

Praktiska säkerhetsåtgärder för ett transportföretag med AEO-status

Josefine Bergqvist

Examensarbete för tradenom (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för företagsekonomi
Vasa 2018



EXAMENSARBETE

Författare: Josefine Bergqvist

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Vasa

Inriktningsalternativ: Internationell handel

Handledare: Linda Jönn

Titel: Praktiska säkerhetsåtgärder för ett transportföretag med AEO-status

Datum 10.5.2018

Sidantal 37

Abstrakt

Vad är en speditör? Vilka är de olika transportsätten? Vad betyder AEO? Varför behövs riskhantering? Vilka säkerhetsåtgärder ska en speditör vidta?

Detta examensarbete inleds med en snabbkurs i och helhetsbild av logistikkedjan och speditörens roll i denna. Nästa del av arbetet beskriver vad AEO betyder, vilka förmåner det för med sig och hur ett företag uppnår statusen. Därefter redogörs för vilka säkerhetsbrister som utgör hot för speditören och hur dessa risker kan undvikas genom att stärka säkerheten i företaget. Arbetet avslutas med praktiska anvisningar i form av en handbok, där det redovisas för hur man minskar risker och på så sätt stärker sin roll på marknaden.

Uppdragsgivare för detta examensarbete är Oy Backman-Trummer Ab, som fungerar som moderbolag för Backman-Trummer-koncernen. Den är i sin tur, tillsammans med KWH Freeze, en del av KWH Logistics. Backman-Trummer-koncernen erbjuder en rad globala logistiklösningar i form av landsvägs-, flyg-, container-, tankcontainer-, projekt- och järnvägstransporter. Totalt disponerar koncernen över 180 000 m² lageryta och fungerar i elva olika hamnar i Finland.

Språk: svenska

Nyckelord: AEO, transport, spedition, säkerhet

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Josefine Bergqvist

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous, Vaasa

Suuntautumisvaihtoehto: Kansainvälinen kauppa

Ohjaaja: Linda Jönn

Nimike: Käytännöllisiä toimenpiteitä kuljetusyritykselle AEO-statuksella

Päivämäärä 10.5.2018

Sivumäärä 37

Tiivistelmä

Mikä huolitsija on? Mitkä ovat erilaiset kuljetustavat? Mitä AEO tarkoittaa? Miksi tarvitaan riskienhallintaa? Mitkä turvallisuustoimenpiteet huolitsijan pitää tehdä?

Tämä opinnäytetyö alkaa pikakurssilla ja yleiskuvalla logistiikkaketjusta, ja huolitsijan osuudesta siinä. Seuraavassa osassa kuvaillaan AEO-ohjelmaa; mikä se on, miksi yrityksen pitäisi liittyä siihen sekä mitkä siihen liittyvät edut ovat. Sen jälkeen selvitetään mitkä turvallisuuspuutteet voivat aiheuttaa uhkatilanteita huolitsijalle ja miten nämä riskit voidaan välttää parantamalla yrityksen turvallisuutta. Opinnäytetyön loppuosassa lukija saa tutustua käytännöllisiin turvallisuusohjeisiin käsikirjan muodossa. Käsikirjassa selitetään miten yritys voi pienentää riskejä ja sen mukaan vahvistaa asemaansa markkinoilla.

Opinnäytetyön toimeksiantaja on huolitsijayritys Oy Backman-Trummer Ab, joka on Backman-Trummer-konsernin emoyhtiö. Konserni on, KWH Freezen kanssa, osa KWH Logistics -konsernia. Backman-Trummer-konserni tarjoaa monenlaisia globaalisia logistiikkaratkaisuja muun muassa maantie-, lento-, kontti-, projekti- ja rautatiekuljetuksilla. Kaiken kaikkiaan konsernilla on yli 180 000 neliometriä varastotilaa ja toimii yhdessätoista eri satamassa ympäri maata.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: AEO, kuljetus, huolinta, turvallisuus

BACHELOR'S THESIS

Author: Josefine Bergqvist

Degree Programme: Business administration, Vaasa

Specialization: International business

Supervisor: Linda Jönn

Title: Practical Safety Measures for an AEO-Certified Transport Company

Date May 10, 2018

Number of pages 37

Abstract

What is a freight forwarder? What are the different ways of transport? What does AEO mean? Why is risk management needed? What safety measures does a forwarder need to take?

This bachelor's thesis starts off with a crash course in and overall picture of the logistic chain, and the role a forwarder plays in it. The next part of the thesis describes what the AEO-programme is, which benefits it brings and how a company can achieve the AEO-status. After that follows an explanation of the safety flaws that may cause safety threats to a forwarder – and how these risks can be avoided or minimized by strengthening the security in the company. In the final part, practical safety measures are listed in a hand book, in which risk-minimizing strategies are explained so that the company can strengthen their place on the market.

The thesis is written in collaboration with and for Oy Backman-Trummer Ab, which is the parent company of the Backman-Trummer group. The group is, together with KWH Freeze, part of KWH Logistics. The Backman-Trummer group offers a variety of global logistics solutions in the form of road-, air-, container-, project- and rail road transports. In total, the group disposes of over 180 000 square metres of warehouse area and operates in eleven ports in Finland.

Language: Swedish

Key words: AEO, transport, forwarding, security

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte	1
1.2	Oy Backman-Trummer Ab	2
1.3	Fokus.....	2
2	Spedition.....	2
2.1	Exportspedition	4
2.2	Importspedition.....	4
2.3	Speditörens skyldigheter och uppgifter	4
2.4	Speditörens ansvar	5
3	Olika transportsätt.....	6
3.1	Sjötransport.....	7
3.2	Vägtransport	8
3.3	Järnvägstransport	9
3.4	Flygtransport	9
3.5	Kurir	10
3.6	Kombinerad transport.....	10
3.7	Posttransport.....	11
3.8	Inverkande faktorer vid val av transportsätt.....	11
4	AEO-programmet	14
4.1	Vem kan bli en AEO-aktör?.....	14
4.2	Tre typer	14
4.2.1	AEOC.....	15
4.2.2	AEOS	16
4.2.3	AEOF	16
4.3	Förmåner	16
5	Risker	18
5.1	Logistikkedjan	19
5.2	Risker för speditörer.....	19
5.2.1	Egendomsrisk	19
5.2.2	Personrisk.....	20
5.2.3	Operativ risk.....	21
5.2.4	Företags- och IT-risker.....	21
5.3	Riskhantering.....	21
5.3.1	Riskanalys.....	22
5.3.2	Riskreduktion.....	23
5.3.3	Riskkontroll	24

6	Säkerhet.....	24
6.1	Säkerhetskrav som ställs på ett AEO-certifierat transportföretag	24
6.1.1	Fraktsäkerhet.....	25
6.1.2	Fastighetssäkerhet.....	26
6.1.3	Personalsäkerhet.....	26
6.1.4	Chaufförer, gäster och andra utomstående.....	27
6.1.5	Informationssäkerhet	28
7	Utbildningsmaterial.....	28
7.1	Behov	29
8	Handbok.....	29
8.1.1	Fördelar.....	30
8.1.2	Krav.....	30
8.2	Säkerhetsåtgärder.....	31
8.2.1	Fastigheter.....	31
8.2.2	Gods	31
8.2.3	Personal.....	32
8.2.4	IT	33
8.3	Säkerhetsdirektiv	33
8.3.1	Säkerhetsdirektiv för Backman-Trummers personal	34
8.3.2	Säkerhetsdirektiv för Backman-Trummers partnerchaufförer	35
8.3.3	Säkerhetsdirektiv för Backman-Trummers gäster och besökare.....	36
9	Sammanfattning och avslut.....	37
	Källförteckning	38
	Figurförteckning	39

1 Inledning

I detta examensarbete, med Oy Backman-Trummer Ab som uppdragsgivare, sammanfattas de centrala säkerhetsföreskrifterna som krävs för ett AEO-certifierat företag. I första delen av teorin förklaras vad spedition är, vad begreppet logistikkedja betyder, vilka de olika transportsätten är och lite allmän information om dem. I nästa kapitel förklaras vad AEO-status egentligen är, vilka krav som ställs på företaget för att få och behålla statusen och vilka för- och nackdelar det för med sig. Efter det redogörs vilka risker som finns i leveranskedjan, hur man analyserar dessa och med vilka medel man kan förhindra och kontrollera riskerna. Eftersom riskhantering är ett centralt begrepp i alla delar av varuflödet i vilket företag som helst, ligger fokuset på det som rör logistik och närmare bestämt speditören. Det femte kapitlet i teoridelen handlar om säkerhet i speditörsföretag. Här listas de saker som rör säkerheten för en speditör som man måste tänka på, och hur man med olika hjälpmedel höjer säkerheten rent praktiskt. Till sist avslutas arbetet med en handbok där praktiska säkerhetsåtgärder listas. Läsaren av detta arbete ska först få en snabbkurs i och helhetsbild av logistikkedjan och speditörens roll i denna, och sedan bekanta sig med vilka säkerhetsbrister som kan utgöra ett hot för verksamheten – och till sist hur man undviker dessa risker genom att stärka säkerheten i företaget.

1.1 Syfte

Då läsaren fått grundkunskaper i spedition, olika transportsätt, AEO-certifiering, riskhantering och säkerhet så avslutas examensarbetet med det som är huvudsyfte, nämligen handboken som sammanställts. Uppdragsgivaren har gett i uppgift att kort och koncist, på maximalt fem sidor, lista de allra viktigaste och mest centrala säkerhetsdirektiven som bör följas av alla som arbetar i eller med företaget. Handboken ska vara praktisk och lista olika risker, vilka säkerhetsåtgärder som aktivt ska vidtas för att minska dessa risker och specifika anvisningar beroende på typ av läsare (personal, partnerchaufför, gäst osv.). Dessa direktiv ska finnas tillgängliga för all personal, partnerchaufförer, gäster och andra besökare. Handboken ska skrivas på svenska och kommer sedan även att översättas till finska och engelska.

1.2 Oy Backman-Trummer Ab

Företaget som fungerar som uppdragsgivare är Oy Backman-Trummer Ab, som fungerar som moderbolag för Backman-Trummer-koncernen. Den är i sin tur, tillsammans med KWH Freeze, en del av KWH Logistics. (KWH-koncernen, u.å.).

Backman-Trummer-koncernen erbjuder en rad globala logistiklösningar i form av landsvägs-, flyg-, container-, tankcontainer-, projekt- och järnvägstransporter. Totalt disponerar koncernen över 180.000 m² lageryta och fungerar i elva olika hamnar i Finland. (Backman-Trummer Group, u.å.).

