



Baltic Sea Region

Programme 2007-2013

Part-financed by the European Union
(European Regional Development Fund
and European Neighbourhood and
Partnership Instrument)

SEINÄJOEN MAAKUNNALLINEN LOGISTIIKKA-ALUE



LOGISTICS

12.3.2012

SISÄLLYSLUETTELO

1.	LÄHTÖKOHDAT	2
2.	LOGISTIIKKA-ALUEEN SJOITTUMINEN JA TOIMIJAT.....	3
3.	LOGISTIIKKA-ALUEEN TOIMINNALLINEN KOKONAISUUS	6
3.1.	Logistiikka-alueen toimijat	7
4.	RAUTATIETERMINAALI.....	8
4.1.	Rautatieterminaalialueelle sijoittuvia toimintoja	9
4.2.	Rautatieterminaalin käsittelykalusto	10
5.	TIETOJÄRJESTELMÄT.....	11
6.	SYYT SEINÄJOELLE SJOITTUMISEEN	11
6.1.	Olemassa olevat ja sijoittuvat yritykset	11
6.2.	Asiakkaan kannalta	11
6.3.	Logistiikka-alueen hyödyt maakunnalle	12
7.	LOGISTIIKKA-ALUEEN TAVARAVIRRRAT JA TYÖNTEKIJÄTARPEET	12
8.	TOIMINTAKONSEPTI.....	13
8.1.	Case Nordic Logistic Center - NLC Umeå	13
8.2.	Logistiikka-alue Berliinissä (Fright Village Berlin South Grossbeeren)	14
9.	SEINÄJOKI TOIMINTAKONSEPTI.....	16
9.1.	Hallinnollisesti 2 erillistä osa-aluetta	16
9.2.	Yritysalue	16
9.3.	Rautatieterminaali	17

1. LÄHTÖKOHDAT

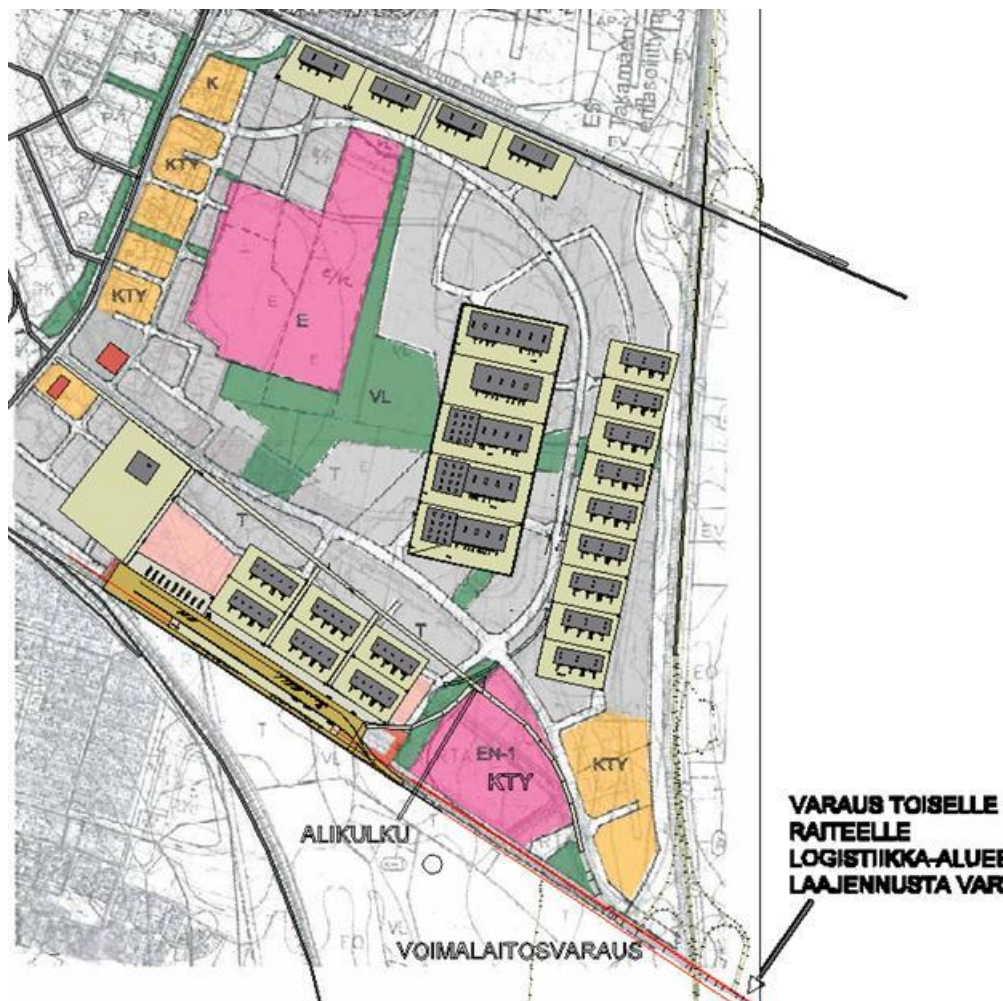
Etelä-Pohjanmaan liitto ja Seinäjoen seudun elinkeinokeskus ovat teettäneet selvityksen maakunnallisesta logistiikka-alueesta. Aiempien selvitysten perusteella logistiikka-alue sijoittuu nykyisen logistiikka-alueen yhteyteen Roveksen alueelle. Selvitystyön tarkoituksena on ollut konkretisoida hankkeen sijoittumista, miten se sijoittuu maastoon ja minkälaisia toimintoja siellä tulee olemaan. Merkittävänä lisänä nykyisiin toimintoihin on yhdistettyjen kuljetusten terminaali juna- ja kuorma-autokalustolle. Työn suorittajan on toiminut EP-Logistics Oy.

