous on kasvava ongelma kansainvälisellä tasolla. Tällainen ongelma saattaa tuntua kaukaiselta maantieteellisestikin ajateltuna suomalaiselle yritykselle. Ongelma on kuitenkin todellinen, merirosvot tekevät onnistuneita iskuja noin kerran viikossa Adeninlahdella ja Intian valtamerellä. Epäonnistuneita iskuja tehdään kuitenkin toki monta kertaa enemmän. Merirosvot ovat 2000-luvun alussa kaapanneet kokonaisuudessaan parisataa rahtilaivaa ja saaneet niistä miljoonien eurojen lunnasrahoja. (Ylen elävä arkisto 2009: Merirosvojen rannikko Somaliassa 2010)

Uhka merirosvojen hyökkäyksien kohteeksi joutumisesta ei ole kaikkialla samanlainen. Korkean riskin alueet voivat olla hyvinkin pieniä pinta-aloiltaan. Yhteistä Intian valtamerelle ja Adeninlahdelle on se, että ne molemmat sijaitsevat Afrikan sarven läheisyydessä, itä- ja pohjoispuolella aluetta. Kohteeksi valikoitumista selittävät myös erilaiset tekijät kuten vuodenajat, sääolosuhteet, merialue, miehistön kansallisuus ja merialuksen tyyppi. (Vesterinen 2011, 43-45)

Kyseessä ei ole ohimenevä liiketoiminnan uhka yrityksille. Ongelma on jo juurtunut ja laajenemissa määrin Arabianmeren suuntaan aina kohti Madagaskaria, Keniaa, Tansaniaa ja Mosambikia. Somaliassa merirosvoudesta on esimerkiksi tullut yksi tärkeä elinkeino perinteisten elinkeinojen rinnalle ja jopa niiden ohi. Somaliassa sisällissota on ollut valloillaan melkein kaksikymmentä vuotta ja maa on hajonnut kolmeen osaan. Etelässä ja pääkaupunki Mogadishussa vallitsee sekasorto. Siellä taistelevat keskenään Etiopian joukot ja islamistit. Pohjoisen Puntmaan ja Somalimaan alueet ovat yrittäneet muodostaa omia hallintojaan. Niitä vaivaa kuitenkin järjestäytynyt merirosvous. (Vesterinen 2011, 43-45.)

Somalian Puntmaan Eylissa, jota pidetään myös merirosvojen pääkaupunkina, koulutus on ilmaista, jotta merirosvous ei näyttäytyisi nuorille miehille niin houkuttelevana. Ongelmana on, että koulun päättymisen jälkeen nuorille ei löydy töitä ja merirosvous alkaa näyttää houkuttelevalta vaihtoehdolta. (Yle elävä arkisto 2009.)

Aiheesta näytetään myös uusia puolia Yle Areenan dokumentissa ”Serkkuni, merirosvo”, jossa Tanskaan muuttanut somalialainen matkustaa takaisin Somaliaan kuultuaan serkkunsa aikovan liittyä merirosvoihin. Serkun äiti kertoo, ettei alueella ole mitään tekemistä ja siksi miehet kantavat aseita. Lisäksi hänen poikansa inhoaa työn tekoa, joten hän ei tee mitään. Töitä siis ilmeisesti olisi mahdollista tehdä jonkin verran rehellisen kaavan kautta, mutta ne eivät kiinnosta. Dokumentissa kerrotaan, että kellään muulla ei ole alueella valuuttaa kuin merirosvoilla. He omistavat lähes kaiken: ravintolat, hotellit ja kahvilat. Sukupolvien merirosvojatku on näillä lähtökohdilla valmis. (Yle Arena Kolmas ulottuvuus 2010; Yle elävä arkisto 2009.)



Kuva 14. Somalian kartta, Eyl – merirosvojen pääkaupunki (Ylen elävä arkisto 2009)

Lounasaikaan kaupunkiin saapuu rekkalastillinen khatia. Se on päivän kohokohta, sen jälkeen ei paljon tapahdu mitään. Suuri osa miehistä viettää dokumentin mukaan loppupäivänsä pureskellen khatia. Sitä pidetään esimerkiksi Tanskassa kovana huumeena. Somaliassa ei käytetä lähes ollenkaan alkoholia, sillä se on kiellettyä, mutta khatia pureskellaan erittäin paljon päivittäin. (Yle elävä arkisto 2009.)

Merirosvot oikeuttavat kaappauksensa merellä puhumalla vapaustaistelusta. Tanskalaisen dokumentoijan näkemyksen mukaan merirosvot pitävät ryöstöistä saamansa rahat kuitenkin itsellään. Merirosvoudesta on tullut lähinnä järjestäytynyttä rikollisuutta. Ketään ei kiinnosta turvata maan tulevaisuutta. Osa paikallisista toteaa, että kun vaihtoehtona on nälkäkuolema, silloin aseet eivät pelota niitä, jotka ryhtyvät merirosvoiksi, heidän täytyy vain taistella vastaan. (Yle Areena Kolmas ulottuvuus 2010.)

Ketä vastaan he sitten oikein taistelevat? Ulkomaalaisia kalastajia ja laivoja vastaan. Entiset somalialaiset kalastajat voi jakaa kahteen ryhmään: toiset menivät maalle hoitamaan eläimiä, toisista tuli merirosvoja, sanoo Abdihalim Mohamed, kalastaja dokumenttiprojektissa "Merirosvojen rannikko Somaliassa". Kalasaaliit ovat pienentyneet kahdestakin syystä. Ulkomaalaiset laivat ovat tulleet ja tuhonnet somalialaisten kalastajien verkkoja ja pyydyksiä tai vieneet verkot kokonaan ja alkaneet itse kalastaa niillä. Lisäksi ulkomaalaisten laivojen saasteet ovat tappaneet kalakantoja ja aiheuttaneet sairauksia rannikon asukkaille. (Yle Areena Kolmas ulottuvuus 2010; Yle elävä arkisto 2009.)

Eylin kalastajat sanovat, että heidän merestään on tullut ryöstökalastuksen keskus ja se tuhoaa paikallisten perinteiset elinkeinot. Somaliassa ei ole keskushallitusta, joka valvoisi merta, paikalliset voivat vain katsoa vierestä, kun heidän elinkeinonsa tuhoaan. Maa on vielä kahdenkymmenen vuoden jälkeenkin sisällissodan valloissa ja runnoma, mikä näkyy muun muassa hallituksen olemattomuutena ja oikeuden omiin käsiin ottamisena merirosvoutena. Paikallisten mukaan alueelle tulee kaikenlaisia laivoja, jotka pitävät heidän mertaan jätteiden kaatopaikkana. (Yle Areena Kolmas ulottuvuus 2010; Yle elävä arkisto 2009.)

Suurvallat ovat tehneet jo jonkin aikaa yhteistyötä kauppa-alusten suojaamiseksi ja merirosvouden hillitsemiseksi. Somalian rannikoilla vartioi USA:n, Kiinan ja EU-maiden sotalaivoja. Merirosvous on maailmantaloutta kuormittava ongelma ja kauppa-alusten kaappaukset Adeninlahdella ja Intian merellä ovat uhka globaaleille tavaravirroille. (Yle Areena Kolmas ulottuvuus 2010; Yle elävä arkisto 2009.)

Euroopan Unioni aloitti vuonna 2008 laivasto-operaation Somalian merirosvoja vastaan. Operaatiossa oli mukana myös suomalaisia asiantuntijoita sekä upseereita. (GEO 2009.) Suomen Puolustusvoimien miinalaiva Pohjanmaa osallistui Atalanta-nimiseen operaatioon vuonna 2011. Tämä oli ensimmäinen kerta, kun Suomen merivoimat olivat mukana omalla kalustollaan. Laivan lähettäminen operaatioon sai suuren kannatuksen eduskunnassa syksyllä 2010. Ainoat operaation vastustajat löytyivät perussuomalaisista. (Yle Areena Kolmas ulottuvuus 2010.)

Atalantan päätehtävänä oli turvata elintarvikekuljetuksia Somaliaan ja mahdollisuuksien mukaan muuta laivaliikennettä ja torjua merirosvoutta. Paavo Arhinmäki kommentoi 2010 eduskunnassa, että jos tätä humanitääristä hanketta vastustetaan, pakolaisten määrä Somaliasta Suomeen tulee entisestään kasvamaan. (Yle elävä arkisto 2009.)

