

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma / Logistiikkapalvelujen kehittäminen ja markkinointi

Annamari Liimatta

VENÄJÄN KAUTTAKULKULIIKENTEEN TURVALLISUUSRISKIT  
JA NIIDEN EHKÄISEMINEN

Scan Global Logistics (Finland) Oy

Opinnäytetyö 2011

## TIIVISTELMÄ

### KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

#### Liiketoiminnan logistiikka

LIIMATTA, ANNAMARI

Venäjän kauttakulkuliikenteen turvallisuusriskit ja niiden ehkäiseminen

Opinnäytetyö

44 sivua

Työnohjaaja

lehtori, KTM, Eeva-Liisa Kauhanen

Toimeksiantaja

Scan Global Logistics (Finland) Oy

Tammikuu 2011

Avainsanat

Security-turvallisuus, turvallisuusriskit, rikollisuus, kauttakulkuliikenne

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, minkälaisia turvallisuusriskejä Venäjän kauttakulkuliikenteessä esiintyy ja millä tavoin niitä voidaan ehkäistä. Työ käsittelee vain security-turvallisuutta eli terrorismiin ja rikollisuuteen liittyviä turvallisuusriskejä jättäen safety-turvallisuuden eli tahattomat onnettomuudet ja tapaturmat tutkimuksen ulkopuolelle. Opinnäytetyön empiirinen osio käsittelee Scan Global Logistics (Finland) Oy:n Venäjän kauttakulkuliikenteen turvallisuusriskejä.

Opinnäytetyön tutkimus oli kvalitatiivinen ja tutkimusmenetelminä olivat haastattelut ja havainnointi. Yrityksen työntekijöitä haastateltiin opinnäytetyötä varten Kotkan toimipisteessä sekä tarkentavia tietoja kysyttiin sähköpostin välityksellä. Haastatteluiden tuloksia verrattiin kirjallisuudesta ja Internet-lähteistä saatuihin tietoihin.

Opinnäytetyössä tuli esille, että Suomi on ollut suojassa logistiikkarikollisuudelta maantieteellisen sijaintinsa ansiosta. Lisäksi yrityksen omistaman kuljetuskaluston määrällä ja toimitilojen pinta-alalla oli myös vaikutusta rikollisuuden esiintymiseen. Tämän vuoksi yrityksellä ei ole ollut suurempia haasteita security-turvallisuuden kanssa eikä näin ollen voitu ehdottaa konkreettisia työkaluja rikollisuuden ehkäisyyn. Yrityksellä on myös pitkäaikaisia yhteistyökumppaneita Venäjällä.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Business Logistics

LIIMATTA, ANNAMARI

Security risks in Russian transit traffic via Finland and preventive actions

Bachelor's Thesis

44 pages

Supervisor

Eeva-Liisa Kauhanen, senior lecturer, MBA

Commissioned by

Scan Global Logistics (Finland) Ltd.

January 2011

Keywords

Security risk, crime, transit traffic

The purpose of this study was to explore the type of security risks existing in Russian transit traffic via Finland and how to shield from those risks. This study was limited to cover only security risk and leaving safety issues out of the study. Security risks are related to terrorism and criminality. Safety issues are deliberate accidents. The empiric part of the thesis examines Scan Global Logistics security risks in Russian transit traffic.

The employees of the company were interviewed at Kotka office and more accurate questions were sent by e-mail. Results of the interviews were compared to the Internet sources and information from literature. The purpose of this study was accomplished fairly well since security risks and methods how to protect against those risks were found.

Finland has been protected against security risks, because of its geographical position. Also the amount of company's own transport equipment and the size of warehouses affected the appearance of logistics criminality. Due to that the company has not had major problems with the security risks and it was difficult to propose tools to prevent those risks.

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

1	JOHDANTO	6
2	RIKOLLISUUS KAUTTAKULKULIIKENTEESSÄ SUOMESTA VENÄJÄLLE	7
	2.1 Järjestäytynyt rikollisuus logistiikka-alalla	8
	2.2 Rikollisuuden esiintyminen	9
	2.2.1 Talousrikokset	9
	2.2.2 Tietoturvallisuus	11
	2.3 Rikollisuudelta suojautuminen	11
3	TURVALLISUUSRISKIEN MÄÄRITTELY JA HALLINTA	12
	3.1 Riskienhallinta	12
	3.2 ISO 28000	13
4	TURVALLISUUSRISKIT MAANTIEKULJETUKSISSA	13
	4.1 TIR-passitusjärjestelmä	14
	4.2 Kuljetusliikkeiden tunnistaminen	15
	4.3 Kuljetusjärjestöt	16
5	SATAMIEN JA MERENKULUN TURVALLISUUS	17
	5.1 Meriliikenteen järjestöt	18
	5.2 Säännökset turvaavat meriliikennettä	19
	5.2.1 ISPS-koodi	20
	5.2.2 LRIT-järjestelmä	21
	5.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmä merenkulussa	21
6	HUOLINNAN JA VARASTOINNIN TURVALLISUUS	22
	6.1 Tullin toiminta	23

6.2	Viranomaisten yhteistyö parantaa turvallisuutta	24
6.2.1	Authorised Economic Operator	25
6.2.2	Sähköinen ennakoilmoitusjärjestelmä	26
6.3	Varastoinnin turvallisuusriskit	27
7	SCAN GLOBAL LOGISTICS (FINLAND) OY	28
7.1	Yrityksen historiaa	28
7.2	Työntekijät ja toimipisteet	28
8	TURVALLISUUSRISKIEN HALLINTA YRITYKSESSÄ	29
8.1	Maantiekuljetusten ongelmat	30
8.2	Huolinta	32
8.2.1	Huolitsijat ja Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset	33
8.2.2	Yrityksen ja Tullin yhteistyö	33
8.3	Tietotekniikka ja talous	34
8.4	Varastointi	35
8.5	Meriliikenteen haasteet	36
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	37

## LÄHTEET

## 1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aiheena on Venäjälle suuntautuvan transitoliikenteen turvallisuusriskit. Työssä tarkastellaan Scan Global Logistics (Finland) Oy:n Venäjän kauttakulkuliikenteen turvallisuusriskejä ja niiden ehkäisemistä. Lisäksi työn tarkoitus on antaa yritykselle menetelmiä, kuinka voidaan varautua turvallisuusriskeihin. Yrityksessä ei ole aiemmin tehty selvitystä turvallisuusriskeistä. Turvallisuusriskejä Venäjän transitoliikenteessä on tutkittu jonkin verran, mutta pääasiassa aiemmat tutkimukset ovat keskittyneet merenkulun ja satamien security-turvallisuuteen. Aihe opinnäytetyöhön löytyi Logistiikka-lehden numerosta 4/2010 ja se tuntui välittömästi mielenkiintoiselta.

Vuoden 2001 New Yorkin terrori-iskujen jälkeen turvallisuusvaatimukset logistiikassa ovat kasvaneet ja kiristyvät jatkossakin. Security-turvallisuuden vaatimuksien kiristyminen tuo yrityksille lisäkustannuksia ja usein toimenpiteet hidastavat tavarankulkua. Security-turvallisuudella tarkoitetaan terrorismiin ja rikollisuuteen liittyviä asioita ja niiden ehkäisyä. Termi ”security” tulee englannin kielestä eikä sille ole vielä kehittynyt vakituista suomenkielistä vastinetta. (Kuronen ym. 2007,10.)

Työn haasteena oli rikollisuuteen viittaavan tiedon hankinta, sillä viranomais- tahot sekä Suomen Kuljetus- ja Logistiikka -edunvalvontajärjestö pitivät aiheeseen liittyvää tietoa salaisena. Opinnäytetyössä käytetyt lähteet olivat luotettavia, koska eri tutkimusten takana oli joukko asiantuntijoita sekä viranomaisia.

Tutkimus on kvalitatiivinen, ja aihetta on tutkittu haastattelemalla yrityksen henkilöstöä. Lisäksi muut aihetta koskevat tutkimukset ovat olleet merkittävässä roolissa. Aihe on rajattu koskemaan Scan Global Logistics (Finland) Oy:n Suomen kautta Venäjälle suuntautuvaa kauttakulkuliikennettä eli transitoliikennettä ja siinä ilmeneviä security-turvallisuusriskejä. Tutkimuksessa keskityttiin meri- ja maantiekuljetuksiin sekä niihin liittyvään varastointiin ja huolintaan. Tutkimuksen kohteena käytettiin transitotavaran matkaa Suomen satamasta Venäjän rajalle, sillä Venäjällä tapahtuvaan rikollisuuteen yritys ei

pysty vaikuttamaan. Tutkimusongelmana oli, millaisia turvallisuusriskejä transitokuljetuksissa esiintyy ja miten yritys voi varautua niihin.

## 2 RIKOLLISUUS KAUTTAKULKULIIKENTEESSÄ SUOMESTA VENÄJÄLLE

Transitoliikenteellä eli kauttakulkuliikenteellä tarkoitetaan liikennettä, jossa tavarat lähtö- tai määräpaikka sijaitsee toisessa maassa tai maissa ja liikenne kulkee transitomaan kautta ilman purkamisia tai lastauksia. (Käsitteet ja määritelmät). Kauttakulkuliikenteellä on Suomelle ja Kymenlaakson alueelle hyvin suuri merkitys. Transitoliikennettä on kaikissa kuljetusmuodoissa, mutta erityisesti satamien kautta tapahtuva liikenne on suurta. Neuvostoliiton hajoaminen vuonna 1991 vaikutti Suomen tärkeään asemaan kauttakulkuliikenteessä. Venäjän käyttöön jääneillä satamilla ei ollut riittävästi satamakapasiteettia, mikä ohjasi tavaraliikennettä Suomen kautta Venäjälle. (Kuronen ym. 2007, 13.)

Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskuksen tutkimuksen mukaan yritykset pitävät transitoliikenteessä rikollista toimintaa suurempana riskinä kuin kotimaan liikenteessä. Tämä johtuu maiden välisistä eroista, sillä Baltian maat, Itä-Euroopan maat ja Venäjä ovat toimineet rikollisuuden syntysijoina ja suurien rikollisjärjestöiden kotimaina jo vuosikymmeniä. Myös köyhyys, työttömyys ja muut kansantaloudelliset ongelmat ovat osaltaan vaikuttaneet edellä mainituissa maissa rikollisuuden kehittymiseen. On myös huomioitava, että lapset ja nuoret voivat olla rikollisuudessa mukana, mikä on Länsi-Euroopassa hyvin harvinaista. (Kuronen ym. 2007, 53.)

Logistiikkarikollisuuden tilastot ovat kuitenkin Suomessa suhteellisen matalalla tasolla, koska Suomi on maantieteellisen sijaintinsa ja rikollisten kansainvälittömyyden vuoksi säästynyt muun Euroopan kohtalolta. Tähän vaikuttaa osaltaan myös mielikuvat Suomesta. Ulkomainen rikollisuus ei ole vielä huomannut transitoliikenteen heikkoja kohtia. Toimitusketjut ovat haavoittuvaisia ja kun järjestäytynyt logistiikkarikollisuus löytää heikkoudet, niin rikollisuus leviää todennäköisesti Baltian maiden tai Ruotsin kautta Suomeen lähivuosina. On myös hyvä tiedostaa, että suomalaisten yritysten toimitusketjut, ajoneuvot ja

kuljettajat ovat jatkuvasti uhattuna muualla Euroopassa. (Martikainen 2010, 28.)

## 2.1 Järjestäytynyt rikollisuus logistiikka-alalla

Logistiikka-ala on ollut vuoden 2001 terrori-iskujen jälkeen suuressa muutoksessa turvallisuuden osalta. Erityisen kova paine on ollut satamiin ja merenkulkuun, sillä terrori-isku suureen satamaan voi lamaannuttaa koko maan tavaraliikenteen. Yritysten kilpailukykyyn ja toimintaan saattaa vaikuttaa suuresti eri maiden toimintatavat turvallisuusmääräysten toimeenpanossa. Äärimmäisen tiukat turvajärjestelyt voivat hidastaa tavaraliikenteen sujuvuutta huomattavasti, jolloin sillä on vaikutusta lisääntyvinä kustannuksina ja logistisen ketjun hidastumisena. Esimerkkinä lisääntyvistä kustannuksista ja liikenteen hidastumisesta voidaan pitää konttien laajamittaista läpivalaisua. Suomen reitin transitokuljetuksien kilpailukykyä ei haittaa turvallisuusmääräykset ja lisäkustannukset vaan vaihtoehtoisten reittien kehitys, Venäjän omien satamien kapasiteetti ja Venäjän kansantalouden kasvuvauhti. Suomen reittiä pidetään turvallisena arvotavarakuljetuksille, mikä on hyvin tärkeä kilpailukykytekijä. (Kuronen ym. 2007, 5-6.)