Työryhmään kuului:

- Jukka Pajunen, Kehityspäällikkö SEEK
- Ari Lehtinen, Projektipäällikkö NECL II
- Seppo Rinta-Hoiska, Neuvotteleva virkamies EP-Liitto
- Jyrki Kuusinen, Yleiskaava-arkkitehti Seinäjoen Kaupunki
- Hannu Ranta, Projektipäällikkö EP-Logistics Oy
- Matti Utriainen, EP-Logistics Oy
- Esa Eerikänen, EP-Logistics OY
- Heikki Vaulanen, EP-Logistics, Oy

Suunnittelussa haetaan avointa logistiikka-aluetta, jossa kaikilla toimijoilla on mahdollisuus käyttää alueen palveluja. Alueella tulee toimimaan pääosin logistiikka- ja teollisuusyrityksiä sekä niihin liittyviä alihankinta- ja palveluyrityksiä.

Logistiikkakustannukset ovat keskimäärin 11,5 % suomalaisten yritysten liikevaihdosta ja sen osuus tulee kasvamaan jatkossa. Seinäjoen seudun kannalta on ensiarvoisen tärkeää tarjota yrityksille mahdollisimman kilpailukykyiset logistiikkapalvelut ja logistiikkayrityksille hyvät toimintaedellytykset.



Kuva 1 Seinäjoen maakunnallisen logistiikka-alueen alustava layout.
Lähde EP-Logistics Oy

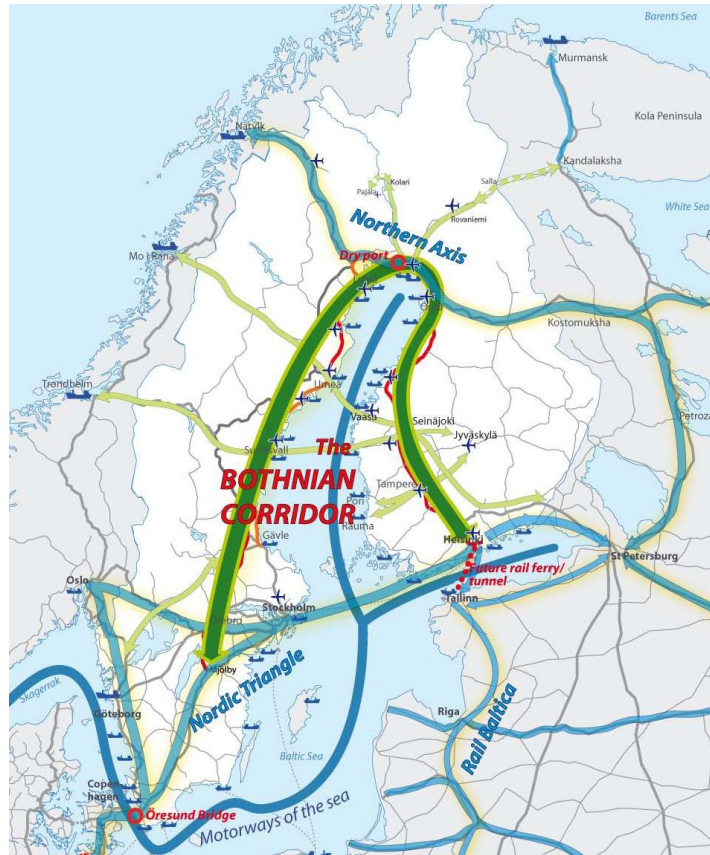
2. LOGISTIIKKA-ALUEEN SJOITTUMINEN JA TOIMIJA

Seinäjoen maakunnallisen logistiikka-alueen sijaintia on määritelty useissa erilaisissa selvityksissä. Uuden Logistiikka-alueen tarvetta ja sijaintia on arvioitu Itä-Länsisuunnassa mm. Necl-hankkeessa, Trondheim – Pietari –kuljetuskäytävällä



Kuva 2

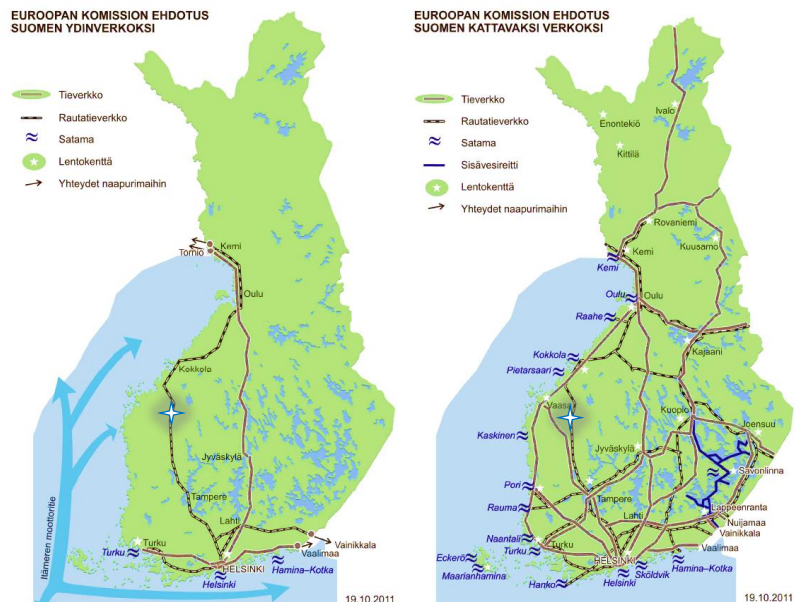
sekä Bothnian Corridor hankkeessa Pohjois-Etelä suuntaisten kuljetusten tarpeiden lähtökohdista.



