

---

# HUMANITÄÄRINEN LOGISTIIKKA

**HAMK**  
HÄMEEN AMMATTIKORKEAKOULU

Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Logistiikan koulutusohjelma

Forssa, syksy 2014

*Kaisa Sorola*

Kaisa Sorola

FORSSA  
Logistiikan koulutusohjelma

---

<b>Tekijä</b>	Kaisa Sorola	<b>Vuosi</b> 2014
<b>Työn nimi</b>	Humanitäärinen logistiikka	

---

**TIIVISTELMÄ**

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää millaisia logistisia toimijoita toimii humanitäärisen logistiikan sektorilla ja mihin Suomessa olevat logistiset toiminnot ovat sijoittuneet. Lisäksi selvitettiin, miten avustusjärjestöjen, eli kolmannen sektorin, logistiikkatoiminnot ovat sijoittuneet maailmalla. Opinnäytetyön tietoja oli tarkoitus hyödyntää Humppilan ekologistiikka-alueen kehittämiseen.

Tutkimusmenetelmäksi valittiin case- eli tapaustutkimus, joka on yhdistelmä laadullisesta ja määrällisestä tutkimusmenetelmästä. Valituille kolmannen sektorin toimijoille lähetettiin sähköpostilla tiedustelut osallistua tutkimukseen. Haastattelut suoritettiin puhelimitse ja kasvokkain.

Tutkimuksessa selvisi, että kolmannen sektorin toimijoissa on niin yhden henkilön varassa toimivia yhdistyksiä kuin suuria organisaatioita. Kaikkia yhdistää humanisuus, avun antaminen ja toimittaminen ja heikompiosaista huolehtiminen. Useiden avustusjärjestöjen taustalla ovat myös kristilliset arvot. Suomessa Hanken School of Economics ja Maanpuolustuskorkeakoulu tutkivat ja kouluttavat humanitääristä logistiikkaa.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että humanitäärisessä työssä ja logistiikassa on runsaasti materiaali-, tieto- ja rahavirtoja. Toiminnot ovat nykyisin hajautuneina ympäri Suomea. Humppilan ekologistiikka-alue voisi kerätä yhteen eri toimijat tarjoamalla kehittyneitä varasto- ja kuljetuspalveluja. Alueella voisi toimia myös lajittelu- ja kierrätyskeskus, poistotekstiilipankki ja tuotantoyksikköjä, joiden tuotoilla toimintaa voisi rahoittaa. Keskitettyä logistiikkaa tukee myös Euroopan unionin Horizon 2020 -ohjelma, jonka tavoitteena on vahvistaa liikennealan kilpailukykyä ja kehittää liikennejärjestelmiä. Ohjelma etsii uusia teknologioita viheremmän, älykkäämmän ja tehokkaampien liikkumismuotojen keksimiseksi.

Opinnäytetyön toimeksiantaja oli MAALI - Forssan seudun maaliikennekeskus ja HEA Humppila Eco Airport and Logistics Centre. Hanketta rahoittavat Euroopan aluekehitysrahasto, Forssan seudun kunnat, Hämeen liitto ja Hämeen ammattikorkeakoulu (HAMK).

**Avainsanat** logistiikka, humanitäärinen logistiikka, vihreä logistiikka, kolmas sektori  
**Sivut** 28 s. + liitteet 2 s.

FORSSA  
Degree Programme in Logistics

---

<b>Author</b>	Kaisa Sorola	<b>Year</b> 2014
<b>Subject of Bachelor's thesis</b>	Humanitarian logistics	

---

## ABSTRACT

The goal of this thesis was to find out the suppliers of humanitarian logistics and where they were located in Finland. Additionally we got in this research project an overview to the logistics of the humanitarian organizations around as well as world and their locations. The objective of this thesis project was to get information for the development of the Humppila Eco Airport and Logistics Centre.

Case study was selected as a research method here. This is a combination of qualitative and quantitative research. The selected third sector organizations were approached by email to find out their willingness to participate. Interviews were performed by phone and during face to face meetings.

As a result we found that third sector organizations varied from single person initiatives to large organizations. All of them were combined by humanitarian objectives and financial as well as material aid provided to the disadvantaged. Many of the organizations were also based on Christian values. Humanitarian logistics can be studied and researched in Finland by Hanken School of Economics and National Defence University.

As a conclusion it can be stated that humanitarian logistics include several material, informational and financial activities. The activities are currently spread around Finland. The Humppila Eco Airport and Logistics Centre could offer highly developed storage and material services to all of them. All of this could be combined into a centre of recycling services as well as additional manufacturing units using the recycled material for new products and providing funds for these activities. Centralized logistics is supported by the Horizon 2020 -program funded by European Union, which aims at improving the competitiveness in transport and developing its structures. This program supports research of new technologies for green, intelligent and effective ways for traffic.

The commissioner of this thesis is a project called: MAALI - Forssan seudun maaliikennekeskus and HEA Humppila Eco Airport and Logistics Centre. This project is funded by European Regional Development Fund, Municipalities of Forssa area, Regional Council of Häme and HAMK University of Applied Sciences.

**Keywords** logistics, humanitarian logistics, green logistics, third sector  
**Pages** 28 p. + appendices 2 p.

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	1
1.1	Tutkimuksen toimeksiantaja .....	1
1.2	Tutkimusongelma, tutkimuskysymykset ja työn tavoitteet.....	2
1.3	Näkökulma ja rajaus.....	2
2	TUTKIMUSMENETELMÄ .....	2
2.1	Case-tutkimus ja teemahaastattelu .....	3
2.2	Haastateltavien valinta, aineiston keruu ja analyysi.....	3
3	FORSSAN SEUDUN MAALIIKENNEKESKUS JA HEA.....	4
4	VIHREÄ LOGISTIIKKA.....	7
5	HUMANITÄÄRINEN LOGISTIIKKA.....	9
6	HUMANITÄÄRISET AVUSTUSJÄRJESTÖT .....	10
7	HUMANITÄÄRISEN LOGISTIIKAN TOIMIJAT SUOMESSA.....	12
7.1	ADRA Finland .....	12
7.1.1	ADRAn kotimaan toiminnot .....	13
7.1.2	ADRAn ulkomaan toiminnot .....	16
7.2	FIDA International .....	17
7.3	Kirkon Ulkomaanapu .....	17
7.4	Mannerheimin lastensuojeluliitto.....	17
7.5	Pelastakaa Lapset ry .....	17
7.6	Pelastusarmeija.....	18
7.7	Plan Finland.....	18
7.8	Suomen Idäntyö UP ry. ....	18
7.8.1	Suomen Idäntöön UP ry:n tilastoja.....	19
7.8.2	Avustustoiminta.....	20
7.8.3	”Elämme toisten vahingoista” .....	20
7.9	Suomen Punainen Risti .....	20
7.9.1	Suomen Punaisen Ristin toiminta.....	20
7.9.2	SPR:n logistiikkakeskus .....	21
7.9.3	Huoltovarmuuskeskus ja SPR .....	22
7.9.4	Katastrofiyksikkö .....	23
7.9.5	Katastrofi-, avustus- ja vaateapu .....	24
7.9.6	Vaatelahjoitukset .....	24
7.9.7	SPR:n rahoitus .....	25
7.9.8	SPR:n Kontti-tavaratalot .....	26
7.10	UFF.....	26
7.11	UNICEF .....	26
8	POHDINTA.....	27
	LÄHTEET .....	29
	HAASTATTELUT .....	32

## 1 JOHDANTO

Opinnäytetyössä käsitellään humanitääristä logistiikkaa ja kolmannen sektorin toimijoita. Humanitäärinen logistiikka pyrkii toimittamaan avun kohteeseen kustannustehokkaan logistiikkaketjun avulla nopeasti ja varmasti. Maailmanlaajuinen humanitäärinen avustustoiminta on miljardiluokan liiketoimintaa. Opinnäytetyössä humanitäärinen avustustoiminta pitää sisälleen niin kolmannen sektorin toimijat kuin avustus- ja kansalaisjärjestöt erottelematta niitä jyrkästi eri lohkoihin.

Kotimaassa pienillä avustus- ja kansalaisjärjestöillä käytössä on niukasti varoja, ja ajokalusto koostuu usein vapaaehtoistyöntekijöiden henkilö- ja pakettiautoista. Red Cross on yksi tunnetuimmista ja suurimmista kansainvälisesti toimivista kansalaisjärjestöistä. Suomen Punainen Risti (SPR) käyttää kuljetuksiinsa rauta- ja meriteitä, jos tavaratoimituksilla ei ole kiire. Katastrofikuljetukset suoritetaan ilmaitse, koska apu pitää pysyä toimittamaan perille mahdollisimman nopeasti.

Suomessa toimivat kolmannen sektorin toimijat tarjoavat apua sekä Suomeen että ulkomaille. Avustuksia kuljetetaan muun muassa Baltian maihin ja Afrikkaan. Toiminta rahoitetaan usein yksityisten henkilöiden varoin. Varoja kerätään myös kirpputorimyynnillä ja erilaisilla keräyksillä. Keräykset voivat olla tekstiili, ruoka- ja rahakeräyksiä.

Katastrofit jaetaan luonnon tai ihmisen aiheuttamiin tuhoihin. Luonnon aiheuttamia katastrofeja ovat muun muassa maanjäristys, nälänhätä ja kuivuus. Ihmisen aiheuttamia ovat esimerkiksi terrori-iskut, kemiallinen vuoto ja pakolaiskriisi. Suomessa ei ole suuria uhrimääriä vaativia katastrofeja, konflikteja ja kriisejä. Avustusjärjestöjen toiminta maassamme keskittyy ruuan ja vaatteiden jakamiseen, sillä osalla kansalaisistamme tulot eivät riitä kaikkeen elämiseen.

Vihreään logistiikkaan sisältyy kierrätys, jätteiden käsittely, kestävän kehityksen arvot ja ympäristötietoisuus. Vihreässä logistiikassa pyritään optimoimaan kuljetukset, reitit ja ajokalusto mahdollisimman energiaa säästäviksi ja tehokkaiksi. Vihreästä logistiikasta on tullut arvokysymys.

HEA Humppila Eco Airport and Logistics Centre suunnittelee toimintansa perustuvan ekologisuudelle ja tulevaisuuden tähtävällä teknologialla. Alueelle kaavaillaan rahtilentokenttää ja terminaalia, jossa maantie-, rautatie- ja ilmakuljetukset kohtaavat. Alueen suunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon kestävän kehityksen arvomaailma. Toteutuessaan HEA-alue toisi alueelle työpaikkoja ja positiivista näkyvyyttä. Humppilaan on kaavailtu myös suurta kauppakeskusta ja rekkaparkkia.

### 1.1 Tutkimuksen toimeksiantaja

Tutkimuksen toimeksiantaja on MAALI - Forssan seudun maaliikennekeskus ja HEA Humppila Eco Airport and Logistics Centre. MAALI-

hankkeen rahoittaja on Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja tavoitteena on Forssan seudun saavutettavuuden ja logististen yhteyksien kehittäminen. Hanketta rahoittavat myös Forssan seudun kunnat, Hämeen liitto ja Hämeen ammattikorkeakoulu (Hämeen ammattikorkeakoulu n.d.a.)

MAALI-hankkeen toteuttaja on Hämeen ammatillisen korkeakoulutuksen kuntayhtymä, Hämeen ammattikorkeakoulu, Forssan yksikkö. Hämeen ammatillisen korkeakoulutuksen kuntayhtymään kuuluvat Forssa, Hattula, Hämeenlinna, Riihimäki, Tammela ja Valkeakoski. Kuntayhtymä järjestää ammatillista korkeakouluopetusta nuorille ja aikuisille sekä perus- ja lisäkoulutusta. HAMK:n toiminta-ajatuksessa opiskelija on keskiössä ja siksi opetus on työelämäpainotteista. (Hämeen ammattikorkeakoulu n.d.b.)

### 1.2 Tutkimusongelma, tutkimuskysymykset ja työn tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, millaisia logistisia toimijoita toimii humanitäärisen logistiikan sektorilla, mihin Suomessa olevat logistiset toiminnot ovat sijoittuneet ja miksi sijaintipaikka on valittu.

Lisäksi selvitetään, miten avustusjärjestöjen, eli kolmannen sektorin, logistiikkatoiminnot ovat sijoittuneet maailmalla ja miten hajallaan eri toiminnot ovat. Opinnäytetyön tarkoitus on hyödyntää tutkimuksen tietoja Humppilan ekologistiikka-alueen kehittämiseen.

### 1.3 Näkökulma ja rajaus

Heti tutkimuksen alussa kävi ilmi, että humanitäärinen logistiikka poikkeaa kaupallisesta logistiikasta omaksi ryhmäkseen. Ajateltu laadullinen tutkimusmenetelmä kysymyksineen (Liite 1) ei toiminut. Tutkimusmenetelmäksi valittiin case-tutkimusmetodi, jossa humanitääriset toimijat saivat vapaasti kertoa ja kuvailla toimintaansa. Case-tutkimus on käytännöllinen haluttaessa taustainformaatiota.

