

Alueellisen logistiikkakeskuksen
menestystekijät
Case: Kerca



Jänis, Anita

Koupri, Evgenia

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Kerava

Alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät
Case: Kerca

Anita Jänis
Evgenia Koupri
Liiketalouden koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Helmikuu, 2010

Anita Jänis, Evgenia Koupri

Alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät
Case: Kerca

Vuosi 2009

Sivumäärä 46

Kerca on Uudellemaalle rakenteilla oleva logistiikkakeskus, jota on käytetty tässä opinnäyte työssä esimerkkinä. Tavoitteena on selvittää, mihin alueellisen logistiikkakeskuksen menestys perustuu. Lisäksi pyrkimyksenä on ottaa selvää, täyttääkö Kerca logistiikkakeskuskonseptin asettamat vaatimukset.

Tämä työ on etsinnälliseen, sekundaariseen aineistoon perustuva kirjapöytä tutkimus jossa aihetta analysoidaan laadullisella menetelmällä. Etsinnällisen eli eksploratiivisen tutkimuksen tarkoituksena on kuvata jotakin ilmiötä teoreettisesti, mutta empiiristen havaintojen avulla. Johtopäätösten kokoon saamiseksi toteutettiin SWOT-analyysi, jossa kartoitettiin Kerca- logistiikkakeskuksen vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet. SWOT-analyysin ja sekundaarisen aineiston tutkimuksen myötä todettiin, että logistiikkakeskuksen menestyminen vaati huolellista palvelukonseptin suunnittelua ja keskuksen sidosryhmien tehtäviensä tarkkaa tuntemista. Lisäksi päädyttiin johtopäätökseen, että Kercalla on mahdollisuuksia muodostava toimivaksi yksiköksi mikäli päädytään oikeaan logistiikkakeskuskonseptin valintaan.

Työhön on haettu aineistoa alan kirjallisuudesta, Kerca-hankkeen internet-sivuilta, logistiikka-alan selvityksistä ja raporteista sekä erilaisista lehtiartikkeleista. Johtopäätöksissä on pyritty tuomaan esiin havaittuja potentiaalisia mahdollisuuksia, hanketta uhkaavia puutteita ja esimerkkejä, joiden avulla Kercaa voidaan kehittää.

Anita Jänis, Evgenia Koupri

**Critical Success Factors for a Regional Logistic Distribution Centre
Case: KERCA**

Year 2009

Pages 46

KERCA, a Logistic Distribution Centre, which is being built in the Province of Uusimaa (Southern Finland), is the subject of this study. The aim of this study is to clarify on which the success of the Regional Logistic Centre is based. The aim of the study is also to find out if KERCA meets the requirements of a Logistic Centre concept.

The objective of this thesis was to make an explorative study, based on secondary material and in which the subject was analyzed with quality methods and criteria. The aim of the explorative study in general is to describe some phenomena theoretically but with empiric observations. In order to draw conclusions the SWOT-analysis was used in which the strengths, weaknesses, threats and viability of the KERCA Logistic Centre were mapped.

For this study materials were taken from professional literature, Internet pages of the KERCA project, professional logistic reports and press articles. In conclusions it was the target to highlight observed potential possibilities, possible deficiencies affecting the project negatively and suggestions for further development of the KERCA project.

Key words: Logistic Distribution Centre, Kerca, intermodal transportation

Sisällysluettelo

1	Johdanto	6
2	Logistiset trendit.....	8
2.1	Logistisia megatrendejä Suomessa	9
2.2	Uudenmaan logistiset kehittämistarpeet	12
2.2.1	Toimintaympäristön kehittämistarpeet	12
2.2.2	Vuosaaren sataman vaikutukset Uudenmaan liikenteeseen.....	14
3	Logistiikkakeskus.....	15
3.1	Määritelmä	15
3.2	Toiminta-ajatus.....	16
3.3	Konsepti.....	18
4	Alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät.....	21
5	Logistiikkakeskukset Euroopassa ja Suomessa.....	21
5.1	Logistiikan toimintakenttä Suomessa	22
5.2	Maanteiden tavaraliikenne.....	23
5.3	Rautateiden tavaraliikenne.....	24
5.4	Yhdistetyt kuljetukset	25
6	Kerca logistiikkakeskus	27
6.1	SWOT-analyysi	29
6.2	Vahvuudet ja mahdollisuudet	29
6.3	Heikkoudet ja uhkatekijät	30
7	Johtopäätökset.....	32
	Lähteet	34
	Kuvaotsikkoluettelo	37
	Liitteet	38

1 Johdanto

Kyseinen opinnäytetyö on tehty Laurea-ammattikorkeakoulussa liiketalouden koulutusohjelmassa logistiikan suuntautumisopinnoissa.