Kuva 3

Seinäjoen maakunnallista Logistiikkakeskusta on tutkittu myös tuoreessa Liikenneviraston selvityksessä Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys (Julkaisu B:42, 2011).

Raportissa todetaan mm., että Etelä-Pohjanmaalla ei ole nykyisin suu-



Kuva 4 Seinäjoen maakunnallisen logistiikka-alueen sijoittuminen TEN-T liikenneverkolla. Lähde: LiVi 2011, Suomen esitys uudeksi TEN-T verkoksi 2011.

rempaa, eri toimijoille vapaasti käytettävissä olevaa logistiikkakeskitymää, kuten tilanneanalyysi osoitti. Maakunnassa on kuitenkin selvä tavoite ja tarve merkittävän logistiikkakeskuksen toteuttamiseksi alueelle. (Maakuntasuunnitelma 2030); Maakuntaohjelma 2011-2014).

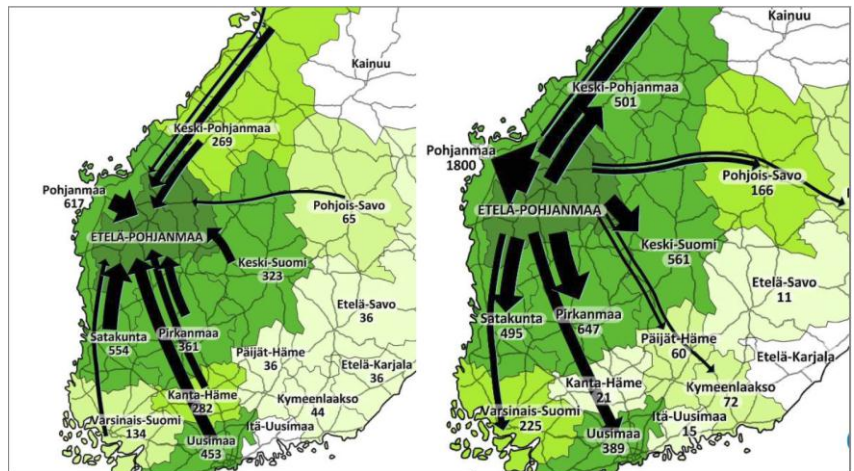
Suunnittelun kohteena oleva Seinäjoen maakunnallinen logistiikka-alue sijoittuu nykyisen Roves –nimellä tunnetun teollisuusalueen itäpuolelle, jossa jo nykyisin toimii runsaasti logistiikka-alueen yrityksiä. Seinäjoen yrityshaulla saa *kuljetusliike* hakusanalla yli 80 kuljetusyritystä, *varastointi*-hakusanalla yli 11 yritystä ja *terminaali* –haulla 7 yritystä. Nykyisten toimijoiden tilat ja tontit ovat tulleet täyteen eri-puolella Seinäjokea sijaitsevista logistiikkakeskuksissa, eikä suurimmalla osalla ole lainkaan laajennusvaraa vaikka tarvetta tilojen laajennuksille on olemassa. Yritysten tilatarpeesta, logistiikkatoimintojen keskitystarpeesta sekä valtakunnallisissa logistiikkaterminaali -selvityksissä todetuista syistä johtuen Seinäjoen logistiikkakeskittymälle on merkittävä tarve.

Roveksen kohdalla alueen liikenteellisestä sijainnista todetaan julkaisussa B:42 edelleen, että *Roveksen alueen liikenteellinen sijainti uuden ohitustien liittymän välittömässä tuntumassa Haapamäen radan vierellä on kuljetusten kannalta erinomainen (lähtöoletuksena että alueen toteutusajankohtaan mennessä itäisen ohitustieosuus on valmistunut). Tiekuljetukset alueella/alueelta ohjautuvat keskustan katuverkon ohi suoraan pääteille katuverkkoa kuormittamatta. Myös valtakunnallisten/maakunnallisten liikennevirtojen kannalta alueen sijainti on erinomainen valtateiden 19 ja 18 sekä Helsinki – Oulu pääradan välittömässä tuntumassa.*

Roveksen alueen hyvää liikenteellistä sijaintia kuvaa myös alueen erinomainen saavutettavuus kaikkien maamme suurimpien kaupunkiseutujen ja merkittävimpien satamien sijoittuessa viiden tunnin ajoajan sisälle. Vastaavasti koko Etelä-pohjanmaa on noin 60 minuutin saavutettavuuden sisällä Roveksen alueelta.

Roveksen alueen sijoittuessa välittömästi Seinäjoki–Haapamäki-radαν viereen, on mahdollinen logistiikkakeskus helposti ja edullisin kynnyskustannuksin kytkettävissä rataverkkoon. Tämän ansiosta alue voi toimia hyvin myös nykysuuntauksen mukaisena eri kuljetusmuodot yhdistävänä logistiikkakeskuksena.