YK:n pyynnöstä Pohjanmaa suuntasi kohti Afrikan sarvea turvatakseen ruoka-avun perille pääsemistä. Tarkoituksena oli samalla suojata Somalian rannikkoa merirosvoilta. Paikalliset suhtautuvat ristiriitaisesti ulkomaalaisten sotalaivoihin, he eivät luota juuri kehenkään enää, eivät edes täysin hyväntekeväisyysjärjestöihin. He pelkäävät kaikkia, jotka tulevat heidän rannikoilleen. Ruoka-apu on kuitenkin erittäin tervetullutta ja sotalaivat takaavat monille laivoille avun saapumisen oikeaan kohteeseen. (Yle elävä arkisto 2009.)

Kauppalaivojen avuntarve Adenin lahdella ja Intian valtamerellä yllätti miinalaiva Pohjanmaan, eikä apua pystytty tarjoamaan kaikille sitä haluaville. Kolmen viikon aikana paikalle saapumisensa jälkeen Pohjanmaa kerkesi suojata jo kahden aluksen matkaa. Kyseessä ei ollut varsinaisesti rosvo ja poliisi-jahti vaan syyt lähtöön olivat pääasiassa humanitääriset. Toisin kuitenkin kävi, sillä Pohjanmaa otti vangikseen 18 miestä epäiltyinä merirosvoudesta. Epäillyt eivät jääneet kiinni itse teosta, mutta he olivat aseistautuneita ja useat muut seikat puhuivat heidän merirosvoutensa puolesta. (Yle elävä arkisto 2009.)

Kiinnioton jälkeen kuitenkin ihmeteltiin niin maalla kuin merellä, mitä epäillyille tulisi tehdä. Vaihtoehtoina olivat epäiltyjen luovutus Keniaan tai Seychelleille, kuljetus kiinniottovaltioon eli Suomeen, luovutus kohdemaahan eli Singaporeen tai neljäntenä vaihtoehtona vapautus. Suomeen tai Singaporeen kuljetus olivat molemmat epätodennäköisiä vaihtoehtoja. Lopulta kiinniotetut miehet vapautettiin. EU:N Atalanta operaation johto päätti lopulta asiasta, koska ei löydetty valtiota, jossa epäillyt olisi voitu tuomita. (Yle elävä arkisto 2009.)

Suomen miinalaiva Pohjanmaa palasi Atalanta-operaatiostaan takaisin Suomeen viiden kuukauden jälkeen. Merirosvouden vastatoimenpiteet ovat vaikuttaneet positiivisesti Adeninlahden ja Intian valtameren alueeseen, mutta alue on edelleen korkean riskin alue. Korkean riskin alueella riski on yhtä suuri jokaiselle siellä seilaavalle alukselle. Sotalaivojen läsnäolo alueilla on tähän mennessä parantanut tilannetta jossain määrin, mutta usein vain paikallisesti. (Yle elävä arkisto 2009.)

Merirosvot ovat vastatoimena suojelualuksille alkaneet keskittää hyökkäyksiään niihin kohtiin aluksien matkaa, joilta suojaus puuttuu. Alukset kulkevat niin sanotun turvakäytävän läpi (Recommended Safe Transit Corridor), jota ennen ja jonka jälkeen ne ovat edelleen alttiita kaappauksille. (Yle elävä arkisto 2009.)

Merirosvot myös käyttävät joitakin kaappaamiaan laivoja tukialuksina, joista he tekevät uusia iskuja muille laivoille. Mitä pidempään onnistuneen iskun tekemiseen menee aikaa, sitä turhautuneemmaksi merirosvomiehistö käy ja hyökkäyksistä saattaa tulla yhä väkivaltaisempia. Dokumentissa Merirosvojen rannikko kokenut haastateltu merirosvo kertoo, että heidän on aika alkaa käyttää yhä väkivaltaisempia tapoja hyökkäyksissään, jotta heidät otetaan tosissaan. Mitä vahvemmin ulkomaiset alukset taistelevat vastaan, sitä vahvemmin heidän on taisteltava takaisin. Tästä seuraakin vain valtava noidan kehä.

Yritysten, jotka aikovat kuljettaa alueelle lähetyksiään, ei kannata lykätä varautumistaan tätä rikollisuutta vastaan. Somalian tilanne kun esimerkiksi ei näytä laantumisen merkkejä vielä lähiaikoina. Eri maiden sota-alusten vastatoimenpiteet ovat pikemminkin ajaneet toimintaa laajentumaan entisestään, mikä tekee sen torjumisesta entistä haastavampaa. (Yle elävä arkisto 2009.)

Yritykset voivat varautua meririkollisuuteen noudattamalla International Maritime Organisation:in eli IMO:n sekä kyseisellä alueella toimivien valtioiden laivastojen käytäntöjä. Lisäksi suojelusaattueissa kulkeminen ja merirosvouden varalta varustautuminen ovat estäneet hyökkäyksien kohteeksi joutumisen. Turvallisuusmiehistö olisi tietysti helpolta kuulostava ratkaisu meririkollisuuden torjumiseen, mutta asia ei ole niin mustavalkoinen. Kysymyksenä olisi, että saisiko kyseisellä aluksella kantaa asetta ja minkälaisissa tilanteissa sitä saisi käyttää. Laivan kotimaan lait vaikuttavat muun muassa tähän ratkaisuun. (Yle elävä arkisto 2009.)

Riittävän varustautumisen ja varautumisen lisäksi vakuutusurva on lähes välttämätön hankkia lastille, joka kulkee läpi korkean riskin alueen. Jotkin vakuutusyhtiöt ovat esim.

kieltäytyneet maksamasta yrityksen puolesta merirosvojen vaatimia lunnaita, jos alus on kulkenut korkean riskin alueella ilman vaadittua asianmukaista varustautumista merirosvoutta vastaan. (Yle elävä arkisto 2009.)

Keskimääräiset lunnasvaatimukset ovat n. 2 miljoonaa dollaria per alus, mutta lunnasvaatimukset saattavat kohota kymmeneenkin miljoonaan dollariin riippuen aluksen kansallisuudesta ja lastista esimerkiksi. Jos vakuutusyhtiö kieltäytyisi maksamasta tällaista summaa vedoten omalla riskillä alueella seilaamiseen, joutuisi yritys itse pulittamaan huomattavan summan omaisuudestaan rikollisille. Myös yrityksen kriisijohtaminen tulisi päivittää kaappaustilanteiden varalle. (Yle elävä arkisto 2009.)

3.6 Pakotteet, kauppasaarrot ja Venäjän kauppa

Kansainvälisessä kaupassa ongelmallisia tapauksia ratkotaan yleensä asettamalla kauppapakotteita tai kauppasaarrotta ongelmanaiheuttajalle. Pakotteiden uutisointi on yleensä laajaa, mutta pakotteiden saavuttamista tuloksista ollaan eri mieltä. Kun katsotaan tuloksia, huomataan, että esimerkiksi diktaattorivaltioihin saarroilla ja pakotteilla ei ole juuri merkitystä, itsevaltiat saavat haluamansa ruuat, juomat ja lääkkeet ja tavarat jostain joka tapauksessa. Käräjät pakotteiden alla ovat yleensä aina tavalliset kansalaiset. Pakotteiden tarkoituksena on saada sääntöjä noudattamattomat hallitsijat kuriin, mutta näin harvemmin käy ja sen sijaan kansalle asetetaan mahdollisesti entistä vaikeammat olosuhteet. (Taloussanomat 2012.)

Suomen ulkomaankauppa kääntyi 1990-luvun laman jälkeen pitkään nousukiitoon, mutta vuoden 2011 jälkeen se kääntyi alijäämäiseksi. Ekonomistit ovat puhuneet vuonna 2014 Suomen ylioptimistisen vientivetoisen kasvun arvion olevan epätodennäköistä ja tekosyy leikkauspolitiikalle. Vuonna 2015 tuonnin osuus kuitenkin väheni ja ulkomaankauppa kääntyi lievästi ylijäämäiseksi. Vuonna 2015 vienti onkin ollut lähes samalla tasolla verrattuna edellisvuoteen, eli se on tuolloin osoittanut elpymisen merkkejä. (Elinkeinoelämän keskusliitto Ry, 2016)

Suomen kaltaiselle pienelle avoimelle markkinataloudelle vienti on tärkeä elementti. (Elinkeinoelämän keskusliitto Ry, 2016.) Venäjä oli pitkään yksi Suomen tärkeimpiä vientimaita, mutta Krimin valtauksesta seuranneet EU:n pakotteet Venäjälle ja sen myötä Venäjän vastapakotteet ajoivat niin Venäjän viennin kuin tuonninkin alas. (Taloussanomat 2014; Yle Uutiset 2016.) Vuonna 2015 Venäjän vienti väheni jopa kolmanneksen verran ja oli

kokonaisuudessaan 6 % kaikesta tavaraviennistä. (Elinkeinoelämän keskusliitto Ry, 2016.)

