

# Kuka on maantiekuljetusten suurin turvallisuusuhka?

*Erityisesti elektroniikkateollisuudessa tuotanto siirtyy kiihtyvällä vauhdilla halpatuotantomaihin. Loppukilpailu kustannustehokkuudesta käydään tuotantolaitoksen ja jälleenmyyjäverkon välisessä logistiikkaketjussa. Kuljetushävikistä jopa 75 % tapahtuu maantiekuljetuksissa, jotka tilaaja on itse valinnut, itse määrittelemillään perusteilla. Mutta miksi kokonaisuus ei toimi?*

## **Tilaaja kilpailuttaa riskit ja hävikit itselleen**

Euroopassa on vuodesta 2001 lähtien toiminut TAPA-ohjelma. TAPA kehitettiin teknologia-tuotteiden logistiikkaketjun kokonaisvaltaisen turvallisuuden hallintaan. Se sitoo teoriassa sekä kuljetusyrietykset että tilaajat yhteisiin toimintatapoihin. Totuus kuitenkin on, että TAPA-sertifioidulla kuljetusyrietyksellä on korkeampi hintalappu, joten tilaaja valitsee usein halvimman vaihtoehdon. Se tarkoittaa, että tilaaja ottaa tietoisesti riskin siitä, ettei tavara ole välttämättä perillä sovittuna aikana tai vahingoittumattomana. Pahimmassa tapauksessa se ei saavu perille koskaan. Kuljetushävikki myydään harmaan talouden mustassa pörssissä. Tilaajan saama säästö kuljetuskustannuksista voi tulla monin verroin kalliimmaksi myöhemmässä vaiheessa.

## **Tilaaja ei vaadi turvallisuutta**

Kun tilaaja ei vaadi logistiikkaketjulta turvallisuutta, tai se on näennäistä, ei tilaaja ole siitä valmis myöskään maksamaan. Kuljetusyrietykset terminaalitoimintoihin eivät välttämättä laadi turvallisuusjohtamissuunnitelmaa omilla kustannuksillaan, eivätkä kouluta työntekijöitään, paranna ajoneuvojensa tai kiinteistöjensä turvallisuutta. Vika ei siis välttämättä ole kuljettajan, jos hänen rekkansa varastetaan vartioimattomalta pysähdyspaikalta. Se on turvallisuusjohtamisongelma, jonka taustalla on kuljetusten tilaaja ja sitä kautta todennäköisesti myös olematon turvallisuuskulttuuri.

## **Kuljetusyrietyks on riski itselleen**

Myös halvimman tarjouksen jättänyt kuljetusyrietyks ottaa tietoisesti riskin, vain saadakseen sopimuksen. Halvin tarjous saattaa usein tarkoittaa myös sitä, että riskienhallinta on pintapuolista eikä kuljettajilla ole riittävästi kielitaitoa tai turvallisuuskoulutusta. Se saattaa tarkoittaa myös sitä, että ajoneuvot eivät täytä kuin muutaman TAPA TSR:n vähimmäisvaatimuksen, eikä vartioituja pysäköintialueita käytetä. Samassa yhteydessä se tarkoittaa myös sitä, ettei TAPA FSR vaatimuksia ole huomioitu tai ne on toteutettu minimissään. Suomalaiset ovat tunnettuja sinisilmäisyydestään ja FIN-tunniste rekisterikilvessä kertoo usein rikollisille ”helpommasta” saaliista. Kuljetusyrietyksellä on perusuottamus suomalaisen vakuutusjärjestelmään ja sitä kautta vahinkotapauksissa saatavaan ”automaattiseen” korvaukseen. Perusongelma on kuitenkin se, että suomalaisista yrietyksistä puuttuu turvallisuuskulttuuri. Kokonaisvaltaisen turvallisuus lähtee aina turvallisuuskulttuurin kautta.

## **Kukaan ei aidosti tiedä ketjun heikkoja lenkkejä**

Kenelläkään ei näytä olevan velvollisuutta ottaa vastuuta koko logistiikkaketjun turvallisuudesta. Ei edes siinä tapauksessa, että käytössä olisi TAPA. Logistiikkaketjun eri toimijat tekevät toisistaan irrallista turvallisuusjohtamista ja riskienhallintaa. Kenellä tahansa toimijalla voi olla koko logistiikkaketjun turvallisuuden kannalta heikoin lenkki. Kukaan ei tiedä, missä se on – niin pitkään kuin koko ketjua ei tarkastella kokonaisuutena. Vahingon sattuessa osapuolet syyttelevät oikeussalissa toisiaan, eikä vakuutusyhtiö välttämättä korvaa vahinkoa.

## **Pienet toimijat joutuvat lopulta ahtaalle**

Jonain päivänä kuljetushävikistä tulee niin merkittävä, että tilaajilla ei yksinkertaisesti ole varaa olla maksamatta turvallisuudesta. Se tarkoittaa, että vain TAPA-sertifioidut kuljetusyrietykset saavat kansainvälisiä kuljetussopimuksia. Siinä vaiheessa ahtaalle joutuvat erityisesti pienemmät toimijat, joilla ei ole riittävää turvallisuusjohtamisen tietotaitoa. TAPA-ohjelman toteutus on kallis ja vie runsaasti työaikaa, ellei sitä osata toteuttaa osana normaalia operatiivista toimintaa.