Kansainvälisesti toimivat järjestäytyneet rikollisryhmät ovat pääsääntöisesti logistiikkaan kohdistuneiden salakuljetus-, ryöstö- ja laajan omaisuusrikollisuuden taustalla. Rikostiedusteluista on selvinnyt, että moottoripyöräjengit ovat hyvin mukana erityisesti logistiikkatoimintoihin keskittyneessä petosrikollisuudessa. Suomalaiset rikollisjärjestöt ovat yleensä murtojen, varkauksien ja petosten takana. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 17-18) On todettu, että järjestäytynyt rikollisuus käyttää toiminnassaan pääasiassa laillista liiketoimintaa. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 5.)

Logistiset toiminnot ovat äärimmäisen herkkiä kansainväliselle järjestäytyneelle rikollisuudelle. On tärkeää voida varautua rikollisuuteen, sillä valmiudet väkivaltaiseen toimintaan ovat lähivuosina kasvaneet. Suomi on vielä poikkeuk-



sellisen suojassa, mutta logistiikka-alan kohdistuvat rikokset ovat kansainvälisiä. Lisäksi ne ovat usein todella hyvin suunniteltuja, valmisteltuja sekä toteutettuja. Edellä mainittujen asioiden vuoksi rikolliset jäävät hyvin harvoin kiinni. Rikollisuudelta suojautumisen merkitys korostuu arvokkaan lastin myötä. Arvokas lasti motivoi rikollisia yhä väkivaltaisempaan käytökseen. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 4.)

## 2.2 Rikollisuuden esiintyminen

Suomessa on paljon pieniä yrityksiä, mikä lisää logistiikka-alan haavoittuvaisuutta. Suomen asema Venäjän ja Euroopan unionin välisessä rahtiliikenteessä on keskeinen ja tärkeä. Usein pienet venäläistaustaiset huolintayritykset hoitavat Venäjän vienti- ja tuontitoimintaa. Logistiikkayrityksiin kohdistuva rikollisuus on varteenotettava uhka ja merkittävimpänä uhkana pidetään rikollisten mukaantuloa lailliseen liiketoimintaan. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 18.)

On myös ymmärrettävä, kuinka rikollisuus logistiikassa on muuttunut vuosien kuluessa. Ennen varkaudet varastoissa kohdistuivat yksittäisiin tuotteisiin, kun nykyään rikolliset ryöstävät aseelliset kokonaisia kuljetusyksiköitä. (Martikainen 2010, 28.) Logistiikkatoiminnoissa ilmenevät rikolliset piirteet ovat tulleet monimuotoisemmiksi ja saattavat olla mitoiltaan erilaisia. On pienistä omaisuusrikoksista sarjoina toteutettuihin varkaustapauksiin, jotka kohdistuvat kalustoon, ajoneuvoon, tavaraerään tai lastiin. Terminaalit ja ajoneuvot ovat murtojen kohteena. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 13.)

### 2.2.1 Talousrikokset

Liike- ja asiakassuhteen pettämiseen liittyvät rikokset ovat hyvin yleisiä talousrikoksia. Pääasiassa yrityksille ongelmia tuottavat etumaksumenettelyyn liittyvät rikokset, joilla rikolliset pyrkivät saamaan rahaa etukäteen esimerkiksi

edullista lainaa vastaan. Yritykset voivat myös kärsiä osamaksu-, luotto-, tilaus-, telemarkkinointi-, postimyynti- ja rahankeräyspetoksista. Yrityksen tulee huomioida, että myös kilpailutilanteeseen saattaa liittyä rikos kuten yritysvaikolua, tekijänoikeus- ja tietorikoksia tai liikekumppaneita velallisen rikoksissa. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 15.)

Tullin mukaan tutkituimpia talousrikoksia vuonna 2009 olivat pääasiallisesti laittomat maahantuonnit, joita tutkittiin veropetoksina ja törkeinä veropetoksina sekä immateriaalirikokset (Tullirikostorjunnan vuosikirja 2009, 6.) Immateriaalirikoksilla tarkoitetaan teollisoikeusrikoksia, tavaramerkkirikkomuksia sekä tekijänoikeusrikoksia ja -rikkomuksia. (Lehdistötiedotteet, 8.3.2010).

Talousrikollisuuden keulakuvana pidetään ulkomaankauppaan ja kauttakulku eli transitoliikenteeseen liittyvää liiketoiminnan yhteydessä tapahtuvaa talousrikollisuutta. Usein vastaan tulee myös tullimenettelyjen väärinkäyttöä ja virheellisillä asiakirjoilla maahantuontia, mutta kyseisiin kohtiin Tulli pyrkii kiinnittämään yhä enemmän huomiota. Vientitoiminnassa törmätään yhä edelleen kaksoislaskutukseen. (Tullirikostorjunnan vuosikirja 2009, 6-7.) Kaksoislaskutus on ongelma Euroopan Unionin ja Venäjän välisessä kaupassa. Sitä esiintyy, koska halutaan välttyä maahantuontiveroilta ja tullimaksuilta Venäjän puolella. (Tullirikostorjunnan vuosikirja 2009, 9.) Kaksoislaskutuksessa Suomessa tehdään tavaralle vientitullaus, jonka jälkeen tavara tuontitullataan määrämaassa käyttäen alkuperäisestä poikkeavia tullaustietoja. Tullirikostorjunta 2009 -kirjan mukaan tietyistä tuotteista jopa yli puolet Suomen kautta Venäjälle menevästä viennistä olisi kaksoislaskutettu. Tulli on sen vuoksi kehittänyt sähköisen tullauksen, jolla kaksoislaskutusta voidaan yrittää vähentää. Tavaratiedot kulkevat suojatussa järjestelmässä, jolloin rikollisten on haasteellisempaa soluttautua järjestelmään. Venäjällä ei ole siirrytty sähköiseen tullausjärjestelmään. (Tullirikostorjunnan vuosikirja 2009, 6-7.)

## 2.2.2 Tietoturvallisuus

Yritykset ovat nykyään yhä enemmän riippuvaisia tietotekniikasta, ja tietopääomaa sekä toimintaa uhkaa tietoverkkorikollisuus. Rikoksien toteutus verkossa on helpompaa ja kynnyks on alhaisempi kuin reaali maailmassa. Myös kiinnijäämisen riski pienenee, sillä jäljet on helpompi peittää. Yrityksiä uhkaa kaksi tapaa; satunnaisesti kohdistuvat hyökkäykset ja kohdistetut hyökkäykset, jotka ovat uhaksi yrityksen tietopääomalle. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 9.)

Tietojärjestelmät ovat tärkeitä yritykselle, mutta haavoittuvaisia, ja rikolliset käyttävät sitä hyväkseen. Erityisen skannausohjelman avulla on varsin helppoa havaita järjestelmän heikkoudet. Haittaohjelmien käyttö taas on hyvin yleistä, sillä se on tehokkaampaa. Haittaohjelma solutetaan järjestelmään ja järjestelmä pyritään murtamaan sisältäpäin. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 10.)

Informaation kulun hallinta onkin tärkein askel kohti suojautumista kohdistetuilta hyökkäyksiltä. Tiedon käsittelyn tulee olla teknisesti ohjelmistoista haavoittuvainen tai toimintakäyttöiltään haavoittuvainen, jotta tietorikos onnistuisi. On hyvin tärkeää, että yritys ja sen IT-osasto tietävät, missä olennainen tieto on ja missä on haavoittuvaisia kohtia. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 9.)

## 2.3 Rikollisuudelta suojauminen

Turvallisuuden parantamisen ja kehittämisen osalta henkilöstön koulutusta pidetään tärkeänä. Erityisesti satamissa toimii useita yrityksiä ja viranomaisia, minkä vuoksi on tärkeää, että jokainen tuntee tehtävänsä ja vastuunsa. Turvallisuuden parantamisessa ei voi korostaa liikaa yhteistyön tärkeyttä, ja osapuolten on toimittava sulassa sovussa. Koulutuksella voidaan lisätä turvallisuustietoisuutta. Lisäksi koulutuksesta ja yhteistyöstä on etua myös sähköis-

ten järjestelmien kehittämisessä ja asiakirjamenettelyissä, ettei työmäärä ja kustannukset lisäänty. (Kuronen ym. 2007, 6.)

### 3 TURVALLISUUSRISKIEN MÄÄRITTELY JA HALLINTA

Turvallisuusriskillä tarkoitetaan haitan mahdollisuutta, ja se koostuu kahdesta osasta: haitasta ja haitan toteutumisen todennäköisyydestä. ”Matemaattisesti riski kuvataan haitan aiheuttavan tapahtuman todennäköisyyden ja haitan suuruuden tulona”. (Lonka ym. 2002, 8.)

Riskien hallinnalla tarkoitetaan työtä, jota tehdään yrityksen toiminnan jatkuvuuden ja henkilöstön hyvinvoinnin turvaamiseksi. Se pitää sisällään toimintoja, joilla vähennetään riskejä ja niistä aiheutuvia vahinkoja. Tehokas ja toimiva riskienhallinta on ennakoivaa, tietoista, suunnitelmallista ja järjestelmällistä. (Mitä riskienhallinta on? 2009.)

Riskienhallintaprosessi etenee loogisesti riskien tunnistamisesta ja arvioimisesta riskien torjuntaan ja tarvittaviin toimenpiteisiin sekä toimintatapoihin ja tilanteen seuraamiseen, silloin kun riski on jo tapahtunut. On myös hyvin tärkeää, että yritys ottaa opikseen sattuneesta vahingosta eikä virhettä pääse tapahtumaan uudelleen. Ellei yritys tunnista riskejä, niitä ei voida hallita. Riskien tunnistaminen ja niiden ennakointi on helppoa erilaisten riskianalyyysien ja tarkistuslistojen avulla. (Mitä riskienhallinta on? 2009.)

#### 3.1 Riskienhallinta

Riskienhallinnalla tarkoitetaan kielteisten tapahtumienjärjestelmällistä määrittelyä ja niihin varautumista. Riskien määrittely pitää sisällään riskien tunnistamisen, jossa selvitetään ja luetteloidaan riskit. Riskien analysoinnissa yrityksessä pohditaan, mikä on tapahtuman todennäköisyys ja mitä seurauksia sillä on yrityksen toiminnalle. Viimeisenä yrityksen tulee arvioida riskit, ja tällöin tehdään päätös, kuinka analysoitua riskiä käsitellään. (Riskienhallinta 2010.)

### 3.2 ISO 28000

ISO 28000 on standardi, joka on kehitetty riskienhallintatyökaluksi toimitusketjun kokonaisturvallisuuden parantamiseksi. Standardin vahvuus on kokonaisvaltainen riskien arviointi, joka puuttuu TAPA kokonaisuudesta. ISO 28000 standardin tavoitteena on opastaa, kuinka toimitusketjun aikana voi suojata ihmisiä, tavaroita, kalustoa, infrastruktuuria ja kuinka voidaan parantaa kokonaisvaltaista turvallisuutta yrityksessä. Standardi mahdollistaa yrityksen toimitusvirran tehokkaamman tarkkailun ja hallinnan sekä luo turvalliset olosuhteet kansallisille ja kansainvälisille toimitusketjuille. Sen tavoitteena on estää salakuljetuksia ja reagoida maailmanlaajuisiin uhkiin. ISO 28000 on erityisesti yritysjohdolle tehokas työkalu kokonaisturvallisuuden hallintaan. (ISO 28000 seminaari, 2010.)

## 4 TURVALLISUUSRISKIT MAANTIEKULJETUKSISSA

Esa Nevalainen on määritellyt kuljetusriskin mahdollisuudeksi, jolloin kuljetettava tavara ei saavu sovittuun paikkaan ja aikaan siinä kunnossa ja täysimääräisenä, niin kuin on sovittu. Kuljetettavat tavarat ovat nykyisin hyvin monipuolisia ja vaativat vaihtelevia kuljetusolosuhteita, jolloin vahinkomahdollisuuksia on useita. Vahinkoa tavaralle aiheuttaa usein kolmas osapuoli, ja tavarantoimittaja saa kärsiä seuraukset. Vaikka toimituslausekkeella määritellään riskin siirtyminen, ei se aina ole takuu tavarantoimittajan turvallisuudelle. (Nevalainen 2009, 6-7.)