Vuosaaren sataman avautuminen tuo suuria muutoksia koko Uudenmaan logistiikkaan. Rakenteilla on uusia logistiikkakeskuksia ja rautatieverkostoja. Tämän pohjalta päätimme ottaa selvää vireillä olevista projekteista. Esiin nousi Keravalle rakenteilla oleva Kerca-logistiikkakeskus. Käsitteenä logistiikkakeskus voidaan ymmärtää eri tavoilla. Yleisin mieleen tuleva ajatus on rakennusten muodostama yhtenäinen alue, jonka sisällä tapahtuu erityyppistä tavarankäsittelyä ja varastointia. Todellisuudessa käsitteen takaa löytyy moninainen toimintojen kirjo.

Tavoitteenamme on tutkia yleisellä tasolla logistiikkakeskuskonsepteja ja tiivistää työhömmä alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät vertailemalla niitä konkreettiseen kohteeseen eli Kerca-logistiikkakeskukseen.

Tutkimusongelma ja menetelmä

Alussa työmme aiheena piti olla "Kerava logistiikkakeskuksen sijoittumispaikkana". Tällöin huomion keskipisteenä olisi ollut Kerava alueena ja sen soveltuminen logistiikkakeskuksen rakentamispaikaksi. Esimerkkinä työn tueksi olisi tullut silloinkin Kerca-logistiikkakeskus. Päätimme kuitenkin muuttaa työn fokusta, koska Kerca oli jo vahvistettu projekti ja rakentamisvaiheessa silloin, kun saimme opinnäytetyön aihe-ehdotuksen. Sen toteutuminen oli siis varmaa eikä aiheemme alkuperäisessä muodossa tuntunut toimivalta. Työllä ei tuntunut olevan tarpeeksi merkitystä. Se ei olisi ratkaissut mitään eikä vaikuttanut tilanteeseen ollenkaan. Muokkasimme tämän pohdinnan seurauksena aiheemme muotoon Alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät, Case Kerca.

Työssämme kohteena on siis reaali maailman ilmiö eli logistiikkakeskus Kerca, joten tutkimuksemme ei koske pelkästään teoreettisia tutkimusongelmia, vaan käsittelee myös empiiriseen aineistoon perustuvia ongelmia. Tutkimuksemme käytetään sekä analyysin että synteessin menetelmää. "Synteesi on analyysin vastakohta ja tarkoittaa puolestaan yhdistelemistä ja kokoon panemista. On tärkeää muodostaa kokonaiskuva jonkin tieteenalan tuloksista ja tilaista. Palaset on koottava yhteen, ja palasten merkityksen arvioiminen itse asiassa edellyttää jonkinlaista kokonaiskuva. Yhteiskuntatiede ei kehity kuten tilkkutäkki, joka koostuu toisistaan erillään olevista paloista. Palaset eivät yhdisty mekaanisesti, vaan ne tulee yhdistää. Se on synteettisen ajattelun ja tutkimuksen tehtävä." (Uusitalo 2001, 23.)

Työssä muodostamme kokonaiskuvan yhdistelemällä aiheesta jo olemassa olevia analyysejä ja johtopäätöksiä sekä omia havaintojamme ja päätelmiä. Konkreettisenä tavoitteenamme on vastata kysymykseen: Mihin alueellisen logistiikkakeskuksen menestys perustuu? Työmme on etsinnälliseen, sekundaariseen aineistoon perustuva kirjapöytä tutkimus jossa aihetta analysoidaan laadullisella menetelmällä.