Nyt, vuonna 2016 on jo ollut puhetta Suomen talouden koomasta heräämisestä. Taantumman päättymisen merkkejä näyttäisi olevan ilmassa. Näitä merkkejä ovat mm. taksikyytien määrän nousu, päivittäistavarakauppojen ostosten keskussumman nousu, lentomatkustusliikenteen kasvu, hotellien ja ravintoloiden täyttyminen ja niiden myynnin kasvu (turistien mukana). Myönteisiä arvioita satelee monelta eri taholta. Työttömyyden kasvun kerrotaan hidastuneen Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan. Ilmarisenkin mukaan työllisyysnäkymät ovat paremmalla tolalla. Myös Ilmarisen talousennusteen mukaan talousnäkymät eivät enää heikkenisi.

4 Meriviennin haasteet ja huolinta-alan tulevaisuus

4.1 Laadullinen tutkimus ja toteutus

Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara (2010, 134) ovat määritelleet eri tutkimusstrategioiksi kokeellisen, kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen tutkimuksen. Tähän opinnäytetyöhön olen valinnut kvalitatiivisen tutkimusstrategian. Kvalitatiivinen tutkimustapa sopii tähän työhön hyvin, sillä se tuo henkilökohtaisia mielipiteitä ja näkemyksiä esille alan ammattilaisilta. Kvalitatiivinen tutkimus antaa mahdollisuuden kohteen kokonaisvaltaiseen tutkimiseen ja tarkempien ja yksityiskohtaisten vastausten tuottamiseen.

Kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusta ja kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta ei kuitenkaan tulisi nähdä vain toistensa vastakohtina, vaan pikemminkin toisiaan täydentävinä tutkimusmenetelminä. Kvalitatiivinen tutkimus saattaa esimerkiksi toimia kvantitatiivisen tutkimuksen esitutkimuksena, jolloin testataan ovatko mitattavat asiat tutkimuksen kannalta tarkoituksenmukaisia. Lisäksi menetelmiä voidaan käyttää rinnakkain niin, että kvalitatiivisen tutkimuksen kautta saadut tulokset voidaan laajentaa koskemaan koko otantajoukkoa helppojen laskennallisten tekniikoiden avulla. (Hirsjärvi ym. 2010, 136-137.)

4.1.1 Tutkimuksen luotettavuus

Ennen kaikkea tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttaa haastatteluaineiston laatu. (Hirsjärvi & Hurme 2009, 185). Sähköisestä muodostaan huolimatta voidaan aineiston mielestäni todeta olevan laadukasta tässä tutkimuksessa. Aineiston laadukkuuteen voidaan vaikuttaa muun muassa ennen haastatteluaineiston keräämistä muodostamalla vahva haastattelu-runko ja tarkastamalla, että kaikki tutkimuksen kannalta tärkeimmät elementit tulevat esille. Kysymykset on muodostettu nimenomaan niin, että ne tuovat vastauksia opinnäytetyön pää- ja alakysymyksiin. Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida olennaisesti toistettavuuden eli reliaabeliuden ja pätevyuden eli validiuden avulla, joita käsittelen seuraavaksi tarkemmin.

4.1.2 Tutkimustulosten toistettavuus

Toistettavuudella eli reliaabeliudella viitataan siihen, kuinka suurella todennäköisyydellä saataisiin samankaltainen tulos tehtäessä tutkimus uudelleen. Tutkimusta voidaan pitää toistettavana, jos haastateltavalta henkilöltä saataisiin kahdella eri tutkimuskerralla sama tulos. (Hirsjärvi & Hurme 2009, 186.) Tismalleen saman tuloksen saaminen kahdella eri

haastatteluhetkellä samalta henkilöltä on kuitenkin lievästi epätodennäköistä, sillä ihmisen käytös on ajasta ja paikasta riippuvaista.

Sähköisessä muodossa suoritettavat haastattelut olivat kuitenkin kysymysmuodoiltaan kaikille haastatelluille henkilöille samanlaisia ja tarjosivat jokaiselle haastatellulle henkilölle mahdollisuuden vastata rauhassa henkilökohtaisesti kysymyksiin. Voidaan siis päätellä, että ulkoisia häiriötekijöitä ei ollut, jotta vastaukset olisivat muotoutuneet esimerkiksi sosiaalisesti suotaviksi.

4.1.3 Tutkimustulosten pätevyys

Pätevyydellä viitataan tutkimuksen validiuteen eli siihen, onko tutkimus mitannut juuri sitä asiaa, mitä sen on ollut tarkoitus mitata. Pyrin muodostamaan kysymykset niin, että vastaukset niihin eivät olisi liian monitulkintaisia, sillä riskinä haastatteluissa, sähköisissäkin versioissa, on haastateltavan sanomisten ymmärtäminen väärin ja se, että haastateltava itse ymmärtää kysymyksen väärin. Oman yrityksen kohdalla pystyin helposti tarkentamaan haastattelukysymyksiäni tai epämääräisiä haastatteluvastauksia, mikä auttoi osaltaan vastausten yksiselitteisessä ymmärtämisessä. Voidaankin ajatella, että iso etu haastatteluissa ylipäätään on niiden joustavuuden ominaisuus. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 204-205.)

4.2 Aineiston analysointi ja tutkimustulokset

Lähtökohtanani aineiston analyysissäni olivat sähköisten haastattelujen järjestäminen ja tulkinta. Vastauksia kertyi jonkin verran, mutta sähköisen materiaalin tulkinta ei ollut niin työlästä kuin esimerkiksi suullisten haastattelujen analysointi, joissa saatu materiaali pitäisi ensin litteroida, jotta aineistoa voitaisiin tulkita paremmin. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 204-205.)

Tässä luvussa esitellään tutkimustulokset. Ensin käydään läpi haastateltujen henkilöiden ja yritysten taustatietoja haastattelukysymyksien pohjalta. Sen jälkeen kerrotaan vastausten pohjalta, mitkä ovat haastateltujen mukaan yleisimpiä ongelmia ja haasteita merikuljetuksissa kolmansiin maihin ja miten näistä odotetuista haasteista rikkidirektiivi on vaikuttanut alaan voimaansa tulolla. Tämän jälkeen käydään läpi yritysten keinoja varautua näihin nimenomaisiin haasteisiin. Lopuksi kerrotaan haastattelujen pohjalta meriviennin ja huolinta-alan tilanteesta ennen, nyt ja tulevaisuudessa.

4.2.1 Haastateltujen henkilöiden ja yritysten taustatiedot

Kaiken kaikkiaan haastateltuja henkilöitä oli yhteensä seitsemän kolmesta eri yrityksestä. Neljä haastatelluista työskentelee opinnäytetyön kohdeyrityksessä Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy:ssa, kaksi meriviennin tiimissä, yksi meriviennin ja –tuonnin päällikkönä ja yksi tullaukseen erikoistuneella osastolla. Kaksi haastatelluista työskentelee Oy Kuehne + Nagel Ltd:ssa merimyynnissä ja meriviennissä. Viimeinen haastateltava on meri- ja lentorahdin päällikkö FREJA Transport & Logistics Oy:ssa.

Dachser on perinteinen huolinta- ja logistiikkayritys, joka tarjoaa lento- ja merirahtia, varastointia, tullauspalveluja räätälöidysti asiakkaan tarpeen mukaan. Alkuperäinen yritys Oy Waco Logistics Finland perustettiin vuonna 1996, ja globaali tekijä Dachser oli perustamassa tätä yritystä. Noin kahdenkymmenen vuoden olemassaolonsa aikana yritys on kasvanut yhdeksi johtavimmista Suomen meri- ja lentokuljetusalan yrityksistä. (Dachser 2016a; Dachser 2016b.)

Oy Waco Logistics Finland:lla on mennyt erittäin hyvin Suomen yleisestä huonosta taloustilanteesta huolimatta. Vuosi 2013 oli yrityksen historian paras ja osoituksena menestyksestä yritys onkin saanut jo parina vuonna peräkkäin kolmen A:n luottoluokituksen. Yrityksen nimi vaihtui Dachser Finland Air & Sea Logistics:ksi 1.10.2014 ja tämä antoi yritykselle lisää tunnettavuutta ja liikkumatilaa globaaleilla kentillä. Suomen viidellä eri aluekonttorilla työskentelee yhteensä noin 60 henkilöä. Koko Dachser-konserni pohjaa Thomas Dachserin Saksan Kemptenissä 1930 perustettuun logistiikka-alan yritykseen, joka on tänä päivänä yksi johtavia logistiikka-alan yrityksiä. (Dachser 2016a; Dachser 2016b.)