Skribenten har arbetat på Backman-Trummers kontor i Helsingby sen 2015. Somrarna 2015 och 2016 på importavdelningen, där hon assisterade med containerförtullningar och därtill hörande arbetsuppgifter. Efter det förflyttades hon till exportavdelningen där hon nu arbetar, först som exportassistent och nu som trafikledare, sedan hösten 2016. Avdelningen hon jobbar på sköter huvudsakligen biltrafik till Europa, men i mindre skala även kurirtransporter. Till hennes arbete hör att ta emot transportbokningar från kunder, planera rutter, uppgöra transportdokument, förtulla gods till tredje länder, fakturering och kundbetjäning före, under och efter transport.

1.3 Fokus

I examensarbetet skrivs allmänt om en rad ämnen som har med spedition och säkerhet att göra såsom logistikkedjan, olika transportsätt, speditörens roll och riskhantering, men fokusen ligger på säkerheten i ett speditörsföretag. Eftersom syftet med arbetet är att åt Backman-Trummer producera en handbok som rör säkerheten i företaget, så läggs stor fokus på säkerhetshot och riktlinjer över hur man ska agera för att undvika olyckor och kriminalitet.

2 Spedition

En speditör är en som för sin uppdragsgivares räkning, men i sitt eget namn, sköter om godstransporter och till dessa relaterade åtgärder. Speditörens uppdragsgivare, det vill säga kunder, kan vara exportörer, importörer eller andra speditörer. Anledningarna till att kunder väljer att använda sig av en speditör är oftast att de inte själva har tid eller yrkeskunskap för

att utföra uppgifterna själva. Speditören fungerar alltså som en specialist inom sin egna bransch, som sköter om transporter och till dem relaterade uppgifter åt kunderna. Vilka uppgifter som speditören ska utföra bestäms i ett speditorsavtal som uppgörs mellan parterna. (Melin, 2011, 232)

De första speditörerna kan man säga att var köpmännen själva, som förflyttade sig mellan olika länder med sina respektive varor. I takt med att utrikeshandeln utvecklades och expanderade så blev köpmännen tvingade att ta hjälp av lokala tjänstemän för att garantera att varorna anlände till sina destinationer. Dessa tjänstemän kom alltså att fungera som det vi idag kallar speditörer. Under de senaste århundradena har fordon och infrastrukturen utvecklats väldigt snabbt och globaliseringen är ett faktum. Till följd av detta är det numera nästan omöjligt för en köpman att hålla sig tillräckligt uppdaterad om allt som hör transport och logistik till, såsom olika transportmöjligheter, regleringar, tullar och skatter - och där kommer speditören in i bilden. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann, 2010, 26)

Även fast speditörens roll på marknaden är välkänd, och nödvändig, så har de flesta länderna i världen ingen som helst lagstiftning som definierar just speditören. I Finlands lagstiftning nämns inte ens ordet speditör. Istället följs NSAB:s (Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser 2000/2015) allmänna regler. I detta regelverk utgörs bestämmelser över speditörens uppgifter, ansvarsfördelning mellan kontraktparterna, utredning av tvister och ersättning av skadat gods en central del. (Melin, 2011, 232)

För att kunna agera på den internationella marknaden så måste speditören ha ett stort nätverk av representanter och samarbetspartners. Ett fungerande nätverk bidrar till en säkrare och smidigare transport, och ger bättre garantier för godset ska nå mottagaren i oklanderligt skick. Det finns många steg i transportkedjan som speditören måste se till att sköts enligt utlovat. Hämtning, lastning, lagring, reservering och köp av lastutrymme, förtullning, lossning, överlåtelse, fakturering och mervärdesskatt är bara några av alla uppgifter som hör speditören till. (Melin, 2011, 232)

Speditören brukar kallas för godstransportens köpman, och hans huvuduppgift är att i uppdragsgivarens namn säkert transportera gods från avsändaren till mottagaren. Hen fungerar som mellanhand mellan exportören och importören, och ska utföra alla uppgifter i enlighet med speditorskontraktet. Utöver detta kan speditören även fungera som representant för ett försäkringsbolag eller en transportör. (Melin, 2011, 232–233)

2.1 Exportspedition

Vid export av gods så erbjuder speditören sin kund exempelvis olika transportmetoder med kostnadsjämförelser, gör transportavtal och bokar lastutrymme. Ofta ordnar speditören också med upphämtning av varorna från avsändaren och lastning i transportfordonet. Vid behov ordnas mellanlagring, förpackning och märkning av godset. Utöver detta så fyller speditören i de transportdokument som krävs och sköter exempelvis exportförtullning eller pass om transporten ska ske till eller genom tredje land. Speditören informerar även sin representant i destinationslandet om det ankommande godset, eller om en sådan inte finns eller används så meddelar hen köparens representant. (Melin, 2011, 233)

2.2 Importspeidition

Vid importspeidition är processen för speditören i princip spegelvänd. Till uppgifterna hör då att ta emot godset från transportören, betala frakten, själv eller i samarbete med mottagaren göra importförtullning och andra tulldokument, avisera mottagaren om inkommande gods och transportera varorna till slutdestinationen. Även här kan speditören ordna med tillfällig lagring av varor. (Melin, 2011, 233)

Huruvida speditören ska sköta alla förtullningsuppgifter, eller endast assistera sin uppdragsgivare överenskommer parterna om i speiditionsavtalet. Om kunden så önskar kan speditören även ordna med transportförsäkring, anskaffa eller utforma dokumentbottnar och ge information om olika länders transport- och tullbestämmelser. Dessutom fungerar även speditören ofta som mellanhand vid betalningar av varor, och kan tillfälligt stå för kostnader. (Hörkkö et al, 2010, 29–30)

2.3 Speditörens skyldigheter och uppgifter

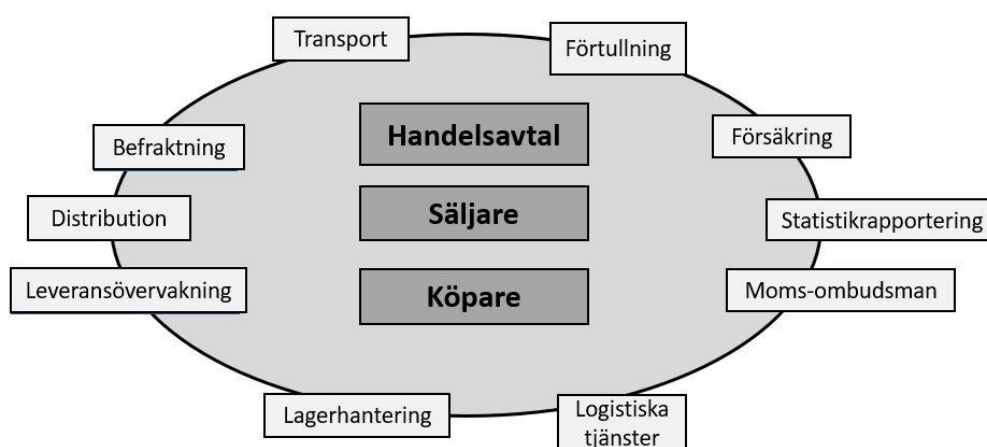
Till en speditörs skyldigheter hör inte bara att utföra de uppgifter som man kommit överens med uppdragsgivaren om, utan att utföra dessa uppgifter på ett sådant sätt som bäst gynnar uppdragsgivaren och visar lojalitet till denne. (Melin, 2011, 235)

För att lyckas med detta måste speditören vara noga med sina val av samarbetspartners och transportörer, och se till att de agerar enligt de riktlinjer som anvisas. Riktlinjerna som speditören ger sina partners ska vara grundade på avtalet mellan uppdragsgivaren och speditören, och uppdragsgivarens krav på och anvisningar för transporten måste följas. (Melin, 2011, 232–233)

Speditören är även skyldig att kontrollera godset före transport, för att säkerställa att det är rätt förpackat och märkt och att den anmälda mängden (antal kollin, vikt osv.) överensstämmer med verkligheten. Även dokument som rör godset ska kontrolleras. (Hörkkö et al, 2010, 27)

Efter att de avtalade uppgifterna utförts av speditören, är hen skyldig att överlämna den slutgiltiga avräkningen för sina tjänster till uppdragsgivaren. (Melin, 2011, 235)

I figuren nedan ses vilka beståndsdelar som hör speditören till.



Figur 1. Speditionens beståndsdelar. (Melin 2011, 253)

Ifall hela eller delar av godset försvinner, skadas eller minskar i mängd i något skede under transporten är speditören ansvarig. Dock är ansvaret begränsat under Särskilda Dragningsrätter (SDR, Special Drawing Rights), fastställda av den internationella valutafonden, och speditören behöver inte ersätta hela summan. (International Monetary Fund, 2017)

2.4 Speditörens ansvar

Enligt NSAB så är speditören skyldig att alltid arbeta med sin kunds, alltså uppdragsgivarens, intresse i fokus. Speditören ansvarar för att transportörer och andra samarbetspartners utför sina uppgifter på ett för kunden gynnsamt sätt. Detta betyder att

speditörens ansvar är som transportör, även fast speditören inte har egna fordon i vilka godset fysiskt transporteras.

Speditören har samma ansvar som en transportör då hen:

- transporterar gods med egna fordon
- upprättat avtal som transportör
- utfärdat transportdokument i sitt namn
- offererat ett eget pris för transporten
- erbjuder landsvägstransporter.

Godset är alltså på speditörens ansvar även fast det inte transporteras i egna fordon, då de utfärdat egna transportdokument för försändelsen och marknadsför en viss transport som en egen tjänst. Som transportör är speditören alltså ansvarig ifall godset försvinner, skadas eller minskar från den stund godset upphämtats tills att det blivit levererat till destinationen. Även förseningar av försändelser är på speditörens ansvar.

3 Olika transportsätt

Det finns en rad olika transportsätt att välja mellan då man ska frakta gods. Beroende på vilket typ av gods som ska fraktas, hur brådskande transport det handlar om, hur lång väg det är till destinationen och godsets ekonomiska värde så varierar transportsätten mycket. (Melin, 2011, 194)

Sjötransport är ett förmånligt - men långsamt - alternativ då värdet på godset är lågt och icke brådskande. Exempel på varor som ofta transporteras långa vägar i fartyg är däck, icke-trendkänsliga kläder och tyger, möbler och hushållsartiklar såsom köksredskap osv.

Landsvägstransport är ofta ett bra transportsätt, då godset är relativt brådskande, men fraktkostnaderna inte får bli allt för höga. Här i Europa, som är en relativt liten kontinent med bra infrastruktur, är biltransport ett väl använt transportsätt. Detta sätt lämpar sig både för delleranser (stykkegoods) och laster som tar upp hela bilar. Det är lätt att hålla exakta tidtabeller, vilket för vissa företag ofta är ett krav.