Seinäjoen lentoasema sijoittuu vain muutaman kilometrin etäisyydelle suunnitellun logistiikkakeskuksen rajalta, mikä osaltaan vahvistaa ja monipuolistaa alueen kilpailukykyä myös lentorahdin käsittelyalueena.



Kuva 5 Etelä-Pohjanmaalle saapuvat ja lähtevät tiekuljetukset (Tilastokeskuksen kuljetustilastojen 2007 ja 2008 keskiarvot), Lähde: LiVi julkaisu B:42/2011

Tulevalle logistiikka-keskukselle on jo ilmaantunut kiinnostuneita ja alustavia varauksia tehneitä yrityksiä, jotka koostuvat maakunnan merkittävistä, olemassa olevista toimijoista. Logistiikkakeskukseen liittyvien liikennevirtojen määrien ja suuntien arvioimiseksi on raportin B:42 nykytila-analyysissä selvitetty myös 2007/2008 saapuneiden ja lähteneiden tiekuljetusten määrien keskiarvoa Etelä-Pohjanmaalla suhteessa muihin maakuntiin. Liikennemäärät on esitetty oheisessa kuvassa numero 5.

3. LOGISTIIKKA-ALUEEN TOIMINNALLINEN KOKONAISUUS

Seinäjoen maakunnallinen logistiikka-alue on suunniteltu ns. L2 luokan logistiikka-alueeksi. Tehokas logistiikka-alue kokonaisuus muo

Luokka	Nimi	Määrittely
L0	Logistiikkavyöhyke	Logistiikkakeskittymien, alueiden ja keskusten muodostama, usein pääväylien suuntainen vyöhyke.
L1	Logistiikkakeskittymä	"Itsestään" muodostunut logistiikkakeskusten ja -alueiden tiivis ryhmä, usean hallinnoima, useita toimijoita.
L2	Logistiikka-alue	Järjestäytyneesti muodostunut, logistiikkatoiminnoille tarkoitettu alue, freight village, jossa useita logistiikkakeskuksia, varastoja yms. logistiikkatoimintoja lisäpalveluineen. Useita toimijoita.
L3	Logistiikkapalvelukeskus	Kaikille asiakkaille avoin logistiikkakeskus. Tietyn tahon hallinnoima, mahdollisesti useita toimijoita.
L4	Logistiikkakeskus	"Suljetun piirin" eli tietyn kauppaketjun tai teollisuusyrityksen oma logistiikkakeskus tai keskusvarasto, josta tavaraa toimitetaan vain ko. yrityksen omiin tarpeisiin.
L5	Varasto, Terminaali	Yksityisten omistamia varastoja yms., pinta-ala alle 10 000 m ²

Pöyry CM 25.5.2011

dostuu useista logistiikkakeskuksista, logistiikkapalvelu-yrityksistä sekä edellä mainittujen yritysten tukipalveluita tarjoavista yrityksistä. Seuraavassa kappaleessa lueteltu alueelle suunniteltuja, logistiikkapalveluja tuottavia ja käyttäviä sekä edellisille tukipalveluja tarjoavia yrityksiä.

3.1. Logistiikka-alueen toimijat

Logistiikka-alue tulee koostumaan mm. seuraavanlaisista toimijoista, osa on jo sijoittunut nykyiselle alueelle.

- Logistiikkapalvelun tarjoajat
- Tukkuliikkeet
- Jakeluterminaalit RDC, LDC
- Kuljetusliikkeet
- Teollisuusyritykset
- Alueen muut palveluyritykset
- Alihankkijat
- ICT-palvelut
- Pesu/puhdistus
- Laboratorio (esim. SGS, Saybolt tms.)
- Tulli
- Maa- ja metsätalousministeriö, elintarviketarkastukset
- Ravintola
- Huoltamo
- Korjaamo
- Majoitus

Logistiikka-alue sijoittuu Seinäjoen keskustan läheisyyteen, eli alueen ulkopuolella olevat yritysten on helppo hyödyntää palveluja sekä myös tarjota niitä.

4. RAUTATIETERMINAALI

Nykyisen Jyväskylään menevän radan yhteyteen rakennetaan ratapiha, joka sijoittuu uudelle logistiikka-alueelle. Ratapiha suunnitellaan Suomessa uudenaikaiseksi, mahdollisimman kustannustehokkaaksi yhdistettyjen kuljetusten terminaalksi kaikkine kaupallisesti tarvittavine tukitoimintoineen niin sanotuksi freight village -tyyppiseksi logistiikka-keskukseksi.



Kuva 6 Seinäjoen maakunnallisen logistiikka-alueen yhdistettyjen kuljetusten terminaali alue

Kustannustehokkuuteen vaikuttavia suunnittelunäkökohtia ovat mm. yhtenäiset 700 m raidepituudet, läpiajettavuus, ei junan pilkkomistarvetta tai siirtotarvetta lastaus tai purkuvaiheissa. Junan siirto- pilkkomis- ja kokoamismahdollisuus terminaalioperaattorin toimesta.

Rautatieterminaalin suunnittelussa on tutustuttu erilaisiin Eurooppalaisiin ja Pohjoismaisiin yhdistettyjen kuljetusten terminaaleihin. Konstruktioimalleja Suomessa edustaa mm. aikaisemmin käyttöön otettu, Oulun kaupungissa sijaitseva Oritkarin yhdistettyjen kuljetusten terminaali, joka palvelee Seinäjoen logistiikkaterminaalia sivuavan rataosuuden suuryksikköliikenteen käsittelytarvetta Oulussa.