Kuljetuksen aikana tapahtuvien riskien laajuus ja luonne ovat riippuvaisia toimialasta, yrityksestä ja tuotteista. Tietyt tuoteriikot voivat olla riskialttiita. Security-riskejä kuljetuksessa ovat kuljetusrikollisuus kuten varkaudet, sabotaasi ja terrorismi sekä riskialttiit tuotteet kuten Venäjän transitoliikenteen arvotavarat. (Nevalainen 2009, 8-11.)

Rikollisuus voi kohdistua kuljetusvälineisiin, lastiin, kaupan osapuoliin, veroihin, vakuutusyhtiöihin tai henkilökohtaiseen omaisuuteen. Rikollisen toiminnan

muotoja ovat murto, varkaus, kavallus, petos, ryöstö ja asiakirjaväärennökset. (Nevalainen 2009, 18.) Lastin anastetaan pääsääntöisesti sisäpiiritiedon mukaan. Rikolliset hankkiutuvat töihin logistiikkapalveluyritykseen, ja heidän kauttaan järjestäytynyt rikollistoiminta saa tiedot kuljetettavasta rahdista. Myös kuljetusyritysten asiakkaisiin kohdistuu rikoksia ja tieto siihen toimintaan saadaan logistiikka-alan työllistämiltä rikollisilta. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 5.) Aina venäläinen kuljetusyritys ei ole ”puhdas pulmunen”, sillä lisääntynyt harmaa talous on viranomaisten mielestä lisännyt kuljetusyritysten kytköksiä järjestäytyneeseen rikollisuuteen. Lisäksi kuljettajille maksetaan huomattavan pientä palkkaa tai palkka jää kokonaan saamatta. Tilannetta on haasteellista korjata valvojen vähäisyyden vuoksi. Riski jäädä kiinni on todella pieni eivätkä rangaistukset ole kovinkaan merkittäviä. (Tikkanen 8.12.2010.)

Maantiekuljetusten osalta Venäjän kauttakulkuliikenteessä suurimmaksi ongelmaksi on koettu rajan ylitys. Se voi kestää pitkäänkin ja aiheuttaa siten ongelmia. (Ruutikainen ym. 2006, 27-28.) Myös suomalaiset kuljetusyritykset ja niiden kuljettajat voivat joutua ryöstetyiksi, ja hyvin usein siihen liittyy myös väkivaltaa. Ryöstöt ja niiden yritykset ovat yleisiä Venäjälle suuntautuviissa kuljetuksissa, ja ne ovat toteutettu erittäin suunnitelmallisesti. Kuljetustoiminta saattaa myös kärsiä petosrikollisuudesta johtuvia tappioita. (Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva 2006, 13.)

#### 4.1 TIR-passitusjärjestelmä

”Tavaroiden kansainvälisiä kuljetuksia koskevan tulliyleissopimuksen (TIR) nojalla voidaan kuljettaa tullaamattomia tavaroita järjestelmään kuuluvien maiden välillä niin, että kuljetukseen kohdistetaan mahdollisimman vähän tullitoimenpiteitä kuljetuksen aikana”. (Alasalmi ym. 2003, 36.) TIR-järjestelmä perustuu kansainvälisesti hyväksytyyn TIR Carnet- eli passitusasiakirjaan. Kyseiseen asiakirjaan liittyy takaus, jota hallinnoi IRU eli kansainvälinen maantiekuljetusliitto. Takauksia myöntää vain IRU ja siihen kuuluvat jäsenjärjestöt. Takauksena annettua TIR- vakuutta ei voida käyttää suoraan tulliviranomais-

ten toimesta maksamattomien verovelkojen kattamiseen, mikä eroaa Euroopan Unionin alueella käytettävästä passitusjärjestelmästä. Jos löytyy edellytyksiä, niin Tulli voi siinä passitusjärjestelmässä realisoida sille annetun vaakuuden maksamattomien verovelkojen kattamiseksi. (Alasalmi ym. 2003, 36.) Kansallinen takuuorganisaatio takaa kuljetettavien tuotteiden tullit ja verot, jos niiden asianmukaisessa maksamisessa esiintyy häiriöitä. (Karhunen ym. 2008, 109.)

TIR-sopimuksessa on määritelty, millainen tavaran kuljetuksessa käytettävän lastitilan tulee olla. Lastitilaan ja kuljetettaviin tavaroihin ei saa päästä käsiksi sinetöinnin jälkeen. Yleissopimus määrittelee tarkoin, minkälainen kuljetustilan pitää rakenteellisesti olla, ja TIR-asiakirjaa voidaan käyttää ainoastaan kalustolla, joka on hyväksytty yleissopimuksessa. (Karhunen ym. 2008, 109.)

Tulli tarkastaa lastatut tavarat ja ajoneuvon lähtötoimipaikassa ja katsoo, että kuljetettavan tavaran ja ajoneuvon tiedot täsmäävät TIR Carnet -asiakirjan kanssa. Tulli on hyvin tarkka siitä, että kuljetettavan tavaran tiedot ovat samat kaikissa asiakirjoissa ja sähköisessä ennakoilmoituksessa. Samalla tullitarkastaa ajoneuvon kunnan ja jos huomautettavaa löytyy, tulee kuljettajan korjata vika. Tarkastuksen jälkeen tullitarkastaja sinetöi tavaratilan ja tekee vaadittavat merkinnät asiakirjaan, joka luovutetaan sen jälkeen kuljettajalle. Lähtömaan rajasemalla sinetit tarkastetaan ja TIR Carnet -asiakirjaan tehdään jälleen merkinnät, jonka jälkeen ajoneuvo voi ylittää rajan. (Karhunen ym. 2008, 110).

## 4.2 Kuljetusliikkeiden tunnistaminen

EORI-numerosta tuli pakollinen osa tullitilastoilmoitusta 1.7.2010. Se on EU:n laajuinen järjestelmä, jonka avulla taloudelliset toimijat rekisteröidään ja tunnistetaan. EORI muodostuu sanoista Economic Operators Registration and Identification System. Suomessa Tulli vastaa EORI-rekisteröitymisestä ja sillä tarkoitetaan sitä, että Tulli myöntää yritykselle EORI-numeron. Yrityksen tulee käyttää kyseistä numeroa joka kerta tunnistena, kun se asioi EU-jäsenmaan tulliviranomaisen kanssa. (EORI 13.7.2010.)

### 4.3 Kuljetusjärjestöt

Kuljetusturvallisuudessa on puutteita, joiden vuoksi on havahduttu Euroopassa ja Euroopan ulkopuolella luomaan turvallisuutta parantavia standardeja. Yrityksen johtoryhmän vastuulla on logistiikan turvallisuuskulttuurin kehittyminen ja sen vuoksi johdon asenne on ratkaisevassa asemassa. (Tompuri 2010, 20.)

Kansainvälinen maantiekuljetusjärjestö IRU auttaa parantamaan tieturvallisuutta ja vähentämään ruuhkia. Se tekee myös aloitteita varmistaakseen kuorma-autojen turvallisuuden ja toimii läheisessä yhteistyössä kansallisten, valtiosisäisten ja valtionulkoisten järjestöjen kanssa. (Mission 2010.)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka eli SKAL on Suomessa toimiva edunvalvontajärjestö, joka edustaa maanteiden tavaraliikenteen yrittäjiä, kuljetusyhtiöitä ja logistiikkapalveluyhtiöitä. Järjestö valvoo esimerkiksi jäsentensä elinkeinoliittisiä etuja ja tarjoaa asiakkailleen neuvontaa laki- ja kuljetustaloudellisissa asioissa. Järjestön kautta jäsenet saavat alasta reaaliaikaisesti tietoa. SKAL kuuluu Kansainväliseen Maantiekuljetusjärjestöön ja Pohjoismaiseen Kuorma-autounioniin eli NLH:hun. (SKAL järjestönä 2010.)

#### The Transported Asset Protection Association

The Transported Asset Protection Association eli TAPA-järjestö on tarkoitettu turvallisuusammattilaisille ja logistiikka-alan eri ammattilaisille valmistajista kuljetusyhtiöihin. (Profile 2010). TAPA-järjestön tarkoituksena on vähentää hävikkiä ja varastamisen mahdollisuutta arvokkaiden tuotteiden valmistusvaiheessa, kuljetuksissa ja jakelussa. (Vision 2010).



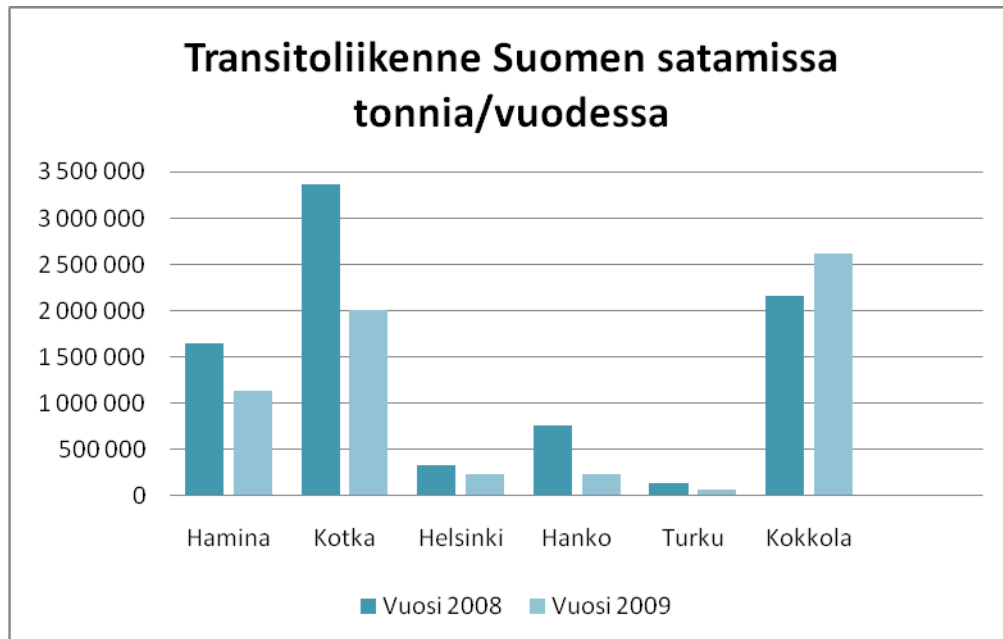
## 5 SATAMIEN JA MERENKULUN TURVALLISUUS

Suomen tunnetuin vientisatama on Kotkan satama, joka palvelee erityisesti Suomen ja Venäjän ulkomaankaupan logistisia tarpeita. Lyhyt matka pääkaupunkiseudulle, suomalaisen metsäteollisuuden läsnäolo sekä Venäjän välitön läheisyys luovat erinomaisen pohjan logistisille eduille. Maantie-, rautatie ja syvämeriyhteydet parantavat entisestään Kotkan sataman asemaa. (Yleistä 2010.)

Kaikilla satamaturvallisuustoimenpiteillä on merkityksensä, ja niiden avulla pyritään takaamaan matkustajien, rahdin sekä satamassa työskentelevien turvallisuus. Toimenpiteillä voidaan suojautua tehokkaasti arkipäiväiseltä rikollisuudelta ja terrorismilta. Nämä toimenpiteet saattavat hidastaa työntekoa ja rahdin ja henkilöiden liikkumista satama-alueella, mutta yhteistyöllä vaikutuksia voidaan lieventää. Satamien turvallisuusvaatimukset määritellään kansallisissa säädöksissä sekä myös EU-tasolla. Kaikkea liikkumista tulee voida valvoa turvatoimialueilla kuin myös niiden sisällä sijaitsevilla ISPS-alueilla. Lastiyksiköillä, joita ei ole kirjattu terminaalikirjanpitoon, ei ole pääsyä turvatoimialueille. (Satamaturvallisuus 2010).