## 2 TUTKIMUSMENETELMÄ

Tutkimusmenetelmäksi valittiin case- eli tapaustutkimus, joka on yhdistelmä laadullisesta ja määrällisestä tutkimusmenetelmästä. Tutkimus toteutettiin henkilökohtaisin ja puhelinhaastatteluin. Lisäksi tiedonlähteinä käytettiin yhdistysten verkkosivuja ja kirjallista materiaalia. Ensimmäinen kontakti humanitäärisiin järjestöihin otettiin sähköpostitse. Sähköposteja lähetettiin yhdelletoista avustusjärjestölle (Taulukko 1, s. 3). Sähköpostissa esiteltiin opinnäytetyön aihe lyhyesti ja pyyntö osallistua tutkimukseen.

Taulukko 1. Tutkimukseen pyydettyt humanitääriset toimijat

Yhdistys	Vastaus	Toimenpiteet
ADRA Finland	Osallistuu	Puhelinhaastattelu Lempinen 12.2.2014 ja haastattelu Sund 28.7.2014
FIDA International	Ei vastausta	
Kirkon Ulkomaanapu	Ei osallistu	Ei logistisia toimintoja Suomessa
Mannerheimin lastensuojeluliitto	Ei osallistu	Ei logistisia toimintoja Suomessa
Pelastakaa lapset ry	Ei osallistu	Ei logistisia toimintoja Suomessa
Pelastusarmeija	Ei vastausta	
Plan Finland	Ei osallistu	Ei logistisia toimintoja Suomessa
Suomen Idäntyö UP ry.	Osallistuu	Haastattelu 19.6.2014
Suomen Punainen Risti	Osallistuu	Haastattelut 14.3.2014
UFF	Ei osallistu	Humanitäärinen logistiikka vähäistä
Unicef	Ei osallistu	Ei logistisia toimintoja Suomessa

Kaksi yhdistystä ei vastannut sähköpostiin, kuudella yhdistyksellä ei ollut Suomessa logistisia toimintoja ja kolme yhdistystä vastasi myöntävästi haastattelupyyntöön. Haastatteluja tehtiin yhteensä neljä. Lisäksi tutkija Gyöngyi Kovács, Hanken School of Economics, osallistui tutkimukseen antamalla kirjaehdotuksia koskien humanitääristä logistiikkaa.

## 2.1 Case-tutkimus ja teemahaastattelu

Jorma Kananen (2013) määrittelee case-tutkimuksen tutkimusmenetelmäksi, mikä toteutetaan luonnollisessa kontekstissaan käyttäen monia tietolähteitä. Case-tutkimuksen vaatimuksia ovat, että ilmiö on tässä hetkessä ja siitä halutaan saada syvälinen ja rikas kuvaus. Tutkimuskysymykset ovat usein muotoa miten, kuinka ja miksi.

Teemahaastattelu on Kananen mukaan yksi käytetyimmistä tiedonkeruumenetelmistä case-tutkimuksessa. Teemat ovat laaja-alaisia aihealueita, joihin ei voi vastata lyhyesti. Haastattelijan ja haastateltavan kontakti edesauttaa uusien asioiden ja kysymysten esilletuloa. Kananen toteaa, että yleisin virhe teemahaastattelussa on valmiiden teemojen ja kysymysten määrittelyminen ennen haastattelutilannetta. Teemahaastattelu sopii parhaiten sellaisten ilmiöiden tutkimukseen, joista ei ole teorioita ja malleja käytettävissä. (Kananen 2013, 54, 93–94.)

## 2.2 Haastateltavien valinta, aineiston keruu ja analyysi

Case-tutkimuksen haastateltavat valitaan niin, että tutkittava ilmiö liittyy heihin. Mikäli ilmiöön liittyviä henkilöitä ei tavoiteta, valitaan ne henkilöt, jotka tietävät ilmiöstä eniten. Informanteista käytetään termiä teoreettinen otanta. (Kananen 2013, 94–95.)

Case-tutkimuksella ei ole itsenäisiä analyysimenetelmiä. Menetelmät ovat yhteneväisiä laadullisen tutkimuksen kanssa, johon tapaustutkimus pohjautuu. Kirjallisen aineiston analyysissä aineisto hajotetaan asiasisällön

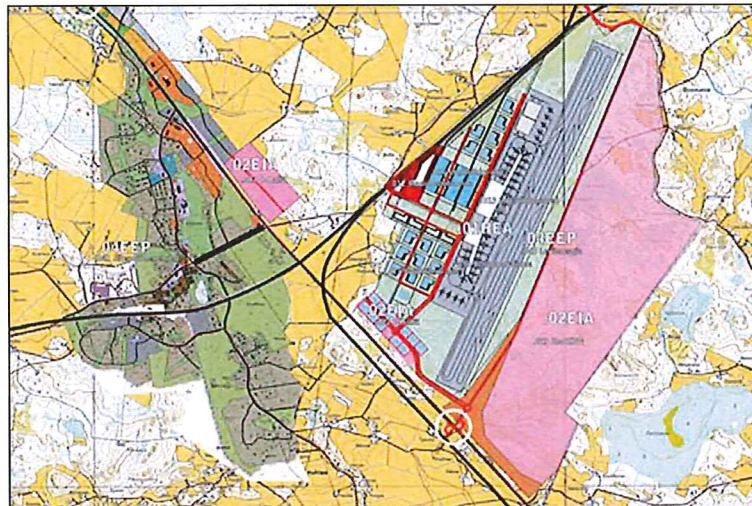
mukaan, jonka jälkeen asiasisällöt yhdistetään tutkijan näkemykseksi ilmiöstä. (Kananen 2013, 103.)

Teemahaastattelun tallentamiseen Kananen (2013, 99) suosittelee käytettäväksi nauhuria. Litteroinnissa eli aukikirjoittamisessa on eri tasoja sanataarkasta haastattelun kirjoittamisesta pääasioiden poimimiseen. Case-tutkimus ei pyri yleistykseen. Tuloksissa on nähtävissä tutkijan kädenjälki. Tutkijalla on merkittävä osuus tiedonkeruussa häntä kiinnostavasta ilmiöstä eli tutkija ja tutkittavat ovat vuorovaikutuksessa keskenään. (Virtuaaliammattikorkeakoulu 2007.)

### 3 FORSSAN SEUDUN MAALIIKENNEKESKUS JA HEA

Hämeen ammattikorkeakoulun Forssan yksikön toimijat ovat olleet mukana kehittämässä Humppilan ekologistiikka-aluetta vuodesta 2009. Ekologistiikka alue on kooltaan 800 hehtaaria ja se sijaitsee 2- ja 9-teiden tuntumassa ja Turku-Tampere-junaradan läheisyydessä. (Sippola 2014, 43.)

Sippola (2014) kirjoittaa, että vihreän logistiikan kehittäminen on yksi painopiste Forssan seudun elinkeinostrategiassa. Seudun tavoitteena on olla vuoteen 2025 mennessä johtava vihreän logistiikan keskus. MAALI - Forssan seudun maaliikennekeskus ja HEA-hanke vievät alueen ja toimintojen kehittämistä eteenpäin. Alueelle (Kuva 1) on suunniteltu kansainväliset mitat täyttävää rahtitoimintaa ja eri kuljetusmuodoista koostuva ekologistiikka-alue. HEA-alueen, Humppila Eco Airport ja Logistic Centre, suunnittelu käynnistyi vuonna 2007, jolloin Forssan Seudun Kehittämiskeskus Oy tilasi SITO Oy:ltä lentokentän sijoituspaikkaa koskevan selvityksen. (Sippola 2014, 43–44.)



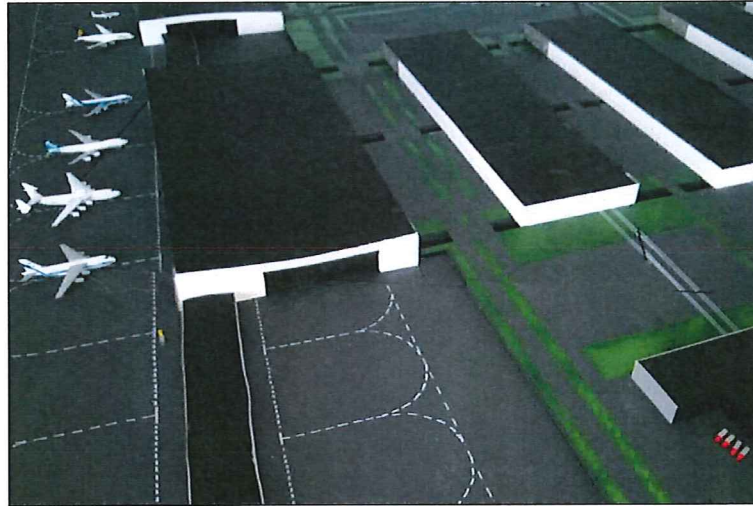
Kuva 1. HEA aluesuunnitelma Kanta-Hämeen vaihemaakuntakaavassa ([www.hea.fi](http://www.hea.fi)). (Tekijä Petri Ilmarinen DPI-U2, omistaja Humppilan kunta).

HEA-hankkeen verkkosivulta käy ilmi, että eri liikennemuotojen lisäksi ekologistiikka-alueelle kaavaillaan uusiutuvaa energiatuotantoa ja innovatiivista yritysalueita. Kansainvälistä rahtiliikennettä palveleva lento-, rau-



tatie- ja maaliikenteen keskus hyödyntää uusinta ympäristö-, turvallisuus- ja talousosaamista. (HEA n.d.)

Rahtilentokoneiden osuus tavarankuljetusvirroissa kasvaa nopeasti. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mukaan kansainvälisten lento-rahtien määrä on kasvanut vuosittain 5 prosenttia vuosien 1995–2010 välillä. Erityisesti Aasian, Euroopan ja Pohjois-Amerikan välinen lentoliikenne on kasvanut. Tutkimuksista saadut tulokset ja tulevaisuusnäymät tukevat tarvetta rakentaa Humppilan ekologistiikka-alue (Kuva 2). (Sippola 2014, 45.)



Kuva 2. Humppilan lentokenttä- ja logistiikka-alueen pienoismalli (HAMK)

HEA-alueesta kaavaillaan globaalia hubia eli liikenteen solmukohtaa Kiinan, Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisen liikenteeseen. Etocon Oy:n tekemän selvityksen mukaan Humppilan ekologistiikka alueen valtteja ovat muun muassa alueen kasvumahdollisuudet, valmis rata- ja tieverkosto ja turvallisuus. Humppilan ekologistiikka-alueen haasteita ovat vaikeus yhdistää julkinen hanke, yksityisten yritysten liiketoimintasuunnitelmat ja tulevaisuuden kehittämistavoitteet. Julkisesti rahoitettujen hankkeiden tieto on läpinäkyvää. Yksityiset yritykset eivät halua julkaista suunnitelmiaan kilpailuasemansa turvaamisen vuoksi. Humppilan ekologistiikka-alue odottaa päätöstä maakuntakaavasta. (Sippola 2014, 46 ja 48)

Humppilan ekologistiikka-alueesta on tiedotettu runsaasti paikkakunnan sanomalehdessä Forssan Lehdessä (Kuvio 1, s. 6). Forssan Lehti (Laaksonen 2014, Forssan Lehti 29.1.2014) kirjoittaa tammikuussa otsikolla Lentokenttähanke etenee Humppilassa. Artikkelin sisältönä oli toimijakartoituksen esittely ja tiedottaa eri intressitahoille Humppilan ekologistiikkakentän ja logistiikka-alueen tilanteesta. Maaliikennekeskuksen ja HEA-alueen etenemisen esteenä oli viipyvä vaihemaakuntakaavapäätös. Maakuntavaltuusto oli hyväksynyt kaavan vuoden 2012 kesällä.



Kuvio 1. Forssan Lehti 29.1.–7.6.2014 aiheena Humppilan lentokenttä

Huhtikuun alussa Forssan Lehti kirjoittaa (Hynynen 2014, Forssan Lehti 3.4.2014), että Humppilan lentokenttä- ja logistiikka-alue kaatui siitä tehtyyn valitukseen. Päätöksen takana oli ympäristöministeriö. Ympäristöministeriö perusteli päätöstään sillä, että valmistelussa tehdyt selvitykset eivät olleet riittäviä. Pro Alhonkulma ry:n jättämässä valituksessa katsotaan, että kaavan laadintaan on osallistunut esteellisiä henkilöitä. Ympäristöministeriö käsitteli kaavahakemusta puolitoista vuotta.

Kielteisen kaavapäätöksen jälkeen Hämeen liitto ja Forssan seudun kunnat, valmistelivat valitusta korkeimpaan hallinto-oikeuteen, tiedotetaan huhtikuussa (Anttila 2014, Forssan Lehti 9.4.2014) Forssan Lehdessä. Maakuntahallitus pitää tärkeänä, että Humppilan lentokentän ja logistiikka-alueen toteuttamissuunnitelmia jatketaan. Lentokentän pakit herättivät valtuuston, oli Forssan Lehden (Anttila 2014, 25.4.2014) otsikkona Humppilan kunnanvaltuuston istunnon jälkeen. Valtuutettujen puheenvuoroissa korostettiin ympäristöministeriön hylkäyksestä huolimatta, ettei kunta saa luovuttaa.