Järnväg är ett annat snabbt och förmånligt transportsätt, som lämpar sig mycket väl för vissa typer av godsleveranser. Om varornas avgångsort och/eller destinationsort ligger relativt nära järnvägen så är tåg ett lätt sätt att frakta större volymer gods.

Det i sig dyraste, men även snabbaste, transportsättet tillgängligt är *flyg*. Då gods måste fraktas väldigt långt bort, och andra transportsätt såsom sjötrafik är för långsamt, är flyg väldigt smidigt. Flyg används som transportsätt även vid kortare sträckor, t.ex. då det handlar om en mycket brådslande leverans.

Kurir är ett snabbt, men ofta dyrt, alternativt då godset är mycket brådslande. I vissa fall överstiger fraktkostnaderna till och med värdet på varan i sig. Men godset kan vara en vital del i en större produktionskedja, och på så vis orsaka en mycket stor ekonomisk förlust ifall den inte når destinationen i tid. Exempelvis en reservdel till en stor maskin i en fabrik – utan reservdelen står hela fabriken stilla.

I dagsläget är även *posttransport* ett transportsätt som lämpar sig för vissa typer av försändelser, och posten räknas som en konkurrens på marknaden.

3.1 Sjötransport

I den globala handeln är fraktfartyg det mest använda transportsättet, och Finlands utrikeshandel är inte något undantag. I takt med att passagerarsjötrafiken ökat avsevärt och fartygen därmed lagt till fler regelbundna avgångar så har även godstransporterna ökat. I dagsläget sker cirka 80 procent av utrikestransporterna över vatten.

Enligt sjölagen kan kommersiella sjötransporter delas in i två olika typer; styckegods och befraktning. Sjötrafiken indelas sedan i linjesjöfart, trampfart och avtalstrafik.

Styckegods transporteras i *linjesjöfart*, det vill säga i sådana fartyg som har regelbundna avgångar och kör reguljära rutter mellan två eller flera på förhand bestämda hamnar. För regler som gäller transport av styckegods är själva transporten utgångspunkten. Som tumregel i linjesjöfart, debiteras frakten enligt volym eller vikt på godset; det högre talet bestämmer vilkendera. För mindre partier styckegods kan frakten debiteras enligt en på förhand bestämd minimisumma, eller, om det rör sig om större mängder, enligt enhet (t.ex. container, fordon eller kולי).

Trampfart beskriver en sådan sjöfart där gods enligt en regelbunden tidtabell transporteras mellan sporadiska hamnar. Varor som rör sig i trampfart är vanligtvis spannmål, kol, gödsel

och olja. Majoriteten av den globala kommersiella sjötrafiken görs genom trampfart, och över tre fjärdedelar av all sjötrafik görs på detta sätt. Fraktkostnaderna för trampfart utvecklas konstant enligt marknadssituationen och varierar beroende på efterfrågan och utbud. I befraktningens avtal, så kallade Charter Party (C/P), så är fartygets lastkapacitet den centrala delen. Fraktaren, det vill säga transportkunden, hyr antingen hela fartyget eller en stor del av dess för gods avsedda yta för del- eller helbefraktning. Dessa avtal uppgörs oftast av en skeppsmäklare mellan fraktaren och rederiet, och används alltså vid större transportvolymmer. Befraktningens avtal är väldigt detaljerade, och utöver färdiga dokumentbottnar med många standardvillkor kompletteras avtalet med en rad tilläggsvillkor för transporten i fråga.

Avtalstrafik är sådan där fraktarens volymer av gods är så stora att det är mest lönsamt att hyra ett helt fartyg för en viss transport. Denna typ av trafik skiljer sig från linjetrafik eftersom trafiken inte är öppen för andra än de avtalade parterna (fraktaren och rederiet). I Finland är det ofta exporterande skogsbruksföretag som använder sig av avtalstrafik, och globalt sett transporteras stora volymer kol, bilar, spannmål, olja och malm i avtalstrafik. Fartyg som är i avtalstrafik kör oftast effektivt åt ena hållet på rutten, men har nödvändigtvis ingen returlast. (Hörkkö et al, 2010, 248–252)

3.2 Vägtransport

Regelbundna landsvägstransporter av gods tog fart i slutet av 1950-talet, och räknas därför som det näst yngsta transportsättet i Finland. År 1959 togs den första bilfärjan i Finland i bruk, och den körde mellan Pargas och Kapellskär och hade kapacitet för två lastbilar. Fram till dess kördes alla biltransporter runt Bottniska viken via Haparanda. Nuförtiden har de största färjorna en kapacitet för över sjuttio påhängsvagnar och tretusen passagerare.

Vägtransporternas överlägsenhet i dagsläget kommer till följd av hur smidiga och kostnadseffektiva dessa typer av transporter är. Det är lätt att transportera gods från dörr till dörr, det vill säga från avsändaren ända fram till slutkunden, och som transportör kan man erbjuda mer flexibilitet än vid andra transportsätt.

I dagsläget ställs dock vägtransportörer inför nya utmaningar, i takt med att konkurrensbegränsningar minskar och krav på exempelvis minskade avgasutsläpp ställs på företagen.

Vägtransporter delas in i två grupper; linjetrafik och chartertrafik. Med linjetrafik avses sådan, där gods regelbundet och enligt en viss tidtabell körs mellan två orters godsterminaler. Denna typ kallas även styckegodstrafik. Chartertrafik, eller beställningstrafik, är en sådan där kunden väljer en dörr-till-dörr-service där de kan påverka tidtabellen och i viss mån även ruten. Denna typ av transport används oftast för större volymer av gods, som tar upp största delen av eller hela bilens lastutrymme.

Fraktkostnaderna för vägtransporter beräknas antingen enligt flakmeter eller kubik för styckegods, eller för en eller flera på förhand bestämda transporter om det gäller en hel bil. (Hörkkö et al, 2010, 272–274)

3.3 Järnvägstransport

Det näst äldsta transportsättet i Finland, efter sjöfart, är järnvägstransport. Den första järnvägsförbindelsen gick mellan Helsingfors och Tavastehus, och invigdes år 1862. Det mest centrala vid järnvägstransporter är regelbundenheten, både rutt- och tidtabellsmässigt.

Med godståg fraktas både mindre och större partier gods, och kunden betalar enligt styckegodstariff eller hela vagnar. Vanligtvis kombineras järnvägstransport med ett eller flera andra transportsätt, oftast landsvägs- eller sjötransport. Från ändstationen hämtas godset med bil eller lastas på ett fartyg för vidaretransport. (Hörkkö et al, 2010, 285–286)

3.4 Flygtransport

Det snabbaste och mest pålitliga transportsättet är flyg, men även det kommer med sina nackdelar. Flygtransporten i sig är snabb och gods kan flyttas långa geografiska sträckor under en kort tid, men säkerhetskraven är väldigt strikta och därför kan markhanteringen av godset ta lång tid. Om varorna inte förpackats rätt, eller dokumenten inte överensstämmer med godset, finns det en stor risk att försändelsen inte tas emot av flygbolaget. Eftersom flygfrakt oftast används i fall där transporten är brådskande, kan till och med en liten försening påverka kundrelationerna avsevärt.

Flygfrakt används oftast som transportsätt för varor som uppfyller vissa grundkrav. Dessa krav är till exempel att godsets värde i relation till vikten är högt eller att varan snabbt blir obrukbar eller dess kvalitet försämras. Ibland kan priset för transporten i sig överstiga varans egenvärde, men i det stora hela ändå vara en liten kostnad då man ser över hela situationen. Om varan är en brådskande reservdel till en fabrik, kan hela fabriken och därmed all

produktion stå stilla bara på grund av att delen inte nått fram i tid. Detta kan leda till stora förluster.

Fraktkostnaderna för flygtransport beräknas enligt vikten och storleken på godset, och oftast tillämpas en minimifrakt för små försändelser. I priset ingår endast själva flygtransporten, och utöver den kostnaden tillkommer exempelvis tullavgifter och kostnader för markhantering. (Hörkkö et al, 2010, 290–294)

3.5 Kurir

Kurir, eller express-frakt, började användas i USA redan i början av 1900-talet. En kurir hade då med sig godset som bagage på ett reguljärflyg och ansvarade över att det nådde destinationen. Enligt IATA:s (International Air Transport Association) regler ska bagage prioriteras framför så kallat vanligt gods vid lastning av ett flygplan, och därför kunde man garantera en snabb och effektiv leverans då man använde sig av kurirer.

Eftersom efterfrågan på kurirtransporter ökar och flygplanens lastkapacitet därför blivit mer och mer otillräckliga, har det lett till att kurirföretag nuförtiden köper eller hyr plan för eget bruk. På detta vis kan de även erbjuda sina kunder en bättre tidtabell, till följd av att de inte är beroende av passagerartrafiken. Kurirföretagen vill att deras gods transporteras nattetid, så det kan levereras till kunderna följande dag, medan många reguljärflyg för passagerare är i luften dagtid.

Till skillnad från traditionell flygfrakt så prissätter ofta kurirföretagen sina tjänster efter en så kallad dörr-till-dörr-modell. I fraktpriset ingår då i princip alla kostnader för transport från punkt A till B, utöver flygfraktpriset alltså även tullkostnader och upphämnings- och leveranskostnader på marken. Detta gör det enkelt för kunden att beräkna sina priser, då oväntade tilläggskostnader sällan uppkommer. (Hörkkö et al, 2010, 303–304)

3.6 Kombinerad transport

Då två eller flera olika slags transportsätt används för en försändelse, kallas det kombinerad transport. Eftersom det blivit allt vanligare med containers och liknande godsenheter, har kombinerade transporter ökat avsevärt. Fördelarna med kombinerade transporter är att godshanteringen förenklas, och varorna lastas och lossas färre gånger, vilket i sin tur leder till minskad risk för skador.

Godsenheterna som används vid kombinerade transporter kan exempelvis vara trailers, containers eller växelflak och som samlingsnamn för dessa kan man använda ”större enhet”. Enheterna kan lastas fulla genom att kombinera gods, och själva enheten ses som en del av varornas förpackning än en transportenhet och kan även användas för tillfällig förvaring av godset.