Teknisen suunnittelun lisäksi toiminnallisia malleja on etsitty myös Saksasta ja Ruotsista. Molemmissa maissa on tapahtunut mer-



Kuva 7 Göteborgin sataman tavaraliikennettä palveleva raideterminaaliverkosto 2012.

kittävää rautatieliikenteen kuljetusosuuden kasvua rautatiekuljetuskilpailun vapautumisen jälkeen. Ruotsissa esimerkiksi Göteborgin sataman maaliikenteen konteista 42 % kuljetetaan nykyisin rautateitse. Vuosaaressa se on 5 %. Merkittävä rautatiekuljetusosuuden kasvu on syntynyt mm. ympäristötietoisten asiakkaiden tarpeista sekä kilpailun avautumisen jälkeen syntyneestä hinta- ja palvelukilpailusta johtuen. Nykyisin Göteborgin sataman tavarankuljetuksia rautatieliikenteessä operoi kahdeksan eri rautatieyhtiötä¹.

Erityisen merkittävän rautatiekuljetusosuuden (42 %) lisäksi, huomiota on kiinnitettävä kuljetusetäisyyksiin, joilla kaupalliset rautatieoperaattorit kykenevät muissa maissa kilpailemaan kumipyöräkuljetusten kanssa. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 2:4, pp 296-310. -selvityksessä luetellaan huomattavia kuljetusmääriä jopa kahdeksassa sisämaan rautatieterminaalissa alle 400² km palveluetäisyydellä Göteborgin satamasta, lähimmän rautateitse palveltavan sisämaan terminaalin sijaitessa alle 190 km päässä tuosta mainitusta merkittävästä ruotsalaisesta valtamerisatamasta.³

Myös Saksassa kaupalliset esimerkit osoittavat että lyhyillä etäisyyksillä rautatiekuljetuksilla voi kilpailla, vieläpä pienillä volyymeillä. Berliinin jokisataman Behalan liikenne on vain 100 kTEU/vuosi, mutta satama omistaa oman rautatieyhtiön, joka on kyennyt luomaan lyhyistä ja pitkistä kuljetuksista kannattavia, mm. jakeluterminaaaleja syötetään Berliinin jokisatamasta konttijunilla (hyvinkin lyhyitä matkoja); tämä koko järjestely on muutaman vuoden ikäinen.

4.1. Rautatieterminaalialueelle sijoittuvia toimintoja

Rautatien läheisyyteen sijoitetaan yhdistettyjä kuljetuksia hyödyntäviä toimintoja ja alueita. Oheisessa listassa on myös mainittu alueen rakentamisessa huomioitavia asioita.

- Konttikenttä ja trailerialueet
- Konttidepo
- Ulkovarastot, asfalttikenttää
- Katetut tilat ilman lämmitystä
- Crossdocking terminaali
- Lämpösäädellyt terminaalit/varastot
 - Lämmin-, kylmä-, pakkasvarasto
- Jäähdytyskoneen virtapistokkein varustettuja traileri/konttipaikkoja
- Neutraali terminaalioperaattori palvelutuottajana
- Noudot, jätöt ja turvallisuus 24/7
- Priorisoitu kulunvalvonta
- Läpiajettavuus, kustannusetu

¹ [http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyFilArkiv/Railservices_120119.pdf/\\$file/Railservices_120119.pdf](http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf/vyFilArkiv/Railservices_120119.pdf/$file/Railservices_120119.pdf)

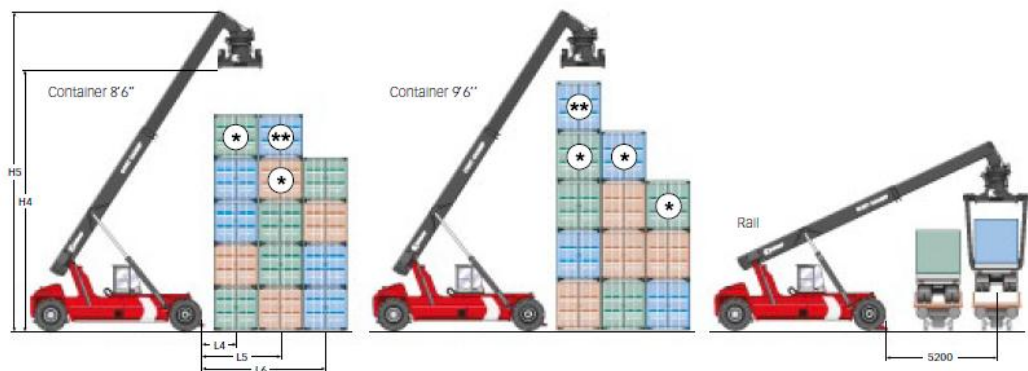
² Suomalaisessa yleisessä keskustelussa on viljelty ajatusta että alle 350 km etäisyydellä rautatiekuljetus ei ole kilpailukykyinen kumipyöräkuljetuksiin nähden. Tällä hetkellä (2012) yhteysvälin merkittävistä yksikkökuljetusmääristä huolimatta, VR:llä on huomattavia vaikeuksia kilpailukyvyssä ja palvelutasossa esim. Helsinki-Oulun välissä yli 600 km rautatiekuljetuksissa.

³ Göteborgista rautateitse palveltavia, suuryksikköliikenteen "kuivasatamia" etäisyysjärjestyksessä Göteborgista lukien: Åmål (188 km), Jönköping CT, Almhult CT, Nässjö, Hallsberg CT, Karlstad, Malmö CT ja Eskilstuna (372 km).