Toukokuussa Forssan Lehdessä (Maakuntahallitus vahvisti lentokenttävalituksen. 6.5.2014) oli maininta, että maakuntahallitus on osaltaan hyväksynyt korkeimpaan hallinto-oikeuteen Humppilan lentokenttä- ja logistiikka-alueesta tehtävän valituksen. Jätetty valitus oli kaksivaiheinen. Valittajat, Hämeen liitto, Humppilan, Jokioisten, Tammelan ja Ypäjän kunnat, vaativat korkeinta hallinto-oikeutta kumoamaan ministeriön Humppilan lentoliikenteen alueesta, työpaikkojen ja logistiikan alueesta sekä seutukeskuksen palveluvyöhykkeestä tekemät vahvistamattajättämispäätökset.

Toissijaisesti valittajat vaativat, että korkein hallinto-oikeus kumoaa työpaikkatoimintojen ja logistiikka-alueita koskevat päätökset mikäli ympäristöministeriön päätökset lentoliikenteestä jää voimaan. (Maakuntahallitus vahvisti lentokenttävalituksen. Forssan Lehti 6.5.2014, 3.)

Kesäkuussa Forssan Lehti uutisoi Humppilan lentokentästä otsikolla ”Ministeriö haluaisi uusia maakuntakaavat” (Antila-Andersson 2014, 7.6.2014). Maakuntakaava on vahvistettu vuonna 2006 ja sitä on täydennetty yhdellä vaihemaakuntakaavalla. Tekeillä on 2. vaihekaava, jossa käsitellään liikennettä ja luonnonvaroja. Maakuntavaltuuston kokouksessa muutamat edustajat pudottaisivat Humppilan lentokentän pois maakunnan

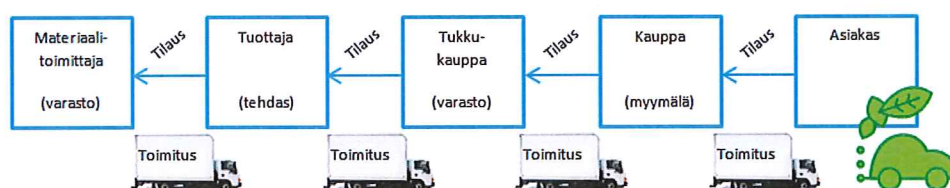
kärkitavoitteista. Suurin enemmistö piti kiinni kentästä äänestyksen jälkeen.

Maakuntaohjelmassa todetaan, että kaikkien toimitus- ja kuljetusketjuissa mukana olevien edellytetään yhä enenevässä määrin toimivan vihreiden arvojen mukaisesti. Pitkän aikavälin tavoitteena on toteuttaa raideyhteys Helsinki-Forssa-Pori. (Antila-Andersson 2014, 7.6.2014.)

#### 4 VIHREÄ LOGISTIikka

Logistiikka (Logistics) tarkoittaa materiaalivirtojen ohjausta raaka-ainelähteiltä loppuasiakkaille. Toimintojen kustannukset pyritään minimoimaan ja huomioimaan ympäristövaikutukset ja turvallisuusriskit. Materiaalivirtojen, eli kuljetusten ja varastoinnin lisäksi, logistiikkaan kuuluvat myös tieto- ja rahavirtojen suunnittelu. Logistiikka termiä käytetään yleensä yhden yrityksen tai toimialan materiaalivirtojen hallinnasta. (Logistiikan käsitteet ja termit 2014.)

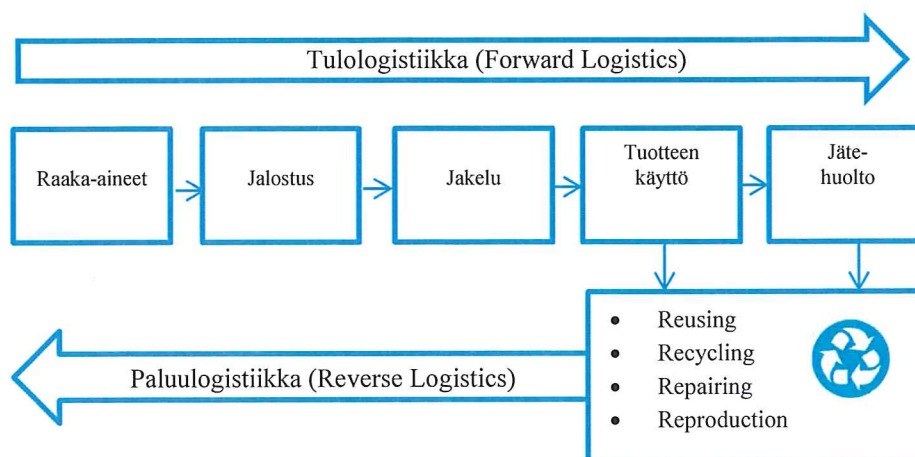
Toimitusketjun hallinnassa (Supply Chain Management, SCM) pyritään ketjun osapuolten väliseen yhteistyöhön, luotettavuuteen ja läpinäkyvyyteen. Olennaista on arvon tuottaminen asiakkaille. Tavaralogistiikka (Kuvio 2) on tärkeä osa toimitusketjua. (Logistiikan käsitteet ja termit 2014.)



Kuvio 2. Tavaralogistiikan perustoimitusketju

Toimitusketjun hallintaan liittyy merkittävästi logistiikkastrategian suunnittelu. Logistiikkastrategian avulla tavoitellaan kustannustehokkuutta ja mahdollisimman hyvää kannattavuutta. Yksi tärkeimmistä päätöksistä toimitusketjun hallinnassa on varastojen ja tuotantolaitosten sijainti, jake-luteiden ja -kanavien valinta ja ulkoistaminen. (Logistiikan käsitteet ja termit 2014.)

Vihreä logistiikka on yleisnimitys ympäristöystävällisemmälle logistiikalle. Muuttuva lainsäädäntö ja ympäristöasioiden kasvava tiedostaminen aiheuttavat muospaineita logistisen ketjun suunnitteluun ja toteuttamiseen. Tuotteen elinkaari on otettava huomioon niin tuotannossa, logistiikassa, markkinoinnissa kuin loppukäsittelyssä. Kierrätys on osa logistista (Kuvio 3, s. 8) ketjua. (Vihreä logistiikka ottaa huomioon kestävän kehityksen 2014.)



Kuvio 3. Kierrätys on osa vihreän logistiikan ketjua

Euroopan unionin vuonna 2014 alulle panema Horizon 2020 -ohjelma etsii ratkaisuja ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuteen liittyviin solmukohtiin. Tehokkaampi liikenne on perusedellytys kestäväälle kehitykselle ja hyvinvoinnille Euroopassa. Liikenteen osuus on noin 63 prosenttia öljyn kulu- tuksesta ja 29 prosenttia kaikista hiilidioksidipäästöistä. Ohjelman avulla pyritään muun muassa kehittämään vähähiilistä teknologiaa ja niin sanot- tuja vihreitä ajoneuvoja. Horizon 2020 -ohjelman tavoitteena on vahvistaa liikennealan kilpailukykyä ja kehittää liikennejärjestelmiä Euroopassa. Ohjelma etsii uusia teknologioita vihreämmän, älykkäämmän, tehok- kaamman ja innovatiivisempien liikkumismuotojen keksimiseksi. (Transport 2014.)

Vihreän eli ympäristöystävällisen liikenteen tutkimus on saanut varoja 6 229 miljoona euroa vuosille 2014–2020 Euroopan unionin Horizon 2020 -ohjelmalta. Ohjelman tavoitteena on kehittää resurssite- hokkaita ympäristöystävällisiä liikennejärjestelmiä ja hiljaisempia ajoneu- voja, joiden haittavaikutukset ilmastoon ja ympäristöön voidaan minimoi- da. Ohjelma tähtää myös liikenneturvallisuuden parantamiseen ja ruuhkien vähentämiseen. (Smart, Green and Integrated Transport 2014.)

Vihreä logistiikka on ollut tutkimuksen kohteena nelisenkymmentä vuotta. Ennen 1960-lukua ajateltiin ympäristön kestävä ja suodattavan syntyvät jätteet. Vihreän logistiikan tutkimus jakaantuu seuraavasti:

- rahdinkuljetushaittojen vähentäminen
- kaupunkilogistiikka
- uusiokäyttölogistiikka
- vihreän toimitusketjun hallinta
- yritysten logistiikan ympäristöstrategiat. (McKinnon, Cullinane, Browne & Whiteing 2010, 5–6.)

UK Institute of Logistics -ammattikorkeakoulun entinen puheenjohtaja Jonathan Weeks, tiivistää vihreän logistiikan seuraavasti ”the movement of materials from the earth through production, distribution and consump- tion back to the earth”. Tämä vihreän logistiikan määritelmä sisältää tuot- teen tuotantoketjun alkulähteiltä tuotannon ja käytön kautta tuotteen kier-

rätykseen ja hävittämiseen. Hallitukset ja liike-elämä kiinnostuivat käytettyjen tuotteiden uudelleenkäytöstä, kierrättämisestä ja jätteiden käsittelystä 1990-luvulla. Kaatopaikalle vietävän jätteen määrää pyrittiin vähentämään tehokkaasti. (McKinnon ym. 2010, 13.)

ISO 14001 ympäristöstandardi on maailman tunnetuin ympäristöjärjestelmämalli, joka auttaa organisaatioita parantamaan ympäristönsuojelunsa tasoa ja lisäksi osoittamaan hoitavansa ympäristöasiat hyvin. Ottamalla käyttöön ympäristöjärjestelmän yritys voi saavuttaa liiketoiminnallisia hyötyjä kuten parantaa ympäristöriskien hallintaa ja turvata toiminnan jatkuvuuden. Ympäristöjärjestelmän käytön hyötyihin kuuluvat myös yrityskuvan rakentaminen ja markkinointi. (Suomen Standardisoimisliitto SFS ry n.d.)

Vuonna 2009 valittiin Forssan Seudun Kehittämiskeskus Oy:n elinkeinopainotteisessa strategiassa yhdeksi kärkikohteeksi vihreän logistiikan ja Humppilan ekologistiikka-alueen kehittäminen. Hämeen ammattikorkeakoulu (HAMK) vastaa hankkeen toteuttamisesta. (Sippola 2014, 43.)

Vihreä logistiikka on uudehko termi. Siihen liittyy ajatus ympäristömyönteisyydestä. Forssan seudun elinkeinopainotteisessa strategiassa vihreä logistiikka on määritelty ”logististen toimintojen suunnittelua ja toteutusta siten, että taloudellisuus ja tehokkuus maksimoidaan ja ympäristöhaittojen määrä minimoidaan”. Lisäksi strategiassa todetaan, että sijoittamalla logistiikkatoiminnot samalle alueelle voidaan tehokkuutta lisätä ja ympäristöhaittoja vähentää. (Järkivihreä Forssan seutu n.d.)

## 5 HUMANITÄÄRINEN LOGISTIikka

Humanitäärinen logistiikka on yläkäsite erilaisille operaatioille. Se käsittää niin katastrofin jälkeisen hätäavun kuin jatkuvan tuen kehittyvälle maalle. Humanitäärinen avun toimittaminen on kasvava maailmanlaajuinen teollisuudenala, koska luonnollisten ja ihmisten aiheuttamien katastrofien määrät kasvavat viisinkertaiseksi seuraavan viidenkymmenen vuoden aikana. (Autere, Kovács & Spens 2007, 40.)

Humanitäärisellä logistiikalla tarkoitetaan suunnitteluprosessia, työkalua ja suorituskyvyn hallintaa, kustannustehokasta virtaa ja tavarain ja materiaalin varastointia sekä tiedon tarkoituksenmukaista levitystä tiedon alkupisteestä kulutuspaikalle, jonka avulla lievitetään haavoittuvien ihmisten tuskaa. Tarkoituksena on ympäröidä alue toiminnoilla kuten valmius, suunnittelu, hankinta, kuljetus, varastointi ja tullaus. (Autere ym. 2007, 40.)

Humanitääriset toiminnot jaetaan hätäaputoimintoihin ja kehitystoimintoihin. Hätäaputoiminnot pyritään toimittamaan uhreille ruokaa, suojaa ja muita elintärkeitä palveluita. Tyypillisiä hätäapukohteita ovat luonnonkatastrofit ja sodat. Kehitystoiminnalla pyritään saamaan aikaan pitkäjänteistä apua ja keskitytään yhteisön omavaraisuuden kohottamiseen. Yhteistä molemmille erityyppisille humanitäärisille toiminnoille on ihmisten, tavaroiden ja taloudellisten voimavarojen oikea aikainen toimitus tarvitsijoille

maailmanlaajuisesti. Humanitäärisen logistiikan tavoite on auttaa ihmisiä selviytymään. (Autere ym. 2007, 41.)