Etsinnällinen eli eksploratiivinen tutkimus ei anna tyhjentäviä ratkaisuja tutkimusongelmiin. Sen avulla saadaan vihjeitä siitä, mistä vastauksia voisi etsiä. Lisäksi voidaan täsmentää kysymyksiä ja auttaa tutkimuksen menetelmänvalinnoissa." Eksploratiiviseksi tutkimukseksi luetaan sellaiset tutkimukset, joiden päätarkoituksena on kuvata jotakin ilmiötä teoreettisesti, mutta empiiristen havaintojen avulla. Tämäntapaisissa tutkimuksissa empiiristä aineistoa käytetään teoreettisten ideoiden kehittämiseen. Erityisesti casetutkimuksissa ja kvalitatiivisissa tutkimuksissa tavoite on usein tämänkaltainen. " (Uusitalo 2001, 24.)

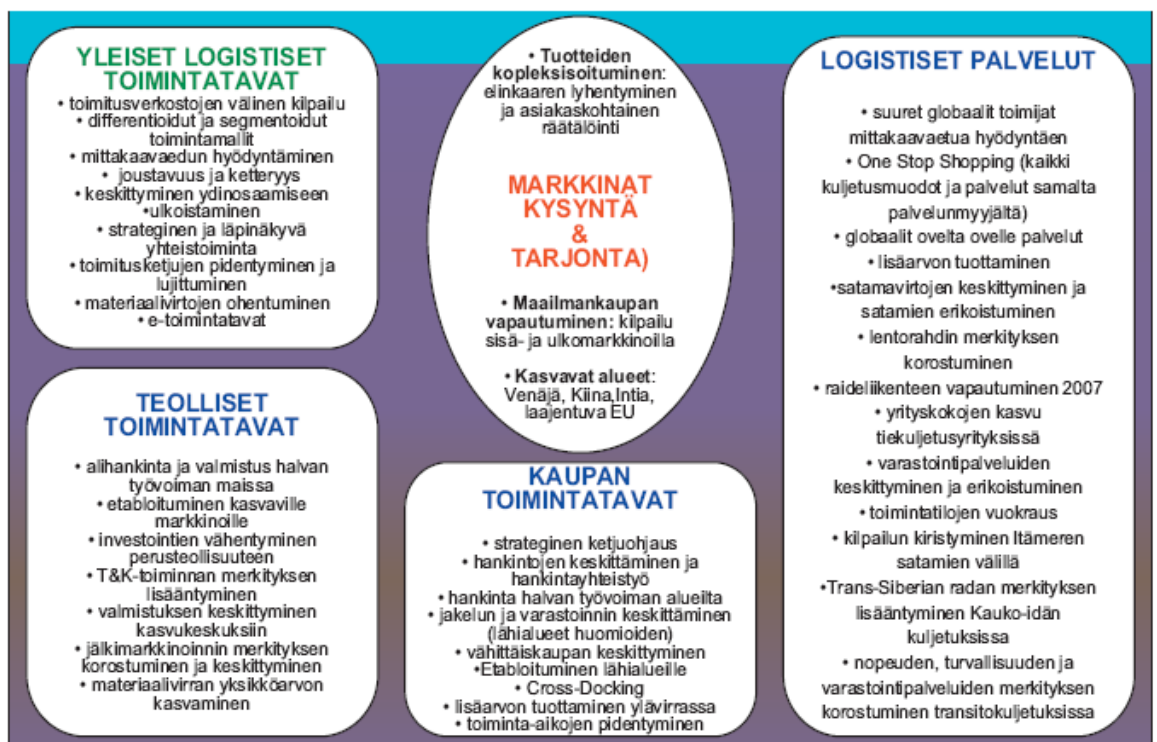
Tutkimuksen ei välttämättä tarvitse olla empiiristä laatua ollakseen varteen otettava. Tätä tärkeämpää on havaintojen tekeminen ja tulevaisuudenkuvan hahmottaminen. Empiirinen tutkimus on tarkkaa tietoa ja tuloksia esittävä aineistoanalyysi, mutta se on sidottu tutkimuksen tekohetkeen ja voi menettää ajankohtaisuutensa hyvinkin nopeasti. Oma työmme puolestaan esittelee teoreettisempaa lähestymistapaa, mutta tarjoaa katsauksen myös tulevaisuuteen.

Työhön sisältyy SWOT-analyysi, jossa erittelemme tiiviisti johtopäätöksemme. Johtopäätöksissä käymme läpi nykytilan ja arvioimme tulevaisuutta SWOT-analyysin menetelmien avulla.