4.2. Rautatieterminaalien käsittelykalusto

Seinäjoen maakunnallisen logistiikka-alueen rautatieterminaalialueella tapahtuvassa lastinkäsittelyssä ja logistiikka-alueen välisiin siirtoihin tarvitaan erilaisia suuryksiköiden käsittelykalustoa.

- Kurottajat. Konttien ja perävaunujen käsittely
- (Nosturit), voidaan hoitaa myös ostopalveluna tapauskohtaisesti erikoisnostojen tarpeiden mukaan
- Vetomestarit, kuljetusalustojen terminaalisiirtoja varten
- Chassiet, kontinkuljetusalustat terminaali siirtoja varten
- Trukit, jälleenlastauksiin, purkuihin ja uudelleenjärjestelyihin



Kuva 8 Havainnekuva konttikurottajan käsittely-ullottumasta, Lähde Cargotech



Kuva 9 Kurottaja soveltuu hyvin erilaisiin yhdistettyjen kuljetusten nostotehtäviin. Lähde: Cargotech



Kuva 10 Esimerkki konttiterminaalialueella käytetystä konttinsiirtoalustasta

5. TIETOJÄRJESTELMÄT

Tietojärjestelmät ovat yksi olennaisin osa alueen toimintaa. Tietojärjestelmiä rakentavat yritykset pääosin itse. Ohessa on listattu huomioitava seikkoja.

- Internet-, kiinteät ja langattomat yhteydet sekä tarvittavat palvelinjärjestelmät
- Rajapinnat järjestelmien välillä
- Pienille toimijoille Web-sovellukset
- Alueen toiminnoista tiedotuspalvelu kiinteässä verkossa ja langattomasti
- Alueen valvonta
- Laitteet
 - Palvelimet
 - Useita langattomia kytkimiä alueella
 - Kiinteät ja langattomat viivakoodinlukijat
 - RFID ratkaisut
 - Kamerate, hälytyslaitteet, tiedotusnäytöt
- Yritysten toiveiden mukaan rakennetaan yhdessä
 - Yhteiset palvelut
 - Valmiit ohjelmistot huomioiden

Kunta mukana taustalla

- Verkkoyhteys
- Ohjeistus
- Hankehakemukset

6. SYYT SEINÄJOELLE SIJOITTUMISEEN

Logistiikka-alue palvelee useita eri tahoja, joista kukin näkee hankkeen positiiviset puolet omalta kannaltaan, seuraavassa mainittu muutamia.

6.1. Olemassa olevat ja sijoittuvat yritykset

- Kilpailumatkaa nykyaikaisella Kombi-Terminaalilla
 - Logistiikan osuus liikevaihdosta kasvussa 11>>20 %, yritysten kilpailukyky
- Toiminnallisesti tehokas ratkaisu
- Laajennus johtaa Win-Win Palveluympäristöön - kaikkea ei tarvitse tehdä itse
- Mahdollisuus uusiin innovatiivisiin palveluratkaisuihin (juna/auto, lastaus/nopeus)

6.2. Asiakkaan kannalta

- Kunta mukana taustalla
- Monipuolinen kustannustehokas logistiikkaterminäali
- Palvelutarjonta kasvaa ja monipuolistuu
- Ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto

- Valtaradan varressa, Itä-Länsi ja Pohjoinen-etelä suunnat vilkkaita, voidaan yhdistää palveluja
- Merkitsee asiakkaalle säästöjä logistiikkakustannuksissa
- Suuruuden ekonomia, palvelukeskittymä

6.3. Logistiikka-alueen hyödyt maakunnalle

- Palvelee kasvavaa elinkeinoelämää
- EU:n ydinverkkoon kuulumisen
- Investointeja maakuntaan
- Työpaikkoja, tulevaisuutta
- Tuo kilpailuetua alueen yrityksille
- Isojen yritysten kiinnostus yhteistyöhön kasvaa

7. LOGISTIIKKA-ALUEEN TAVARAVIRRAT JA TYÖNTEKIJÄTARPEET

Roveksen alueella ja sen läheisyydessä toimii jo toista sataa logistiikka-alan yritystä. Logistiikka-alueen laajentuessa tavaravirrat ja työntekijämäärät lisääntyvät nykyisten yritysten laajentuessa ja uusien yritysten sijoittuessa alueelle. Tavaravirtoja pystytään ohjamaan uudelle Itäiselle ohitustielle ja siten keskusta-alueen liikennekuormitusta.

Alla olevassa taulukossa on esimerkinomaisesti esitetty erikokoisissa terminaaleissa ja varastoissa liikkuvaa tavaravirtaa ja niihin sijoittuvia työntekijämääriä.

Esitetyt terminaali- ja varastotilalaskelmat perustuvat useista eri kohteista kerättyihin tietoihin. Jokaisessa logistiikkakohteessa terminaalien ja varastojen koot, tavaravirrat, kuljetustapa ja henkilömäärät vaihtelevat sijainnin ja sen mukaan minkä tyyppisestä ja laajuudesta toiminnasta on kysymys. Tässä tapauksessa nykyiset alueen isot yritystoimijat kuten esim. elintarvikesektori muodostavat suurimman osan tavaravirrasta, sen lisäksi tulevat pienemmät yritykset sekä mahdolliset uudet toimijat.