Hanken Svenska handelhögskolan perusti yhdessä Maanpuolustuskorkeakoulun kanssa humanitääristä logistiikkaa tutkivan yksikön vuonna 2008. Yksikkö tutkii uusia tapoja kehittää humanitääristä logistiikkaa. Bo Ingves (2007, 12 ja 14) artikkelista käy ilmi, että humanitäärisen logistiikan tehokkuus pelastaa ihmiselämiä, kun puolestaan tehokkuus liike-elämässä parantaa yrityksen kannattavuutta. Maksavat asiakkaat ohjaavat yrityslogistiikkaa ja apua tarvitsevat ihmiset humanitääristä logistiikkaa.

Hätäapu katastrofialueille on miljardiluokan liiketoimintaa. Tutkija Gyöngyi Kovács Hankenilta määrittelee, että humanitäärinen logistiikka on toimitusketjun hallintaa häiriötilanteessa. Maailman terveysjärjestön WHO:n tilastot kertovat, että joka kuukausi tapahtuu maailmalla neljästä viiteen suurta luonnononnettomuutta. Luonnonkatastrofeista tuhoisimpia ovat myrskyt ja maanjäristykset. (Kauniskangas 2010, 20–21.)

Avustusjärjestöjen peruseriaate on ”kuka tarvitsee meitä eniten”, ei ”kuka maksaa eniten.” Toiminnan rahoittavat lahjoittajat. Avustusjärjestöjen kuluista noin 80 prosenttia suuntautuu logistiikkaan. Useilla avustusjärjestöillä on turvallisilla alueilla, hyvien kulkuyhteyksien varrella, jakelukeskuksia, joihin on varastoitu runsaasti katastrofiaputavaraa. Järjestöt tekevät hankintoja kustannustehokkaasti. (Kauniskangas 2010, 21.)

Asevoimilla on tärkeä rooli monissa suuronnettomuuksissa. Sotilaille on tarvittavat viestintävälineet ja -yhteydet, logistikot ja ennen kaikkea kyky suunnitella operaatioita. Kriisinhallinta tehtävissä toimivat asevoimat ja humanitääriset järjestöt työskentelevät usein samalla kriisialueella. Kehitystyön alla on eri maiden siviili- ja sotilasviranomaisien ja kansalaisjärjestöjen yhteistoiminnan tehostaminen ja työn päällekkäisyyden välttäminen. (Autere ym. 2007, 41.)

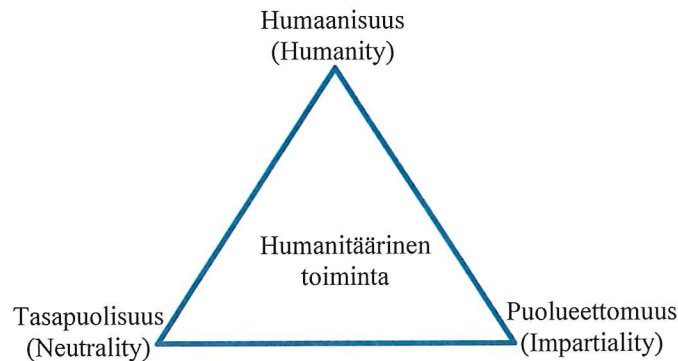
Hätäavun logistiset toiminnot vaativat tarkkaa koordinaointia (Kauniskangas 2010, 21–22). Eri avustusjärjestöjen toimintojen tulee tukea toisiaan. Tavaralahjoitukset täytyy suhteuttaa valitseviin oloihin ja käyttöön. Toisinaan on parempi myydä tavarat lahjoitusmaassa ja ostaa tuotoilla sopivampia tuotteita. Lahjoitustavaroiden logistiikkakustannukset saattavat nousta korkeiksi.

Suomessa luonnon onnettomuudet ovat lähinnä tulvia. Humanitäärisen logistiikan piiriin kotimaassa kuuluvat ruoka-apu, asunnottomien hätämajoitukset ja lastensuojelu. Huoltovarmuuskeskus vastaa avusta yhdessä avustusjärjestöjen kanssa. (Kauniskangas 2010, 22.)

## 6 HUMANITÄÄRISET AVUSTUSJÄRJESTÖT

Roland Tomasini ja Luk Van Wassenhove (2009, 20) määrittelevät, että humanitäärisen toiminnan täytyy täyttää seuraavat kolme seikkaa: humanisuus, puolueettomuus ja tasapuolisuus (Kuvio 4, s. 11). Humanitäärinen toimitusketju eroaa kaupallisesta toimitusketjusta siten, että humanitääriset

toiminnot arvotetaan tuloksilla, ei nopeudella ja hinnalla (Tomasini & Van Wassenhove 2009, 39).



Kuvio 4. Humanitäärisen toiminnan periaatteet (mukailtu Roland Tomasini ja Luk Van Wassenhove 2009)

Kaikissa konfliktitilanteissa toimivat samat osapuolet: YK, ei-valtiolliset organisaatiot (NGO), Punainen Risti, hallitus, armeija ja kapinallisryhmät. Humanitäärisen toiminnan täytyy pysyä puolueettomana ja tasapuolisena, kompromisseja ei voi tehdä. (Tomasini & Van Wassenhove 2009, 27–28.)

Euroopan unionissa (EU) työskentelevä komissaari Kristalina Georgieva vastaa kansainvälisestä yhteistyöstä, humanitäärisestä avusta ja kriisinhallintatoimista. EU noudattaa tarvepohjaista toimintamallia. Tarkoitus on varmistaa, että toimitettava apu menee oikeaan paikkaan ja oikeaan aikaan (Georgieva 2013, 7.)

EU-maiden ja EU-toimielinten yhteinen osuus koko maailman hätäavusta on yli 50 prosenttia. Vuonna 2012 EU avusti 122 miljoonaa henkeä yli 90 EU:n ulkopuolella sijaitsevassa maassa. Apu katastrofien ja konfliktien uhreille toimitetaan Euroopan komission humanitäärisen avun ja pelastuspalveluiden pääosaston (ECHO) kautta. (Georgieva 2013, 3.)

Vuosittain EU osoittaa kriisimaille apua yli miljardi euroa. Summa on alle yksi prosentti EU:n kokonaiskustannuksista. Tehokkaan koordinoinnin avulla apu on pystytty kohdentamaan ja toimittamaan avustuskohteisiin. Globaalien uhkien kasvaessa ja muuttuessa on toimintaa mukautettava vastaamaan haasteita. EU ja sen jäsenmaat jakavat vastuun humanitäärisen avun tarjoamisesta. EU-tason koordinointi edesauttaa humanitäärisen avun ja kriisiavun yhteistoimintaa muiden alojen, kuten kehitysyhteistyön ja ympäristösuojelun, kanssa. (Georgieva 2013, 4.)

Komissaari Kristalina Georgievan (2013, 5) mukaan 97 prosenttia luonnonkatastrofien aiheuttamista kuolemantapauksista tapahtuu kehitysmaissa. EU vahvistaa kriisimaiden selviytymiskykyä ja pienentää haavoittuvuutta antamalla humanitääristä apua ja kehitysapua. Kehitysavun piiriin kuuluvat muun muassa varhaisvaroitusjärjestelmän ja riskienhallintamenetelmien edistäminen yhteistyössä vakuutusalan kanssa.

Katastrofien ja kriisien määrä on kasvussa. Vuonna 1975 luonnonkatastrofeja oli 78, ja vuonna 2010 niitä oli lähes 400. Syytä luonnonkatastrofien lisääntymiseen ovat ilmastonmuutos, teollistuminen, kaupungistuminen ja väestökasvu. Haasteita lisäävät hauraat valtiot ja terrori-iskujen uhka. EU:n humanitäarisiiä valmiuksia laajennetaan ja mukautetaan tarpeiden mukaan. (Georgieva 2013, 5–6.)

Logistiset ongelmat ja turvallisuusrajoitukset aiheuttavat, että katastrofi-alueille pääsy on usein vaikeaa ja hankalaa. EU on luonut humanitäariseen apuun erikoistuneiden kenttötoimistojen maailmalaaajuksen verkoston. Vuonna 2012 kenttötoimistoissa työskenteli 145 humanitäarisen avun asiantuntijaa ja 239 paikallista työntekijää. EU tarjoaa rahoitusta 200 yhteistyökumppanille muun muassa Yhdistyneiden kansakuntien (YK) erityisjärjestöille ja Punaiselle Ristille. Rahoitusta koordinoidaan ja varmistetaan näin humanitäarisen avun tarkoituksenmukaisuus ja perille meno. EU:n humanitäarisen avun ydinarvot esitetään taulukossa 2. (Georgieva 2013, 7.)

Taulukko 2. EU:n humanitäarisen avun ydinarvot

<b>Humaanisuus:</b>	Kärsimystä on lievitettävä
<b>Neutraalius:</b>	Apu ei saa suosia mitään väestöryhmää.
<b>Puolueettomuus:</b>	Avun antaminen on perustuttava pelkästään tarpeisiin.
<b>Riippumattomuus:</b>	Humanitäarisellä avulla ei voi olla poliittisia, taloudellisia tai sotilaallisia tarkoituksiperiä, ja avun tulee lievittää inhimillistä kärsimystä.

EU rahoittaa katastrofi-alueilla monenlaisia humanitäarisiiä toimia kuten infrastruktuurin korjaamista, vesi- ja saniteetti- huoltoa, miinanraivausta, lääkinnällistä apua ja opetuksen järjestämistä. EU:n talousarviossa 2014–2020 tuetaan toimia, joilla hätäavun antamista ja ennakoimista voidaan entistä paremmin suunnitella ja varmistaa siirtyminen kehitysapuun pitkällä aikavälillä. Myös kuljetusmääräyksien yhdenmukaistaminen nopeuttaa ja parantaa avun perille saamista. (Georgieva 2013, 8 ja 15.)

## 7 HUMANITÄARISEN LOGISTIIKAN TOIMIJA T SUOMESSA

Seuraavassa osiossa esitellään tutkimuksessa mukana olevat avustusjärjestöt aakkosjärjestyksessä. Osalla avustustoiminnot liittyvät tieto- ja rahavirtoihin ja osalla on käytössään koko logistiikkatoimintojen kirjo.

### 7.1 ADRA Finland

ADRA (Adventist Development and Relief Agency) on kansainvälinen, kristillishumanitaarinen avustus- ja kehitysyhteistyösäätiö, joka on perustettu vuonna 1956. ”Säätiön toiminnan tavoitteena on voimaannuttaa yksilöitä ja sitä kautta yhteisöjä ja yhteiskuntaa.” (Adra-info n.d.)



Säätiön internetsivuilta selviää, että ADRA on yksi johtavista avustus- ja kehitysyhteistyöjärjestöistä maailmassa. Säätiö toimii noin 200 maassa ja sen palveluksessa on suunnilleen 4 000 työntekijää. ADRA auttaa kaikkia ihmisiä rotuun, uskontoon, ikään tai poliittiseen vakaumukseen katsomatta.

ADRA Finlandin kotimaan toiminta aloitettiin 1968 ja ulkomaan avustustyö 1978 ulkoministeriön tukemana. ADRA Finlandin tarkoituksena on ”vähentää köyhyyttä, syrjäytymistä, edistää elämänhallintaa ja kokonaisvaltaista terveyttä sekä ympäristön ja luonnonsuojelua.” (Adra-info n.d.)

### 7.1.1 ADRA:n kotimaan toiminnot

Kansainvälisen avustustyön koordinaattori Heimo Lempinen (Puhelinhaastattelu 12.2.2014) toteaa, että kotimaan toiminnoista tärkein, Iloinen mieli -tapahtuma, tavoittaa vuosittain noin 8 000 henkilöä. Tapahtumia on 20–28 vuodessa eri puolella Suomea. Osallistujista osa on maahanmuuttajia, lisäksi opiskelijoita, vanhuksia, yksinhuoltajia ja syrjäytyneitä.

Iloinen mieli -tapahtumassa jaetaan vaatteita ja ruokaa. Tilaisuudet kestävät 2–3 tuntia ja ruuan ja vaatteiden lisäksi tarjolla on keskustelua ja vaikka parturointia. Tapahtumassa on mukana alueen sosiaaliviranomaiset.

Heimo Lampinen jatkaa, että ADRA Finlandilla on varastorakennus Nummelassa. Varasto (Kuva 3) on kooltaan noin 10 x 20 metriä ja se on lämmittämätön. Hyllyköt ovat kolmessa tasossa. Nummelan varastossa säilytetään vaatteita, kenkiä ja EU-ruokaa, jota tulee noin 20 000–40 000 kiloa kerrallaan.