Kombinerad transport lämpar sig bäst för försändelser som ska transporteras mer än femhundra kilometer, och för Finlands geografiska läge är detta transportsätt väldigt effektivt och lönsamt. (Hörkkö et al, 2010, 298–299)

3.7 Posttransport

Det sista transportsättet, som numera kan räknas som en av konkurrenterna på speditiions- och transportmarknaden, är posttransport. Eftersom olika länder börjat bilda gemensamma postbolag och andra samarbetskontrakt så har de ändrat marknadssituationen avsevärt. Itella Oyj, den finska posten, har köpt upp företag inom logistikbranschen, vilket i sin tur har lett till globala samarbetskontrakt och därmed en stark position på marknaden.

Posten i Finland erbjuder utöver så kallade vanliga posttjänster numera även förtullnings- och speditionstjänster, expressleveranser, gods- och transportförsäkringar och andra tilläggstjänster. (Hörkkö et al, 2010, 305)

3.8 Inverkande faktorer vid val av transportsätt

Vid val av transportsätt finns det enligt Melin (2011, 194–195) ett antal faktorer att ta i beaktande. Beroende på varan eller varorna som ska transporteras väger vissa element av transportsättet tyngre än andra. Nedan listas de mest centrala faktorerna att ta i beaktande vid valet.

Kostnaderna för transporten är ofta, men inte alltid, avgörande vid val av transportsätt. Utöver själva fraktkostnaden måste man även ta i beaktande andra eventuella kostnader, såsom kostnader för speditionstjänster (exempelvis för förtullningar, stämpling av dokument osv.) eller varulagring.

Mängden och måtten på godset inverkar väldigt mycket på transportkostnaderna, och därför även på vilket transportsätt som är mest lämpligt. Om det rör sig om frakt av större volymer

eller stora och tunga varor så kan man nästan direkt utesluta vissa transportsätt, såsom t.ex. flygfrakt.

Destinationen för godset måste kartläggas, eftersom vissa geografiska platser inte är lämpade för alla typer av transportsätt. Den lokala infrastrukturen måste alltså tas i beaktande.

Värdet på godset i förhållande till transportkostnaderna måste beaktas. I vissa fall överstiger kostnaderna för frakten godsets värde, men mervärdet av att få fram ett brådskande gods i tid kan överstiga kostnaderna.

Varornas ömtålighet, det vill säga hur lätt godset kan ta skada eller bli obrukbart (färskvaror), inverkar också vid val av transportsätt. Denna faktor inverkar direkt på transportsättet, och i det flesta fall är det ganska klart vilket typ av transport som godset kräver.

Leveranstiden är, tillsammans med transportkostnaderna, ofta det viktigaste elementet vid val av transportsätt. Beroende på typ av varor och hur brådskande leveransen är, så kan vissa transportsätt direkt uteslutas.

Kvaliteten på kundbetjäningen är också viktig att ta i beaktande. Både hur köparen uppfattar säljaren beroende på dess val av transportsätt, men även transportföretagens kundbetjäning inverkar på denna punkt. Saker att ta i beaktande är huruvida tidtabellerna håller, om och hur ofta gods skadats under transport, hur väl man kan följa med varans förflyttning under transportens gång och om det rör sig om en engångstjänst eller upprepade transporter. (Melin, 2011, 194–195)

På nästa sida är en förenklad modell över val av transportsätt, utarbetad av Rushton och Oxley 1989. I mallen ser vi vilka faktorer som ska beaktas vid olika delar av processen för val av transportsätt, vad man ska tänka på och vad som påverkar det slutliga valet.



Figur 2. Faktorer att beakta vid val av transportsätt. (Rushton & Oxley, 1989. / Melin, 2011, 195)

På basis av informationen man samlat in så kan den i företaget som ansvarar över transporten se över vilka alternativ som lämpar sig bäst för företagets behov och uppfyller dess krav. Det finns alltid likheter mellan olika transportsätt, och vissa faktorer är viktiga oberoende vilket man väljer. Exempelvis att tidtabellerna hålls och att man får snabba svar på förfrågningar gällande transporten är kriterier som bör uppfyllas av alla de olika transportalternativen. Vilket transportsätt som sedan är mest lämpligt bestämmer man genom att utvärdera vilket alternativ som uppfyller flest av kriterierna för transporten i fråga. Det slutgiltiga valet påverkas även av huruvida kvaliteten på transporten eller priset är viktigare för företaget i fallet i fråga. (Melin, 2011, 195–196)

4 AEO-programmet

AEO är ett av Tullen beviljat tillstånd till status som godkänd ekonomisk aktör, avsett för företag med olika roller inom leveranskedjan. Företagssäkerhetsprogrammet fungerar globalt och drivs av tullmyndigheter i olika länder. Då ett företag ansökt om och beviljats AEO-statusen så är det berättigat till en rad förenklingar och/eller lättnader som rör säkerhet och skydd i dess tullverksamhet i EU-området.

Det huvudsakliga syftet med AEO-programmet är att aktörerna kontinuerligt ska förbättra både sin tullverksamhet och säkerheten som rör denna. AEO-projektets mål är att så många som möjligt av de olika aktörerna som finns i den internationella leveranskedjan ska ansöka om och beviljas statusen, för att ytterligare säkra och skydda handeln i unionen. (Tullen, u.å.)

4.1 Vem kan bli en AEO-aktör?

För att beviljas AEO-status måste företaget som ansöker uppfylla en rad väldigt specifika krav och bedömningskriterier beroende på vilken typ av tillstånd det ansöker om. Dock räcker det i princip med att företaget är etablerat i unionen (med undantag av rederier och flygbolag) och att dess verksamhet omfattas av tullagstiftningen – exempelvis ifall företaget hanterar gods som står under tullövervakning, eller dokument och uppgifter om sådana varor - för att det ska godkännas som AEO-sökande.

De vanligaste typerna av AEO-aktörer inom EU är exempelvis importörer, exportörer, tullombud, lagerhavare, transportfirmor, tillverkare och speditorsfirmor. (Tullen, u.å.)

4.2 Tre typer

Det finns tre olika typer av tillstånd företagen kan ansöka om, beroende på dess verksamhet. Den första typen är AEOC som berättigar till tullförenklingar, medan den andra är AEOS som handlar om säkerhet och skydd. Den tredje typen är AEOF och det är en kombination av båda typerna.

AEO-tillstånden och deras förmåner	AEOC	AEOC	Kombinerat tillstånd
1. Kontroller som hänför sig till säkerhet och skydd vid fasen för summarisk deklaration		X	X
2. Förmåner som gäller tillstånd till förenklingar	X		X
3. Tilläggsförmåner vad gäller tullkontroller	X	X	X

Figur 3. AEO-tillstånd och deras förmåner, sammandragstabell. (Tullen, u.å.)

Just nu, i februari 2018 finns det av alla tre typer av tillstånd sammanlagt 89 stycken godkända ekonomiska aktörer i Finland. (Europeiska Kommissionen, 2018)

4.2.1 AEOC

Tillståndet för tullförenklingar heter AEOC (Customs Simplifications) och är avsett för sådana företag som vill förenkla sina tullförfaranden. Då ett företag har beviljats AEOC-tillstånd så är handläggningen av deras ansökningar om tillstånd snabbare till vissa förenklade förfaranden. Exempel på sådana kan vara tillstånd som gäller transiteringsförfaranden eller förenklade deklarationsförfaranden.

För vissa tillstånd till förenklingar är AEOC-status vad som förutsätts av företaget. Till exempel får AEOC-aktörer rätt till en centralisering av klarering, egenbedömning och registrering i deklarantens bokföring. De behöver alltså inte anmäla till tullen om varors ankomst. Dessutom utsätts AEOC-aktörer för mycket färre både fysiska och dokumentbaserade kontroller än icke-godkända ekonomiska aktörer då tulldeklarering inlämnas. Tullen brukar utföra dessa typer av kontroller på export- och importdeklarationer.

En till fördel med tillståndet är att AEOC-aktörer beviljas en garantinedsättning på 70 procent på samlad garanti som krävs för tullskulder. (Tullen, u.å.)

Just nu finns det åtta stycken AEOC-aktörer i Finland. Denna siffra innefattar ej de aktörer som innehar båda typerna av tillstånd, det vill säga AEOF-aktörer. (Europeiska Kommissionen, 2018)

4.2.2 AEOS

Tillståndet som gäller säkerhet och skydd kallas för AEOS (Safety and Security) och lämpar sig för sådana företag som vill främja säkerheten i leveranskedjan och dra nytta av vissa lättnader som gäller tullkontroller då gods förs ut ur eller in i unionens tullområde, så kallade deklarationer för säkerhetsuppgifter.

Exempelvis transportfirmor och representanter för olika rederier (sjötrafik) kan dra stor nytta av ett AEOS-tillstånd.

AEOS-aktörer behöver ej heller uppge lika mycket uppgifter om godset i olika slags säkerhetsdeklarationer, vilket underlättar pappersarbetet. Dessutom omfattas aktörer med AEOS-tillstånd av förmåner som tredje länder, dvs. länder utanför Europeiska Unionen, ger angående ömsesidigt erkännande av AEO-status. Exempelvis vid export till Kina, Japan och USA finns möjlighet att utnyttja dessa förmåner. (Tullen, u.å.)

I Finland finns det för tillfället åtta stycken AEOS-aktörer. Denna siffra innefattar ej de aktörer som innehar båda typerna av tillstånd, det vill säga AEOF-aktörer. (Europeiska Kommissionen, 2018)

4.2.3 AEOF

Ett kombinerat tillstånd kallas AEOF och betyder att aktören har blivit beviljad både AEOC- och AEOS-tillstånden, och bägge två är giltiga. Ett företag kan inte direkt ansöka om ett kombinerat tillstånd, utan två separata ansökningar görs för vardera tillståndet. AEOF-aktörer är alltså berättigade till att utnyttja alla förmåner som AEO-statusen för med sig. (Tullen, u.å.)

Det finns för tillfället 73 stycken AEOF-aktörer i Finland. (Europeiska Kommissionen, 2018)

4.3 Förmåner

Sandvik (2017, 6–12) berättar att eftersom en godkänd ekonomisk aktör ses som en pålitlig partner av alla medlemsländers respektive tullmyndigheter, så är denne berättigad till ett antal förmåner och lättnader som listas på följande sida.

Vissa förmåner gäller endast vissa typer av AEO-statuset, dessa inom parentes.