TAVARAN KÄSITTELY										
Rakennustyyppi	Pinta-alat	Läpi kulkeva tavaravirta		Rekkaliikenne				Henkilömäärä		
		Tunnusluku	Yhteensä	Kerroin	Määrä	Kuorma		Rekkaa/pvä	Tunnusluku	Henkilöä
	(m ²)	(t/v, m ²)	(t/v)		(t/v)	(t/rekka)	Rekkaa/v	250	(t/v, hlö)	
juna - kontti - terminaali	20 000	50	1 000 000	10 %	100 000	20	5 000	20	5000	200
juna - auto - terminaali	15 000	40	600 000	100 %	600 000	15	40 000	160	5000	120
auto-auto - terminaali	10 000	40	400 000	200 %	800 000	15	53 000	212	5000	80
varastotilat	40 000	5	200 000	200 %	400 000	12	33 000	132	1000	200
Yhteensä tai keskimäärin	85 000	33,75	2 200 000		1 900 000	16	131 000	524	16000	600

Roveksen uudelle alueelle sijoittuvat logistiikkayritykset tulevat olemaan alle tuhannen neliön tiloista aina useiden kymmenien tuhansien neliöiden toimitiloihin. Lisäksi tarvitaan tarvitaan pienempiä tiloja alihankintayrityksille.

8. TOIMINTAKONSEPTTI

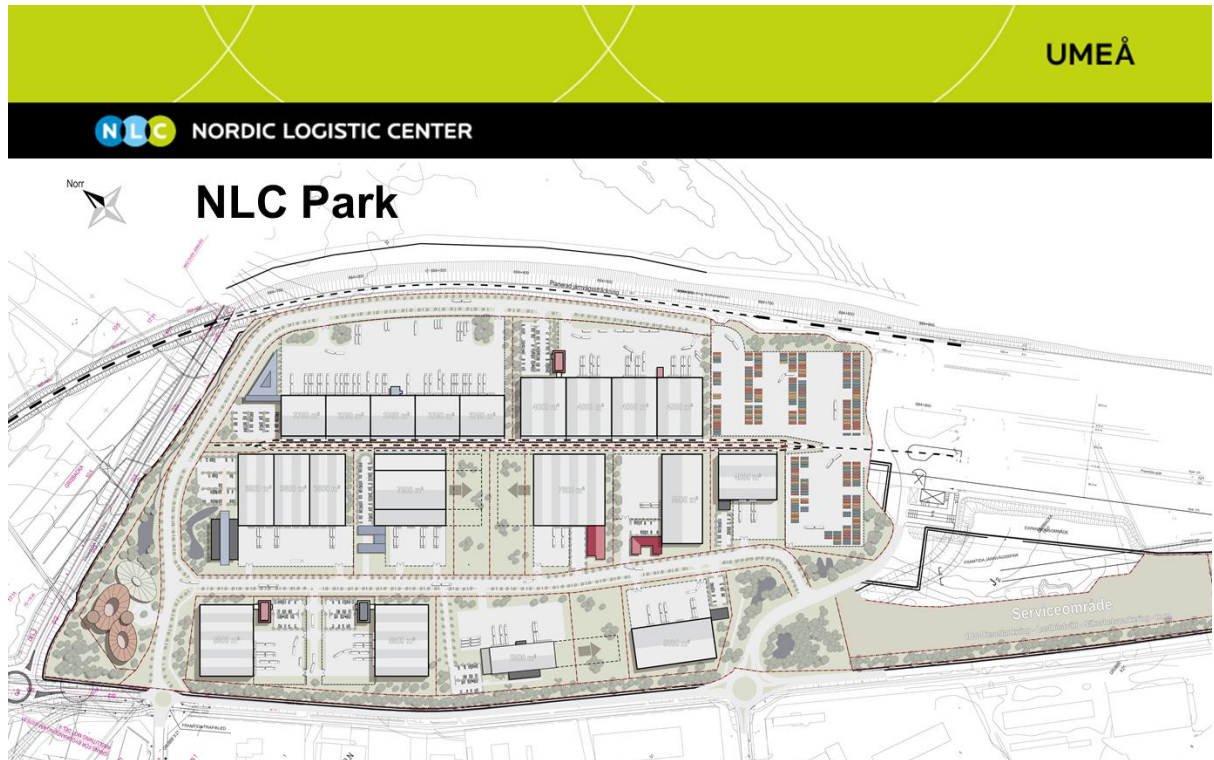
Seinäjoen maakunnallisen logistiikka-alueen menestys riippuu merkittävästi siitä millaisia ratkaisuja ja rajouksia tehdään liiketoimintakokonaisuudesta päätettäessä. Eri maista on erilaisia esimerkkejä ja seuraavassa on lyhyt katsaus millaisia vastaavia keskuksia on viimeaikoina perustettu esim. Ruotsin Uumajaan sekä Saksan Berliiniin.

8.1. Case Nordic Logistic Center - NLC Umeå



Kuva 11 NLC Umeå

NLC Umeå:n tavoitteena on olla pohjoisen Skandinavian kannattavin ja luonnollinen valinta tehokkaille logistiikkatoimijoille Pohjois-Skandinaviassa.



Kuva 12 NLC Park, Umeå

Nordic Logistic Center i Umeå AB on kunnallinen yhtiö Uumajassa. Toimintaa kehitetään yhteistyössä paikallisen elinkeinoelämän ja rautatieyhtiön kanssa.