Kuehne + Nagel on suuren luokan logistiikkayritys, jolla on historiaa takana jo 125 vuotta alalla. Kuehne + Nagel toimii yli sadassa eri maassa, 1200:ssa eri toimipisteessä ja se työllistää maailmanlaajuisesti kaiken kaikkiaan 67 000 ihmistä. Kuehne on suuren luokan tekijä logistiikka-alalla myös Suomessa, yrityksellä on Suomessa kuusi aluekonttoria. Yrityksen toimintaan kuuluvat meri- ja lentorahti, maantiekuljetukset, varastointi ja huolintapalvelut. (Kuehne + Nagel a.)

Seitsemästä haastatellusta henkilöstä kuusi oli miehiä ja yksi nainen. Haastatelluista henkilöistä suurin osa asettui 25-40-vuotiaiden ikäluokkaan, yksi 40-60-vuotiaiden ikäluokkaan ja yksi 60-75-vuotiaiden ikäluokkaan. Haastatelluista kaksi henkilöä toimi ylemmän tason esimiestehtävissä, kolme operatiivisella puolella, joista kahdella oli tiiminvetäjän status ja lisäksi yksi toimi merimyynnissä. Kokemusta alalta löytyi 10 vuoden molemmin puolin:

yhdellä kokemusta oli 8 vuotta, toisella 9 vuotta, parilla noin 10 vuotta, yhdellä 13 vuotta ja kahdella noin 30 vuotta.

Taulukko 3. Haastatellut yrityksittäin ja osastoittain.

Yritys / Osasto	Haastateltavien määrä
Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy Merivienti + Merituonti + Tullaus	4
Oy Kuehne + Nagel Ltd / Merivienti + Merimyynti	2
Freja Logistics Oy /Meri- + lentorahti	1

4.2.2 Tutkimustulokset

Jokaisesta haastatellusta yrityksestä löytyi sellaisia työntekijöitä, joka kokivat kaluston eli merikonttien saatavuuden yhdeksi suurimmista haasteista meriviennissä. (Avall 8.3.2016; Koskela 8.3.2016; Ryyppö 24.2.2016; Åback 17.2.2016). Eri maiden toisistaan poikkeavat käytännöt sekä asiakkaiden tietämättömyys ja epärealistiset toiveet oli myös mainittu-huolitsijan kohtaamina haasteina. (Avall 8.3.2016; Koskela 8.3.2016; Halme 24.2.2016). Kalustopula on tällä hetkellä ns. krooninen kiputila huolinta-alalla. Laivatilat täyttyvät nopeasti ja 40' merikontteja ei ole riittävästi vapaana, erityisesti Yhdysvaltojen suuntaan. Kalustopula on ohittanut ajankohtaisuudellaan täysin rikkipäästörajoitusten voimaantumisen, jonka vaikutukset ovat lopulta jääneet vähäisiksi. (Ryyppö 24.2.2016)

Kalustopula on lisäksi kausiluonteista, tiettyinä ajanjaksoina tavaraa liikkuu vakiona enemmän kuin esimerkiksi kesällä, jolloin suomalaisissakin yrityksissä saatetaan pitää kesätaukoa tuotannossa. (Ryyppö 24.2.2016). Kalustopulaongelma on siis jokavuotista ja jatkuvaa, toisin kuin kerran uutena ilmestyvät ylimääräiset maksut (esim. juuri LSS), jotka mukautetaan myöhemmin rahtihintoihin sisälle, jolloin niihin ei enää kiinnitetä kummempaa huomiota. Kalustopula ei ole kuitenkaan koskaan ollut ylitsempääsemätön vaikeus huolitsijoille, sillä sen olemassaolo tiedostetaan ja siihen osataan varautua esimerkiksi varaamalla erittäin hyvissä ajoin laivatiloja, jotta voitaisiin varmistaa kaluston saatavuus. Asiakkaiden kontaktoinnilla ja kuljetusmäärien arvioinnilla hyvissä ajoin etukäteen pystytään ennalta ehkäisemään kalustopulaa. (Silventoinen 18.2.2016) Ongelman tilanteesta tekee se, että itse asiakkaat eli viejät eivät ole aivan yhtä ajan tasalla aina kaluston rajallisuudesta. (Avall 8.3.2016; Koskela 8.3.2016).

Rikkipäästölisän eli Low Sulphur Surchargen voimaantulo ei ole ollut vaikutuksiltaan niin suuri kuin ennalta odotettiin. Tämä johtuu osittain hintojen kompensoinnista merirahdissa. Uusia merirahdilisiä tulee toki voimaan tietyin väliajoin erilaisten säädösten tai lakien vuoksi joka tapauksessa tasaisin väliajoin. Nämä uudet lisät tuodaan asiakkaiden tietoisuuteen hyvissä ajoin ja sovittamalla hintoja uusiksi lisien suuruudesta riippuen. Rikkipäästöjä uutisoitiinkin varsin näyttävästi ja tiedotteet olivat melko lailla kaiken kattavia, joten uuden lisän kuvioihin astuminen oli yleisesti ottaen helppoa viedä läpi.

Sampo Terho (2011) esitti huolensa jo vuonna 2011 MARPOL-sopimukseen (Merten pilaantumista ehkäisevä sopimus) liittyvästä rikkidirektiivista. Sampo Terho on entinen europarlamentaarikko, nykyinen perussuomalainen poliitikko. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO hyväksyi jo vuonna 2008 uudet rajat rikkipitoisuuksille laivojen polttoaineissa. MARPOL:in tarkoituksena on vähentää haitallisia päästöjä, jotka vaikuttavat ihmisten terveyteen ja meriympäristöön. Globaalitason siirtyminen vain 0,5 prosenttia rikkiä sisältävään polttoaineeseen tapahtuisi vuonna 2020 tai vasta 2025. Suomen kohdalla siirryttiin vieläkin alhaisemman rippipitoisuuden eli 0,1 prosentin rikkipitoiseen polttoaineeseen jo vuonna 2015, sillä Itämeri lukeutui rikkipäästöjen erityisiin valvottaviin alueisiin. (Helsingin Sanomat 2014b.)

Sampo Terho (2011) pelkäsi tämän vääristävän kilpailua rajusti, sillä Suomi joutuisi ottamaan viisi kertaa pienemmät pitoisuudet käyttöönsä ja vielä viisi vuotta aikaisemmin kuin monet muut maat. Rikkidirektiivin käyttöönotosta aiheutuvat hyödyt eivät Terhon mukaan välttämättä edes koskettaisi saati parantaisi merkittävästi Suomen ilmanlaatua. Terhon mukaan Suomen tärkein syy aikoinaan EU:hun liittymiseen oli viennin edistäminen ja hän pelkäsi tämän tärkeimmän syyn menettävän merkityksensä, jos EU:hun kuulumisen alkaisikin haitata Suomen vientiä sen edistämisen sijaan. (Helsingin Sanomat 2014b.)

Helsingin Sanomissa (2014a) uutisoitiin varustamojen kokeilevan metanolia polttoaineenaan rikkidirektiivin johdosta. Ensimmäiset laivat, jotka tulisivat käyttämään metanolia polttoaineenaan olivat rakenteilla tuolloin Japanissa ja Etelä-Koreassa ja niiden oli määrä valmistua vuoteen 2016 mennessä. Euroopassa polttoainetta kokeiltaisiin ensin lautoissa ja mahdollisesti ensimmäiset metanolia polttoaineenaan käyttävät laivat tulisivat Pohjoismaissa käyttöön vuonna 2020. Kyseinen polttoaine oli vasta kehitteillä tuolloin ja se tulisi sisältämään 95 % metanolia ja 5 % dieseliä. Ongelmat metanolin käytössä polttoaineena liittyvät sen kalleuteen ja energiatehottomuuteen dieseliin verrattaessa. Kaiken lisäksi metanoli on paljon dieseliä räjähdysherkempi polttoaine.