- Både antalet fysiska och dokumentbaserade kontroller minskar, och de kontroller som görs är inte lika ingående som för icke-godkända aktörer.
- Ifall en AEO-aktörs försändelse hamnar på kontroll, så garanteras denna försändelse en prioriterad, dvs. snabbare, behandling.
- I vissa fall är det lättare för en AEO-aktör att erhålla rätten för olika tullförenklingar, men det är inte ett kriterium att vara AEO-certifierad för att ha rätt till sådana. Dock har ofta en del av kraven redan uppfyllts vid certifieringen, och därför kan det ha en positiv inverkan på tullförenklingsansökan. (AEOC och AEOF)
- Då aktörer med AEO-status inger summariska deklARATIONER så har de rätt till ett reducerat uppgiftskrav för vissa förfaranden. Dessa förfaranden kan exempelvis vara att varor kan tullklareras automatiskt och att de inte behöver antecknas i ett tillfälligt lagers bokföring.
- Vid tullens fysiska kontroller av varor så har en godkänd ekonomisk aktör rätt att få förhandsinformation om dessa kontroller, och även välja var inspektionen i fråga ska äga rum. Endast i sådana fall där en förhandsunderrättelse om denna fysiska kontroll kan komma att negativt inverka inspektionen eller dess resultat så får tullen utföra inspektionen utan förvarning. Risken för en sådan minskar avsevärt om man innehar AEO-status. (AEOS och AEOF)
- Som AEO-aktör har man en bra relation med tullen och anses av dem vara en säker affärspartner. Efter att man erhållit status som godkänd ekonomisk aktör blir man tilldelad en ”egen” kontaktperson vid tullmyndigheten, så man så snabbt som möjligt får hjälp och assistans om och då problem och avvikelser uppkommer.
- Att som ekonomisk aktör kunna framhäva sin AEO-status ökar konkurrenskraften på marknaden, eftersom det inger en trygghetskänsla för potentiella kunder då det vet att företaget uppnår de standarder som krävs. Att vara godkänd ekonomisk aktör kan även föra med sig indirekta fördelar, såsom att det kan vara lättare att värva nya affärspartners.

- Det kanske viktigaste av alla fördelar, är att AEO-programmet på lång sikt ska kunna förbättra, förenkla och säkra rörelsen av varor på den internationella marknaden. Detta i sin tur kan motverka så kallad grå ekonomi. I framtiden är målet att de ekonomiska aktörer som redan erhållit AEO-status eller annat liknande säkerhetscertifikat även ska bli beviljade dessa förmåner i tredje land, utan att behöva gå igenom den långa ansökningsprocessen en gång till. (Sandvik, 2017, 6–12)

5 Risker

Logistikkedjan är lika stark som dess svagaste länk. Den som har tillgång till information som rör godset eller kedjan är speciellt utsatt för säkerhetsrisker. Den som inte sköter om den egna säkerheten utsätter hela logistikkedjans säkerhet för risker, och dessa risker gäller både personers och varors säkerhet. (Vesterinen (toim.), 2011, 37)

De största hoten mot leveranskedjans säkerhet uppkommer direkt då godset på ett eller annat sätt står stilla. Under en biltransport, då chauffören parkerar för att ta sina pauser. Vid sjötransport då fartyget står i hamnen. Vid flygtransport då godset behandlas i flygfältet, och så vidare. Alla mellanhänder som har tillgång till varorna eller information om dessa - speditörer, lager, terminaler – alla dessa räknas till riskpunkter. Ju fler länkar i transportkedjan, desto större är säkerhetsrisken.

Då det kommer till informationssäkerhet så är riskpunkterna alla informationssystem dit information om varorna och deras transportkedjor registreras. Vad som utgör en ännu större risk är att informationen i dagens läge dessutom rör sig före godset, det vill säga att de olika länkarna i transportkedjan elektroniskt utbyter information som rör godset före det ens fysiskt lämnat avgångsorten. (Vesterinen, 2011, 37)

Då ett företag ska bestämma vilket transportsätt som ska användas så rekommenderas att se över riskpunkterna i de alternativ som övervägs. En riskbedömning av något slag av de mest lämpliga alternativen är ett bra hjälpmedel för att kunna göra ett säkert val av transport. Som speditör har man därför en stor fördel av att inneha AEO-status, eftersom det direkt ökar tilliten för kunden, och därmed ökar konkurrenskraften för speditören.

5.1 Logistikkedjan

Benämningen logistikkedja beskriver alla processer i leveransen, från början till slut. Logistikkedjan börjar med köparens inköpsavdelning, det är där man bestämmer om vad företaget ska införskaffa. Man ser över vad som ska köpas, av vem och varifrån man köper in gods och vilka leveransvillkor man vill använda och kräver av försäljaren. Leveransvillkoren bestämmer vem som står för transportriskerna och i vilket skede av leveransen som ansvaret överförs från säljaren till köparen.

Nästa länk i kedjan är oftast försäljarens lager, och därefter speditörer, hamnar, transportföretag och andra dylika mellanhänder, beroende på varifrån godset ska transporteras och vart. Från en säkerhetssynvinkel så är det väldigt svårt att övervaka informationsflödet, eftersom det finns så många personer inblandade då man ser på hela kedjan.

För mottagaren, och även avsändaren, så är det mycket viktigt att godset anländer till destinationen oskadat och i brukbart skick, inte bara i tid utan även för rätt pris. Att också priset bör tas i beaktande beror på att man lätt väljer en förmånligare transportör, vilket kan komma att påverka säkerheten. För att kunna garantera en smidig och säker transportkedja, så måste man också ha ett bra och välfungerande system för informationssäkerhet. (Vesterinen, 2011, 26)

5.2 Risker för speditörer

Riskerna för en speditör är många, och eftersom de oftast agerar som en slags mellanhand mellan kunder och transportörer så är riskerna sådana som kan vara svåra att påverka. De största hoten kan grovt delas in i fyra grupper som listas nedan; egendomsrisker, personrisker, operativa risker, företagsrisker och informationsrisker.

5.2.1 Egendomsrisk

Till egendomsrisker hör sådana risker som påverkar gods, fastigheter, maskiner och dokument. (Vesterinen, 2011, 117)

Brandfara

En av de mest förödande riskerna för ett speditörsföretag är bränder, eftersom dessa kan komma att skada fastigheter, gods, dokument och i värsta fall personer. Dessutom bromsar

hela verksamheten till följd av en brand, eftersom konsekvenserna av en brand kan vara påtagliga och efterarbetet tidskrävande. (Vesterinen, 2011, 117–118)

Kriminalitet

Det finns många olika risker som faller under kategorin kriminalitet, och de kan påverka allt från informations- och godsflödet till personalen och utrustningen. Ofta är brotten sådana som sker oplanerat från förövarnas sida, då en chans uppstår på grund av bristande säkerhetsåtgärder. Till exempel stöld eller vandalism av gods då chauffören parkerat på en obelyst och oövervakad parkeringsplats eller dörrar till terminaler i misstag lämnats olåsta.

Oplanerade, ”tillfället gör tjuven”-brott är som sagt den vanligaste typen av kriminell aktivitet, men välplanerad, organiserad brottslighet - exempelvis terrorism - utgör även ett allt större hot för speditörer. (Vesterinen, 2011, 118–119)

Under kategorin terrorism faller sådan planerad brottslighet som utförs av terroristgrupper för att generera tillräckliga medel för deras verksamhet. Exempel på terrorbrott inkluderar men är inte begränsade till handel av olagliga varor, sjöröveri och smuggling av gods eller till och med människor. Säkerhetshot till följd av denna typ av kriminell aktivitet kan uppkomma var och när som helst i transportkedjan, och utgör därför ett stort hot mot leveranskedjan och samhället. (Burns, 2016, 69)

Transport

Till transportrisker räknas sådana som kan skada gods eller orsaka förseningar och felleveranser. Ofta beror dessa på misstag eller oförsiktighet av personal, exempelvis då gods skadas i samband med lastning eller lossning, eller på grund av att utrustning går sönder. I vissa fall är dock skador eller förseningar avsiktliga, och kan då räknas under kategorin kriminella risker. (Vesterinen, 2011, 119–120)

5.2.2 Personrisk

Personrisker är sådana som uppstår ifall det råder personalbrist i företaget, eller den personal som finns inte är tillräckligt kompetenta och utbildade inom sina ansvarsområden. Ju mindre företag, och färre anställda, desto större är påverkan ifall någon plötsligt säger upp sig eller sjukskrivs för en längre tid.

Personskador till följd av till följd av otillräckliga säkerhetsåtgärder mot olycksfall hör också till denna kategori. Allt från misskötsel av utomhusområden (exempelvis sandning vid

halka) till oförsiktighet i lagerlokaler (exempelvis truck-olyckor) kan utgöra risker för personskador. (Vesterinen, 2011, 120)

5.2.3 Operativ risk

Till operativa risker hör sådana som direkt påverkar verksamheten. Om till exempel lastningsutrustning går sönder, så kan det orsaka förseningar och ha en jämförelsevis stor ekonomisk inverkan.

Till denna kategori hör även ansvarsrisker, det vill säga sådana som rör speditörens ansvar. För att minska denna risk bör man till exempel alltid noga utvärdera ansvarsnivån och uppgöra skriftliga avtal, på så vis kan man förbereda sig för exempelvis utbetalning av ersättning vid godsskador. (Vesterinen, 2011, 121)

5.2.4 Företags- och IT-risker

Företagsrisker är sådana som påverkar den strategiska ledningen, operativa funktioner och företagsklimatet. Dessa risker är bland andra sådana som uppstår till följd av hastiga och oväntade ändringar i marknads- eller konkurrenssituationen, kundbetjäningen, prissättningen eller företagsstrategins påverkan på resultatet. (Vesterinen, 2011, 122)

Det finns även en lång lista över hot mot informationsflödet och -säkerheten. De vanligaste är virus, cyberattacker, störningar i IT-system, brist på tillräcklig datasäkerhetsutbildning och felaktig hantering av känslig information. Förstås är de ”större” riskerna, såsom cyberattacker, mer förödande än att till exempel ett e-postmeddelande som innehåller gods- eller företagsinformation skickas fel. Men även detta kan ha konsekvenser ifall informationen hamnar i fel händer. Därför är skolning kring datasäkerhet för personal så viktig. (Vesterinen, 2011, 122, 175–176)

5.3 Riskhantering

Eftersom det enda sättet att eliminera risker helt skulle vara att eliminera hållbarhet och tillväxt, så har länderna och de globala industrierna utvecklat verktyg för hantering av dessa risker. (Burns, 2016, 277)

Det huvudsakliga syftet med riskhantering, oberoende typ av företag, är alltså att säkra affärsverksamhetens integritet och på så vis upprätthålla företagets konkurrenskraft på marknaden. För att kunna utöva en så effektiv riskhantering som möjligt, måste man vara