Logistiikka-alue koostuu kolmesta osasta

- terminaali-alue
- yritysalue (NLC Park)
- Uumajan satama

Terminaali-alue on avointa aluetta kaikille kuljetuksille ja siellä toimiva operaattori/operaattorit käsittelevät kaikkien lasteja. Yritysalueella toimii runsaasti logistiikan, tukkukaupan ja teollisuuden yrityksiä omilla tonteillaan.

Satamaan on raideyhteydet ja se osaltaan tukee ja laajentaa logistiikka-alueen toimintaa.

8.2. Logistiikka-alue Berliinissä (Frigh Village Berlin South Grossbeeren)

Sijaitsee Berliinin keskustan välittömässä läheisyydessä. Ratayhteys on eteläsuuntaan menevään päärataan ja Berliiniä kiertävään ulompaan kehärataan.



Kuva 13

Alue, josta vuokrataan yrityksille tontteja on kooltaan noin 250 ha. vuokrattavat tontit ovat kooltaan 3 000 m² ylöspäin. Vuokranantaja järjestää tontin rajalle:

- tieyhteyden
- vesi- ja viemäriyhteyden
- sähkön
- kaasun
- tietoliikenneyhteydet

Kaikilla lisenssin omaavilla rautatieoperaattoreilla on mahdollisuus päästä toimimaan alueelle, pyritään ympärivuorokautiseen toimintaan.

Logistiikka-alueella toimii mm. seuraavia palvelujen tarjoajia:

- huoltoasema pesupalveluineen
- kuorma-autojen korjaamo
- kuljetus- ja nostokaluston (esim. trailerit, nostolavat) myynti ja vuokraus
- kiinteistöpalvelut

Kaupunkialueen läheisyys mahdollistaa myös alueen ulkopuolella olevien yritysten palveluntarjonnan hyödyntämisen.

9. SEINÄJOKI TOIMINTAKONSEPTI

Seinäjoen seudun maakunnallisen logistiikka-alueen tarkempi toimintakonsepti ja liiketoimintasuunitelma laaditaan seuraavassa työvaiheessa. Tässä esitetään kuitenkin suunnittelussa huomioitu ja keskusteluissa esille noussut vaihtoehto logistiikka-alueen toteuttamisessa.

9.1. Hallinnollisesti 2 erillistä osa-aluetta

- **YRITYSALUE**
 - Toteutetaan vaiheittain
- **RAUTATIE TERMINAALI** (yhdistettyjen kuljetusten terminaali)

Toimintakonseptin ja liiketoimintasuunitelman yhteydessä selvitetään lentoliiketoiminnan osuutta Seinäjoen rahtikylä/logistiikkakeskuskonseptin osana ottaen huomioon muuttuva toimintaympäristö ja toimialan sisäinen, kireä kilpailutilanne.

Satamien, lähinnä Vaasa, Kaskinen ja Vuosaari, läheisyys huomioidaan myös tavaravirtoja yhdisteltäessä.

9.2. Yritysalue

Kaupunki myy (vuokraa) tontteja yksittäisille yrityksille tai muille toimijoille vaiheittain ja järjestelmällisesti sitä mukaan kun alueesta kiinnostuneita sopivia toimijoita ilmaantuu.

Yritykset toteuttavat oman hankkeensa itsenäisesti

- Suunnittelevat ja hyväksyttävät suunnitelmat viranomaisilla
 - Rakennuttavat tarvitsemansa tilat
 - Rahoittavat omat hankkeensa

Kaupunki rakentaa infrastruktuurin

- Tontit esivalmisteltu (esim. pinnan taseaus)
- Kaavoitus
- Tiet
- Järjestää jätehuollon

Kaupunki tuo kunnallistekniikan tonttien rajalle

- Vesi, lämpö, sähkö

- Tietoliikenne

9.3. Rautatieterminaali

Kaupunki tai erillinen perustettava yhtiö omistaa maa-alueen

- Rakentaa infrastruktuurin
- Tiet, kentät, aitaus ja yleisvalaistus
- Kunnallistekniikka
- Tietoliikenneyhteydet
- Varikkoraiteet?

Alue vuokrataan yhdelle tai useammalle operaattorille, joka käsittelee rautatieterminaalissa kaikki suuryksiköt ja muun rahdin

Operaattori vastaa

- A Junaliikenteestä
- B Junan purku- ja lastaustoiminnasta, rautatieterminaalitoiminnasta
- C Koko alueen toiminnasta (A+B)

Junaliikenteestä vastaava operaattori

- Liikennöinti
 - Luvat
 - Aikataulutus
 - Henkilöstö
 - Varikkoraide
- Kalusto
 - Junat
 - Vaunut
 - Ylläpito

Terminaalista vastaava operaattori

- Henkilöstö
 - Operaattori vastaa henkilökunnasta
 - Rekrytointi
 - Vuokraus
 - Koulutus
- Terminaali- ja varastotilat
 - Operaattori vuokraa maa-alueen
 - Operaattori suunnittelee ja rakentaa omat tilat joustavasti siirreltäväksi ja muunneltaviksi
- Vastaanotto ja lähetys
 - Myös mahdolliset toimitukset yritysalueelle
- Kalusto
 - Operaattori hankkii ja ylläpitää tarvittavan kaluston

- Trukit
- Kurottajat
- Vetomestarit
- Kuljetusalustat (chassiet)
- Junavaunujen siirto
- Tietojärjestelmät
- Tavarán vastaanotto
 - Autoliikenne
 - Junaliikenne
- Tavarán lyhytaikainen varastointi
 - Varastorakennukset
 - Varastokentät