Kuva 3. ADRA Finlandin varasto Nummelassa

ADRA Finlandin kuljetukset hoidetaan kuorma-autolla (Kuva 4, s. 14) ja pakettiautolla. Kuorma- tai pakettiautoon lastataan valmiiksi lajitellut vaatteet ja tavarat Nummelan varastolta, ja tapahtumapaikkapaikalla 6–10 vapaaehtoisesta koostuva tiimi pussittaa ruuat sopiviin annoksiin. Ajoki-

lometrejä kertyy vuositasolla 15 000–20 000 kilometriä. Kuorma-autoon mahtuu tavaraa 50 kuutiometriä ja pakettiautoon 10,5 kuutiometriä.



Kuva 4. ADRA Finlandin ajokalustoa

Kotimaan työn koordinaattori Leena Sundin (Haastattelu 28.7.2014) mielestä avustustyössä on kyse ihmisyyden kohtaamisesta. Sund organisoii vuosittain noin 25 Iloinen mieli -tapahtumaa ympäri Suomea. Tapahtumia on ollut kahdenkymmenen vuoden aikana yli 200.

Vuonna 2013 ADRA Finland järjesti 25 Iloinen mieli -tapahtumaa (Taulukko 3) ja muita tapahtumia (Taulukko 4).

Taulukko 3. Vuonna 2013 Iloinen mieli -tapahtuman sisältö

Iloinen mieli –tapahtuma	Määrä	Yksikkö
Avustettuja henkilöitä	7 603	kpl
Vaatteita, jalkineita ja kodintekstiilejä	3 060	kiloa
Hernekeittoa	1 050	litraa
• annoksina mitattuna	3 150	kpl

Yhteensä vuonna 2013 avustettiin 39 496 henkilöä, 450 tapahtumassa ja avustusten arvo oli 348 925,21 euroa.

Taulukko 4. ADRA Finlandin avustusmääriä

Tapahtuma	Henkilöt	Tapahtumat	Avustus	Määrä
Seurakunnat	14 368	378	Vaatteita	31 019 kg
EU-ruoka	17 504	37	Ruokaa	107 033 kg

Iloinen mieli -tapahtumissa (Kuva 5, s. 15) jaetaan EU-ruoka-apua, joka pitää sisällään kymmenen tuotetta esimerkiksi makaronia, maitojauhetta, lihasäilykkeitä ja jauhoja. EU velvoittaa jäsenmaitaan jakamaan vähävaraisille ruoka-apua kolmannen sektorin kautta. Maaseutuvirasto ([www.mavi.fi](http://www.mavi.fi)) on hallinnoinut tukea vuoteen 2013. Vuonna 2014 käynnis-

tyy uusi ohjelma, jota lakimuutoksen jälkeen hallinnoi Työ- ja elinkeinoministeriö ([www.tem.fi](http://www.tem.fi)).



Kuva 5. Iloinen mieli -tapahtuma Kuusamossa 2010 (kuva Leena Sund, ADRA Finland)

Leena Sund mainitsee, että tällä hetkellä yhdistyksen käytössä oleva kuorma-auto on tarkoitus vaihtaa pakettiautoon, koska 10.9.2014 alkaen kuljettajalta vaaditaan viiden vuoden välein uusittava ammattipätevyys kuorma-auton kuljettamiseen (Trafi). Yhdistys ei halua vaatia vapaaehtoisia kuljettajia suorittamaan ammattipätevyyttä.

Kotimaan työn koordinaattori Leena Sund kertoo, että avustusvarat toimintaan tulevat Teuvo Miettisen säätiöltä, Suomen Adventtikirkon sympatiakeräyksistä ja yksityisiltä lahjoittajilta. Kerätyillä varoilla rahoitetaan ADRA Finlandin toimintaa ja muun muassa Iloinen mieli -tapahtumat.

Iloinen mieli -tapahtumista tiedotetaan paikkakunnan sosiaaliviranomaisten kautta. Lisäksi tapahtumasta ilmoitetaan paikkakunnan sanomalehdessä. EU velvoittaa tarkistamaan osallistujien vähävaraisuuden. Sundin mukaan toiminta ja tarpeet kasvavat vuosi vuodelta (Taulukko 5, s. 16).

Taulukko 5. Jaettu EU-ruoka-apu vuosina 1997–2013 (Tilastotiedot saatu ADRA Finlandilta)

Vuosi	Jaettu Eu-ruoka kg	Jaettujen kassien lkm	Av.kofitaloudet	Av. henkilöt
1 997	8 008,00	800	800	3 500
1 998	42 011,80	6 500	5 500	19 600
1 999	24 078,70	3 400	2 750	4 000
2 000	52 573,30	8 000	5 200	10 000
2 001	94 051,00	12 000	8 000	12 000
2 002	92 241,85	11 500	9 300	21 500
2 003	81 937,45	8 410	7 080	13 790
2 004	99 513,70	9 420	7 486	16 136
2 005	103 159,30	11 312	8 969	18 895
2 006	117 479,10	12 155	9 208	20 505
2 007	126 134,61	14 644	10 422	23 392
2 008	117 934,60	12 754	9 604	20 770
2 009	21 650,50	3 128	1 570	5 348
2 010	205 984,47	18 281	12 171	27 843
2 011	167 356,60	14 967	11 353	22 133
2 012	99 077,82	13 926	12 030	21 687
2 013	107 032,72	10 500	8 425	17 504
	<b>1 560 225,52</b>	<b>171 697</b>	<b>129 868</b>	<b>278 603</b>

### 7.1.2 ADRA:n ulkomaan toiminnot

Kansainvälisen avustustyön koordinaattori Heimo Lempisen kertoo (Puhe-  
linhaastattelu 12.2.2014), että ulkomaan toimintaa rahoittaa ulkoministeriö  
ja kansalaiskeräykset. Kohdealueina ovat Afrikka ja Aasia. Keskimäärin  
joka toinen vuosi kootaan merikontillinen sairaalatarvikkeita ja kuljetetaan  
Afrikkaan. Länsi-Kenian Viktoria-järvellä avustuskohteita ovat vammais-  
perheet. Suomalaiset vapaaehtoisikirurgit ovat leikanneet noin 500 lasta.  
Lääkärit eivät saa palkkaa ja pääsääntöisesti kustantavat omat matkaku-  
lunsa. Lääkärit keräävät sairaaloista, joissa työskentelevät lahjoitusmateri-  
aaleja ja hankkivat sponsoreita lääkkeille ja materiaaleille.

Viimeisin ADRA Finlandin hanke oli leikkaussali paikallissairaalaan. Työ  
tehtiin paikallisvoimin ja suomalainen rakennusmestari valvoi ja johti ra-  
kennushanketta. Sairaalaan toimitettiin kontillinen sairaalatarvikkeita esi-  
merkkinä röntgenlaitteisto. Ryhmä röntgenasentajia kävi asentamassa lait-  
teet ja opastamassa niiden käyttöä. Ryhmä käy myöhemmin tarkistamassa,  
että kaikki toimii moitteettomasti ja antamassa tarvittaessa lisäkoulutusta.

Lisäksi hankkeessa on mukana kuutisenkymmentä vapaaehtoista hammas-  
lääkäriä ja suuhygienistiä. Afrikassa on meneillään myös puutaimihanke,  
jossa paikalliset kasvattavat ja istuttavat seudun ilmastoon sopivia puita.  
ADRAlla on käynnissä myös erilaisia kyläkehitys- ja yhteisöhankeita.  
ADRA Finlandilla on kaksi palkattua työntekijää, kaikki muu työ tehdään  
vapaaehtoisten voimin ja tuella. ADRA:n tunnuslause on ”Muutamme  
maailmaa – yksi elämä kerrallaan.”

## 7.2 FIDA International

Fida International (Fida) on perustettu vuonna 1927. Yhdistyksen arvot perustuvat kokonaisvaltaiseen ihmiskäsitykseen ja kristillisiin arvoihin. Fida on Suomen helluntaiseurakuntien lähetys- ja kehitysyhteistyöjärjestö. (Fida International n.d.)

Fidalla on kumppanuussopimus Suomen ulkoasianministeriön kanssa koskien noin 30 maata käsittävää kehitysyhteistyöohjelmaa. Fida on saanut vuodesta 1974 alkaen ulkoministeriön kehitysyhteistyötukea. Järjestöllä on 30 kirpputorimyymälää eli Fida lähetystoria. Tuotot käytetään maailman kärsivien ihmisyyhteisöjen auttamiseen. Fida ilmoittaa olevansa ammattimainen avun antaja. Helluntaiseurakuntien ja Fidan 250 lähetystyöntekijää palvelevat noin 55 maassa. (Fida International n.d.)

## 7.3 Kirkon Ulkomaanapu

Kirkon ulkomaanapu ei osallistunut tutkimukseen, koska heillä ei ole logistisia toimintoja Suomessa. Kirkon Ulkomaanavun tavoite on, että suurten katastrofien uhrin saavat ammattitaitoista apua nopeasti. Tarkoitus on myös taata pahiten kärsineille ihmisille riittävä ravinto, perustarvikkeet, puhdas vesi, majoitus ja terveydenhuolto (Kirkon Ulkomaanapu n.d.).

## 7.4 Mannerheimin lastensuojeluliitto

Mannerheimin lastensuojeluliiton (MLL) päätehtävä on edistää lasten, nuorten ja lapsiperheiden hyvinvointia. Vuonna 2012 Liiton rahoituksesta 47 prosenttia tuli Raha-automaattiyhdistykseltä. Toiminnan volyyymi oli tuolloin 7,4 miljoonaa euroa. Mannerheimin lastensuojeluliitolla ei ole logistisia toimintoja Suomessa. (Mannerheimin lastensuojeluliitto n.d.)

## 7.5 Pelastakaa Lapset ry

Pelastakaa Lapset ry on perustettu vuonna 1922. Se on voittoa tavoittelematon kansalaisjärjestö, joka edistää lapsien oikeuksia Suomessa ja maailmalla. Järjestö on poliittisesti ja uskonnollisesti sitoutumaton. (Pelastakaa lapset – Rädda Barnet n.d.)

Järjestö pyrkii edistämään lasten henkistä ja fyysistä hyvinvointia sekä auttamaan katastrofeista ja kriiseistä kärsiviä lapsia kaikkialla maailmassa. Pelastakaa Lapset rahoittaa toimintaansa muun muassa varainhankinnalla, lahjoituksilla ja Raha-automaattiyhdistyksen tuella. Järjestön toimintamuotoja ovat esimerkiksi kotimaiset ja kansainväliset adoptiot, lasten häitäpatoiminta ja vapaaehtoistoiminta. (Pelastakaa lapset – Rädda Barnet n.d.)

## 7.6 Pelastusarmeija

Pelastusarmeija tuli Suomeen 125 vuotta sitten. Sen toiminta perustuu hengelliseen ja sosiaaliseen auttamistyöhön. Pelastusarmeijan keskuspaikka on Lontoossa ja toiminta on kansainvälistä. (Kornilow 2014.)

Pelastusarmeijalla on vaatekeräyspisteitä ympäri Suomea ja sillä on kirputoritoimintaa. Muita sosiaalisen toiminnon muotoja ovat esimerkiksi päiväkodit, lasten leirit toiminta ja vanhustyö. Erityisesti Pelastusarmeija tunnetaan vuosittaisesta joulupatakeräyksestä ja Sotahuuto-lehdestä. Pelastusarmeija toimii noin 30 paikkakunnalla kotimaassa. (Kornilow 2014.)

## 7.7 Plan Finland

Plan Finland on poliittisesti ja uskonnollisesti sitoutumaton avustusjärjestö. Plan on toiminut Suomessa vuodesta 1998 ja se on maamme suurin kummijärjestö. Hanketyön ja kummitoiminnan lisäksi Plan Finlandin toimintaan kuuluvat yritys yhteistyö, kotimaan työ, vaikuttamistyö ja viestintä. Plan Finland ei anna materiaaliapua ja siksi heillä ei ole logistisia toimintoja. (Plan Finland n.d.)

## 7.8 Suomen Idäntyö UP ry.

Suomen Idäntyö UP ry antaa kansainvälistä humanitääristä apua lähialueille ja Itä-Eurooppaan. Toiminta on aloitettu joulukuussa 1994. Työntekijät ovat vapaaehtoistyöntekijöitä ilman palkkaa tai palkkioita. (Suomen Idäntyö UP ry 2012a.)

Toiminnanjohtaja Upe Poutiainen (Haastattelu 19.6.2014) esitteli Suomen Idäntyö UP ry:n varastolla Tervakoskella (Kuva 6) yhdistyksen toimintatapoja ja tuloksia.



Kuva 6. Suomen Idäntyön UP ry:n varasto Tervakoskella

Poutiainen kertoi, että varastotilat on vuokrattu kunnalta. Trukki ja muut työvälineet on ostettu tähän tarkoitukseen suunnatuilla lahjoitusvaroilla. Koko toiminta tukeutuu lahjoitukseen, joita antavat yksityiset, yritykset, evankelis-luterilaiset seurakunnat ja kunnat. Seurakunnista 87 % lahjoittaa osan kolehtirahoistaan toiminnan tukemiseen. Suomen Idäntyö UP ry:n toiminta-ajatus perustuu kristillisyyteen ja köyhien auttamiseen. ”Olemme kuin putkenpätkä, jota pitkin vesi virtaa. Tehtävänämmä on välittää aineellinen apu puutteenalaisille.” (Poutiainen 2014.)