Myös nesteytetyn maakaasun eli LNG:n käyttöönotosta uutisoitiin Helsingin Sanomissa. (2014b.) Edelläkävijänä LNG:n käyttöönotossa toimi suomalainen varustamo- sekä logistiikkayritys Containerships Oy. Varustamolla oli tilauksessa kaksi uutta alusta, jotka tulisivat hyödyntämään kahden eri polttoaineen mahdollistavaa moottoritekniikkaa. Containershipsistä tulisi siis ensimmäinen eurooppalainen varustamo, joka hyödyntäisi nesteytettyä maakaasua merirahtikuljetuksissa. Näiden laivojen on määrä tulla liikenteeseen tänä vuonna, 2016. Tämä varustamo näkikin uuden tekniikan hankkimisen etuna kilpailussa vaatimusten kiristyessä toisin kuin Terho. (2011.)

Haastatelluista Dachserin työntekijöistä Jouni Varis (10.2.2016.) mainitsi positiivisina ja negatiivisina meriviennin vaikuttajina mm. kauppasaarrot ja erilaiset kauppapakotteet kuten Venäjän pakotteet ja tiukentuvat säädökset kauppaa käyvien maiden välillä. Äärimmäisen venynyt hintakilpailu on myös jokaisella alalla työskentelevällä korvan takana ja yritykset tietävät, että niiden on pysyttävä hintakilpailussa valppaina, jotta asiakkaat eivät siirtyisi halvemman vaihtoehdon perässä muualle. (Silventoinen 18.2.2016). Freja Logisticsin Mikael Åbackin (17.2.2016) mukaan merivienti hyvä puoli on sen halpuus verrattuna lento- ja autokuljetuksiin. Kääntöpuolena meriviennissä on hitaus kuljetuksissa yhdistettynä Kuehne + Nagelin työntekijöiden mainitsemiin asiakkaiden epärealistisiin aikataulutoiveisiin. (Avall 8.3.2016; Koskela 8.3.2016).

Positiivisia ja negatiivisia merivientiin vaikuttavia tekijöitä ovat lisäksi valuuttakurssien vaihtelut, raaka-aineiden hinnan vaihtelut, ahtaajien lakkoilut kuten Rauman satamassa keväällä 2015, terroriuhat ja öljyn hinnan heilahtelu. (Silventoinen 18.2.2016; Ryyppö 24.2.2016). Dachserin Jouni Varis mainitsi geopolitiikan sekä negatiiviseksi että positiiviseksi vaikuttavaksi tekijäksi. Suomeen negatiivisella geopolitiisella tavalla vaikuttaa Venäjän toimet, kauppapakotteet yms., joiden seurauksena Suomen vienti Venäjälle on tyrehtynyt. Positiivisena voitaisiin nähdä Suomen ja Ruotsin timber eli puutavaran viennin piristymisen Venäjän rajoitusten myötä. Lisäksi uusien toimialojen syntyminen kuten biotuote- tehtaiden syntyminen toisi piristystä ja positiivista näköä meriviennille. (Varis 10.2.2016).

Meriviennin tulevaisuus nähtiin monin paikoin valoisana haastateltavien vastausten pohjalta. Vuoteen 2050 mennessä meriviennin uskottiin kehittyvän entistä vihreämpään ja ekologisempaan suuntaan sekä tehostuvan automatisaation ja digitalisaation myötä. Jo nyt vientiselvitykset ovat nopeutuneet ja tehostuneet kehittyneen teknologian ansiosta. (Silventoinen 18.2.2016; Halme 24.2.2016.) Henri Silventoisen (18.2.2016) mukaan laadukkaalla asiakaspalvelulla huolintaliike antaa asiakkailleen lisäarvoa ja huolehtii täten asiakkaan tuotteiden pääsystä markkinoille ulkomailla. Hinnoittelusta on tullut hektisem-

pää, mutta niihin on varauduttu mm. päivittämällä hinnastoja esimerkiksi kerran kuussa entisen kvarttaali- tai vuositason hinnoittelun jälkeen. (Silventoinen 18.2.2016).

Merirahdeille asetettaisiin haastateltujen ennusteiden mukaan kunnollisia hiilijalanjälkihintoja ja laivat kulkisivat uudentyyppisellä luontoa säästävällä moottoritekniikalla. Huolinta-ala osana merivientiä nähtiin tulevaisuudessakin tärkeänä elementtinä, mutta alan ennustettiin muuttuvan radikaalillakin tavalla ja osa uskoi alan katoavan digitalisaation myötä täysin vähintään vuoteen 2050 mennessä. Helsingin Sanomien ja Ylen esittelemä Elinkeinoelämän tutkimus tukeekin tätä ajatusta huolinta-alan katoamisesta. (Helsingin Sanomat 2016.)

Ongelmiin ja haasteisiin varautuminen olivat monisyisiä kokonaisuuksia, jotka oli otettu yrityksissä huomioon mm. yritysstrategian tasaisella päivityksellä ja selkeillä pelisäännöillä, lakien noudattamisella, työilmapiirin parantamisella, riittäväällä sisäisellä ja ulkoisella viestinnällä, ammattimaisella henkilöstöllä ja riittäväillä turvatoimilla (Silventoinen 18.2.2016). Turvatoimilla viitataan turvallisuusohjeisiin lähetyksien kanssa toimittaessa, turvallisuuden työpaikalla, auditointiin, henkilöstöhyvinvointiin jne.

Embargolistauksien tiedottaminen asiakkaalle helpottaa huolitsijan toimintaa. Embargolistauksilla tarkoitetaan erilaisten kauppasaartojen ja vientikieltojen alaisia ja erikoislupaa vientiin vaativia maita (kuten Syyria, Pohjois-Korea, täysi vientikielto) (Treasury 2016) tiedottaminen asiakkaille oli yksi haastatteluissa mainituista huolintatoiminnan auttavista tekijöistä. Lisäksi kattavan kansainvälisen verkoston luominen nähtiin tärkeänä alueena huolintatoiminnassa. Imagon ja maineen ylläpito nähtiin tärkeänä osana asiakaskilpailussa. Ammattitaidolla pääsee pitkälle, mutta kilpailun ollessa kiristynyttä hinnoilla pelailulla on suuri merkitys haastateltujen mielestä tällä hetkellä huolinta-alalla.

Dachserin Jouni Varis näki Suomen huolinta-alan tämänhetkisen kilpailutilanteen kokonaisuutena muutamien suurten huolintaliikkeiden ja pienempien huolintaliikkeiden välisenä pelikenttänä. Huolinta-alan tulevaisuuden näkymät eivät näyttäneet kaikille huolitsijoille kovin lupaavina ja suurienkin kilpailijoiden koettiin kärsineen asiakasmenetyksistä ja pienentyneistä liikevaihtoista. Toisaalta liiketoiminnan kasvattaminen nähtiin mahdollisena, mutta asiakkuudet ovat joko toisilta huolitsijoilta tai varustamoilta saatuja. (Varis 10.2.2016). Kokemuksien perusteella asiakkaat olivat siirtyneet joko suoraan varustamoilta tai toisilta huolitsijoilta kilpailijoille parempien hintojen siivittäminä. Laadukkaaseen myyntitoimintaan satsaaminen ja tuonnin ja viennin tasapaino merikuljetuksissa nähtiin

menestymisen takaajina. Yrityksen tuontiosuus takaa viennissä parempia hintoja ja parempaa kalustosaatavuutta. (Varis 10.2.2016; Silventoinen 18.2.2016.)

5 Yhteenveto, johtopäätökset ja kehitysehdotukset

5.1 Yhteenveto

Opinnäytetyössäni tarkastelin meriviennin haasteita kolmansiin maihin vietäessä. Tutkimusongelmana oli selvittää mitä riskejä sisältyy merikuljetuksiin kuljetettaessa tavaraa EU:n ulkopuolisiin maihin ja miten näitä riskejä voidaan tunnistaa ja ennaltaehkäistä.

5.2 Johtopäätökset

Niin meriviennin kuin yleisesti koko Suomen viennin ja huolinta-alan kilpailu on kiristynyt äärimmilleen johtuen Suomen huonosta taloustilanteesta ja viennin pysyvistä laskusuhdanteesta. FREJA Transport & Logistics Oy:n lennon ja meren johtaja Åbackin (17.2.2016.) mukaan kilpailutilanne huolinta-alalla on erittäin tiukka tällä hetkellä. Myös Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy:n meriviennin tiiminvetäjä Tiina Ryyppö (24.2.2016) ennustaa Åbackin tavoin pienempien huolintaliikkeiden katoavan isompien huolintaliikkeiden rohmudessa kaikki asiakkaat.