Tämä opinnäytetyö toteutetaan parityönä. Prosessin alkuvaiheessa laadimme tarkan suunnitelman työnjaosta. Haastavinta oli pysyä aikataulussa koska parityöskentely vaatii aikataulujen yhteensovittamista. Pitää myöntää että olemme prosessoineet aihettamme pitkään erillämme ennen varsinaista toteutusvaihetta. Yhdessä aloitimme kerätyn materiaalin käsittelyn ja yhdistämisen loogiseksi kokonaisuudeksi. Tehtäväjako on hyvin tasapuolinen. Vuorotellen keskityimme materiaalin keräämiseen ja sen analysoimiseen. Evgenialla oli kuitenkin päävastuu analyysin kannalta. Anita luokitteli kerättyä materiaalia ja muokkasi tekstiä yhtenäiseksi. Evgenia muokkasi tekstin asetuksia. Yhdessä tarkastelimme lopputulosta ja muokkasimme työn lopulliseen ulkoasuun ja sisältöön.

2 Logistiset trendit

Suomessa on hyvin omaksuttu uudet logistiset toimintatavat ja kehitys jatkuu edelleen. Muutokset globaalissa toimintaympäristössä tuovat sekä haasteita että mahdollisuuksia kotimaan logistiseen toimintaympäristöön ja sen elinkeinoelämälle. Tarkempi kuvaus löytyy alla esitetyssä kuvassa. Kysyntä- ja tarjontamarkkinat laajentuvat sekä kotimaassa että sen rajojen ulkopuolella, mikä lisää kilpailua. Kasvavat markkina-alueet tarjoavat mahdollisuuksia, mutta samalla luovat uhkia. Näitä kasvavia markkina-alueita ovat Kiina, Venäjä, Intia ja muutamat uudet EU:n maat. (Pajunen-Muhonen, Hyppönen, Pesonen, Löfgern & Heltimo 2005.)



KUVA 1. Logistiset kehitystrendit (Pajunen-Muhonen ym. 2005).

Toimitusketjut tulevat pidentymään maantieteellisesti tulevaisuudessa entisestään. Varastointia ja vaihto-omaisuuteen sitoutuvia pääomia pyritään edelleen vähentämään. Materiaalivirrat ohentuvat. (Pajunen-Muhonen ym. 2005.)

Yksittäisten yritysten kilpailu tulee muuttumaan toimitusverkostojen väliseksi. Toimitusketjut differentioituvat kysynnän ennustettavuuden ja toimituskustannusten perusteella. Asiakkaiden segmentointi tapahtuu näiden kannattavuuden mukaan. Ydinosaamiseen keskittyminen vapauttaa resurssit oman erityisosaamiseen ja voimavarojen hyödyntämiseen. Sähköiset liike-toimintatavat ja tietojen välitysmenetelmät ovat välttämättömyys kilpailukykyisen toimintatavan kannalta. (Pajunen-Muhonen ym. 2005.)

Teollisuudessa alihankinta ja valmistus siirtyvät halvan työvoiman maihin. Investointihalukkuus perusteellisuuteen Suomessa vähenee. Kaupassa pyritään saamaan kilpailuetua luomalla yhteisiä ohjaustapoja ja toimintamalleja. Tämän myötä toimittajien määrä vähenee. Toimitukset pyritään hoitamaan tehokkaasti ilman varastointia suoraan myymälöihin. Palveluntuottajilta tullaan odottamaan laadukasta ja kattavaa ovelta ovelle -palvelua maailmanlaajuisesti. Yksikin palveluntuottaja pystyy tarjoamaan kaikki rahdinantajan tarvitsemat palvelut. (Pajunen-Muhonen ym. 2005.)

Merikuljetuksissa aluskoko tulee kasvamaan. Tämä tulee vaatimaan satamatoiminnoilta läpimenoaikojen nopeuttamista alusten satama-aikojen ja satamaoperaatioiden osalta. Yksikköliikenteen osuus kasvaa intermodaalisten kuljetusten, tehokkaan käsittelyn, turvallisuus- ja palvelutasovaateiden myötä. Satamatoiminnot tulevat keskittymään ja erikoistumaan. Tämä puolestaan lisää sataman ja kuljetusten palvelutasoa huomattavasti. Sen myötä kysynnän taso nousee. Varastointipalveluiden keskittyneisyyden kehitys jatkuu Suomessa. Hajanaiset toimintaverkostot vaativat toiminnan uudelleen organisointia. (Pajunen-Muhonen ym. 2005, 24.)