### 7.8.1 Suomen Idäntyön UP ry:n tilastoja

Suomen Idäntyön UP ry on merkittävä avunviejä Suomessa. Alla olevassa taulukossa (Taulukko 6) on esitetty humanitäärisen avun määrät ja arvot vuodesta 1995 alkaen.

Taulukko 6. Humanitäärisen avun määrä vuodesta 1995 (mukailtu Suomen Idäntyö UP ry, Tilastotietoa)

VUOSI	rahana	kuutioina	kiloina	ruuan osuus	hygieniatuotteiden, vammaisapuvälineiden ym. osuus	vaatteiden ja jalkineiden osuus (ei lasketa rahallista arvoa)
1995	8,5 milj. mk	2300 m <sup>3</sup>	1 milj. kg	25 %	40 %	35 %
1996	10 milj. mk	3000 m <sup>3</sup>	1,3 milj. kg	25 %	40 %	35 %
1997	20 milj. mk	3407,5 m <sup>3</sup>	1,4 milj. kg	70 %	20 %	10 %
1998	18,5 milj. mk	3391 m <sup>3</sup>	1,4 milj. kg	79,4 %	15,6 %	5 %
1999	31 milj. mk	3376 m <sup>3</sup>	1,5 milj. kg	75 %	19,5 %	5,5 %
2000	23 milj. mk	3503 m <sup>3</sup>	1,5 milj. kg	70,7 %	25,7 %	3,6 %
2001	25,5 milj. mk	3335 m <sup>3</sup>	1,4 milj. kg	70,5 %	27,5 %	2 %
2002	5,5 milj. €	3917 m <sup>3</sup>	1,7 milj. kg	78,8 %	19,5 %	1,7 %
2003	5,1 milj. €	4197 m <sup>3</sup>	1,8 milj. kg	79,1 %	19,0 %	1,9 %
2004	5,7 milj. €	4321 m <sup>3</sup>	1,9 milj. kg	73,1 %	24,5 %	2,4 %
2005	5,7 milj. €	4307 m <sup>3</sup>	1,9 milj. kg	82,7 %	15,0 %	2,3 %
2006	8,3 milj. €	4670 m <sup>3</sup>	2,1 milj. kg	77,8 %	19,7 %	2,5 %
2007	7,1 milj. €	4662 m <sup>3</sup>	2,1 milj. kg	75,8 %	20,5 %	3,7 %
2008	7,6 milj. €	6674 m <sup>3</sup>	3 milj. kg**	77,3 %	19,6 %	3,1 %
2009	7,5 milj. €	6544 m <sup>3</sup>	2,9 milj. kg	66,7 %	17,65 %	15,65 %
2010	8,3 milj. €	5711 m <sup>3</sup>	2,6 milj. kg	64,8 %	10,3 %	24,9 %
2011	10,6 milj. €	7159 m <sup>3</sup>	3,2 milj. kg	71,2 %	5,0 %	23,8 %
2012	9,2 milj. €	5770 m <sup>3</sup>	2,5 milj. kg	66,0 %	5,0 %	29,0 %
2013	9,1 milj. €	5247 m <sup>3</sup>	2,2 milj. kg	65,9 %	5,0 %	29,1 %
<b>Tilanne 1.1.2014</b>	<b>112,4 milj. €</b>					

Suomen Idäntyö UP ry:n toimittaa avustuskohteisiin ruokaa, hygieniatuotteita, lääkkeitä ja vammaisapuvälineitä. Toiminnan alusta kuluvan vuoden tammikuun alkuun on toimitettu 112,4 miljoonan euron arvosta avustustarvikkeita. (Suomen Idäntyö UP ry 2012a.)

Kuljetuskalustona oli toiminnan alussa yksityisten henkilöiden henkilö- ja pakettiautot. Nykyisin avustusmäärät ovat huomattavia ja niiden kuljetukseen käytetään rekkoja. Saksalainen kuljetusyriety, jonka rahoituksen hoitavat paikalliset sosiaalityöntekijät, hoitaa viikoittaiset avustuskuljetukset kohdemaihin. (Suomen Idäntö UP ry 2012b.)

### 7.8.2 Avustustoiminta

Suomen Idäntö UP ry:n keskittöy toiminnassaan auttamaan puutteenalaisia ihmisiä. Rotu, uskonto tai poliittinen vakaumus ei vaikuta avunsaamiseen. Avustuskohteita ovat muun muassa katulapset, orpokodit, vammaiskodit, vankilat ja vanhukset. Avustusmaita on runsaasti: Romania, Bulgaria, Moldova, Ukraina, Pietarin alue, Inkeri, Karjala, Eesti, Latvia, Liettua, Murmanski, Moskova, Tver, Mordva ja Siperia. Upe Poutiainen painottaa, että toiminnan valvonta on tarkkaa ja tuotteet eivät päädy kohdemaassa myyntiin. Toiminta on pyritty pitämään läpinäkyvänä ja asiakirjat tilitöineen ovat julkisia. (Suomen Idäntö UP ry 2012b.)

### 7.8.3 ”Elämme toisten vahingoista”

Yritykset ja kaupat lahjoittavat toimintaan ylijäämätuotteitaan, asiakaspalautuksissa tulleita tarvikkeita ja tuotteita, joiden myyntipakkaukset eivät täytä asiakasvaatimuksia. Poutiainen toteaa, että toisen vahinko on toisen onni. Yritykset säästävät hävityskuluissa lahjoittamalla kelvolliset tuotteet hyväntekeväisyyteen, toteaa Upe Poutiainen.

Suurimmat tavaraerät ovat olleet 11 traileria näkkileipää ja 20 traileria eli 400 tonnia säilykkeitä. Yhdessä rekkakuormassa kulkee 706 lavallista ruokaa ja tarvikkeita.

## 7.9 Suomen Punainen Risti

Suomen Punainen Risti (SPR) on tunnetuimpia ja suurimpia kansalaisjärjestöjä Suomessa. Toiminta-ajatus kansainvälisen ja puolueettoman avustajärjestön tarpeesta syntyi vuonna 1859 Solferinon taistelussa. Tuolloin sveitsiläinen Henry Dunant ehdotti, että kaikkiin maihin perustettaisiin vapaaehtoinen järjestö, jonka tehtävänä olisi avustaa sodanaikaista lääkin-tähuoltoa. Lisäksi Dunant esitti, että haavoittuneiden hoito turvattaisiin kansainvälisin sopimuksin. Ensimmäinen Suomen Punaisen Ristin kenttä-sairaala henkilökuntineen lähti vuonna 1877 Turkin sotaan. (Suomen Punainen Risti n.d.b.)

### 7.9.1 Suomen Punaisen Ristin toiminta

Suomen Punainen Risti toimii sekä Suomessa että maailmalla. Toiminnassa on mukana 45 000 aktiivista vapaaehtoista ja säännöllisiä lahjoittajia on 60 000. Järjestö kannustaa pitämään huolta toisistaan ja hoitamaan terveystään. SPR:n toimintamuotoihin kuuluvat muun muassa hätäapu kotimaan onnettomuustilanteissa, keräykset ja Veripalvelu. Lisäksi Suomen Punai-



nen Risti auttaa luonnononnettomuuksien, katastrofien ja sotien uhreja. (Suomen Punainen Risti n.d.d.)

SPR:llä on 500 paikallisosastoa ja 12 piiritoimistoa. Keskustoimisto koordinoi koko maan vapaaehtoistoimintaa ja Punaisen Ristin auttamistyötä. Ylin päätäntävalta on joka kolmas vuosi jäsenistön valitsemalla yleiskokouksella. Suomen Punainen Risti on yksi Punaisen Ristin ja Punaisen Puolikuun kansainvälisen liiton 189 jäsenyhdistyksestä. (Suomen Punainen Risti n.d.d.)

### 7.9.2 SPR:n logistiikkakeskus

Suomen Punaisen Ristin logistiikkakeskus sijaitsee Tampereen Kalkussa. Logistiikkakeskus koostuu useista varastotiloista. Hätmajoitus ja paalivarasto (Kuva 7) on kooltaan 1 800 neliometriä. Hyllystöt ovat kuormalava ja syväkuormahyllyjä. Varastoon mahtuu 3 000 paalia vaatetavaraa.



Kuva 7. Logistiikkakeskuksen hätmajoitus ja paalivarasto

Varastossa on hätmajoitusvarusteet 10 000 ihmiselle (Kuva 8, s. 22) eli täysi pakolaisleirivarustus, 10k Camp. Yksi katastrofipaketti sisältää teltan, joka on mitoitettu viidelle henkilölle. Pakkauksessa on tarvikkeet yöpymistä ja ruuanlaittoa varten. Lisäksi katastrofityksikössä on muun muassa hygieniatarvikkeita, vedenpuhdistuslaitteisto ja olosuhteisiin sopivia käytettyjä vaatteita.

A presentation slide titled "10k Camp" from the Finnish Red Cross. It features a small image of a tent with a red cross on the left. The slide lists various supplies and services provided for a camp. At the bottom, there is a red banner with the text "Löydä oma tapasi auttaa" and the date "07.05.2009".

**10k Camp** Finnish Red Cross 

- 1500 kesätelttaa ja 500 talvitelttaa.
- 10000 huopaa, 10000 makuualustaa, 4000 vesikanisteria, 4000 ämpäriä, 2000 keittiötarvike pakkausta, 2000 pressua, 2000 moskiittoverkkoa.
- Käytettyjä lajiteltuja vaatteita.
- Kenttäkeittiöt, jätehuolto, sanitaatio.
- Vedenpuhdistusyksiköitä, terveysasema, hallinto ja logistiikkayksikkö.
- Sopimus Huoltovarmuuskeskuksen kanssa

Löydä oma tapasi auttaa 07.05.2009

Kuva 8. Katastrofiyksikön, 10k Camp, tarvikeluettelo (kuva otettu SPR:n Logistiikkakeskuksen hyllytysohjeesta).

Lisäksi Kalkun vuoren sisällä on 2000 neliömetriä varastotilaa, jossa varastoidaan kenttäsairaalamoduuleita, vedenpuhdistuslaitteistoja, kuljetusvälineitä ja SPR:n verkkokaupan tuotteita (Kuva 9).



Kuva 9. Hankintakoordinaattori Liisa Nevalainen esittelee Kalkun vuoren sisällä olevaa varastoa.

### 7.9.3 Huoltovarmuuskeskus ja SPR

Huoltovarmuuskeskus (HVK) on työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalainen laitos. HVK:n tehtävänä on kehittää ja ylläpitää Suomen huoltovarmuutta. Suomen Punainen Risti vastaa Huoltovarmuuskeskuksen (Kuva 10, s. 23) tavaroiden säilyttämisestä ja hankinnasta. Varastoitavat tuotteet ja tavarat omistaa HVK. (Huoltovarmuuskeskus n.d.)

Hankintakoordinaattori Liisa Nevalainen (Haastattelu 14.3.2014) kertoi, että varastossa on tarvikkeita 10 000 hengelle eli noin 2 000 perheelle.

Yhden perheen avustusmateriaali koostuu muun muassa teltasta, keittiötarvikkeista, kanistereista ja huovista. Yksiköt ovat osana Suomen valmiutta. Avustusyksiköt on standardisoitu. Ne koostuvat samansisältöisistä moduuleista, hankinnat on koordinoitu, pakkaaminen ja kokoaminen on yhdenmukaistettu.



Kuva 10. Suomen Punaisen Ristin hallinnoima Huoltovarmuuskeskuksen varastoa

#### 7.9.4 Katastrofyksikkö

Katastrofyksikkö koostuu kenttäsairaalasta (Kuva 11), logistiikkayksiköstä, IT-telecom yksiköistä ja vedenpuhdistuslaitteistoista. SPR:n kenttäsairaala koostuu moduuleista kuten terveysasema ja leikkaussali (Kuva 12, s. 24). Kenttäsairaalassa on useita tuhansia nimikkeitä kuten veitsi, sidokset, lääkkeet, teltta, generaattori, ajoneuvo, saniteetti ja henkilökunnan majoitus.



Kuva 11. Yleissairaalan kenttäkokoontapano (kuvattu SPR:n Logistiikkakeskuksen seinänsitteestä)

Katastrofyksiköt ovat omavaraisia. Varusteet, välineet ja ruoka riittävät kolmeksi kuukaudeksi. Paikanpäältä saadaan polttoaine ja raakavesi, joka suodatetaan ja puhdistetaan laitteistolla. Vedeksi käy mikä tahansa vesi, kunhan se ei ole suolaista. Paikallinen henkilökunta vastaa osasta toimintoja.