Satama-alueilla liikkuminen on luvanvaraista eikä sinne pääse ilman kulkulupaa. Ellei pätevää syytä satamassa liikkumiselle löydy, on se silloin kiellettyä. Ajoneuvoista tulee toimittaa satamaan ennakkotiedot ISPS-asetuksen mukaisesti, jonka perusteella lupa myönnetään. Näin ehkäistään ulkopuolisten pääsy satama-alueelle ja satamaviranomaiset pystyvät valvomaan, millaisilla ajoneuvoilla on pääsy satamaan. Tilapäinen lupa tulee hankkia kuljetusliikkeille ja vierailijoille sen yrityksen kautta, jossa vierailaan, mistä lasti noudetaan tai minne se viedään. (Kulkulupa-asiat 2010.)

Taulukko 1: Transitoliikenne Suomen satamien kautta vuosina 2008 ja 2009. (Vuositilastot ja aikasarjat 2009).



Security-turvallisuuden kansainvälinen sääntely ja järjestelmät ovat lähtöisin Yhdysvalloista, joiden kautta IMO ja WCO ovat saattaneet ne maailmanlaajuisiksi. EU:lla on Suomessa suuri vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön, ja kansainväliset sopimukset sekä säädökset tulevat sieltä. (Kuronen ym. 2007, 21).

## 5.1 Meriliikenteen järjestöt

IMO on lyhenne sanoista International Maritime Organization, ja se on Yhdistyneiden kansakuntien alainen kansainvälinen merenkulkujärjestö. Järjestö käsittelee meriturvallisuuskysymyksiä, merten saastumisen ehkäisyä, merenkulun oikeudellisia kysymyksiä ja antaa teknistä apua kehitysmaille merenkulun sektorilla. (IMO International Maritime Organization 2010.)

Kaikki kauppa-alukset on rekisteröitävä, ja rekisteriä ylläpitää maan omat merenkulkuviranomaiset, jotka myöntävät IMO:in määräysten mukaisen kansainvälisen mittakirjan. Kyseiseen asiakirjaan merkitään esimerkiksi aluksen nimi, kansallisuus, tunnuskirjaimet ja erilaisia mittoja. Aluksilla on edellytyksenä, että ne on rakennettu asianmukaisesti ja niitä tulee tarpeen vaatiessa kunnos-

taa. Kuntoa seurataan tarkastuksilla 1- 5 vuoden välein. Säännöllisten tarkastusten ja jatkuvan valvonnan tarkoituksena on meriturvallisuuden ylläpito ja merellisen ympäristön suojelu. IMO:ssa on päätetty nämä määräykset, jotka perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin. (Karhunen ym. 2004, 199.)

Suomessa merenkulun viranomaistehtäviä hoitavat Liikennevirasto, Trafi Merenkulku ja yhteysalusliikenteestä vastaa Varsinais-Suomen elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskus. Liikennevirasto huolehtii merikartoista, talvimerenkulusta, kauppamerenkulun tuista, liikenteen ohjauksesta sekä väylistä ja kanavista. Trafi eli liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusrekisteristä, katsastuksista, tarkastuksista, luotsauksen viranomaistehtävistä, vaarallisista aineista, teknisistä hyväksymisistä, ympäristön suojelusta sekä miehityksistä ja niiden pätevydestä. (Merenkululaitos 2010).

## 5.2 Säännökset turvaavat meriliikennettä

Kansainvälisen merenkulkujärjestön yksi säännöistä on International Safety Management code eli ISM-koodi. Yleisesti puhutaan kansainvälisestä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. ISM-koodin saattamista voimaan edisti Estonia-aluksen uppoaminen vuonna 1994. Jokaisella aluksella on oltava järjestelmä vaaratilanteita varten. Kyseisissä ISM-koodidokumenteissa on käytännön ohjeet alusten henkilökunnalle ja varustamon maaorganisaatiolle miten toimitaan erilaisissa vaaratilanteissa ja miten niitä voitaisiin välttää. Auditoinnissa käydään dokumentit läpi, hyväksytään ne, ja annetaan sertifikaatti ja todistus hyväksymisestä Suomessa Merenkululaitoksen toimesta. Suomessa tämä koodi otettiin käyttöön kesällä vuonna 1996 kaikilla ulkomaanliikenteen matkustajalaivoissa ja vuoden 1997 lopulla kemikaali- ja säiliöaluksissa sekä kiinteää irtolastia kuljettavilla aluksissa. Vuoden päästä siitä koodi tuli käyttöön sisävesilaivoilla ja muilla rahtialuksissa. ISM-koodilla on vaikutusta myös varustamon, viranomaisten, luokituslaitosten ja vakuutusyhtiöiden toimintaan. (Tuomala 2010, 29.)

SOLAS-säännös sai alkunsa Titanicin uppoamisen myötä, kun oli tarvetta luoda standardit kansainväliseen ihmishenkien turvaamisen merellä. Sen lyhenne tulee sanoista Safety Of Lives At Sea. SOLAS on kokoelma lakisäätteisiä vaatimuksia, ja laivojen lippuvaltioiden tulee tarkastaa, että kaikki sen alukset noudattavat säännöstä. Siihen kuuluu seuraavat kaksitoista lukua: I yleistä, II 1 rakenne: koneisto, vakaus- ja sähkölaitteet, II 2 paloturvallisuus, III hengenpelastuslaitteet, IV radioviestintä, V navigointi, VI viljan kuljetus, VII vaarallisten aineiden kuljetus, VIII ydinalukset, IX alusten turvallisuusjohtaminen, X suurnopeusalusten turvatoimet, XI merenkulun turvatoimet sekä XII turvallisuusohjeita irtolastialuksille. (SOLAS 2010.)

### 5.2.1 ISPS-koodi

Satamissa otettiin käyttöön 1.7.2004 kansainvälinen ISPS-koodi eli International Code for the Security of Ships and Port Facilities. Taustalla on International Maritime Organization eli IMO, joka toimii YK:n alaisuudessa (Ajankoh- taista 2004). ISPS-koodin taustalla on syyskuussa 2001 Yhdysvaltoihin tehty terrori-isku ja muun terrorismin uhka. (Tuomala 2010, 32.) ISPS-koodin avulla pyritään estämään terrori-iskut ja muut joukkotuhot meriliikenteessä. Niitä ovat terrori-iskut satamiin, alusten kaappaukset, aseiden tai terroristien kuljetus lai- voilla, alusten käyttö aseina tai terrorismin rahoittaminen liiketoiminnalla joka liittyy merenkulkuun. ISPS-koodissa on kolme turvatasoa; normaalitaso, kohotettu taso, jossa on lisääntynyt turvallisuusriskin todennäköisyys, ja kolmas taso, joka voi olla voimassa vain määrätyn ajan, kun turvallisuus on uhattuna. (Kuronen ym. 2007, 25.)

SOLAS-sopimuksen ja ISPS-koodin piiriin kuuluvilla aluksilla on veloitteita. Vuorokausi ennen satamaan saapumista aluksen on ilmoitettava vaaditut tie- dot PortNet-järjestelmään tai Merenkululaitoksen Turku Radioon faksilla tai sähköisessä muodossa. Vaadittavia tietoja ovat esimerkiksi aluksen nimi, tun- nuskirjaimet, käyntisatama, satamaan tuloaika, käynnin tarkoitus ja yleiskuva- us lastista ja vaarallisista aineista. Lisäksi on ilmoitettava, onko aluksella voi- massa olevaa turvallisuustodistusta tai onko aluksella turvasuunnitelma. Aluk-

sesta halutaan myös tietää, mitkä ovat viimeiset kymmenen satamarakennetta, joissa se on käynyt, ja niissä noudattama turvataso. (Kuronen ym. 2007, 27.)

### 5.2.2 LRIT-järjestelmä

LRIT-järjestelmä tuli voimaan vuonna 2008, ja sen tulee parantaa merenkulun security-turvallisuutta. LRIT eli Long Range Identification and Tracking osapuolet jakavat tietoa merellä liikkuvista aluksista turvallisuus-, etsintä- ja pelastustarkoitusta varten. Tämä järjestelmä sisältyy SOLAS-sopimuksen lukuun viisi. Alusten tulee ilmoittaa järjestelmässä tiedot aluksen tunnistamista varten, sijainti sekä sijainnin päivämäärä ja aika. (Kuronen ym.2007, 29.)

### 5.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmä merenkulussa

Merenkulun turvallisuusjohtamisjärjestelmän eli Safety Management System (SMS) tarkoituksena on kehittää turvallisuuden hallintaa. Sen avulla johdetaan ihmisiä ja toimintatapoja sekä ennaltaehkäistään onnettomuuksia ja poikkeus-tiloja. (Tuomala 2010, 30.)

ISM-koodi velvoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää, joka pitää sisällään toiminnallisia vaatimuksia. Ensimmäinen vaatimus on turvallisuus- ja ympäristönsuojelupolitiikka. Järjestelmä vaatii, että alusten lippumaalla on kansallisiin ja kansainvälisiin lakeihin sopivat ohjeet ja käytänteet, jotka takaavat laivojen turvallisen käytön ja ympäristön suojelun. Lisäksi edellytetään maa- ja merihenkilöstölle määriteltyjä keskinäisiä ja sisäisiä valtuuksia sekä viestintäyhteyksiä. SMS kertoo toimintatavoista onnettomuustilanteissa ja niihin varautumisessa sekä raportoimistavat koodin rikkomuksiin ja hätätilanteisiin. Järjestelmässä on kerrottu käytännön asiat sisäisiin auditointeihin ja johdon katselmuksiin. (Kunttu 2009, 29-30.)

## 6 HUOLINNAN JA VARASTOINNIN TURVALLISUUS

Huolinta liittyy ulkomaankauppaan ja kansainvälisiin kuljetuksiin. Globalisoinnin myötä taitavan huolintatoiminnan merkitys on korostunut. Huolintaliikkeen toimintaa määrittelee Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset, jotka tunnetaan lyhenteellä PSYM. Kyseiset määräykset velvoittavat huolitsijaa. (Hokkanen ym. 2004, 133–134.)

Kuva 1. Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset. (Hokkanen ym 2004, 133–134).

<b>Toimimisvelvollisuus</b>	<b>Tarkastusvelvollisuus</b>	<b>Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus</b>
<p>Alkaa kun huolitsija on vastaanottanut toimeksiannon.</p> <p>Tärkein velvollisuus on toimia viivytyksettä.</p> <p>Huolitsija valitsee edustajan ja rahdinkuljettajan sekä toimittaa heille toimintaohjeet.</p>	<p>Huolitsijalla on velvollisuus tarkastaa esimerkiksi kuljetettavan tavarantoiminnan kunto, merkinnät, lukumäärä ja asiakirjat kuljetusketjun eri vaiheissa.</p>	<p>Huolitsijan tulee noudattaa toimeksiantajan huolintasopimuksen mukaisia toimintaohjeita kuljetusketjun läpi.</p>
<b>Raporttoimisvelvollisuus</b>	<b>Lojaliteettivelvollisuus</b>	<b>Tilitysvelvollisuus</b>
<p>Estää informaatiovirran katkeamisen.</p> <p>Huolitsija toimittaa tiedot lausaus- ja laivausajoista, tavarantoimituspaikasta, tavarantoiminnan noudosta ja siitä, milloin asiakirjojen tulee olla huolitsijalla tai tullissa.</p> <p>Raportoitava poikkeuksellista olosuhteista kuten viivästyksistä sekä niiden seuraukset</p>	<p>Huolitsijalla on velvollisuus huolehtia tavaralähetysten ja niihin liittyvistä toimenpiteistä toimeksiantajan lukuun, vastiketta vastaan tai omissa nimissään.</p>	<p>Esiintyy silloin, kun huolitsija perii toimeksiantajan lukuun saatavia.</p> <p>Huolitsijalla on velvollisuus tilittää saatavat toimeksiantajalle viivymättä.</p>

Huolintayrityksen tehtävänä on järjestää toimeksiantajalle hänen tarvitsemansa kuljetuspalvelut, ja huolehtia tullauksesta ja tavarantoiminnan käsittelystä sekä niiden merkitsemisestä ja vakuutuksista. Huolitsijan korvausvastuu laiminlyönnin ta-

pahtuessa on rajoitettu 50 000 SDR:ksi eli Special Drawing Rights jokaista tehtävää kohden. SDR on keinotekoinen kansainvälinen valuutta, jonka arvo määräytyy seuraavista valuutoista: Yhdysvaltain dollari, euro, Englannin punta ja Japanin jeni. Tavaravahinkojen vastuu rajoittuu 8,33 SDR kilolta ja se laskeaan vahingoittuneen tai kadonneen tavarain painosta. (Hokkanen ym.2004, 136.)

Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus Merikotkan tutkimuksessa selvisi, että yritykset pitävät kuljetusdokumenttien oikeellisuutta suurena riskinä Venäjän kauttakulkiikenteessä. Tällä turvallisuusriskillä on vaikutusta niin kuljetuksiin kuin huolintaankin. Tutkimus myös kertoi, että Etelä-Suomessa toimii lähes toistasataa pientä huolintayritystä, joilla on osallisuutta rikolliseen toimintaan Venäjälle viennissä. Esimerkiksi kaksoislaskutuksen avulla kiertetään Venäjän tuontitullit ja verot. Näiden huolintayritysten valvonta Suomessa on vaikeaa ja siihen on hankala puuttua venäläisten toimijoiden vuoksi. (Kuronen ym. 2007, 53.)

## 6.1 Tullin toiminta

Vuonna 1952 perustettiin järjestö nimeltä Customs Co-operation Council (CCC) ja vuonna 1994 nimestä tuli WCO. (History 2010). WCO tulee sanoista World Customs Organization eli maailman tullijärjestö. Se on ainoa hallitustenvälinen järjestö, jonka tehtävä on parantaa järjestöön kuuluvien maiden tullilaitosten toimintaa. Lisäksi tullijärjestö yhtenäistää ja yksinkertaistaa tullimenettelyjä ja sillä tavoin helpottaa kansainvälistä kauppaa. (About us 2010).

Suomen tulli kuuluu Euroopan Unionin tullijärjestelmään, ja se on valtiovarainministeriön tulosohjaama keskusvirasto. Tulliin kuuluu viisi tullipiiriä, joita ovat eteläinen, läntinen, pohjoinen, itäinen ja Ahvenanmaan tullipiiri. Lisäksi Tulliin kuuluu Tullilaboratorio, joka sijaitsee Espoossa. (Tulli tutuksi 2010.) Tullin tehtävänä on huolehtia maahan tulevien sekä maasta lähtevien tavaravirtojen kontrolloinnista ja että tavaroiden tulliselvityksessä noudatetaan EU:n ja kansallisen lainsäädännön vaatimuksia. Sen tehtäviin kuuluu myös tilastoida

Suomen ulkomaankauppaa. Tulli toimii tavarain verottajana ja huolehtii, että verot, jotka liittyvät ulkomaankauppaan ja tavaroiden valmistukseen, kuten tullit, verot ja muut maksut, suoritetaan käyttäen sähköisiä järjestelmiä. Tullin tehokas rikostorjunta verotuksessa ja rajat ylittävässä liikenteessä vaatii pitkäjänteistä työtä. Samalla Tulli on turvaamassa sisäistä turvallisuutta yhdessä muiden turvallisuusviranomaisten kuten poliisin ja Rajavartiolaitoksen kanssa. Suomen tullin valvoo maahan tuotavia elintarvikkeita ja kulutustavaroita sekä vienti- ja tuontirajoituksia. (Suomen tullin palvelu- ja lainvalvontaorganisaatio 2009.)

Suomen tullin kohdistaa rikostorjuntansa rikollisten muodostamiin järjestöihin sekä itse rikollisiin. Etukäteen saatavat tiedot henkilöistä, kuljetusvälineistä ja tavaroista helpottaa valvontaa. Yhteistyö ulkomaalaisten lainvalvontaviranomaisten ja poliisin sekä Rajavartiolaitoksen kanssa auttaa selvittämään ja ehkäisemään rikollista toimintaa. Jotta rikosten ehkäiseminen ja niiden ratkaisu olisi tehokasta ja toimivaa, tullin käyttää hyödyksi edellä mainittujen viranomaisten atk-rekistereitä, EU-tietojärjestelmiä ja nykyaikaisia valvontalaitteita ja taktisia menetelmiä. Rikostorjunnassa työskentelevät henkilöt ovat erikoiskoulutettuja henkilöitä, joiden toimintavaltuudet voidaan rinnastaa poliisiin. (Strategiat 2009.)

## 6.2 Viranomaisten yhteistyö parantaa turvallisuutta

Vuonna 2001 tuli voimaan valtioneuvoston asetus PTR- yhteistoiminnasta, jossa ovat mukana suomalainen poliisi, Tulli sekä Rajavartiolaitos. PTR- viranomaisilla tarkoitetaan poliisia, Tullia ja Rajavartiolaitosta. Kyseisen asetuksen tarkoituksena on parantaa ja tehostaa PTR- viranomaisten yhteistoimintaa niin, että samaan päämäärään liittyvät kyseisille viranomaisille säädetyt toimialakohtaiset ja rinnakkaiset tehtävät tulevat suoritetuiksi joustavasti, taloudellisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Yhteistyön kohteina olivat pääsääntöisesti tavaroiden maahantuontiin ja -vientiin liittyvä valvonta, rikosten ennaltaehkäisy, niiden paljastus sekä selvittäminen. Kohteena voi olla myös ulkomaalaisten maassaolon valvonta, henkilöiden maastalähtö tai maahantulo ja PTR-



yhteistoimintaan liittyvät kansainväliset tehtävät. (Valtioneuvoston asetus poliisi-, tull- ja rajavartiolaitosten yhteistoiminnasta (kumottu) 22.3.2001/257, 2001.)

Vuoden 2010 alussa vanha PTR- yhteistoimintaa koskenut asetus korvattiin Valtioneuvoston lailla poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta. Lain tarkoituksena ei ole muuttaa PTR-viranomaisten päävastuualueita eikä antaa uusia toimivaltuuksia vaan parantaa lainvalvontaviranomaisten välistä yhteistyötä. PTR-viranomainen voi tarpeen vaatiessa suorittaa toisen PTR-viranomaisen rikostorjuntatehtäviä tämän puolesta. (Tullirikostorjunnan vuosikirja 2009.)

### 6.2.1 Authorised Economic Operator

Authorised Economic Operator (AEO) on järjestelmä, joka tunnetaan suomeksi valtuutettuna taloudellisena toimijana. Kyseisen järjestelmän periaatteet on määritellyt Maailman tullijärjestö. Taloudellinen toimija hyötyy yksinkertaistetuista tullimenettelyistä tai tullivalvontaan liittyvistä tarkastuksien helpottumisesta, kun se vapaaehtoisesti hakee valtuutetun taloudellisen toimijan asemaa. Todistuksia on kolme erilaista, joista ensimmäisessä on mahdollista saada yksinkertaiset tullimenettelyt, toisessa taloudellinen toimija saa hyötyä tullivalvontaan liittyvissä tarkastuksissa ja kolmannessa todistuksessa toimija on mahdollista saada kummatkin edellä mainitut edut. (AEO pähkinänkuoressa 2009.)

AEO-toimijan on noudatettava kaikessa toiminnassaan tullivaatimuksia. Toimija ei ole saanut rikkoa tullisääntöjä toistuvasti eikä syyllistyä kolmen viime vuoden aikana vakavaan tullisääntöjen rikkomukseen. Nämä kohdat arvioidaan Tullin järjestelmässä olevien tietojen perusteella ja ne koskevat myös yrityksen johtoa sekä tulliasioista vastaavaa henkilöä. Lisäksi yrityksen tulee olla taloudellisesti vakavarainen, ja taloudellisen tilanteen on oltava moitteeton. Yrityksellä on oltava käytössään kattava kirjanpito- ja logistiikkajärjestelmä. Kirjanpidon tulee vastata maan kirjanpitoperiaatteita ja mahdollistaa Tullin

pääsy haltijan tulliasiakirjoihin ja tarvittaessa kuljetusasiakirjoihin. Logistiikka-järjestelmästä pitää pystyä erottelemaan yhteisötavarat ja muut tavarat. Tullin on kyettävä erottamaan tarkastustoiminnalla laittomat ja luvattomat tapahtumat. (Mitä AEO-toimijaksi hakeutuvalta yritykseltä vaaditaan? 2009.)

### 6.2.2 Sähköinen ennakoilmoitusjärjestelmä

Ennakoilmoitusjärjestelmien etuna on turvallisuusriskien pieneneminen ja lastin tietojen tarkentuminen. Yritysten on myös saatava tieto aikaisemmin haltuun, mikä helpottaa logistiikkaketjun suunnittelua. Vaikka sähköisesti tehdyillä ennakoilmoituksilla on hyvät puolensa, niin silti ne saattavat hidastaa tavaravirtoja ja lisätä kustannuksia. Etenkin viennin kannalta edellä mainituilla kohdilla on merkitystä. Ennakoilmoituksien jättämisellä on määrätty aikaraja, joka on riippuvainen kuljetusmuodosta ja matkan pituudesta sekä suunnasta. Nämä määräajat voivat aiheuttaa työaikamuutoksia ja mahdollisia korotuksia palkkoihin. Ennakoilmoitusjärjestelmien toimeenpanossa voi olla eroja maiden välillä ja se saattaa vaikuttaa yrityksen kilpailukykyyn. (Kuronen ym. 2007, 36.)

Tullin ennakoilmoitusvelvollisuus astui voimaan 1.7.2009. Kaikissa kuljetusmuodoissa on ennakoilmoitusvelvollisuus, ja näin ollen se koskee myös transitoliikennettä. Ennakoilmoituksen tavoitteena on parantaa kansainvälisten kuljetusten turvallisuutta. Kyse on tavararan riskikartoituksesta. Tullille on annettava sähköisesti määrättyt tiedot saapuvasta tai lähtevästä tavarasta määräajassa. Saatuaan tiedot tavarasta Tullin on mahdollista analysoida tavaroihin ja kuljetusketjun toimijoihin kohdistuvat turvallisuusriskit. Näin Tullilla on mahdollisuus suunnitella helposti tarkastustoimenpiteet ja niiden sujuvuus. (Kuronen ym. 2007, 33.)

AREX-palvelussa on kyse yleisilmoitusjärjestelmästä, jonka avulla Tulli käsittelee ilmoitukset tavararan tullialueelle saapumisesta ja tullialueelta poistumisesta. Nimi muodostuu sanoista arrival (saapuminen) ja exit (poistuminen). (AREX-yleisilmoitusjärjestelmä, 2009). Palveluun ilmoitetaan Suomeen saa-

puvista kolmansien maiden tavaroista eli jälleenvienti- sekä yhteisötavaroista. Järjestelmään annetaan myös tiedot Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista jälleenvientitavaroista, joita on säilytetty väliaikaisessa varastossa. Puhutaan niin kutsutuista transshipment-tavaroista. Pakolliseksi AREX-järjestelmä tulee vuoden 2011 alusta. (AREX 2010.)

EMCS-järjestelmä on sähköinen asiointijärjestelmä, ja se tulee sanoista Excise Movement and Control System. Sen avulla seurataan Euroopan Unionin alueella tupakan, alkoholiuomien ja nestemäisten energiatuotteiden siirtoja toimijoiden välillä. Huhtikuusta 2004 alkaen se korvasi paperisten AAD-asiakirjojen valvonnan, ja 1. tammikuuta 2011 järjestelmä korvaa sen kokonaan. (EMCS-järjestelmä 2010.)

### 6.3 Varastoinnin turvallisuusriskit

Varastoinnilla on suuri merkitys logistisessa ketjussa, koska siitä aiheutuu huomattavasti kustannuksia sekä kansantaloudellisesti että liiketaloudellisesti. On huomioitava, että kuljetuksista merkittävä osa alkaa ja päättyy varastoon. (Karhunen ym. 2008, 302.) Varastolla tarkoitetaan yleensä fyysistä tilaa, jossa tavaraa säilytetään, ja se on materiaalin väliaikainen tai lopullinen sijoituspaikka. (Hokkanen ym. 2004, 140.)

Kuten kuljetusriskeissä on varastoinnissakin omat turvallisuusriskinsä, jotka ovat hyvin samankaltaisia kuin kuljetuksen aikana tapahtuneet riskit, ja riskeihin vaikuttaa yritys ja varastoitavat tuotteet. Security-turvallisuusriskejä aiheuttaa hälytysjärjestelmän puutos, huono kulunvalvonta, varastoalueen aitauksen puute, ala-arvoinen murtosuojaus ja vartiointi. Satamaterminaalien turvatointimenpiteitä on tiukentanut ISPS-koodi. (Nevalainen 2009, 8, 11.)