2.1 Logistisia megatrendejä Suomessa

Megatrendi on yhteiskuntien rakenteita syvällisesti muuttava, usein globaali ilmiö. Se etenee suhteellisen autonomisesti ja sen perimmäisiä syitä voi olla vaikea eritellä. Toimialojen, yritysten ja yksilöiden kannalta megatrendi on luonteeltaan vääjäämätön muutosvoima, jolla on merkittäviä vaikutuksia kansalliseen ja kansainväliseen talous - ja yhteiskuntajärjestelmään. (Solakivi, T., Ojala, L. & Naula, T. 2006.)

”Suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat viime vuosina kasvaneet mm. yritysten kansainvälistymisestä johtuen. Toisaalta kuljetuskustannusten osuus logistiikkakustannuksista on suomalaisissa yrityksissä viime vuosina pienentynyt. Tämä johtuu osittain kilpailusta alalla. Toisaalta kuljetushinnat voivat jatkossa nousta öljyn hinnan ja kilpailun vaikutuksesta. Tämä suosii mm. raideliikennettä ja vaatii logistiikan alueellista keskittämistä sekä logistiikkakeskuksia. Niissä tapahtuvalla yritysten välisellä yhteistoiminnalla ja yhteispalveluilla saadaan kustannussäästöjä.” (Pirkanmaan liitto 2006.)

Tampere-Pirkkalan logistiikkakeskuksen esiselvityksen mukaan nykypäivän logistiikan trendit Suomessa ovat:

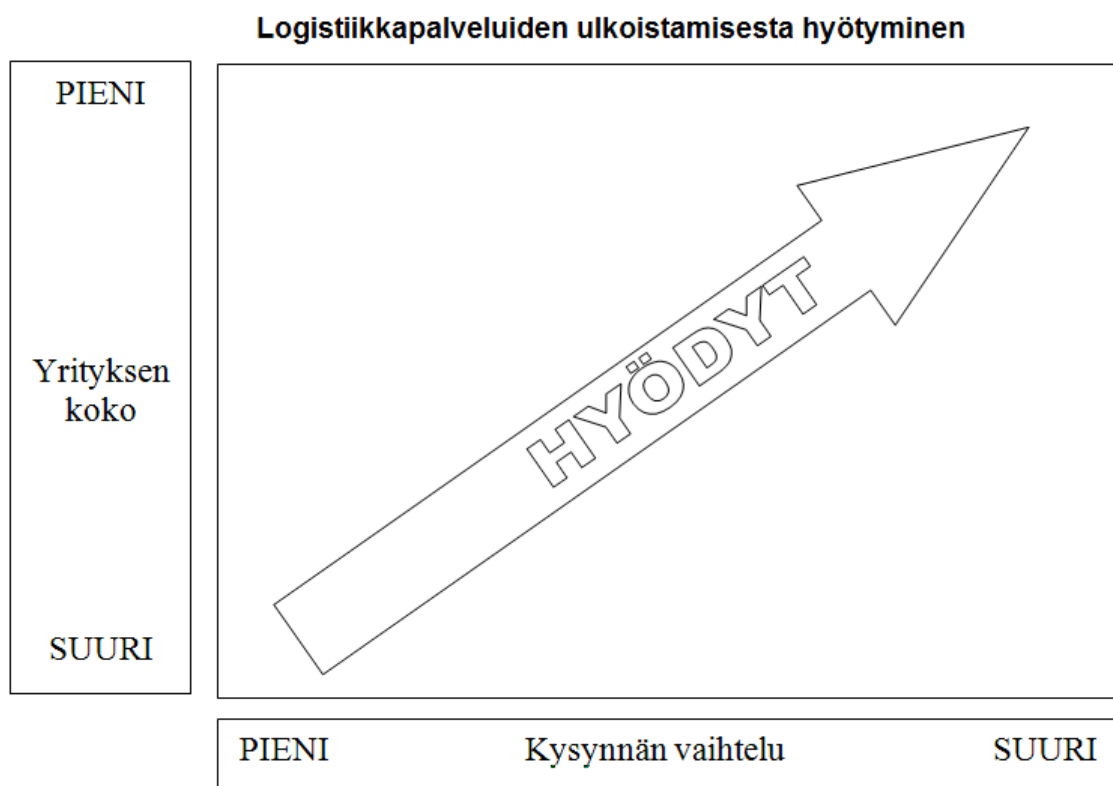
- toimitusketjujen läpinäkyvyyden lisääntyminen ja kuljetusten seurannan tehostuminen
- logistiikka- ja kuljetusyritysten koon kasvaminen
- logistiikan ulkoistamisen lisääntyminen
- verkostoitumisen lisääntyminen toimitusketjuissa, alihankinnassa ja toimitusketjujen välinen yhteistyö
- ympäristönäkökohtien korostuminen
- jäte- ja kierrätyslogistiikan muutokset (EU- direktiivit)
- asiakaskeskeisyyden lisääntyminen
- sähköisen kaupankäynnin ja liiketoiminnan lisääntyminen
- prosessiajattelun korostuminen
- hankintojen (suunnittelun ja ohjauksen) merkityksen kasvu
- logistiikan suunnittelun ja mittaamisen kehitys
- logistiikkakustannusten alentaminen
- kaupunkilogistiikan kehittyminen
(Pirkanmaan liitto 2006.)