Suuret volyymit ovat etuna isommille huolintaliikkeille, sillä ne takaavat varustamoilta paremmat hintatarjoukset merirahdeille. Pienempien huolintaliikkeiden on täten vaikeampi saada vähäisemmällä tavaravolyymeillaan hyviä rahtihintoja, sillä varustamot tarjoavat mieluummin tilat isoille toimijoille, jotka pystyvät takaamaan tietyn kuukausittaisen volyymin määrän. (Ryyppö 24.2.2016.) Hintakilpailu on kovaa ja jotkut huolintaliikkeet joutuvat ainakin välillä tarjoamaan tappiollisin hinnoin asiakkailleen rahteja, jotta saavat pidettyä nämä asiakkaat itsellään. Uusia logistiikkapelureita ilmestyy kuitenkin koko ajan Suomen markkinoille huonoista talousnäkyistä huolimatta. Asiakkaista taistellaan vastaamalla kilpailuun hiomalla yrityksen rakenteita jatkuvasti uusiksi. (Åback 17.2.2016.)

Logistiikka ei ole kuoleva ala, vaan alati kasvava sellainen. Tavaraa liikkuu ympäri maailmaa yötä päivää jatkuvalla sykkeellä ja kuljetusyritystoimintaa tullaan tarvitsemaan niin kauan kuin ihmiselämää riittää maan päällä. Meriviennillä ei ole siis tulevaisuudessakaan huolen häivää, merivienti pysynee kuningaskuljetusmuotona vielä pitkään valtaviin kuljetusmääriensä ansiosta. Huolinta-ala onkin meriviennin joukossa aivan oma alueensa, jonka osa itse huolitsijoistakin näkee katoavana ammattikuntana. (Varis 10.2.2016.) Merivientiä on harjoitettu jo ennen ajanlaskumme alkua ja se nähdään edelleen toimivimpana suuren tavarankuljetusmuotona, joten tavaraa tullaan varmasti kuljettamaan tulevaisuudessakin paikasta A paikkaan B laivalla. (Åback 17.2.2016.)

Kuljetustoiminta myös tehostuu ja digitalisoituu hurjaa vauhtia länsimaat etunenässä, joten alan toimintatavat ja yhdistyminen muiden alojen kanssa ovat alati muutoksen alla. (Halme 24.2.2016). Kiinnostavaa on myös nähdä, miten itse huolinta-alan käy tulevaisuudessa, jos tutkimuksia on uskomisen alan 99 % häviämisestä 20 vuodessa. Huolinta-alan katoaminen vaikuttaisi olennaisesti myös merivientialaan. Suomalaisten lähettäjien pitäisi alkaa keskittyä yhä enemmän oman erikoisosaamisensa sijaan moniosaamiseen eli hoitamaan lähetykset itse alusta loppuun. (Silventoinen 18.2.2016)

Kolme neljästä Dachser Finland Air & Sea Logisticsin haastatelluista työntekijöistä ei usko huolinta-alan katoamiseen kokonaan ja automatisaation korvaavaan elementtiin. (Ryöppö 24.2.2016; Silventoinen 18.2.2016; Halme 24.2.2016). Huolintaan riittää uskoa, kun tietää ammattilaisena mitä kaikkea muuta ammattiin vaaditaan pelkän oletetun platonisen aika- taulujen pyörittämisen ja laskutuksen lisäksi. Jouni Varis Dachser:ilta (10.2.2016.) kuitenkin esimerkiksi uskoo huolinta-alan katoavan täysin vuoteen 2050 mennessä tarpeettomana alana.

Tietokoneiden kehitys on muuttanut huolinta-alaa valtavasti. (Åback 17.2.2016) Kaukana ovat ne ajat, kun huolitsijaa todella tarvittiin näyttämään lähes kädestä pitäen viejälle miten vientilähetyksiä hoidetaan. Huolitsijan ammattitaidolla on viejille edelleen suuri merkitys, mutta työkalujen kehittyminen on muuttanut tämän ammattitaidon suuntaa merkittävästi. Niin kovin moni muukin ala on ensin tehnyt käsin tekevästä ammattilaisista robottien vahteja ja korjaajia ja lopulta sulkenut tämänkin position hyödyttömänä koneiden kehittyessä yhä pidemmälle.

Vievätkö robotit tältäkin alalta ihmiskontaktin mahdollisuuden kokonaan? uolinta-alan katoamiselle tai täydelliselle muuntautumiselle erityyliseksi alaksi kehittyvän digitalisaation myötä. Maailma muuttuu ja niin muuttuvat ammatitkin. Osa ammateista katoaa kokonaan ja uusia syntyy tilalle. (Varis 10.2.2016) Huolinnan muuntautuminen tarkoittaisi esimerkiksi toiminnan muutosta lähetysten fyysisen ja sähköisen huolinnan siirtymisestä täysin koneille, jotka tulevat kehittymään entistä älykkäämmiksi ja optimoimaan täten lähetyksille oikeat mitat, painot ja pakkaukset sekä aikataulut ilman ihmiskäden kosketusta. Itse huolitsijat siirtyisivät toiminnan tutkijoiksi ja tulkitsijoiksi yritysten välille. Huolitsijat jakaisivat tietoaan ikään kuin konsultteina ja toimisivat vienti- ja tuontitietojen asianmukaisina välittäjinä myös eri tiedotusvälineille.

Huolitsijoita saatetaan tulevaisuudessa suunnata IT-painotteisuuteen työssään, jotta koneiden kanssa parhaan hyödyn saavuttaminen onnistuisi. IT-painotteisuus näkyy jo nyt meriviennissä huomattavalla tavalla, sähköiset työkalut ovat lisääntyneet ja esim. varustamot ovat ulkoistaneet toimintojaan Suomesta Intiaan, jossa muutama ihminen hallinnoi suuria tietomääriä, joita koneet tuottavat. Yritysten puhelinvaihteissa on jo nyt automaattisia puhelinvastaajajärjestelmiä, jotka yhdistävät puhelut suoraan oikealle henkilölle näppäiltävien koodien mukaan ja aikatauluvaraukset ja konossementtiohjeet ovat nykyään nettipohjaisissa järjestelmissä, joista ne välittyvät suoraan huolitsijoilta varustamoille. (Avall 8.3.2016; Koskela 8.3.2016)

5.3 Jatkotutkimusehdotukset ja kehitysehdotukset

Globaali huolinta-ala tarjoaa paljon tilaa lisätutkimuksille. Huolinta muuttaa muotoaan maailmantalouden muutosten myötä sopeutuen aina tilanteeseen. Esimerkiksi huolinta-alan murros, sen jatkuva muuntautumiskyky ja sen tarpeellisuus yksittäisen asiakkaan toimitusketjuprosessissa olisivat hyviä tutkimuksen aiheita. Myös huolinta-alan tulevaisuus on kiinnostava aihe sen huonoista ennusteista johtuen, kuoleeko ala kokonaan 20:ssä vuodessa? Tähän liittyen voisi tutkia lisää kehitysehdotuksia huolinta-alan tulevaisuuden turvaamiseksi, keinoja alalle selvittää hengissä alati tietokoneistuvassa maailmassa. Aihe olisi melko ajankohtainen vuonna 2016.

Opinnäytetyöprosessin tutkimus oli rajattu koskemaan huolitsijan näkökulmasta katsottuna haasteita meriviennissä. Tutkimusta laajentaessa tai jatkaessa haastateltavien joukkoon voisi ottaa mukaan eri toimijoita alalta, kuten kuljetusliikkeet, varustamot ja todelliset lähettäjät. Näiltä toimijoilta saisi varmasti uutta perspektiiviä tutkimukseen, sillä mukaan saisi jokaisen toimijan oman osaamisalueen tarkasti mukaan. Lisäksi jo useammalta huolitsijaliikkeeltä saadut vastaukset eli isompi otos haastateltavien joukolta lisäisi empiirisen osuuden materiaalia ja voisi tuoda jotain uutta tutkimukseen. Kyseessä oli tämän opinnäytetyön osalta laadullinen tutkimus pienin haastattelujoukoin, joten tutkimuksesta voisi toteuttaa hyvin määrällisen tutkimuksen paljon laajemmalla otoksella.

Lisäksi tutkimuksesta voisi tehdä erilaisia muunnelmia: keskittyä maantie- tai lentokuljetuksiin tai vaihtaa aihe toisinpäin; keskittyä merituontiin viennin sijaan. Myös kappaletava- ja täyden kontin lähetysten erottelu tutkimuksessa toisi uutta näkökulmaa aiheeseen.