## 7 SCAN GLOBAL LOGISTICS (FINLAND) OY

Scan Global Logistics (Finland) Oy kuuluu Scan Global Logistics A/S-konserniin, ja pääkonttori sijaitsee Tanskan Kööpenhaminassa. Yritys tarjoaa asiakkailleen logistiikka- ja erikoispalveluita ympäri maailmaan. Vuoden 2009 liikevaihto oli lähemmäs kaksi miljardia Tanskan kruunua.

### 7.1 Yrityksen historiaa

Yrityksen juuret ulottuvat vuoteen 1975, jolloin yritys nimeltä Mahé perustettiin, ja 13 vuotta myöhemmin perustettiin ScanAm. 1991 ScanAm perusti Suomeen tytäryhtiön, ja kului kymmenen vuotta, kun Mahé teki saman. Vuonna 2007 yritykset yhdistyivät ja niin syntyi logistiikkapalveluyritys Scan Global Logistics. Kaksi vuotta myöhemmin TransGroup aloitti yhteistyön yrityksen kanssa ja alkoi huolehtia Yhdysvaltojen asiakkaista. (History Scan Global 2010.)

### 7.2 Työntekijät ja toimipisteet

Yrityksellä on toimipisteitä 18 maassa ja 40 toimistoa. Vuonna 2009 Scan Global Logistics aloitti yhteistyön amerikkalaisen TransGroupin kanssa, jolla on Amerikassa 33 toimistoa. Palveluksessaan yrityksellä on yli 650 henkilöä ja TransGroupilla yli 400 työntekijää USA:ssa. Johtokunnan puheenjohtajana toimii Henrik von Sydow ja yrityksen toimitusjohtaja on Ole Sörensen.

Suomessa Vantaan toimipisteessä työskentelee 20 työntekijää, joista kaksi tekee töitä myynnin parissa, neljä henkilöä kuuluu johtotiimiin eli toimivat osastoiden johtajina, yksi hallinnollinen henkilö, toimitusjohtaja sekä 12 operatiivista työntekijää. Kotkassa työskentelee yksi toimipistettä johtava henkilö, yksi vakituinen huolitsija ja yksi tilapäinen työntekijä toimii huolitsijaharjoittelijana. (Juopperi 2010.)

## 8 TURVALLISUUSRISKIEN HALLINTA YRITYKSESSÄ

Scan Global Logistics (Finland) Oy:llä ei ole tähän mennessä ollut suurempia ongelmia transitoliikenteen kanssa. Yrityksen toimintaympäristö kuitenkin laajenee jatkuvasti, minkä vuoksi tulevaisuudessa tulee huomioida paremmin turvallisuus logistiikassa. Myös rikollisen toiminnan levittäytyminen Euroopasta saattaa tuoda haasteita rahdin turvalliseen liikkumiseen ja yritystoiminnan turvallisuuteen. Lisäksi asiakasyritysten vaatimukset ja tarpeet kasvavat ja muokkautuvat, mikä osaltaan luo paineita kiinnittää huomiota turvallisuuskykyisiin. Suomen kautta Venäjälle kuljetettavat tavarat ovat pääosin suhteellisen arvokasta lastia, ja siksi yrityksen tulee huomioida mahdolliset ongelmat. Venäjän kauttakulkuliikenteestä huolehtii pääasiassa Kotkan toimipiste, mutta Vantaan toimipisteelläkin on hieman transitoliikennettä.

Yrityksellä ei ole käytössään minkäänlaista turvallisuusstandardia kuten ISO 28000 -järjestelmää. Sen avulla yrityksen olisi mahdollista hallita paremmin kokonaisturvallisuutta, luoda turvalliset olosuhteet kansainvälisille kuljetusketjuille sekä neuvoa, kuinka toimitusketjun aikana voidaan suojautua globaaleilta uhkakuvilta. Standardi auttaa toimitusvirran tarkkailussa ja hallinassa kuten aiemmin kerrottiin. Tämän avulla yritys voisi analysoida riskit, millä todennäköisyydellä turvallisuusriskejä esiintyy ja mitä niistä seuraa. Samalla olisi hyvä pohtia, kuinka riskeiltä suojaudutaan sekä kuinka niitä voidaan ehkäistä.

Yritys pyrkii käyttämään pitkäaikaisessa yhteistyössään ainoastaan luotettavia yhteistyökumppaneita, jotta turhilta riskeiltä vältytään. Hyvät yhteistyösopimukset ja luotettavat kumppanit mahdollistavat monipuolisen kilpailukykyisen toiminnan ja ovat yrityksen toiminnassa avainasemassa. Kun yhteistyö toimii, voivat kummatkin yritykset keskittyä ydinosaamiseensa ja rahti voi liikkua turvallisesti ilman turhia turvallisuusriskejä. Security-turvallisuuden parantaminen ja kehittäminen yrityksessä eivät ole aivan yksinkertaisia, sillä asiakasyritykset ja niiden käyttämät kuljetusliikkeet ovat pääosin venäläisiä. Venäläisten ja suomalaisten kulttuurierot ja erilaiset toimintatavat luovat haasteita turvalli-

suusriskien ja rikollisuuden hallintaan. Lisäksi kummankin maan viranomais-  
ten vaatimukset, lait ja määräykset poikkeavat toisistaan.

Scan Global Logistics A/S on AEO-toimija eli valtuutettu taloudellinen toimija. Yritys saa sen myötä etuja koko Euroopan Unionin alueella. Etuja voi olla esimerkiksi toimitusketjun turvallisuuden parantuminen, Tullin turvallisuusarvioijien asiantuntemus ja helpotukset tullivalvontaan liittyvissä tarkastuksissa. Kyseisen valtuutetun taloudellisen toimijan tunnus on merkittävä kilpailuetu ja kertoo asiakkaille yrityksen luottettavuudesta.

## 8.1 Maantiekuljetusten ongelmat

Yrityksen kauttakululiikenteen maantiekuljetukset hoitavat pääosin venäläiset kuljetusyrietykset, ja kuljetettavat tavarat liikkuvat pääosin merikonteissa. Tavarat liikkuvat TIR Carnet -asiakirjalla, joka toimii lähetyksen vakuutena. Kyseinen passitus takaa rahdin turvallisen liikkumisen rajojen yli. Tulli tarkastaa lastin sekä kuorma-auton lähtöpaikassa asiakirjassa ilmenevien tietojen perusteella. Tavaramerkintöjen ja ajoneuvon tietojen on tällöin täsmättävä. Tarkastuksen jälkeen tulli sinetöi kuljetusvälineen kuormatilan. Sinetti estää ulkopuolisten pääsyn tavaroihin ja ehkäisee näin ollen varkauksia ja salakuljetuksia. Sinetin numero on merkittynyt myös TIR Carnet -passiin. Lähtömaan raja-  
asemalla tulli tarkastaa, että sinetti on ehjä. Jos sinetti on rikottu, tällöin Tullissa tiedetään että kuormatilassa on vierailut ulkopuolinen henkilö.

Scan Global Logistics (Finland) Oy toimii välikätenä Suomessa venäläisille asiakasyrityksille, minkä vuoksi transitoliikenteestä huolehtivat kuljettajat ja kuljetusyrietykset ovat pääosin venäläisiä, kuten edellisessä kappaleessa mainittiin. Vaikka sillä on osaltaan rikoksia ehkäisevä puoli, niin on otettava huomioon venäläisten kuljetusyrietysten harmaa talous. Usein ryöstön tai muun rikollisuuden kohteeksi joutuu ulkomaalainen kuljetusyhdistelmä eikä venäläinen. Toki on myös huomioitava, että venäläisillä kuljetusyrietyksillä saattaa olla kytköksiä rikollisjärjestöihin ja lastin ryöstöön saattaa olla osallisena itse kuljettaja. Pienet palkat saattavat houkuttaa rikollisjärjestöihin parempien tulojen

vuoksi. Tähän ei yritys kykene puuttumaan, sillä venäläiset asiakkaat huolehtivat itse kuorma-autojen varaamisesta ja valitsevat itse kuljetusliikkeet.

Kuorman katoaminen on usein riippuvainen lastin tavarankuvauksesta. Arvo-tavaran kuten pienelektronikan ollessa kyseessä varkauden riski kasvaa kuormasta varastamisen helppouden vuoksi. Pieni kamera tai matkapuhelin on helppo viedä eikä muutamien kappaleiden heittoihin välttämättä puututa Venäjän puolella. Usein rikolliset saavat tiedon tavarankuvauksesta sisäpiiriltä, mutta Scan Global Logisticsin on hyvin vaikea kontrolloida, kenelle venäläinen kuljettaja, kuljetusyritys tai asiakasyritys tietoja luovuttaa.

Tähän liittyy osaltaan myös asiakirjojen oikeellisuus. Asiakasyritys Venäjältä lähettää kuljetusdokumentit huolitsijoille, jotka valmistelevat ne kuljettajaa varten. Huolitsijat tekevät lisäksi sähköisen passituksen, jolloin on hyvin vaikea enää muuttaa tavarankuvausta tai muita tietoja. Tällä on osaltaan merkitystä turvallisuuden kannalta, sillä asiakirjojen väärentäminen on hyvin hankalaa kun kuljettaja tai kuljetusyritys ei ole nähnyt kuljetusdokumentteja aiemmin.

Aina rikollisuus ei kohdistu liikkuviin tai varastoalueella seisoviin kuljetusyhdistelmiin, vaan riskejä piilee myös muualla. Yhtenä turvallisuusriskinä pidetään rajan ylitystä, jolloin kuorma-autot ja tavara seisovat pahimmillaan lähes vuorokauden odottaessaan ylitystä. Se taas luo otolliset olosuhteet rikolliselle toiminnalle kuten varkauksille ja ilkivallalle. Nämä ovat seikkoja, joihin yritys ei pysty vaikuttamaan. Vaikka rajan ylityksissä saattaa olla pitkät odotusajat, on hyvin epätodennäköistä, että varkaudet tapahtuisivat Suomen rajojen sisäpuolella. Suomessa viranomaiset valvovat tehokkaasti rajan yli jonottavia kuorma-autoja ja niiden turvallisuutta.

## 8.2 Huolinta

Huolinnassa käsitellään paljon erilaisia dokumentteja ja asiakirjoja, jotka liittyvät transitoliikenteeseen. Tavarankuvauksen, tavarainpainojen sekä tavarain lukumäärän tulee olla yhtenäinen ja sama läpi kuljetusketjun, sillä poikkeavuudet estävät tavarain luovutuksen. Sähköinen ennakoilmoitusjärjestelmä hidastaa työntekoa, mutta se tuo varmuutta dokumenttien oikeellisuudelle ja poistaa kaksoislaskutuksen mahdollisuuden. Tulli varmistaa sähköisen ennakoilmoituksen avulla, että tavarain tiedot täsmäävät ja se voidaan luovuttaa kuljettajalle. Jos tavarain ennakoilmoitus aiheuttaa epäilyksiä, niin Tulli tarkastaa sen. Tarkastuksia tehdään pistokokeina satunnaisesti.

Kuten maantiekuljetuksiin, liittyy myös huolintaan asiakirjojen väärennykset. Huolitsijat tekevät asiakkaidensa puolesta muiden kuljetusdokumenttien ohella myös sähköisen passituksen sekä yleisen saapumisilmoituksen. Kaikkien asiakirjojen tietojen tulee täsmätä yhteen, kun yhdistelmä siirtyy Tullin toimipisteelle, sillä muutoin kuljetusprosessi pysähtyy siihen. Tällä ehkäistään kuorman kuulumattoman tavarain pääsy matkaan sekä mahdolliset asiakirjaväärennökset.

Scan Global Logistics (Finland) Oy:llä ei ole ollut talousrikoksia, jotka liittyvät transitoliikenteeseen. Yritys ei pidä kaksoislaskutusta ongelmana eikä sitä ole yrityksessä esiintynyt. Immateriaalirikoksia eli teollisoikeusrikkomuksia, tavaramerkkirikkomuksia tai tekijänoikeusrikkomuksia- ja rikkomuksia ei ole ilmennyt, mutta ne eivät välttämättä tule yrityksen tietoon. Jos tapauksia ilmenee Tullin pistotarkastuksissa, niin Tullista otetaan yhteyttä suoraan myyjään ja ostajaan, jolloin huolitsijalle ei mene tämä tieto. (Pihlajaviita 2010.)