Kuva 12. SPR:n katastrofyksikön leikkaussali (kuvattu SPR:n logistiikkakeskuksessa)

Avustustyöntekijät koulutetaan toimimaan SPR:n konseptin mukaisesti. Avustustyöntekijät ovat oman osaamisalueensa ammattilaisia kuten lääkäreitä, hoitajia ja logistiikkoja. Työntekijä työskentelee kerrallaan 3–6 viikkoa. Työtä on paljon ja olosuhteet ovat rankat.

#### 7.9.5 Katastrofi-, avustus- ja vaateapu

SPR jaottelee tavara-avun katastrofi-, avustus- ja vaateapuun. Avustuskohdeiden kuljetukset hoidetaan konteissa junalla tai rekoilla. Katastrofikuljetukset kuljetetaan ilmateitse, koska avulla on kiire, kertoo logistiikkakoordinaattori Ari Mäntyvaara (Haastattelu 14.3.2014).

Lentokuljetukset tapahtuvat joko Tampereelta tai Helsingistä. Helsingistä lastataan high loader -lastauskaluston vaativat rahdit. Tampereelta lastataan ramppilastattavat kuljetukset, jolloin rahtikoneena käytetään yleisimmin Antonov An-225 rahtikonetta, joka on maailman suurin rahtilentokone.

#### 7.9.6 Vaatelahjoitukset

Vaatelahjoituksia tekevät yksityiset, yritykset ja paikalliset SPR:n yhdistykset. Yrityksiltä tulee esimerkiksi alennusmyyntien myymättömiä tuotteita ja käytöstä poistettuja työvaatteita. Vaatelahjoitukset lajitellaan SPR:n Kalkun logistiikkakeskuksessa, jossa on lajittelulle sopivat tilat.

Lajittelussa on töissä yksi vakituinen ja parikymmentä tukityöllistettyä. Vaatteiden kunto tarkastetaan, ja kesä- ja talvivaatteet eritellään eri pinoihin. Osa vaatteista menee kansainväliseen jakoon kuten Afrikkaan ja Kazakstaniin. Lähetettävien vaatteiden täytyy vastata paikallisia pukeutumistapoja ja -tottumuksia. Osa vaatteista kierrätetään ja myydään SPR:n Kontti-kierrätystavarataloissa. Osa vaatteista päättyy energijakeeksi.

Vaatteet paalataan, paalikoko on 30–40 kiloa, ja pakataan siirtolavoille (Kuva 13). Paaleissa on kuvasymbolit, jotka kertovat paalin sisällön. Vaatteet lähetetään avustuskohteisiin kustannustehokkainta ja ympäristöystävällisintä reittiä hyödyntäen kuten Siperian rautatietä pitkin tai laivalla Afrikkaan.



Kuva 13. Paalattuja vaatteita siirtolavoilla SPR:n Logistiikakeskuksessa

### 7.9.7 SPR:n rahoitus

Toimintaa rahoittavat Ulkoministeriö ja Euroopan unioni. Lisäksi katastrofirahastoa kerätään kansalaisilta ja yrityksiltä. Nälkäpäivä on tunnetuin keräystapa.

Vuonna 2013 Suomen Punainen Risti osti materiaalia eri avustuskohteisiin 2,8 miljoonalla eurolla. Hankinnat jaotellaan kehitysyhteistyö ja katastrofihankinnoiksi. Hankinnoista 20 prosenttia ostetaan varmuusvarastoon ja 80 prosenttia menee suoraan avustuskohteisiin nopeinta reittiä käyttäen. Yli 30 000 euron hankintoja säätelee Ulkoministeriön hankintalaki, selvitti hankintakoordinaattori Liisa Nevalainen (Haastattelu 14.3.2014).

Viime vuonna lähti maailmalle kolme katastrofiryksikköä: kenttäsairaala, logistiikkaryksikkö ja terveysasema. Tavaraa toimitettiin Suomesta yhteensä 400 kuutiometriä, joka oli painoltaan 62 tonnia. Pakattua ja lajiteltua vaatetta lähti 533 000 kappaletta, painoltaan 132 tonnia ja tilavuudeltaan 4 000 kuutiometriä. Vaatelähetyksiä lähetettiin Sierra Leoneen, Mongolian ja Kazakstanin Astanaan, Karagandaan ja Semeihin. Vuonna 2013

Logistiikkakeskukseen tulleista vaatteista 34 prosenttia päätyi avustuskoh-teisiin.

### 7.9.8 SPR:n Kontti-tavaratalot

Kontti-tavarataloja on Suomessa yhdellätoista paikkakunnalla. Konteissa myydään hyväkuntoisia lahjoitettuna saatuja tekstiilejä ja tavaroita. Myyn-titulot käytetään Punaisen Ristin avustustyöhön Suomessa ja maailmalla. Kontti-myymälät työllistävät pitkäaikaistyöttömiä. (Suomen Punainen Ris-ti n.d.c.)

### 7.10 UFF

U-landshjälp från Folk till Folk i Finland rf (UFF) on yksityinen yleis-hyödyllinen yhdistys, joka on perustettu 1987. UFF on poliittisesti ja us-konnollisesti sitoutumaton. Osa toiminnan varoista ohjautuu kehitysyhteis-työhön. (Wikipedia n.d.a.)

Toiminnanjohtaja Virve Kivi tiedotti (Kivi, sähköpostiviesti 14.2.2014), että UFF:llä ei ole niin sanottua humanitääristä (avustus-)logistiikkaa Suomessa. Varastosta satamaan liikkuu lahjoituskonttikuljetuksia kerran vuodessa. Yhdistyksellä on kuitenkin sen yleishyödylliseen palvelutoimin-taan, vaatekierrätyspalveluun, liittyvää logistiikkaa noin 5 miljoonan suo-malaisen kotipaikkakunnilla.

UFF:n verkkosivuilta saadun tiedon mukaan vuonna 2012 UFF keräsi lah-joitettuja vaatteita 9,15 miljoonaa kiloa ja vuonna 2013 yli 11 miljoonaa kiloa. Suurin osa, yli 70 prosenttia, keräysmäärästä kierrätetään tukku-myyntin kautta. Tukkuasiakkaita on Suomen lisäksi Venäjältä ja Baltian maista. Osa vaatteista lähetetään sisarjärjestöjen varainhankinnan avuksi Afrikkaan. (UFF n.d.b.)

UFF:llä on 17 hyväntekeväisyysmyymälää, verkkokauppa ja tukkumyy-mälä Suomessa. Keräysvaatteista noin kahdeksan prosenttia päätyy myy-mälöihin. Tuotoilla katetaan kotimaan ympäristöpalvelut ja toiminnan ku-lut. Voitto ohjataan kehitysyhteistyöhankkeisiin. (UFF n.d.c.)

Vuonna 2012 UFF sai Suomen Ulkoministeriön hanketukea 1 539 633,50 euroa. Kehitysavun kokonaisarvo oli noin 3,4 miljoonaa euroa. Vuoden 2012 aikana UFF tuki 25 projektia Mosambikissa, Malawissa, Sambiassa, Angolassa ja Intiassa. (UFF n.d.a.)

### 7.11 UNICEF

Yhdistyneiden kansakuntien lastenrahasto (United Nations Children's Fund, UNICEF) on kansainvälinen järjestö, joka perustettiin vuonna 1946. Järjestön tärkein tavoite on terveyden, koulutuksen, tasa-arvon ja turvan takaaminen kaikille maailman lapsille. (Wikipedia n.d.b.)

Suomen UNICEF ry perustettiin vuonna 1967. Sen tehtävä on kerätä varoja UNICEFin kehitysohjelmiin ja hätäapuun. Lisäksi Suomen UNICEFin tehtäviin kuuluvat vaikuttamis- ja tiedotustehtävät lapsen oikeuksien puolesta. Suomen UNICEFin visio on, että aikuiset ja lapset rakentavat maailman, jossa lapsen oikeus arvokkaaseen ja turvalliseen elämään toteutuu. (UNICEF n.d.a.)

Suomen UNICEF ei osallistunut tutkimukseen, koska heillä ei ole logistisia toimintoja Suomessa. UNICEFilla on täysautomatisoitu keskusvarasto Kööpenhaminassa Tanskassa. Varaston on lahjoittanut Tanskan hallitus. (UNICEF 2014.)

Keskusvaraston pinta-ala on kooltaan noin kolme jalkapallokenttää, eli 20 000 neliometriä, ja korkeutta varastolla on 24 metriä. Varastossa on 36 000 lavapaikkaa. Keskusvarasto on maailman suurin humanitäärisen avun varasto. (UNICEF n.d.b.)

SSI SHÄFER:in yrityslehdestä selviää, että organisaatio pystyy toimittamaan avustustuotteita 48 tunnin kuluessa, koska Kööpenhaminan logistiikkakeskus on niin tehokas. Tehokkuutta tuovat kaksi lastausasemaa, joiden kautta kulkee lattiakuljetin. Varastoitavat tavarat kirjataan tietojärjestelmään ja niihin laitetaan WAMAS-ohjelmiston luomat viivakooditarrat, jonka jälkeen tavarat kulkeutuvat automaattiseen tavaravirtaan. (SSI SHÄFER 2014, 12–13.)

## 8 POHDINTA

Avustustoimijoiden resurssit ovat hyvin erilaisia. Toimintaa pyöritetään niin kotitoimistolla kuin yhdistyksen omissa tiloissa. Sama koskee logistiikkaa. Toisilla on niukasti ajokalustoa ja säilytystiloja kun taas toisilla on käytössään kuorma-autoja, trukkeja ja hyvät varastotilat. Humanitäärinen logistiikka on tärkeässä roolissa niin Suomessa kuin maailmalla. Apu pitää toimittaa perille kustannustehokkaasti ja virheettömästi. Avun pitää olla laadukasta ja sen pitää sopia toiminta-alueelle.

Logistiikka on erityisen tärkeä tekijä humanitäärisissä operaatioissa, koska jopa 80 prosenttia hätäavusta on koostunut erilaisista logistisista toiminnoista. Suomessa infrastruktuuri on kunnossa, mutta ulkomailta luonnon tai ihmisen aiheuttaman katastrofin jälkeen esimerkiksi tiestö ja teleliikenneyhteydet ovat hyvin vaillinaisia tai ne ovat tuhoutuneet kokonaan. Koordinointi, yhteistoiminta eri toimijoiden välillä ja kustannustehokkuus ovat tärkeässä roolissa, olipa kysymyksessä humanitäärinen tai elinkeinoelämän logistiikka.

Taluskriisin myötä on kolmannen sektorin eli kansalais- ja avustusjärjestöjen toiminta tullut entistä tärkeämmäksi. Toisaalta juuri taluskriisinvuoksi myös avustusjärjestöjen tulot ovat pienentyneet, kun valtioiden apuja on leikattu.

Työttömyys ja syrjäytyminen ovat usein syitä, joiden vuoksi Suomessa jonetetaan ruokaa ja vaatteita avustusjärjestöjen tilaisuuksissa. Uutena ryh-

mänä kolmannen sektorin avuntarvitsijoiksi ovat tulleet vanhukset. Kolmas sektori tekee työtä usein vain vapaaehtoisten voimin. Toisaalta vapaaehtoistyö saattaa olla tekijälleen hyvin voimaannuttavaa. Useilla kansalaisjärjestöillä on mahdollisuus tarjota kuntouttavaa työtä ja työkokeilua esimerkiksi kirpputoreilla ja vaatteiden lajittelun parissa.

Osa kansalaisjärjestöistä toimii uskonnollisen vakaumuksen saattelemana. Yhteistä toimijoille on humanisuus ja aito auttamisen halu. Huomioitavaa on, että kansalaisjärjestöjen ei tarvitse maksaa toiminnastaan veroja ja ne saattavat saada valtion apua toimintaansa. Suomessa toimii mittava määrä pieniä ja suuria humanitäärisiä kansalaisjärjestöjä. Määrää on vaikea tietää, koska kaikki eivät ole rekisteröityneenä. Tässä olisi laaja tutkimuskohde kartoittaa toimijat, aatteet ja tulokset.

Tutkimuksessa kävi ilmi, että kolmannen sektorin toimintaa on tavalla tai toisella jokaisessa suomalaisessa kunnassa. Toimintaa pyöritetään pienellä budjetilla ja vapaaehtoisten voimin. Ajokalustoa ja varastotiloja on vain suurimmilla toimijoilla. Ulkomaisten humanitääristen järjestöjen varastot ja katastrofikeskukset sijaitsevat turvallisilla alueilla, mutta niillä manteireilla missä katastrofeja säännöllisesti ilmenee.

Humppilan logistiikka-alueen lentokenttä palvelisi yhtenä käytävänä katastrofiavun lähettämisessä. Lisäksi alue voisi toimia turvallisena ja tehokkaana välivarastona pohjoisen pallonpuoliskon humanitäärisen avun ja muun logistiikan tukemisessa. Ongelmana avustustoiminnassa on se, että rahaa on käytettävissä vähän ja apua tarvitsevia on runsaasti. Voisiko pienet avustusjärjestöt tehdä yhteistyötä keskenään ja jakaa näin kustannuksia? Liiketoiminnan täytyy olla kannattavaa eli jonkun täytyy aina maksaa kulut.