Edellä mainitun esiselvityksen mukaan logistiikan trendeillä on seuraavat vaikutukset. Toimitusten ja kuljetusten nopeus ja täsmällisyysvaatimukset edelleen lisääntyvät mm. tiedonhallinnan kehittyessä ja toimitusketjun läpinäkyvyyden kasvaessa. Jakelu- ja runkokuljetusjärjestelmissä voi tapahtua muutoksia. Logistiikkakeskukset ja alueellinen yhteistyö ja yhteistyöpalvelut korostuvat, esim. kaluston yhteiskäyttö. Junakuljetusten räätälöidyt pendelöintiratkaisut alkavat kiinnostamaan yrityksiä entistä enemmän. (Pirkanmaan liitto 2006.)

Logistiikkabuumi-selvityksessä korostetaan että ulkoistaminen on selvästi nähtävissä oleva trendi kaikkialla liike-elämässä. Kuljetuspalveluissa kasvun rajat alkavat jo tulla vastaan, mutta ulkoistamisen tarve ns. informaatiologistiikan sekä varastoinnin osalta näyttäisi olevan erittäin suuri. Syynä ulkoistamiselle pidetään pyrkimystä keskittyä omaan ydinosaan. (Lahtinen 2009.)

Logistiikkabuumi-tutkimuksessa todetaan, että on aiheellista miettiä sitä, mikä on se loppukäyttäjälle lisäarvoa luova ulottuvuus. Hyötyviä osapuolia voivat olla pienet, suuren kysyntävaihtelun yritykset, joiden ei enää jatkossa tarvitsekaan itse investoida logistiikkahankkeisiin, vaan ne voivat hyötyä mittakaavaeduista käyttämällä näitä muiden tarjoamia palveluita. Tämä voi olla ratkaisu niille elinkeinoyrityksille tutkimuskohdealueen yrityksille, joiden toiminnassa on hyvin suuria sesonkivaihteluita. Myös alueelle syntyville ja alueella jo toimiville pienille yrityksille kehitys saattaa tarjota merkittävästi uusia mahdollisuuksia. Seu-

raavassa kuvassa Lahtinen on yksinkertaistanut Chopran ja Meindlin (2007) esittämää mallia ulkoistamisesta saatavista hyödyistä.



KUVA 2 Logistiikkapalveluiden ulkoistamisesta hyötyminen (Lahtinen 2009).

Varastointi voi lisääntyä pääkaupunkiseudun ulkopuolella, eikä pääkaupunkiseutu logistiikkakeskusten sijaintina ole enää niin houkutteleva. Uudet kierrätys- ja jätedirektiivit synnyttävät uusia logistiikkajärjestelmiä paluu- ja jätelogiikkaan, esimerkkinä tavaraliikenteen ja kierrätyksen yhdistäminen. Kuljetusyrytysten koko kasvaa ja ne pystyvät tarjoamaan yhä monipuolisempia ja kustannustehokkaampia palveluja. Teollisuuden logistiikan ulkoistaminen luo hyötyä logistiikan erityispalveluille ja näitä palveluita tarjoaville yrityksille ja logistiikkakeskuksille.