5.4 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi

Kansainvälinen kauppa, logistiikka ja huolinta-ala olivat minulle jo ennen opinnäytetyöprosessin aloittamista tuttuja aiheita kahden vuoden työkokemuksen ansiosta alalla. Tämä prosessi auttoi kuitenkin syventämään tietotaitoja aiheesta. Teorian käsittely tuntui luonnolliselta, sillä olen kahden vuoden aikana käynyt lähes samat aiheet läpi käytännön kautta töissä. Täten teoria ja käytäntö kiteytyivät hyvin yhteen mielestäni ja opinnäytetyö prosessi eteni luonnollisella tavalla. Teoriaan peilaamalla oli myös helpompaa arvioida haastateltujen yritysten ratkaisuja.

Aihe opinnäytetyöprosessille valikoitui oman kiinnostuksen kautta ja työkaverin innoittamana. Kaiken kaikkiaan työpaikkana Dachser on erittäin opiskelijaystävällinen kannustavine ilmapiireineen ja joustavine aikatauluineen. Aloitin jo ennen aiheen täydellistä muotoutumista keräämään aineistoa teoreettista viitekehystä varten. Kun aihe oli valmis, muodostin haastattelukysymykset ja aloin lähettämään niitä yrityksille saadakseni kerättyä aineistoa empiriaosuuteen.

Haastattelumateriaalin kerääminen oli ehkä työn haastavin osuus, sillä monet yritykset olivat haluttomia vastaamaan yhtään mitään hienovaraiseen yhteydenottooni. Pysin saamaan haastatteluvastauksia mahdollisimman monelta huolitsijayritykseltä, mutta itsekin huolitsijan roolissa pari vuotta toimineena ymmärsin jo valmiiksi, että tällaiset yhteydenotot sivuutetaan melko helposti turhina roskaposteina. Hektisinä aikoina ei ole aikaa vastata gallup-tyylisiin kysymyksiin työn ohessa. Taktiikkani oli kuitenkin lähettää sähköpostia mahdollisimman monelle ja olettaa todennäköisyyksien perusteella ainakin muutaman vastaavan. Käytin myös verkostoitumistani hyödyksi kysymällä esimerkiksi vanhoilta yrityksemme työntekijöiltä apua mahdollisten haastateltavien löytämiseen.

Viimeisenä porkkanana tässä työssä vielä vakiopaikan tarjous töistä, mikä motivoi puurtamaan työn loppuun ja valmistumaan ajallaan.

6 Lähteet

Ahokas, N. 2012. Yrityksen sisäinen valvonta. Edita Publishing Oy. Jyväskylä.

Avall, M. Merivienti. Oy Kuehne + Nagel Ltd. Sähköposti.

Blumme, N., Karhu, P. Corporate Governance sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan näkökulmasta. Edita Prima Oy. Helsinki. 2005

CBP 2009. Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements. Luettavissa:

https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/import_sf_carry_3.pdf

Luettu: 5.5.2016

CISG: List of Contracting States 2015. Luettavissa:

<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/countries/cntries.html>

Luettu 26.2.2016

Dachser 2016a. Luettavissa:

http://www.dachser.com/fi/fi/Juha-Isohanni_998.htm

Luettu: 17.4.2016

Dachser 2016b. Luettavissa:

http://www.dachser.com/fi/fi/Portrait_13.htm

Luettu: 17.4.2016

DHL 2016. 20'DC ja 40'DC-konttien mitat. Luettavissa:

http://www.dhl.fi/content/dam/downloads/fi/logistics/inside_measurements_of_20_40_dc_containers_fi.pdf

Luettu: 5.5.2016

D. Waters, Supply Chain Management. Vulnerability and Resilience in Business. 2011.

Second edition. Saxon Graphics Ltd, Derby.

Elinkeinoelämän keskusliitto Ry. 2016.

Luettavissa: <http://ek.fi/mita-teemme/talous/perustietoja-suomen-taloudesta/ulkomaankauppa/>

Luettavissa: 24.5.2016

Euroopan Komissio. Verotus ja tulliliitto. 2016. Luettavissa:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/measures.jsp?Lang=fi&SimDate=20141031&Taric=730661&LangDescr=fi

Luettu: 22.02.2016

European Commission. Market Access Database

Euroopan komissio. Trade. Market Access Database. Tariffs. 2016. Luettavissa:

<http://madb.europa.eu/madb/indexPubli.htm>

Luettu 03.03.2016

Findikaattori a. 2016. Luettavissa:

<http://www.findikaattori.fi/fi/33>

Luettu: 19.5.2016

Findikaattori b. 2016. Luettavissa:

<http://www.findikaattori.fi/fi/80>

Luettu 16.03.2016

Finnvera. 2016. Luettavissa: [http://www.finnvera.fi/Vienti-ja-](http://www.finnvera.fi/Vienti-ja-kansainvaelistyminen/Vientitakuut/Maaluokitukset-ja-maaluokituskartta)

[kansainvaelistyminen/Vientitakuut/Maaluokitukset-ja-maaluokituskartta](http://www.finnvera.fi/Vienti-ja-kansainvaelistyminen/Vientitakuut/Maaluokitukset-ja-maaluokituskartta)

Luettu 22.02.2016

Fondia, Virtuaalilakimies. Kansainvälinen kauppalaki (CISG) Luettavissa:

[https://virtuallawyer.fondiatools.com/Sivut/Kansainv%C3%A4linen%20kauppalaki%20\(CISG\).aspx](https://virtuallawyer.fondiatools.com/Sivut/Kansainv%C3%A4linen%20kauppalaki%20(CISG).aspx)

Luettu: 26.2.2016

GEO: Merirosvojen loistava menneisyys 2009. Luettavissa:

<http://www.geo-lehti.fi/i ihmiset-ilmioet/merirosvojen-loistava-menneisyys>

Luettu 21.02.2016

Green Logistics. Improving the Environmental Sustainability of Logistics. Second Edition. 2012. Kogan Page Ltd.

HS. Ura. Kuinka uhattu on ammattisi? Katso, millä todennäköisyydellä työsi häviää 10–20 vuodessa. 2015. Luettavissa:

<http://www.hs.fi/ura/a1443145116938?ref=hs-art-artikkeli>

Luettu: 13.4.2016

Halme, J. 24.2.2016. Operatiivinen tullaus. Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy. Sähköposti.

Helsingin Sanomat. 2016. IMF varoittaa rahoitusmarkkinoiden uudesta kriisistä. Luettavissa: <http://www.hs.fi/talous/a1460435345876>

Luettu: 17.5.2016

Helsingin Sanomat. 2014a. Varustamot kokeilevat metanolia polttoaineena. Luettavissa: <http://www.hs.fi/ulkomaat/a1404697130661>

Luettu: 6.5.2016

Helsingin Sanomat. 2014b. Suomalainen perhevarustamo siirtyy rahtilaivoissa maakaasuun ensimmäisenä Euroopassa. Luettavissa: <http://www.hs.fi/kotimaa/a1411624782730>

Luettu: 20.5.2016

Helsingin seudun kauppakamari 2010. Taloustaantumien vaikutukset yritysten kilpailukykyyn vaikuttavaan rikollisuuteen 2010. Luettavissa: http://www.helsinki.chamber.fi/files/4059/Taloustaantumien_vaiikutukset_yritysr rikollisuuteen_2010.pdf.

Luettu 12.5.2016

Hirsjärvi, S. & Hurme H. 2009. Tutkimushaastattelu - teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Yliopistopaino. Helsinki.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. 15.-16. uudistettu painos. Kariston Kirjapaino Oy. Hämeenlinna.

Holopainen, A., Koivu, E., Kuuluvainen, A., Lappalainen, K., Leppiniemi, J., Mikola, M. & Vehmas, K. 2006. Sisäinen tarkastus. Tietosanoma Oy. Tallinna.

IF. Incoterms 2010. Luettavissa:

<https://www.if.fi/web/fi/yritysassiakkaat/vakuutusemme/incoterms/pages/default.aspx>

Luettu 09.03.2016

ICC: TOIMITUSTEN HALLINTA ICC INCOTERMS 2010. Luettavissa:

<http://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010>

Luettu: 09.03.2016

Kauppakamari. Koska yritys kohtaa ylivoimaisen esteen? 2015. Luettavissa:

<http://kauppakamari.fi/2015/04/14/koska-yritys-kohtaa-ylivoimaisen-esteen/>

Luettu: 5.5.2016

Keskuskauppakamari ja Helsingin seudun kauppakamari. Yritysten rikosturvallisuus 2012.