HEA-alueen etuja olisivat yhteydet Eurooppaan, Aasiaan ja Pohjois-Amerikkaan välillä. Lisäksi alueella on kohtuullisen toimiva infrastruktuuri, jonka toimintaa voidaan tehostaa, ja poliittisesti ja taloudellisesti vakaa toimintaympäristö. Logistiikkatarpeet kasvavat entisestään ja globaalit yhteistyökumppanit ovat tärkeitä. Humppila tähtää tavaraliikenteen solmukohdaksi.

Humppilan logistiikkakeskus ja HEA-alue odottaa maakuntakaavaratkaisua ja sillä aikaa aluetta markkinoidaan lähikunnille, yrittäjille ja päättäjille. Vihreät arvot ja logistiikkaa kannattelee alueen valmistumista ja vie toivottavasti hanketta eteenpäin.



## LÄHTEET

Antila-Andersson, H. 2014. Ministeriö haluaisi uusia maakuntakaavat. Forssan Lehti 7.6.2014.

Anttila, K. 2014. Lentokentän pakit herättivät valtuuston. Forssan Lehti 25.4.2014.

Adra Finland n.d. ADRA-INFO. Viitattu 7.7.2014.  
[www.adra.fi/toiminta](http://www.adra.fi/toiminta)

Autere, V., Kovács, K. & Spens, K. 2007. Olemmeko valmiita? – Haasteet humanitaariselle logistiikalle. Logistiikka 7/2007. 40–41.

Fida International 2014. Fida vuosikertomus 2013. Viitattu 15.7.2014  
[http://issuu.com/fidafidamiini/docs/fida\\_vuosikertomus\\_2013\\_lores](http://issuu.com/fidafidamiini/docs/fida_vuosikertomus_2013_lores)

Fida International n.d. Tietoa Fidasta. Viitattu 15.7.2014  
<http://www.fida.info/fida-info/tietoa-fidasta/>

Fida International 2014. Ulkomaanapu menee perille. Viitattu 16.7.2014.  
<http://www.fida.info/tyomme/humanitaarinen-apu/>

Forssan Lehti 2014. Maakuntahallitus vahvisti lentokenttävalituksen. 6.5.2014.

Georgieva, K. 2013. Humanitaarinen apu ja pelastuspalvelu. Luxemburg: Euroopan unionin julkaisutoimisto.

Gyöngyi, K. & Spens, K. M. 2012. Relief Supply Chain Management for Disasters: Humanitarian Aid and Emergency Logistics. Viitattu 7.2.2014. Saatavissa Nelli-portaalissa:  
<https://ezproxy.hamk.fi/login?url=https://www.dawsonera.com/readonline/9781609608255>

HEA Humppila Eco Airport and Logistic Centre n.d. Viitattu 14.7.2014.  
[www.hea.fi/](http://www.hea.fi/)

HORIZON 2020 The EU Framework Programme for Research and Innovation. Smart, Green and Integrated Transport. Viitattu 22.7.2014.  
<http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/smart-green-and-integrated-transport>

HORIZON 2020 The EU Framework Programme for Research and Innovation. Transport. Viitattu 22.7.2014.  
<http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport>

Hämeen ammattikorkeakoulu n.d.a. Tietoa HAMKista. Viitattu 23.7.2014.  
<http://www.hamk.fi/Sivut/default.aspx>

Hämeen ammattikorkeakoulu. n.d.b. MAALI - Forssan seudun maaliikennekeskus ja HEA. Viitattu 23.7.2014.

[www.hamk.fi/maali](http://www.hamk.fi/maali)

Huoltovarmuuskeskus n.d. Viitattu 22.7.2014.

<http://www.huoltovarmuus.fi/organisaatio/huoltovarmuuskeskus/>

Hynynen, K. 2014. Humppilan lentokenttähanke jäihin. Forssan Lehti 3.4.2014.

Ingves, B. 2007. Suomi on humanitäärisen logistiikan edelläkävijä. TransPress. 12-14.

Järkivihreä Forssan seutu n.d. Vihreä logistiikka. Viitattu 16.7.2014.

<http://www.brightgreen.fi/logistiikka>

Kananen, J. 2013. Case-tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kauniskangas, M. 2010. Ei ihan tavallista logistiikkaa. Logistiikka 4/2010. 20-22.

Kirkon Ulkomaanapu n.d. Humanitäärinen apu. Viitattu 7.7.2014.

<http://www.kirkonulkomaanapu.fi/tietoa-meista/humanitaarinen-apu/>

Kivi, Virve 14.2.2014. VS:Humanitäärinen logistiikka Suomessa (opinnäytetyö). Vastaanottaja Kaisa Sorola. [Sähköpostiviesti]. Viitattu 17.7.2014.

Kornilow, E. 2014. Pelastusarmeija viettää 125-vuotisjuhlaa vuonna 2014. Viitattu 20.7.2014.

[http://pelastusarmeija.fi/uploads/media/125-juhlavuoden\\_1\\_mediatiedote.pdf](http://pelastusarmeija.fi/uploads/media/125-juhlavuoden_1_mediatiedote.pdf)

Laaksonen, A. 2014. Lentokenttähanke etenee Humppilassa. Forssan Lehti 29.1.2014.

Logistiikan Maailma 2014. Logistiikan käsitteet ja termit. Viitattu 22.7.2014.

[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikan\\_k%C3%A4sitteet\\_ja\\_terminit](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikan_k%C3%A4sitteet_ja_terminit)

Logistiikan Maailma 2014. Vihreä logistiikka on ottaa huomioon kestävä kehityksen. Viitattu 22.7.2014.

[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Vihre%C3%A4\\_logistiikka\\_on\\_ottaa\\_huomioon\\_kest%C3%A4v%C3%A4n\\_kehityksen](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Vihre%C3%A4_logistiikka_on_ottaa_huomioon_kest%C3%A4v%C3%A4n_kehityksen)

Mannerheimin lastensuojeluliitto n.d. Rahoitus. Viitattu 20.7.2014.

<http://www.mll.fi/mll/rahoitus/>

McKinnon, A., Cullinane, S., Browne, M. & Whiteing, A. 2010 (edited by). Green Logistics. Improving the environmental sustainability of logistics. Great Britain and the United States: Kogan Page Limited.

Pelastakaa Lapset - Rädda Barnen n.d. Keitä me olemme. Viitattu 20.7.2014.

<http://www.pelastakaalapset.fi/jarjesto/keita-me-olemme/>

Plan Finland n.d. Plan Suomi säätio. Viitattu 7.7.2014.

<http://www.plan.fi/fi-FI/tietoa-planista/>

Reina, T. 2014. Humpilan lentokenttäpäätöksestä valitetaan. Forssan Lehti 9.4.2014.

Sippola, K. 2014, 43–49 . Kohti vihreää logistiikkaa - Case: HEA Humpila Eco Airport and Logistic Centre. HAMK alueen kehittäjänä – kohti työelämälähtöistä tutkimusta. Hämeenlinna: Hämeen ammattikorkeakoulu.

SSI SHÄFER 2014. Maailmanlaajuisten avustusoperaatioiden tehokas keskus [yrityslehti 1/2014], 12-13.

Suomen Idäntö UP ry. n.d.a. Apua tarvitaan. Viitattu 7.7.2014.

<http://www.suomenidantoyou.fi/index.php?go=etusivu.htm>

Suomen Idäntö UP ry. n.d.b. Toimintaa. Viitattu.8.7.2014.

<http://www.suomenidantoyou.fi/index.php?go=toimintaa.htm>

Suomen Punainen Risti n.d.a. Viitattu 9.7.2014.

[www.punainenristi.fi/](http://www.punainenristi.fi/)

Suomen Punainen Risti n.d.b. Historia. Viitattu 8.7.2014.

<http://www.punainenristi.fi/tutustu-punaiseen-ristiin/historia>

Suomen Punainen risti n.d.c. Kontti-tavaratalot. Viitattu 9.7.2014.

<http://kontti.punainenristi.fi/tavaratalot>

Suomen Punainen Risti n.d.d. Mikä on Suomen Punainen Risti? Viitattu 8.7.2014.

<http://www.punainenristi.fi/tutustu-punaiseen-ristiin/suomen-punainen-risti>

Suomen standardisoimisliitto SFS ry n.d. ISO 14001 – maailman tunnetuin ympäristöjärjestelmämalli. Viitattu 23.7.2014.

[http://www.sfs.fi/julkaisut\\_ja\\_palvelut/tuotteet\\_valokeilassa/iso\\_14000\\_ymparistojohtaminen/ymparistojarjestelma](http://www.sfs.fi/julkaisut_ja_palvelut/tuotteet_valokeilassa/iso_14000_ymparistojohtaminen/ymparistojarjestelma)

Tomasini, R. & Van Wassenhove, L. 2009. Humanitarian logistics. London: Macmillan Publishers Limited.

Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto. Kuljettajan ammattipätevyys. Viitattu 28.7.2014.

[http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kuorma- ja linja-autonkuljettajien\\_ammattipatevyys](http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kuorma- ja linja-autonkuljettajien_ammattipatevyys)

UFF n.d.a. Kehitysyhteistö. Viitattu 11.7.2014.

<http://www.uff.fi/kehitysyhteistyo.php>

UFF n.d.b. Mitä vaatteille tapahtuu? Viitattu 9.7.2014.

<http://www.uff.fi/mita-vaatteille-tapahtuu.php>

UFF n.d.c. Yrityksille. Viitattu 9.7.2014

<http://www.uff.fi/yrityksille.php>

UNICEF n.d.a. Suomen UNICEF ry. Viitattu 9.7.2014

<https://www.unicef.fi/unicef/suomen-unicef/>

UNICEF n.d.b. Supplies and Logistics. Warehouse operations. Viitattu 9.7.2014.

[http://www.unicef.org/supply/index\\_warehouse.html](http://www.unicef.org/supply/index_warehouse.html)

UNICEF 9.2.2014. Vaikuttava varasto, osa 1. Viitattu 9.7.2014.

<http://unicef.typepad.com/main/2014/02/osa-1-vaikuttava-varasto.html>

Virtuaaliammattikorkeakoulu. 2007. Case-tutkimus. Viitattu 7.7.2014.

<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464144782/1194348546586/1194356433452.html>

Wikipedia n.d.a. UFF. Viitattu 9.7.2014.

<http://fi.wikipedia.org/wiki/UFF>

Wikipedia n.d.b. UNICEF. Viitattu 9.7.2014.

<http://fi.wikipedia.org/wiki/UNICEF>

## HAASTATTELUT

Lempinen, H. 2014. Ulkomaan työn koordinaattori. ADRA Finland. Puhe-  
linhaastattelu 12.2.2014.

Sund, L. 2014. Kotimaan työn koordinaattori. ADRA Finland. Haastattelu  
28.7.2014.

Poutiainen, U. 2014. Toiminnanjohtaja. Suomen Idäntyö UP ry. Haastatte-  
lu 19.6.2014.

Nevalainen, L. 2014. Hankintakoordinaattori. Suomen Punainen Risti.  
Haastattelu 14.3.2014.

Mäntyvaara, A. 2014. Logistiikkakoordinaattori. Suomen Punainen Risti.  
Haastattelu 14.3.2014.

## Kysely

Kysymyksiä keskustelun tueksi

Avustusjärjestön tai -yhdistyksen nimi:	
Yhteyshenkilö ja yhteystiedot:	
<b>Kysymys</b>	<b>Vastaus</b>
1. Mikä on toimintastrategianne?	
2. Millainen on toimitusketjunne periaate?	
3. Millainen on tulologistiikkanne periaate?	
4. Millainen on lähtölogistiikkanne periaate?	
5. Millainen on tuotantologistiikkanne periaate?	
6. Millainen on lisäarvologistiikkanne periaate? a. hankinta: b. varastointi: c. pakkaus: d. lähetys: e. huolinta:	
7. Mitä kuljetusmuotoja käytätte? a. maantie: b. rautatie: c. meri: d. lento:	
8. Onko teillä varastotoimintaa? a. koko: b. varastotekniikka:	

## Humanitäärinen logistiikka Suomessa

c. henkilökunta:	
9. Mikä on valmiustilanteenne toimia Suomessa ja/tai maailmalla?	
10. Ulkomaiset kriisialueet ja kohteet. a. Mitä toimitetaan ensimmäisenä kriisialueille: b. Mitä muuta kriisialueille toimitetaan:	
11. Missä sijaitsevat logistiset toimintonne Suomessa ja/tai maailmalla?	
12. Miksi päädyitte toimimaan kyseisissä sijainneissa?	
13. Oletteko tyytyväisiä logistiseen sijaintiin?	
14. Onko teillä yhteistyötä muiden avustajajärjestöjen kanssa?	
15. Onko Humppilaan (mahdollisesti) tuleva ekologistiikka-alue, maaliikennekeskus ja rahtilentokenttä, teille logistisesti tarpeellinen?	