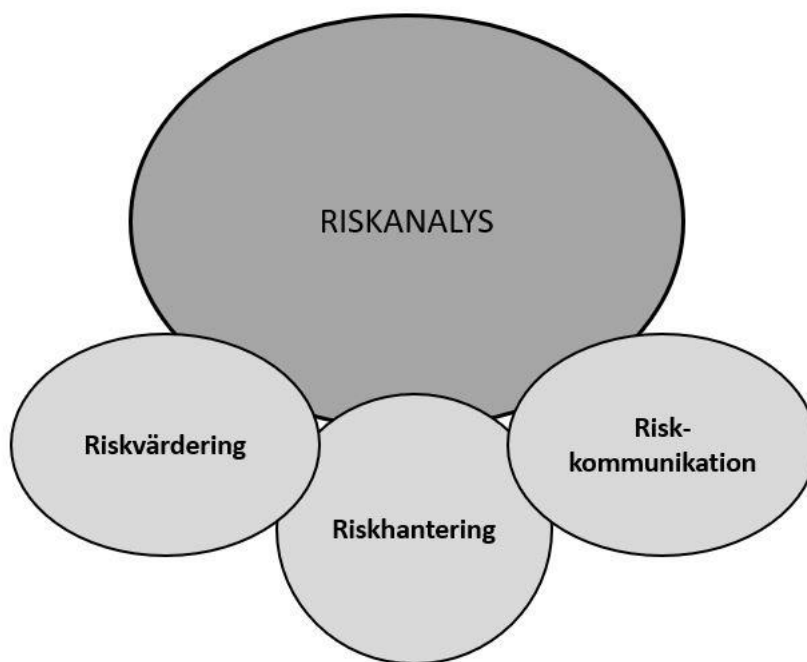
medveten om alla potentiella hot mot verksamheten. Oftast är de mest förödande riskerna sådana som man inte visste om på förhand, och därmed inte vidtagit skyddande åtgärder mot. (Burns, 2016, 276)

Riskhantering är medvetna, planerade och strukturerade aktiviteter för kartläggning av, och skyddande åtgärder mot, alla slags risker ett företag kan tänkas utsättas för. (Vesterinen, 2011, 111)

5.3.1 Riskanalys

En riskanalys är en utmärkt metod för att identifiera och utvärdera risker som kan utgöra hot mot ett företags integritet på bolags-, nationell eller internationell nivå. Syftet med riskanalysen är att man ska kunna utveckla proaktiva säkerhetsverktyg, alltså förebyggande åtgärder, för att minska och eliminera hot mot verksamheten. (Burns, 2016, 279)

I figuren nedan är riskanalysen indelad i tre huvuddelar enligt följande:



Figur 4. Riskanalys och dess komponenter. (Burns, 2016, 276)

Riskvärdering är då man identifierar potentiella säkerhetsrelaterade risksituationer och utvärderar hur de kunde komma att påverka företaget. Säkerhetshotens riskfaktorer som utvärderas är till exempel sårbarhet, intensitet och varaktighet.

Riskhantering är då man övervakar och kontrollerar risker. Detta görs genom förståelse, analysering och åtgärdande av säkerhetsrisker, för att öka motståndskraften mot dem. En effektiv riskhantering bidrar även till företagets tillväxt genom att öka medvetenheten om risker och hur man undviker dessa.

Riskkommunikation är metoden för hur man kommunicerar och utbyter information före, under och efter ett potentiellt säkerhetshot uppstått. När man proaktivt använder riskkommunikation, så ökar beredskapen på, kunnande om och undvikande av risksituationer. Ifall en risksituation uppstår, så underlättas responsprocessen och även hur man informerar allmänheten. (Burns, 2016, 276)

5.3.2 Riskreduktion

Riskreduktion betyder att man minimerar den påverkan en potentiell risksituation har på företaget och dess verksamhet, genom exempelvis utbildning av personal och kontinuitetsplanering.

Eftersom hela syftet med riskhanteringsprocessen är att begränsa riskerna till en överkomlig nivå och ta fram en effektiv och ekonomisk riskhanteringsmetod, så rekommenderas det att man väljer riskspecifika tillvägagångssätt. Speciellt i mindre företag, kan man till exempel teckna försäkringar som täcker större olyckor, och på så vis överföra risken. Utöver försäkringar ska man förstås också aktivt minska och i bästa mån försöka undvika riskerna helt.

Om det är fråga om en liten risk, kan företaget bestämma att behålla risken, och inte vidta större förebyggande åtgärder. Detta görs i sådana fall där riskens ekonomiska påverkan är mindre än kostnaderna för reduktion av risken. I det motsatta fallet, där den ekonomiska påverkan av en risksituation är stor, så kan företaget välja att satsa på att minimera eller helt eliminera risken.

Det sistnämnda görs utförs oftast genom tekniska lösningar eller utbildning, men i vissa fall genom att helt avstå från att utföra vissa riskfyllda uppgifter. (Vesterinen, 2011, 116)

5.3.3 Riskkontroll

Syftet med riskkontroll är att följa med det konstant växlande ”riskmolnet” och på så vis säkerställa att företaget kan upprätthålla sin verksamhet även ifall en risksituation uppstår. Eftersom både företagsmiljön och de rådande säkerhetsriskerna ständigt ändras, så bör riskhanteringsprocessen och riskkontrollen vara aktiv och kontinuerlig. (Vesterinen, 2011, 116)

6 Säkerhet

Följande kapitel innehåller utarbetats från en text som AEO-ansvariga på Backman-Trummer fritt sammanställt utifrån Europeiska Kommissionens riktlinjer för AEO-aktörer (TAXUD/B2/047/2011 – Rev.6).

I leveranskedjan måste säkerhetsåtgärder tas för att garantera att godset som transporteras anländer till destinationen i oklanderligt skick inom den tidsram som utlovats. Då ett företag uppnått AEO-status så kräver och övervakar tullen att ordentliga säkerhetsdirektiv framtagits, efterföljs och finns tillgängliga för personal och besökare.

6.1 Säkerhetskrav som ställs på ett AEO-certifierat transportföretag

Säkerhetskraven som ställs på ett företag med AEO-status är till för att förhindra olovligt tillträde till gods och information och dokument som rör godset, i alla skeden av leverans- och transportkedjan. Som AEO-aktör måste man följa de tullkrav som ställts på verksamheten, vara ekonomiskt solvent och använda sig av ett dugligt bokförings- och logistiksystem som möjliggör tullkontroller där sådana behövs.

Utöver detta måste AEO-aktören uppfylla säkerhetsnormerna gällande säkerhetsledarskap, fastighets- och personsäkerhet, logistik- och produktionssäkerhet samt fysisk säkerhet och informationssäkerhet i leveranskedjan.

För att kunna uppfylla säkerhetsnormerna förutsätts AEO-aktören upprätthålla fysiska fastighets- och säkerhetsarrangemang, samt etablerad säkerhetspraxis såväl inom företaget som i hela dess affärsverksamhet med kunder, partnerföretag, varuleverantörer och andra externa tjänsteleverantörer.

Conditions and criteria	AEOC	AEOS
Compliance with customs legislation and taxation rules and absence of criminal offences related to the economic activity.	X	X
Appropriate record keeping.	X	X
Financial solvency.	X	X
Proven practical standards of competence or professional qualifications.	X	
Appropriate security and safety measures.		X

The AEO status granted by one Member State is recognised by the customs authorities in all Member States (Article 38 (4) UCC).

Figur 5. Kriterier för AEO-status. (Europeiska Kommissionen, u.å.)

Egentligen går det inte att skilja de olika säkerhetsåtgärderna från varandra, eftersom syftet med alla åtgärder i slutändan är att säkra godset genom att förhindra obehörigt tillträde till godset och utrymmet i vilket det befinner sig. För enkelhetens skull delas dessa åtgärder ändå in i några kategorier, för att företaget lättare ska kunna ta i beaktande alla områden som måste säkras.

6.1.1 Fraktsäkerhet

För att säkra lastens integritet och förhindra oegentligheter i flödet av varor inom den internationella leveranskedjan så ska en godkänt ekonomisk aktör se till att åtgärder för hantering av varor omfattar skydd mot införande, utbyte eller förlust av material samt manipulering av fraktenheter.

Att skydda integriteten i fraktenheter görs genom att:

- 1) Förhindra olovligt tillträde till transportmedlet i vilket godset ska lastas eller har lastats; endast behöriga personer får ha tillgång till transportmedlet.
- 2) Förhindra manipulering av fraktenheten; godset och transportmedlet i vilket det färdas eller området i vilket det förvaras ska säkras genom kontinuerlig övervakning och tillräckliga säkerhetsåtgärder i fastigheten eller fordonet, såsom lås och inbrottslarm.
- 3) Förhindra olovlig hantering av fraktgodset; standardiserade metoder för åtgärder vid olovlig hantering och i mån av möjlighet användning av sigill på godset.
- 4) I fraktenheten förhindra användning av dolda utrymmen i smugglingssyfte; tillämpning av en sju punkters kontroll vilket innebär kontroll av framväggen, vänster

sida, höger sida, golvet, inner- och yttertak, inne- och ytterdörrarna och utsidan och underredet på fordonet eller containern.

Metoder för kontrollering av transporter ska säkra ändamålsenlig hantering av inkommande och utgående gods. Detta innebär att en eller flera ansvarspersoner ska utses för att se till att allt inkommande och utgående gods registreras och övervakas.

6.1.2 Fastighetssäkerhet

Det finns flera syften med att vidta säkerhetsåtgärder för att säkra byggnader.

Det ena är att förhindra olovligt tillträde, och vid intrång i byggnaden eller inhägnaden i bästa mån hindra och avskräcka inkräktaren. Förebyggande åtgärder som kan och bör vidtas för detta syfte, är att till exempel använda flera låsmekanismer och/eller installera elektroniska sådana, avgränsa områden med låsta mellandörrar och säkra yttre och inre fönster.

Det andra syftet med fastighetssäkerhetsåtgärder är att man internt ska kunna upptäcka intrång så fort som möjligt. Detta kan göras genom att installera ett eller flera system för tillträdesövervakning eller -kontroll, exempelvis interna eller externa inbrottslarm och övervakningskameror.

Det tredje syftet med dessa säkerhetsåtgärder är att man snabbt ska reagera på intrånget, så att skadorna och förlusterna ett inbrott för med sig hålls till det minimala. Att direktkoppla systemen för tillträdesövervakning till en ansvarsperson i företaget eller ett säkerhetsföretag, så att de får ett meddelande direkt om ett larm går, är en bra förebyggande åtgärd.

För att kunna förhindra olovligt tillträde till gods och lastnings- eller förvaringsområden måste företaget också använda sig av lämpliga kontrollåtgärder för tillträde. Dessa åtgärder tas upp i nästa kapitel, personalsäkerhet.