Tuotteisiin liitetään yhä enemmän lisäarvopalveluja, joiden tuottamista varten tarvitaan uusia logistiikkakeskuksia. Tuotteen ja palvelun kokonaisuudella ja toimitusketjun tehokkuudella kilpaillaan paljon. Palvelu mielletään osaksi tuotetta. Tehokas ajoajan seuranta jättää vähemmän aikaa huolto-, toimenpiteisiin ja vaikuttaa koko kuljetusjärjestelmiin. Polttoaineen hintakehitys voi lisätä useamman kuljetusmuodon yhdistävän logistiikkakeskuksen kilpailukykyä. (Pirkanmaan liitto 2006.)

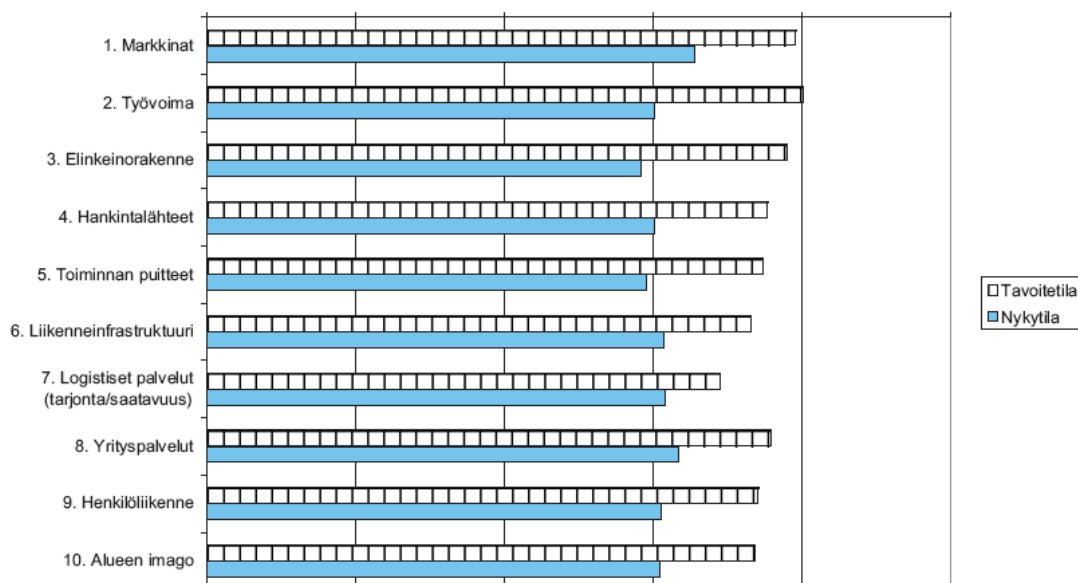
2.2 Uudenmaan logistiset kehittämistarpeet

Alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijöiden kartoittamiseksi olemme käyttäneet Vuolog- raportissa esitettyjä kyselytuloksia. " Kuntakyselyn tuloksena oli toimintaympäristön nykytilan ja kehittämisen tarpeiden jaa suuntaviivojen alustava alueellinen kartoitus sekä alueellisten toimintaympäristöprofiilien nykytilan ja tavoitetilan kuvaus tarjonnan osalta Uudenmaan alueella." (Pajunen-Muhonen ym. 2005.)

Vuologin yrityskysely sisälsi seuraavia kohtia: Yritysten toimitilojen sijoittumisen tulevat muutokset tarkastelualueittain, arvio toimintaympäristön kilpailukyvyistä, Vuosaaren satamahanke ja toimintaympäristön kehittyminen. Kyselyssä haluttiin saada tietää koetaanko Vuosaaren satama uhkana vai mahdollisuutena. Lisäksi pyrittiin saamaan esille Vuosaaren sataman aiheuttamat vaikutukset, sekä suunnitellut että toteutuneet.