1.7.2010 tuli EORI-numeron käyttö pakolliseksi tulli-ilmoituksissa. Tämä numero auttaa tunnistamaan ulkomaankauppaa tai siihen liittyvää logistiikkaa harjoittavat yritykset. Samalla turvallisuus paranee, kun toimijat ovat rekisteröityneet tullin tietokantaan. Huolitsijoiden on huolehdittava, että kyseinen numero merkitään tarvittaviin asiakirjoihin ja tullin ilmoituksiin. Haasteena on ollut



saada käyttöön kuljetusyriyten EORI-numerot, sillä leimat ovat puutteellisia eivätkä venäläiset asiakkaat tunnu tiedostavan EORI-numeron tarpeellisuutta.

### 8.2.1 Huolitsijat ja Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset

Scan Global Logistics (Finland) Oy työllistää Kotkassa yhden vakituisen huolitsijan toimistonjohtajan lisäksi ja yhden huolitsijaharjoittelijan. Vantaalla työskentelee 12 huolitsijaa lento-, meri- ja maantiesastoilla. Kaikki työntekijät tuntevat Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset ja tietävät näin ollen vastuunsa ja velvollisuutensa. (Juopperi 2010.)

Rikollisuuden kannalta on erityisen tärkeää, että huolitsijat ovat tietoisia raportimisvelvollisuudesta. Se estää informaatiovirran katkeamisen, mikä on yksi tärkeimmistä logistiikkaketjun osa-alueista. Sen lisäksi on raportoitava poikkeuksellisista olosuhteista, mikä takaa sen, että asiakkaat ovat tietoisia tilanteista ja kykenevät reagoimaan esimerkiksi tavarankatoamiseen mahdollisimman tehokkaasti. Tiedon tehokas liikkuminen ehkäisee suurempien vahinkojen syntymistä. Tarkastusvelvollisuus estää asiakirjojen ja dokumenttien väärennyksiä ja muita väärinkäytöksiä. Huolitsija tarkastaa useista eri asiakirjoista kuljettavan tavarankatoamisen tiedot, jolloin selviää nopeasti, jos tiedot poikkeavat dokumenttien kesken.

### 8.2.2 Yrityksen ja Tullin yhteistyö

Yrityksen ja viranomaisten yhteistyö on yrityksen toiminnan kannalta erittäin tärkeää. Etenkin Tullin kanssa tehty yhteistyö tehostaa rikollisen toiminnan havaitsemista vaikka, välillä yhteistyö saattaa hidastaa tavaraliikennettä sekä työntekoa. Yritys osallistuu tarpeen mukaan Tullin järjestämiin koulutustilaisuuksiin, joissa käydään läpi muun muassa sähköisen ennakoilmoitusjärjestelmän muutoksia. Huolitsijat seuraavat myös aktiivisesti Tullin Internet-sivuja, joiden kautta saadaan runsaasti tietoa turvallisuutta parantavien järjestelmien käyttöönotosta tai tiedotteista.

Lisäksi Tulli vaikuttaa huolitsijoiden toimintaan erilaisin määräyksin, mutta tarjoaa myös palveluita, jotka parantavat turvallisuutta. Pakollinen sähköinen ennakoilmoitusjärjestelmä auttaa parantamaan tavaraliikenteen turvallisuutta vaikka saattaa satunnaisesti lisätä työn määrää tai hidastaa työntekoa. Suomen tullin on todella tarkka asiakirjojen ja ennakoilmoitettujen tietojen yhteneväisyydestä rikollisuuden ja kaksoislaskutuksen ehkäisemiseksi. Huolitsijoiden tulee tarkastaa dokumentit ja tietojen oikeellisuus huolellisesti, jotta rahdin liikkuminen olisi mahdollisimman sujuvaa.

Noudettavasta tavarasta tulee tehdä jo aiemmin mainittu nettipassitus hyvissä ajoin ennen kuljetustapahtumaa. Tämä johtuu siitä, että Tulli voi tarpeen vaatiessa ottaa esimerkiksi kontin lähempään turvatarkasteluun. Tietyistä maista tai tietyiltä lähettäjiltä saapuvia kontteja voidaan turvatarkastaa tiheämmin. Muuten Tulli ottaa kontteja tarkastukseen satunnaisesti ja tästä tulee yritykselle ilmoitus. Tällä on loistava rikollista toimintaa ehkäisevä vaikutus, vaikka sillä voi olla myös vaikutusta tavaran liikkumiseen.

### 8.3 Tietotekniikka ja talous

Tietotekniikka kehittyy jatkuvasti, mikä luo paineita ehkäistä yritysvakoilua ja laitonta tiedonhankintaa. Logistiikka-alalla kilpailu on kovaa etenkin nykyisen taloudellisen tilanteen vuoksi, mikä takaa arkaluontoisen tiedon liikkumisessa on oltava erityisen varovainen. Enää uhkana ei ole vain rikolliset vaan myös kilpailijat ja muut salaisesta tiedosta hyötyvät tahot. Yrityksen IT- osasto sijaitsee Tanskassa, josta ammattilaiset hoitavat yrityksen tietokoneiden riittävät suojaukset ja päivitykset. Yrityksessä on korostettu salasanojen vaihdon tärkeyttä, jotta kukaan ulkopuolinen ei pääse käsiksi tietokoneilla oleviin tietoihin. Salasanat tulisi vaihtaa riittävän usein eivätkä ne saisi olla helposti tunnistettavissa. Salasanojen riittävän tiheä vaihtaminen on ollut haasteena, koska sen tärkeys on usein ohitettu. Vaikka tietokoneet vaativat tietyin väliajoin uutta salasanaa, niin olisi hyvä saada käyttöön toiminto, joka tarkastaisi, että salasanan turvataso on riittävän korkea. Yrityksen tulee myös huomioida mahdolli-

suus asettaa salasana eri tiedostoille, jotta kaikista arkaluonteisimpaan materiaaliin ei pääse käsiksi samalla salasanalla, jolla kirjaututaan tietokoneelle. Tiukoilla ja selkeillä ohjeilla yritys pyrkii parantamaan tietoturvallisuutta sekä ehkäisemään laitonta tiedonhankintaa.

Yrityksen IT-osasto on laatinut yrityksen henkilöstölle ohjeet Internetin, sähköpostin ja tietokoneen käytöstä. Ohjeissa on kerrottu selkeästi, millaisilla sivuilla on sallittua vieraila. Internetin käyttöä ei voida yrityksessä rajoittaa, sillä sitä tarvitaan työssä tiedonhankintaan. Informaation kulunhallinta on tärkeää, jotta yritys voi estää mahdolliset haittaohjelmat. Epäilyttävät sähköpostit on tärkeää poistaa eikä yrityksen tietoja saa luovuttaa, jos sähköpostin vastaanottaja herättää epäilyksen.

Nykyisin on hyvin yleistä sähköpostitse lähetetyt kerjäyskirjeet tai muut telemarkkinointikeinot, joiden tarkoitus on kerätä rahaa ilman, että asianomainen huomaa tai tajuaa tätä. Yritys on opastanut työntekijöitään poistamaan kyseiset viestit, jotta työntekijän henkilötunnuksia tai pankkitietoja ei joudu ulkopuolisten käsiin.

#### 8.4 Varastointi

Yrityksen Kotkan toimipisteellä ei ole omaa varastoa, vaan tarpeen tullen varastointitilaa vuokrataan toiselta yritykseltä, joka toimii samoissa tiloissa ja omistaa varastorakennuksen. Tavarantoimituksesta ja luovutuksesta huolehtii yhteistyöyrityksen varastohenkilökunta, jonka kanssa sovitaan käytäntö. He myös valvovat, ettei varastotilaan pääse ulkopuolisia henkilöitä eikä varkauksia ole sen vuoksi tapahtunut. Varasto- ja toimistotilatonttia ei ole aidattu, joten aitaaminen auttaa kontrolloimaan, keitä varastoalueelle pääsee. Lisäksi sen avulla varaston omistava yritys estäisi aidoilla venäläisten kuorma-autojen turhan seisottamisen varaston piha-alueella. Varaston ollessa suljettuna tehokas hälytysjärjestelmä huolehtii tavaroiden turvallisuudesta. Varaston omistava yritys huolehtii hälytysjärjestelmästä, murtosuojauksesta ja kulunvalvonnasta, joten Scan Global Logistics (Finland) Oy ei voi vaikuttaa siihen.

Kotkan toimipisteen varasto on tullivarasto eli siellä varastoidaan tullaamaton-ta tavaraa. Tullivarastossa säilytettävästä tavarasta ei kanneta tuontitulleja. Varaston henkilökunta noutaa tavaran satamasta ja purkaa sen varastoon. Tavarointa asetettaessa tullivarastointimenettelyyn on huomioitava tavaran kuvaus sekä oikea kappalemäärä varastokirjanpitoa varten. Asiakas ilmoittaa tavaroiden noudosta, ja Scan Global Logistics valmistelee asiakkaalle dokumentit kuljetusta varten. Tässä vaiheessa on oltava tarkkana, että varastokirjanpidon tiedot ovat samat kuin laskuissa ja pakkauslistoissa. Usein tavaran tiedot poikkeavat varastokirjanpidon tiedoista, jolloin tulee ilmoittaa asiakkaalle tarvittavat muutokset. Jos tullivarastoon saapuu säilytykseen koriste-esineitä, ei sieltä voi lähteä ulos saksia. Tulli ei luovuta tavaraa, jos poikkeamia esiintyy. Lisäksi on vaarana, että venäläiset yritykset pyrkivät saamaan tavaran ulos varastosta halvemman tullikoodin nimikkeellä. (Vääränen 2010.)

Vantaan toimipisteellä ei myöskään ole omia varastotiloja, minkä ansiosta yrityksen ei tarvitse maksaa itse rikollisuudesta ja sen ehkäisystä aiheutuvia kustannuksia. Varastotilaa vuokrataan tarpeen vaatiessa samalta yritykseltä, jolta toimistotilat on vuokrattu. Varastoalue on aidattu ja kulunvalvonta on hyvin tarkkaa, koska varastoalueella sijaitsee yritys, jonka toimiala vaatii sitä. Myös ulkopuolisten pääsy alueelle on vaikeaa, mikä ehkäisee tehokkaasti varkauksia, sabotaasia tai murtoja. (Juopperi 2010.)

Varastotilojen vuokraamisesta johtuen on mahdollista, että yritys pystyy keskittymään ydinosansaamiseen, ja varaston riittävästä turvallisuutasosta huolehtii toinen yritys. Tullivarastoinnilla on tiukat vaatimukset siitä, millainen varastotilan tulee olla. Tämän vuoksi on kannattavaa, että yritys vuokraa varastotilaa.

## 8.5 Meriliikenteen haasteet

Yritys ei voi vaikuttaa meriliikenteen ja konttien turvallisuuteen. Pääasiassa yritys käyttää suurimpien varustamoiden kontteja, jolloin käytössä on auto-

maattisesti security-turvallisuuteen vaikuttavat standardit ja järjestelmät. Niiden avulla voidaan ehkäistä hyvin monia rikollisuuden aikeita.

Täysien konttien varastamisesta ei ole tullut yhtään ilmoitusta yritykselle, mutta ongelmia esiintyy satunnaisesti tyhjien konttien palautuksessa satamaan. Konttien ostohinnat ovat korkeat, joten satamaan on yritetty palauttaa huonokuntoinen ja eri kontti, kuin mitä satamasta on täytenä noudettu. Näihin on vaikea puuttua, sillä kuljetusyrietykset ja kuljettajat ovat venäläisiä.

Satamilla on käytössään ISPS-koodi, joka ehkäisee ulkopuolisten pääsyn satama-alueelle. Satamaan saapuvista ajoneuvoista ja henkilöistä on ilmoitettava etukäteen, jolloin liikkumista on helppo kontrolloida. Tiukkojen turvallisuusmääräysten vuoksi rikollisuuden ehkäiseminen on tehokasta. Pitää myös huomioida, että Suomi on maantieteellisesti syrjässä ja satamamme ovat suhteellisen pieniä, minkä vuoksi kansainvälinen logistiikkarikollisuus tai terroristit ovat keskittäneet toimintaansa suurempiin ja isojen valtioiden satamiin.