6.1.3 Personalsäkerhet

Liksom tidigare nämnt så är det omöjligt att skilja på de olika säkerhetsåtgärderna från varandra, eftersom den ena påverkar den andra. Personalsäkerhet inverkar således på fastighetssäkerheten, eftersom det är personalen som ansvarar över att obehöriga inte släpps in i företagets utrymmen och får tillgång till gods eller dokument.

Genom att ge personalen en täckande säkerhetsutbildning och hålla dem uppdaterade om möjliga säkerhetsrisker och -hot så stärks fastighets- och informationssäkerheten.

Personalen ska som sagt genomgå en utbildning om vilka säkerhetsåtgärder som bör tas, och de ska ha tillgång till något slags skriftligt direktiv som rör säkerheten. Handboken som sammanställs i samband med detta examensarbete ska laddas upp på företagets intranät, och fysiska kopior av dokumentet ska finnas tillgängliga i alla Backman-Trummers lokaler.

Till personalsäkerhet hör inte bara de från de anställdas synvinklar sedda säkerhetsåtgärder. Då arbetsgivaren rekryterar ny personal, måste hen tänka på tillförlitligheten hos den nya personalen. Det är förstås omöjligt att se på en person om denne utgör ett eventuellt hot mot säkerheten, och arbetsgivaren har inte exempelvis rätt att utföra en bakgrundskontroll hos Polisen. Men genom att kontakta tidigare arbetsgivare, som den ansökande uppgett som referens, kan hjälpa till att styrka personens pålitlighet.

6.1.4 Chaufförer, gäster och andra utomstående

I ett transportföretags lokaler – både kontor och terminaler – rör sig ofta en hel del personer som inte hör till den ordinarie personalen. Partner- och utomstående chaufförer, gäster, personal från vaktfirmor och fastighetsskötare av olika slag. Beroende på vilken typ av utomstående personal eller besökare det rör sig om, måste olika försiktighetsåtgärder vidtas.

Då det kommer till partnerchaufförer, det vill säga sådana som mer eller mindre regelbundet rör sig i och kring företagets lokaler, och således är bekanta för övrig personal, behöver inte riktigt lika stränga säkerhetsåtgärder vidtas. Om man i företaget använder ett elektroniskt låssystem till vilket den egna personalen förses med nycklar, kan man exempelvis överlåta begränsade sådana åt pålitliga partnerchaufförer. Nycklarna kan vara kodade så att de endast fungerar i vissa dörrar, exempelvis mellan två områden i en terminal eller vid en särskild ingång riktad till chaufförer. Detta underlättar och effektiviserar arbetet för både den egna personalen, som då slipper springa av och an för att öppna dörrar, och för chaufförerna så de till exempel kan börja lossa gods medan de väntar på nästa last.

Så kallade utomstående chaufförer, som arbetar för andra än partnerföretag, måste man dock vidta strängare säkerhetskrav. Sådana chaufförer får ej tillåtas oövertvakad tillgång till företagets lokaler, gods eller dokument och ska eskorteras till och från terminaler av ordinarie personal.

Vid mån av möjlighet rekommenderas att alla chaufförer har en egen ingång till ett begränsat utrymme i företagets kontor eller terminal, dit de kommer och anmäler sig. På så vis kan personalen lättare kontrollera vem som rör sig i lokalen, och assistera chaufförerna.

Då gäster och andra utomstående besöker företagets lokaler, är det viktigt att man registrerar besöket och förser personen med en ID-bricka av något slag. Vid registrering kan exempelvis en mapp användas, dit man skriver upp besökarens namn, besökets syfte, datum och klockslag då de anländer till och lämnar lokalen. Som tillfällig identifikation kan man exempelvis förse besökaren med ett kort som de fäster på skjortan där det tydligt framkommer att de är gäst.

För utomstående personal, såsom fastighetsskötare, städare, och vakter, måste också lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas. Dessa åtgärder bestämmer man från fall till fall, men exempelvis så är användningen av elektroniska nycklar ett bra sätt att hålla reda på vem som rört sig i företagets lokaler. Eftersom mycket information om besöket registreras, såsom datum och tid för in- och utstämpling och vem som är registrerad som användare av nyckeln, är det lättare att i efterhand reda ut en eventuell olycka eller ett brott.

6.1.5 Informationssäkerhet

Att ha ett fungerande system för informationssäkerhet är ytterst viktigt. En speditör har tillgång till och hanterar stora mängder känslig information som rör andra företag, det vill säga deras kunder och samarbetspartners, och är således skyldig att skydda denna.

Datorer och telefoner bör skyddas med antivirusprogram, lösenord och skärmskydd, och får ej uppkopplas till okända nätverk för att förhindra ofrivillig spridning av information. Dokument, såsom exempelvis fraktsedlar och packlistor, får ej i onödan överlåtas till utomstående, och hemligstämplade eller andra känsliga dokument bör ej skickas via e-post. Dettas för att minska risken för felaktig spridning av information.

Även muntlig spridning av information gällande företaget, dess personal, affärshemligheter, kunder, samarbetspartners, gods och dokument är otillåtet.

7 Utbildningsmaterial

Huvudsyftet med detta examensarbete som tidigare nämnt att sammanställa utbildningsmaterial gällande säkerhet åt den AEO-certifierade uppdragsgivaren Oy

Backman-Trummer Ab. Handboken, det vill säga utbildningsmaterialet, är upplagt på så vis att det ska vara lätt att läsa och förstå. Utöver allmänna direktiv och säkerhetsinformation, så finns även en del mer specifika säkerhetsanvisningar som gäller olika typer av läsare (personal, partnerchaufförer och övriga besökare).

7.1 Behov

Behovet av en sammanfattning av de centrala säkerhetsåtgärder som bör vidtas är stort, och speciellt en kort och koncis samt lättläst sådan bör finnas tillgänglig. Eftersom det varje dag rör sig mycket människor i och kring Backman-Trummers kontor, terminaler och lager och dessa ofta är nya chaufförer från olika företag, så ökar risken för säkerhetshot signifikant. Ju fler i företaget som pro-aktivt arbetar för att minska risker, desto mer ökar säkerheten i företaget.

Eftersom Backman-Trummer har en giltig AEO-status så ställer dessutom Tullen en hel del krav på företaget och dess säkerhetsåtgärder, och ett av kraven är att säkerhetsinformation och -direktiv ska finnas tillgängliga för alla som på något sätt har tillgång till det gods, eller information om godset, som är i företagets besittning.

Att sammanställa ett kort och lättläst infobladd om säkerheten och de åtgärder som bör tas både pro-aktivt och efter en eventuell säkerhetsrisk eller olycka uppstår, är ett bra sätt öka chansen att personal och anställda av partnerföretag verkligen tar sig tid att ta in informationen.

8 Handbok

En AEO-aktör är ett sådant företag som av Tullen beviljats ett säkerhetscertifikat för sina förtullnings- och logistikfunktioner, och som på så vis är berättigat till förmåner i hela EU-området. Målet med programmet är att garantera en effektiv och framför allt säker transport av gods genom hela den internationella transportkedjan.

Det finns tre typer av AEO-certifikat, varav den tredje är ett kombinerat tillstånd (dvs. företaget har beviljats båda typerna):

- AEOC (Customs Simplifications, tullförenklningar)

- AEO (Safety and Security, säkerhet och skydd)
- AEOF (Full, både tullförenklingar och säkerhet och skydd)

Backman-Trummer har ett AEOF-certifikat.

8.1.1 Fördelar

Det finns många fördelar för ett företag att uppnå AEO-status, bland annat:

- Lättare att få rätt till förenklade tullförfaranden.
- Färre uppgiftskrav i summariska deklarerationer.
- Färre fysiska och dokumentbaserade kontroller.
- Förtur vid fysiska gods kontroller, samt rätt att välja plats för kontroller.
- AEO-förmåner i tredje länder.
- Utöver dessa en rad indirekta fördelar genom förbättrad säkerhet och samarbete med tull- och andra myndigheter.

8.1.2 Krav

För att uppnå och upprätthålla sin AEO-status måste företaget följa en del krav som ställs på dem. Syftet med kraven som ställs är att i leveranskedjans alla skeden förhindra olovligt tillträde till gods och därtill hörande information och dokument.

AEO-aktören måste:

- följa alla krav som ställs, och kunna bevisa detta
- vara ekonomiskt solvent
- använda sig av ett tillfredsställande bokförings- och logistiksystem för att möjliggöra tullkontroller
- uppfylla de säkerhetsnormer vad gäller säkerhetsledarskap och fastighets-, person-, logistik-, och produktionssäkerhet samt säkerhet i leveranskedjan.

Säkerhetsnormerna förutsätter att aktören upprätthåller fysiska fastighets- och säkerhetsarrangemang samt en etablerad säkerhetspraxis både inom företaget och i dess affärsverksamhet med kunder, partnerföretag och externa tjänsteleverantörer.

AEO-certifierade trafikanter ska se till att leveranskedjan inte bryts i onödan och att ingen obehörig har tillgång till eller har möjlighet att manipulera gods under transporten.

8.2 Säkerhetsåtgärder

Säkerhetsåtgärder som bör vidtas för att förhindra olovlig tillgång till och manipulation av gods i Backman-Trummers fastigheter inkluderar men är inte begränsade till följande.

8.2.1 Fastigheter

Områden där gods förvaras ska vara inhägnade och med andra metoder vara skyddade för att:

- förhindra intrång
- intrång fort ska upptäckas
- reaktionstiden vid intrång ska förkortas
- följderna av ett inbrott ska minimeras
- minska brandrisken och hindra spridning ifall brand uppstår.

Genom användning av staket, stängsel, elektroniska och manuella lås och mellandörrar (om möjligt) stärks fastighets säkerheten. Utöver detta bör man ha ett välfungerande system för brandsäkerhet. Brandvarnare ska testas åtminstone månatligen, gärna oftare, och ska helst vara kopplade till ett elektroniskt varningssystem som direkt larmar nödcentralen ifall det börjar brinna. Sprinklers rekommenderas också. Att ha mellandörrar skyddar inte bara mot spridning av eld, utan fungerar även som hinder för inbrottstjuvar.