## **Mitä kuljetusyritysten pitäisi tehdä?**

Suomalaisten kuljetusyritysten tulisi käyttää huomattavasti enemmän yleisesti hyväksytyjä turvallisuusjärjestelmiä, kuten TAPA, ISO 28000, AEO, KATAKRI ja ISPS. Aluksi yritysten kannattaisi toteuttaa turvallisuuskulttuurikoulutus ja ottaa samassa yhteydessä käyttöön kansallinen turvallisuusauditointikriteeristö KATAKRI. Ensimmäisenä konkreettisenä turvallisuus-toimenpiteenä yritysten täytyisi laatia turvallisuussuunnitelma ja -ohje. Niiden vaatimusten mukaan kuljettajille annetaan ensi tilassa turvallisuuskoulutusta, jota jatketaan sovitun ja suunnitellun ohjelman mukaisesti.

Parhaiten turvallisuuskulttuurin jalkauttavat ne kuljetusyrietykset, jotka ottavat kuljettajansa mukaan jo suunnitteluvaiheessa. Juuri heillä on autenttisia kokemuksia siitä, millaisia ongelmia tien päällä on jo ollut ja mihin kannattaisi varautua. Kun kuljettajat ovat mukana alusta lähtien ja saavat mahdollisuuden vaikuttaa päätöksentekoon, muutosvastarinta turvallisuuskulttuuria vastaan on vähäistä tai sitä ei ole lainkaan. Perinteisellä mallilla ”kabinetissa” kehitetyt ohjeet sivuutetaan usein liian vaikeaselkoisina ymmärtää tai vaikeina toteuttaa.

Uusi EU-direktiivi edellyttää ammattiliikenteen kuljettajille viisi päivää jatkokoulutusta viiden vuoden aikana. Näistä päivistä vain yhden sisältö on pakollinen – ennalta ehkäisevän ajon kurssi. Suurten yritysten kuljettajat koulutautuvat vuoden aikana joka tapauksessa yrityksen sisäisen ohjelman mukaan ja täyttävät velvoitteensa. Pienemmät yritykset pyrkivät minimoimaan koulutus-kustannukset ja tarjoavat kuljettajilleen koulutuksen, jonka kustannus on mahdollisimman pieni ja hyöty välittömästi saatavissa. Tällaiset koulutusvalinnat ovat lyhytnäköisiä, eivätkä auta yritystä selviytymään tulevaisuuden turvallisuusvaatimuksista.

Kuljetusyritysten tulisi myös luopua kuljetuksista halvimmallalla kalustolla. Sen sijaan, että pahimmissa tapauksissa ajoneuvoista riisutaan hankintavaiheessa kaikki lisävarusteet, niihin täytyisi asentaa perustasoa selkeästi korkeampi turvallisuustaso.

## **Koko kuljetusketju on turvattava**

Jotta turvallisuus aidosti paranisi, rahdin tilaajan tulisi myöntää – myös todellisuudessa – kuljetusoikeus ainoastaan yrityksille, joilla on turvallisuusstandardi, kuten TAPA, AEO tai ISO 28000. Kaikkien logistiikkaketjun osapuolten on tehtävä läpinäkyvää yhteistyötä ja arvioitava oman toimintansa lisäksi myös muiden toimintaa. Vain läpinäkyvällä yhteistyöllä koko kuljetusketjun turvallisuus voidaan arvioida riittävän luotettavasti.

Kun eri osapuolet ovat sitoutuneet yhteistyöhön on tehtävä koko kuljetusketjun osalta kattava riskianalyysi. Eri analyysimenetelmät on kehitetty usein tiettyä kohdealuetta varten. Yksi riskianalyysimenetelmä ei ole riittävä koko ketjun käsittelyyn. Yksinkertaisimmillaan riskianalyysi on muutaman kohdan tarkistuslista. Pienemmällä yrityksillä ei välttämättä ole tehtävään palkattua turvallisuusalan ammattilaista, joten arvioinnissa on alkuvaiheessa syytä käyttää ulkopuolista asiantuntijaa.

## **Ratkaisuvaihtoehtojen seuraukset**

Kuljetusyritykset itse voivat pienentää EU-alueen vuosittaista maantiekuljetusten miljardihävikkiä kolmanneksen jo pelkästään sillä, että vaatisivat kuljettajiaan pysäköimään ainoastaan vartioituille tai yhdessä sovituille, turvallisille pysäköintialueille. Vaatimuksen on oltava osa yrityksen turvallisuuskulttuuria ilman erityistä vaatimusta. Kun yrityksessä on turvallisuuskulttuuri ja -standardi, turvallisuus on luonnollinen osa operatiivista toimintaa.

Vakuutusyhtiöille maksettavat omavastuuosuudet huolimattomuuden tai välinpitämättömyyden seurauksena ovat taatusti enemmän kuin turvallisuuskulttuurikoulutus ja vartioitujen pysäköinti-alueiden maksut yhteensä.

## **Tilaaajien on nöyryyttävä menestyäkseen**

On ainoastaan kilpailijoiden ja rikollisten etu, että lähetys ei saavu määränpäähän sopimuksen mukaan. Asiakas- ja jälleenmyyjäuskollisuus ovat silloin koetuksella. Jotta suomalaiset kuljetusyritykset parantaisivat turvallisuuttaan massaliikkeenä kohti standardeja ja sertifiointeja, on tilaajien nöyryyttävä ja maksettava enemmän. Se takaa, että oikea rahti on oikeassa paikassa oikeaan aikaan ja vielä ehjänä.

[Petri Kelo henkilökuva]

Petri Kelo on Logisec Oy:n perustaja, TAPA-, ISO 28000- ja AEO- kouluttaja. Petri toimii nykyisin myös ASIS International:n ARVP toimessa Pohjois- ja Itä- Euroopassa. Hänellä on yli 20 vuoden kokemus kuljetuslogistiikasta Suomessa, Skandinaviassa, Venäjällä ja Baltiassa. Viimeisen 10 vuoden ajan Petri on keskittynyt kuljetusturvallisuuteen. Hän on konsultoinut ja tehnyt turvallisuusauditointia lukuisissa projekteissa eri puolilla maailmaa.