## 9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tietoa opinnäytetyöhön löytyi kohtalaisen hyvin, vaikka rikollisuus aiheena oli monille organisaatioille hyvin arka. Tilastoja rikollisuuden esiintymisistä ja niiden luonteesta ei luovutettu salassapitovelvoitteiden vuoksi.

Empirian toteutuksen tueksi haastateltiin yrityksen henkilökuntaa. Haastattelu kohdistettiin henkilöihin, jotka työskentelevät Venäjän kauttakulkuliikenteen parissa ja tietävät sen riskeistä. Haastatteluilla saatiin kohtalaisen hyvin tietoa empiriaa varten, vaikka työkiireet vaikeuttivat tarkempia haastatteluita eikä ollut mahdollisuutta toteuttaa laajaa haastattelua. Lisäksi organisaatiossa tapahtui suuria sisäisiä muutoksia, jotka vaikeuttivat tiedonhankintaa empirian osaan. Näiden asioiden vuoksi haastatteluilla ei saatu riittävästi tietoa.

Tutkimuksen edetessä tuli ilmi hyvin selvästi, miten paljon yrityksen omistuksessa oleva varastotila ja kuljetuskalusto vaikuttavat rikollisuuden esiintymi-

seen. Omat varastointitilat ovat osaltaan riski, sillä silloin rikollisuuden aiheuttamat haitat ja siitä aiheutuvat kustannukset kohdistuvat Scan Global Logisticsiin. Tämän vuoksi varastotilan vuokraaminen tarpeen vaatiessa on kustannustehokas ja turvallinen ratkaisu. Yrityksen omistamalla kuljetuskalustolla on myös samanlainen vaikutus. Ulkoistamalla kuljetukset luotettavalle ja osaavalle yritykselle yritys minimoi riskit ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Yrityksellä ei ole ollut suurempia ongelmia Venäjän kauttakulkiikenteen security-turvallisuuden kanssa. Yhteistyökumppanit Venäjällä ovat pitkäaikaisia ja luotettavia. Yrityksen on silti mahdollista hyötyä opinnäytetyöstä saamalla ulkopuolisen näkökulman rikollisuuden kehittymisestä ja ehkäisemisestä. Lisäksi yrityksen on mahdollista alkaa varautua mahdollisesti Suomeen saapuvaan järjestäytyneeseen rikollisuuteen, jonka kohteena on logistiikka-ala.

Opinnäytetyö voi toimia apuna myös muille yrityksille niiden halutessa parantaa ja kehittää logistiikkaketjun rikollisuuden torjuntaa. Työstä voi löytyä keinoja rikollisuudelta suojautumiseen ja tapoja, joilla yritys voi kehittää yhteistyötään estääkseen rikollisen toiminnan tilaus-toimitusketjussa.

Aihetta on mahdollista tutkia lisää. Meriliikenteen turvallisuusriskejä on tutkittu aikaisemmin, mutta siitä löytyy edelleen tutkittavaa. On myös mahdollista selvittää security-turvallisuudesta aiheutuneita kustannuksia jokaiselle eri kuljetusmuodolle tai eri kuljetusreitille. Tutkittava aihe oli mielenkiintoinen ja laaja, joten jatkotutkimuksia aiheesta varmasti löytyy.

## LÄHTEET

About us. 2010. Saatavissa: [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us.htm) [viitattu 14.11.2010].

AEO pähkinänkuoressa. 2009. Saatavissa:  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/AEO/AEO\\_pahkinankuoressa/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/AEO_pahkinankuoressa/index.jsp)  
[viitattu 19.11.2010].

Ajankohtaista. 2004. Saatavissa: <http://www.vikingline.fi/cargofi/ajankohtaista.asp> [viitattu 16.10.2010].

Alasalmi, S. & Mäenpää, I. 2003. Venäjän tavarakaupan esteiden selvittäminen. Saatavissa:  
[http://www.vm.fi/vm/fi/04\\_julkaisut\\_ja\\_asiakirjat/01\\_julkaisut/075\\_verotus/58957/58964\\_fi.pdf](http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/075_verotus/58957/58964_fi.pdf)  
[viitattu 19.11.2010].

AREX. 2010. Saatavissa:  
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/internet/arex/index.jsp> [viitattu 22.11.2010].

AREX-yleisilmoitusjärjestelmä. 2009. Saatavissa:  
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/hankkeet/AREX/index.jsp> [viitattu 21.11.2010].

Tikkanen, E. 8.12.2010. Itärekat ajavat nälkäpalkalla, 45 minuuttia-ohjelma. Saatavissa:  
<http://www.mtv3.fi/uutiset/45min/jaksot.shtml?1237116> [viitattu 10.12.2010].

EMCS- järjestelmä. 2010. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/internet/emcs/index.jsp> [viitattu 22.11.2010].

EORI. 13.7.2010. Saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/EORI/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/EORI/index.jsp) [viitattu 20.10.2010].

History. 2010. Saatavissa: [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_auhistory.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_auhistory.htm) [viitattu 13.11.2010].

History Scan Global. 2010. Saatavissa: <http://www.scangl.com/cms/site.aspx?p=1221> [viitattu 17.11.2010].

Hokkanen S., Karhunen J. & Luukkainen, M. 2004. Logistisen ajattelun perusteet. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

IMO -International Maritime Organization. 2010. Saatavissa:

[http://www.meriliitto.fi/?page\\_id=45](http://www.meriliitto.fi/?page_id=45) [viitattu 24.10.2010].

ISO 28000 Seminaari. 2010. Saatavissa:

<http://www.laatukeskus.fi/default.asp?docId=49079> [viitattu 17.11.2010].

Juopperi, M. Sähköpostihaastattelu 21.11.2010.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2004. Kuljetukset ja varastointi- järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. Helsinki. Suomen Logistiikkayhdistys ry.



Kulkulupa-asiat. 2010. Saatavissa: <http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10500> [viitattu 17.11.2010].

Kunttu, T. 2009. Turvallisuusjohtamisjärjestelmien vertailu. Saatavissa: [http://www.merikotka.fi/metku/WP3\\_Turvallisuusjohtamisjarjestelmien\\_vertailu\\_f.pdf](http://www.merikotka.fi/metku/WP3_Turvallisuusjohtamisjarjestelmien_vertailu_f.pdf) [viitattu 26.11.2010].

Kuronen, J. & Tapaninen, U. 2007. Turvallisuusmääräysten kehitys ja vaikutukset meriliikenteeseen ja satamiin. Saatavissa: [http://www.merikotka.fi/julkaisut/TransgofWP1\\_security.pdf](http://www.merikotka.fi/julkaisut/TransgofWP1_security.pdf) [viitattu 20.10.2010].

Lehdistötiedotteet. 8.3.2010. Saatavissa: [http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/lehdistotiedotteet/2010/tiedote\\_20100308/index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/lehdistotiedotteet/2010/tiedote_20100308/index.html) [viitattu 2.11.2010].

Lonka, H., Hjelt, M., Vanhanen, J., Raivio, T., Vaahtoranta, T., Visuri, P., Väyrynen, M., Frinking, E. & O'Brien K. 2002. Riskien hallinta Suomessa. Saatavissa: <http://www.sitra.fi/julkaisut/raportti23.pdf?download=Lataa+pdf> [viitattu 22.11.2010].

Martikainen, A. 2008. Toimitusketjun turvallisuus: Logistiikan rikollisuuden laajuudesta ei ole käytettävissä luotettavia tietoja. Logistiikka-lehti 4/2010. Forssan Kirjapaino.

Merenkululaitos. 2010. Saatavissa: [http://portal.fma.fi/sivu/www/fma\\_fi](http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi) [viitattu 17.11.2010].

Mission. 2010. Saatavissa: [http://www.iru.org/index/en\\_iru\\_mission](http://www.iru.org/index/en_iru_mission) [viitattu 17.11.2010].

Mitä AEO-toimijaksi hakeutuvalta yritykseltä vaaditaan? 2009. Saatavissa: [http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana\\_tullissa/AEO/mita\\_vaaditaan/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/mita_vaaditaan/index.jsp) [viitattu 22.11.2010].

Mitä riskienhallinta on? 2009. Saatavissa: <http://www.pk-rh.fi/startti-riskienhallintaan/mita-riskienhallinta-on> [viitattu 24.11.2010].

Nevalainen, E. 2009. Kuljetusriskien hallinta. Saatavissa: [http://www.bulevardi.net/eoppiminen/materiaalit/Materiaalit%202009/Nevalainen\\_E\\_100309\\_RH\\_Lappeenranta.pdf](http://www.bulevardi.net/eoppiminen/materiaalit/Materiaalit%202009/Nevalainen_E_100309_RH_Lappeenranta.pdf) [viitattu 23.11.2010].

Pihjalaviita, M. Haastattelu 17.11.2010. Kotka: Scan Global Logistics (Finland) Oy, Kotkan toimipiste.

Profile. 2010. Saatavissa: <http://www.tapaamea.com/public/profile.php?navId=1&subnavId=2> [viitattu 9.11.2010].

Riskienhallinta. 2010. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Riskienhallinta> [viitattu 18.11.2010].

Ruutikainen, P., Inkinen, T. & Tapaninen U. 2006. Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka. Saatavissa: <http://www.merikotka.fi/julkaisut/Kuljetuslogistiikka.pdf> [viitattu 24.11.2010].

Satamaturvallisuus. 2010. Saatavissa: <http://www.portofhelsinki.fi/tavaraliikenne/satamaturvallisuus> [viitattu 20.11.2010].

SKAL järjestönä. 2010. Saatavissa: [http://www.skal.fi/skal\\_jarjestona](http://www.skal.fi/skal_jarjestona) [viitattu 18.11.2010].

SOLAS. 2010. Saatavissa:

[http://www.dnv.fi/toimialat/meritekniikka/palvelut\\_ratkaisut/lakisaateiset\\_palvelut/solas/](http://www.dnv.fi/toimialat/meritekniikka/palvelut_ratkaisut/lakisaateiset_palvelut/solas/) [viitattu 19.10.2010].

Strategiat. 2009. Saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/strategiat\\_ja\\_arvot/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/strategiat_ja_arvot/index.jsp) [viitattu 29.11.2010].

Suomen tullin palvelu- ja lainvalvontaorganisaatio. 2009. Saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/tehtavat/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/tehtavat/index.jsp) [viitattu 17.11.2010].

Tilastokeskus. 2010. Saatavissa: <http://www.stat.fi/meta/kas/transitoliikenn.html> [viitattu 11.10.2010].

Tompuri, V. 2010. Lasti karkuteillä. Logistiikka-lehti 5/2010. Forssan Kirjapaino.

Tullirikostorjunnan vuosikirja. 2009. Saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/julkaisut\\_ja\\_esitteet/vuosikertomukset/rikostorjunta\\_09\\_internet.pdf](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/vuosikertomukset/rikostorjunta_09_internet.pdf) [viitattu 25.10.2010].

Tulli tutuksi. 2010. Saatavissa: [http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/tulli\\_tutuksi/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/index.jsp) [viitattu 17.11.2010].

Valtioneuvoston asetus poliisi-, tullin- ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (kumottu) 22.3.2001/257, 2001. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2001/20010257> [viitattu 25.10.2010].

Vision. 2010. Saatavissa:

<http://www.tapaamea.com/public/vision.php?navId=1&subnavId=3> [viitattu 9.11.2010].

Vuositilastot ja aikasarjat. 2009. Saatavissa:

[http://portal.fma.fi/sivu/www/fma\\_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/ulkomaan\\_meriliikenne/vuositilastot\\_aikasarjat](http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/ulkomaan_meriliikenne/vuositilastot_aikasarjat) [viitattu 11.11.2010].

Vääränen, A. Haastattelu 25.11.2010. Kotka: Scan Global Logistics (Finland) Oy, Kotkan toimipiste.

Yleistä. 2010. Saatavissa: <http://www.portofkotka.fi/uusi/index.php?page=10100> [viitattu 11.11.2010].

Yrityksiin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden tilannekuva. 2006. Saatavissa:

[http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/tilannekuva2006s\\_yrityksiin\\_kohdistuvat\\_rikokset\\_171006/\\$file/tilannekuva2006s\\_yrityksiin\\_kohdistuvat\\_rikokset\\_171006.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/tilannekuva2006s_yrityksiin_kohdistuvat_rikokset_171006/$file/tilannekuva2006s_yrityksiin_kohdistuvat_rikokset_171006.pdf) [viitattu 28.11.2010].