8.2.2 Gods

För att skydda det gods som är i Backman-Trummers besittning ska följande säkerhetsåtgärder vidtas:

- Olovlig tillgång till godset bör förhindras genom att ha en fungerande fastighetssäkerhet.
- Utomstående ska eskorteras av någon ur personalen då de rör sig i områden där de har tillgång till gods.
- Inkommande gods ska kontrolleras; förpackningar och eventuella sigill ska vara intakta och dokument stämma överens med godset.
- Största försiktighet ska iakttas och lämplig utrustning användas vid lossning, flyttning och lastning av gods för att förhindra gods- och personskador.
- Lagerlokaler och terminaler där gods hanteras eller förvaras bör övervakas med kameror eller hållas inlåsta.
- Fraktenheter och fordon ska kontrolleras efter service som utförts av utomstående företag.
- Fraktenheter och fordon bör kontrolleras före varje lastning, så att det inte används i smugglingssyfte. Tillämpa sjupunktens kontroll, vilket innebär kontroll av framväggen, vänster sida, höger sida, golvet, inner- och yttertak, inne- och ytterdörrarna och utsidan och underredet på fordonet eller fraktenheten.
- Farligt gods bör förvaras, förpackas, märkas, lastas, lossas och transporteras enligt de regler som ställs på godset i fråga; personer som hanterar farligt gods och ansvarar över dokument bör ha kompetens och lämplig utbildning.

8.2.3 Personal

Personalens tillförlitlighet är på samma vis som fysisk säkerhet, tillträdeskontroll och val av säkra affärspartners en viktig säkerhetsaspekt.

Observerande av säkerhetsrisker i personalpolitiken:

- Personalens säkerhetskunnande och -utbildning.
- Rekrytering av ny personal.
- Tidsbundna arbetsavtal.
- Förfaranden vid arbetsförhållandens upphörande.

8.2.4 IT

Personalens medvetenhet om IT-säkerhet bör hållas uppdaterad, för att säkerställa att de dagliga arbetsuppgifterna sköts med största försiktighet vad gäller informationssäkerheten.

Företaget ska kontinuerligt hålla sig uppdaterade om riskpunkter och aktivt motarbeta eventuella hotsituationer, genom exempelvis användningen av brandväggar, viruskydd och begränsning av åtkomst till information. Ansvariga för IT i företaget bör också genast informeras ifall eventuella hot mot IT-säkerheten eller andra brister i systemen upptäcks av personalen.

Säkerhetsåtgärder vad gäller IT-säkerhet:

- Dokument som rör gods eller annan känslig information bör förstöras efter användning.
- Datorer, mobiltelefoner och dylika som innehåller information om Backman-Trummers gods, kunder osv bör med lösenord eller på andra sätt skyddas för att förhindra olovlig tillgång till den.
- Sociala medier; personer som på ett sätt eller annat hanterar gods och känslig information i Backman-Trummers besittning får ej sprida information gällande företaget, dess personal, gods, kunder, adresser, rutter eller bilder av gods på sociala medier.

8.3 Säkerhetsdirektiv

På de följande sidorna sammanfattas de säkerhetsregler som bör följas av alla som vistas i Backman-Trummers lokaler och arbetar för eller med företaget. De är indelade enligt personal, partnerchaufförer och gäster/besökare – men rekommendationen är att alla bekantar sig med alla direktiv.

Utöver dessa ganska specifika säkerhetsdirektiv är förstas den viktigaste regeln av alla att på bästa möjliga sätt själv bidra till att minska och eliminera hot och risker, genom att vara alert och vidta åtgärder då säkerhetsbrister upptäcks. Detta för att skapa en säker arbetsplats för alla!

8.3.1 Säkerhetsdirektiv för Backman-Trummers personal

Följande säkerhetsdirektiv bör studeras och följas av Backman-Trummers ordinarie och vikarierande personal. Utöver dessa rekommenderas att även de andra direktiven studeras.

- Alla punkter i detta dokument bör studeras och säkerhetsanvisningarna efterföljas och aktivt övervakas.
- Då partnerchaufförer, gäster och andra utomstående anländer till och rör sig i Backman-Trummers lokaler är du tillsammans med dina kollegor ansvarig för att de följer säkerhetsanvisningarna som anges.
- Ifall olovlig tillgång till gods, misskötsel eller säkerhetsbrister upptäcks bör du vidta åtgärder och informera din förman och kollegor.
- ID-brickan ska alltid vara synlig då du rör dig i Backman-Trummers lokaler.
- Information om gods, kunder, partnerföretag och annan känslig information får inte spridas till utomstående.
- Datorer och mobiltelefoner bör skyddas med lösenord och största försiktighet iakttas vid användning av dessa (se stycket om Data- och informationssäkerhet ovan).
- Vid hantering av farligt gods bör godsspecifika regler tillämpas, och hanteringen bör göras av en person som fått skolning gällande farligt gods, eller i samarbete med sådan.

8.3.2 Säkerhetsdirektiv för Backman-Trummers partnerchaufförer

Följande säkerhetsdirektiv bör studeras och följas av Backman-Trummers partnerchaufförer.

- Ditt personliga ID-kort, med texten PARTNER, bör vara synlig under hela vistelsen i någon av Backman-Trummers lokaler, varje gång.
- Din personliga eller företagsspecifika elektroniska nyckel ska användas vid passage, dörrar ska ej låsas upp manuellt. All trafik registreras med hjälp av nyckeln.
- Dörrar får ej ställas eller reglas upp eller på annat sätt lämnas olåsta.
- Ingång sker alltid via chaufförsentrén, du betjänas av Backman-Trummers personal vid luckan.
- Vid behov kan du släppas in till kontoret eller terminalen, men du bör eskorteras av någon ur personalen och hålla PARTNER-brickan synlig.
- Vid behov kan vissa, för personalen välkända, chaufförer få ha oackompanjerad tillgång till delar av terminalen utanför arbetstid, men detta ska övertalas om på förhand (i dessa fall ges ingen kvittering för mottaget gods).
- I terminalen får endast sådant gods som är anknutet till Backman-Trummer hanteras eller förvaras.
- Under hantering av gods får dörrar hållas öppna, men under uppsyn. I alla andra fall ska dörrar vara stängda och låsta.
- Onödig vistelse i och genomgång av terminalen är förbjuden.
- Chaufförer har generellt sett inte rätt att självständigt hantera gods, men i undantagsfall kan vissa partnerchaufförer få tillstånd för det, även detta bör man övertala om på förhand.

8.3.3 Säkerhetsdirektiv för Backman-Trummers gäster och besökare

Följande säkerhetsdirektiv bör studeras och följas av gäster och andra som besöker Backman-Trummers fastigheter.

- Registrera dig i besöksmappen då du anländer, och var beredd på att styrka din identitet vid behov.
- Du får ett besökskort med texten VISITOR av din värd. Kortet ska hängas runt halsen och bör vara synlig under hela vistelsen.
- Besökare ska under hela vistelsen vara eskorterade av någon ur Backman-Trummers personal.
- Olovlig fotografering av gods och dokument är absolut förbjudet.
- Om du upptäcker en säkerhetsbrist (olåsta dörrar, misstänksam aktivitet el. dyl.) vänligen informera Backman-Trummers personal omedelbart.
- Information om gods, dokument eller känslig företagsinformation får ej överlåtas till eller uppvisas för tredje parter och andra obehöriga.

9 Sammanfattning och avslut

Målet med examensarbetet var att ta fram en handbok med praktiska säkerhetsdirektiv för de som på ett eller annat sätt vistas i Backman-Trummers lokaler eller hanteras gods och dokument i deras besittning. Jag ville bygga upp arbetet på ett sådant sätt, så att även läsare helt utan erfarenhet eller kunnande om logistikbranschen, och närmare bestämt speditörer, ska förstå behovet av och syftet med de säkerhetsåtgärder som bör vidtas. Därför valde jag att ge en snabbkurs kring de ämnen som rör dessa genom att kort förklara vad en speditör är, vilka olika transportsätt som finns och vad AEO och riskhantering är.

Personligen tycker jag att målet uppnåtts, och jag hoppas att företaget kommer att ha användning av det material jag tagit fram. Det har varit intressant att ta reda på information speciellt om de olika transportsätten, eftersom jag själv inte är bekant med alla utan i mitt arbete mest hanterar landsvägs- och kurirtransporter. Förhoppningsvis lär sig de av branschen oerfarna läsare vad en speditör gör och får förståelse för säkerhetsrisker och förebyggande åtgärder.

Som avslut vill jag tacka min uppdragsgivare Oy Backman-Trummer Ab för möjligheten att bygga upp mitt examensarbete kring ett uppdrag för dem.

Källförteckning

AEO – godkänd ekonomisk aktör (Tulli 2018). (Online)

<http://tulli.fi/sv/foretag/kund-hos-tullen/aeo-aktorer> (hämtat: 27.02.2018)

AEO och förenklingar (Tulli 2018). (Online)

<http://tulli.fi/sv/foretag/tillstand/aeo-och-forenklingar> (hämtat: 27.02.2018)

Authorized Economic Operators – Query page (uppdateras dagligen). (Online)

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp?Lang=sv&holderName=&aeoCountry=FI&certificatesTypes=AEOS&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&Expand=true&offset=1&showRecordsCount=0 (hämtat: 27.02.2018)

Backman-Trummer -koncernen i korthet (u.å.). (Online)

<http://www.rauanheimo.com/sv> (hämtat: 05.10.2017)

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R., 2010. *Huolinta-alan käsikirja*. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. Vantaa: Hansaprint Oy.

Manners-Bell, J., 2014. *Supply chain risk – understanding emerging threats to global supply chains*. U.o.: Ashford Colour Press Ltd.

Melin, K., 2011. *Ulkomaankaupan menettelyt – vienti ja tuonti*. Tammertekniikka/AMK-Kustannus Oy. U.o.: Hansaprint.

Sandvik, B., 2017. *AEO-certifiering av SME-företag*. Vasa: Examensarbete för tradenom (YH)-examen. Yrkehögskolan Novia, Enheten för teknik och kommunikation.

Special Drawing Right (SDR) (13.10.2017) (Online)

<http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR> (hämtat: 05.04.2018)

TAXUD/B2/047/2011 – Rev.6. *Valtuutetut talouden toimijat – suuntaviivat (Del II)*. Euroopan komissio, Verotuksen ja Tulliliiton pääosasto.

Två AEO-tillstånd (Tulli 2018). (Online)

<http://tulli.fi/sv/foretag/kund-hos-tullen/aeo-tva-tillstand> (hämtat: 27.02.2018)

Vesterinen, P. (toim.), 2011. *Turvaa logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus*. Helsingin seudun kauppakamari. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

What is AEO? (u.å.). (Online)

https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#what_is (hämtat: 05.10.2017)

Figurförteckning

Figur 1. Speditionens beståndsdelar.....	5
Figur 2. Faktorer att beakta vid val av transportsätt.....	13
Figur 3. AEO-tillstånd och deras förmåner, sammandragstabell.....	15
Figur 4. Riskanalys och dess komponenter.....	22
Figur 5. Kriterier för AEO-status.....	25