Luettavissa:

http://kauppakamari.fi/wp-content/uploads/2012/01/Yritysten_rikosturvallisuus_2012-.pdf

Luettu: 5.5.2016

Koskela, K. Seafreight Sales. Merimyynti ja tiiminvetäjä myynnin sales support-yksikössä. Oy Kuehne + Nagel Ltd. Sähköposti.

Kuehne + Nagel 2016a. Täydet merikontit (FCL). Luettavissa:

http://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/merirahti/taydet-merikontit-fcl/

Luettu: 5.5.2016

Kuehne + Nagel 2016b. Seafreight. Luettavissa:

<http://www.kn-portal.com/seafreight/>

Logistiikan Maailma. 2016a. Konossementti. Bill of Lading. Luettavissa:

[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Konossementti_\(Bill_of_Lading\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Konossementti_(Bill_of_Lading))

Luettu: 5.5.2016

Logistiikan Maailma. 2016b. Huolinta. Luettavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta>

Luettu: 28.01.2016

Logistiikan Maailma. 2016c. Toimitusketjun riskienhallinta. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Toimitusketjun_riskienhallinta

Luettu: 6.5.2016

Maskargo. U.S. Customs AMS Guidelines FAQ. 2016. Luettavissa:

<http://www.maskargo.com/help/us-customs-ams-faq>

Luettu: 5.5.2016.

NMFTA. SCAC. 2016. Luettavissa:

<http://www.nmfta.org/pages/SCAC>

Luettu: 5.5.2016

Nordana. Luettavissa: http://www.nordana.com/Equipment/ByName/40_High_Cube.aspx

Luettu: 22.02.2016

Nordea. Ulkomaankaupan maksutavat ja riskienhallinta. 2015. Luettavissa:

<http://www.slideshare.net/KSkauppakamari/ulkomaan-kaupan-maksutavat-ja-riskienhallinta-nordea>

Luettu: 5.5.2016

Nygren, P., Häkkinen, J., Posti, J., Sundberg, P., Tapaninen, U. 2011. Kuljetusalan ja logistiikan tuotevahinkojen minimointi (KUMI) -hankkeen ensimmäinen raportti. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimiskeskuksen julkaisuja. Turku Luettavissa:

http://www.merikotka.fi/kumi/tiedostot/B_181_Kuljetusalan_ja_logistiikan_tuotevahingot.pdf

f Luettu: 25.5.2016

Osto & Logistiikka-lehti 2016., Hamunen, 26-28.

Piia Nygren, Jani Häkkinen, Antti Posti, Pekka Sundberg, Ulla Tapaninen. Kuljetusalan ja logistiikan tuotevahingot. Turun Yliopisto. 2011. Luettavissa:

<http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/69741/B181%20Kuljetusalan%20ja%20logistiikan%20tuotevahingot.pdf?sequence=1>

Luettu: 5.5.2016

P., Vesterinen 2011. Turvaa logistiikka. Kariston Kirjapaino Oy. Hämeenlinna.

Ritvanen, V., Inkiläinen, A., Von Bell, A. & Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry.

Ryöppö, T. 24.2.2016. Merivientihuolinta, tiiminvetäjä, operatiivinen puoli. Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy. Sähköposti.

Silventoinen, H. Head of Sea export & Import. Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy.
Sähköposti.

Shapiro. What you need to know about importer security filing. 2014. Luettavissa:
<http://www.shapiro.com/resource-center/resources/what-you-need-to-know-about-importer-security-filing-isf-102/>

Luettu: 5.5.2016

Shipping and Freight Resource. Difference between house bill of lading and master bill of lading. 2011. Luettavissa:

<http://shippingandfreightresource.com/difference-between-house-bill-of-lading-and-master-bill-of-lading/>

Luettu: 6.5.2016

Standard and Poor's. 2016. Luettavissa:

<http://www.standardandpoors.com/ratings/sovereigns/ratings-list/en/us/?sectorName=Governments&subSectorCode=39&subSectorName=Sovereigns>

Luettu: 22.02.2016

Taloussanomat a. 2014. Luettavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/kansantalous/2014/07/03/jos-vienti-ei-veda-suomi-on-pulassa/20149318/12>

Luettu: 19.5.2016

Taloussanomat. Alijäämä. 2016. a.Luettavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/Alij%C3%A4%C3%A4m%C3%A4>

Luettu: 12.5.2016

Taloussanomat. Tämän takia kauppapakote ei pelota pahisvaltioita. 2012. Luettavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/ulkomaat/2012/04/10/taman-takia-kauppapakote-ei-pelota-pahisvaltioita/201226315/12>

Luettu: 26.5.2016

Terho, S. 2011. Luettavissa:

<http://www.sampoterho.net/?p=1567>

Luettu: 6.5.2016

Tilaajavastuulaki. 2016. Luettavissa:

<https://www.tilaajavastuu.fi/fi/tilaajavastuulaki/>

Luettu: 5.5.2016

Tilastokeskus, Intrastat 2016. Luettavissa:

<http://www.stat.fi/meta/kas/intrastat.html>

Luettu: 13.4.2016

Tulli 2012. Rajoituskäsikirja: kaksikäyttötuotteet. Luettavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/kasikirjat/rajoituskasikirja/liitetiedostot/kaksikayttotuotteet.pdf

Luettu: 09.03.2016

Tulli 2015a. Ulkomaan kauppatilastot. Luettavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikkaa/liitteet/Kuviot_2015FI.pdf

Luettu: 28.01.2016

Tulli. 2016a. Luettavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/lyhenteet/index.jsp

Luettu: 5.5.2016

Treasury. 2016. Luettavissa:

<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Pages/Programs.aspx>

Luettu: 26.5.2016

Ulkoasianministeriö. Formin Finland. Vientivalvonta.

2015. Luettavissa: <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=323344&culture=fi-FI>

Luettu: 13.4.2016

Varis, J. 10.2.2016. Merivientihuolinta, desk sale, operatiivinen. Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy. Sähköposti.

Varova. 2016. Luettavissa:

<http://varova.fi/tietopalvelut/kuljetusalan-sanasto/>

Luettu: 13.4.2016

YK:n kauppalaki. YLEISSOPIMUS kansainvälistä tavaran kauppaa koskevista sopimuk-
sista. 50/1988. Luettavissa:

http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1988/19880050/19880050_2

Luettu 26.2.2016

Ylen elävä arkisto: Merirosvojen rannikko Somaliassa, 2009. Katsottavissa:

<http://yle.fi/aihe/artikkeli/2009/02/24/merirosvojen-rannikko-somaliassa>

Katsottu: 20.02.2016

Yle Areena. Dokumentti, Kolmas ulottuvuus: Jakso 168: Serkkuni merirosvo 2010, esitet-
ty 2015. Katsottavissa:

<http://areena.yle.fi/1-2740441>

Katsottu 25.2.2016

Yle Uutiset. Nämä ammatit katoavat todennäköisimmin. 2014. Luettavissa:

http://yle.fi/uutiset/nama_ammattit_katoavat_todennakoisimmin__katso_lista/7027625

Luettu 13.4.2016

Yle Uutiset. Suomen talous heräilee koomasta – viisi mittaria, jotka värähtelevät jo. 2016.

http://yle.fi/uutiset/suomen_talous_herailee_koomasta__viisi_mittaria_jotka_varahtelevat_jo/8903679

Åback, M. 17.2.2016. Lennon ja Meren Johtaja Suomessa. Sea & Air Director. FREJA
Transport & Logistics Oy. Sähköposti.

Liitteet

Liite 1. Haastattelukysymykset

1. Nimi?

2. Työnkuvaus lyhyesti?
3. Kuinka monta vuotta olet työskennellyt alalla?
4. Mitkä ovat huolitsijan näkökulmasta yleisimmät haasteet/ongelmat merikuljetuksissa kolmansiin maihin?
5. Miten olette varautuneet näihin haasteisiin/ongelmiin yrityksessänne?
6. Minkälainen kilpailutilanne huolinta-alalla mielestäsi tällä hetkellä vallitsee ja mitkä tekijät siihen vaikuttavat?
7. Miltä huolintaliikkeiden tulevaisuus mielestäsi näyttää?
8. Miten rikkipäästörajoiden kiristymiset ovat vaikuttaneet huolinta-alaan ja merivientiin?
9. Miten merivienti on mielestäsi kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana?
10. Miten uskot meriviennin kehittyvän tulevaisuudessa? Miltä ala näyttää vuonna 2050?
11. Mitkä tekijät vaikuttavat positiivisesti ja mitkä negatiivisesti merivientiin?