2.2.1 Toimintaympäristön kehittämistarpeet

Yrityksen sijainti vaikuttaa voimakkaasti toimintaympäristöprofiiliin: Uudenmaan alueella on useita alueellisia eroja toimintaympäristötekijöiden nykytilan ja tavoitetilan osalta. Seuravassa kuvassa esitellään toimintaympäristöprofiilin osa-alueita koko Uudenmaan osalta huomioiden nyky- ja tavoitetilanteen. Yrityskoko vaikuttaa toimintaympäristön kysyntäprofiiliin: suurten yritysten vaateet toimintaympäristölle ovat korkeammalla kuin muiden, pienten ja keskisuurten yritysten edustajien mielestä nykytila on huonompi kuin suurten edustajien mielestä. Yrityksen toimiala vaikuttaa kehittämistarpeeseen: elinkeinorakenteen ja toimitilatarjonnan kehittämisen tarve korostuu logistisissa palveluissa ja kaupassa, osaava työvoima korostuu logistisissa palveluissa ja teollisuudessa, liikenneinfrastruktuurin, logistisen palvelutuotannon, henkilöliikenteen, jätehuollon ja kierrätyksen osalta kehittäminen nähdään tärkeimpänä kaupan yrityksissä ja tämän jälkeen teollisuusyrityksissä. Arviointitaho vaikuttaa nykytilan ja tavoitetilan arvoihin: yritykset arvioivat nykytilan huonommaksi ja tavoitetilan alhaisemmaksi kuin maankäytön suunnittelua ja elinkeinopalveluita edustavat kunnalliset tahot.



KUVA 3. Toimintaympäristöprofiili koko Uudenmaan osalta (Pajunen-Muhonen ym. 2005).

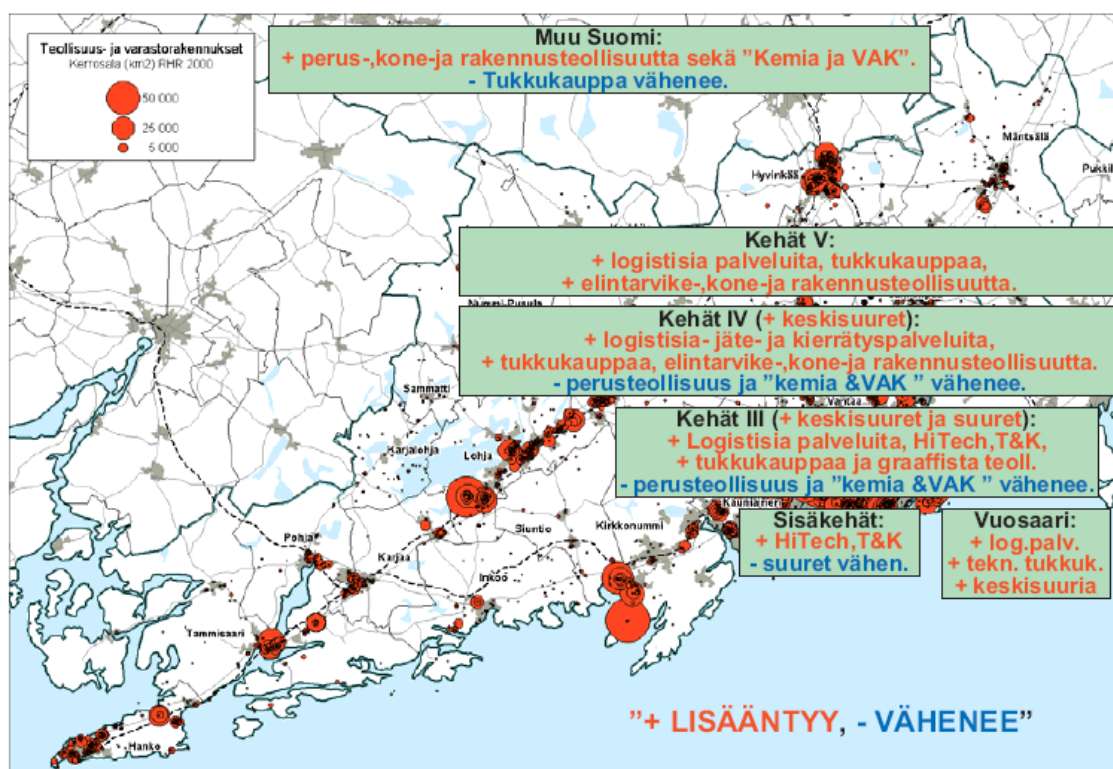
Yksittäisistä toimintaympäristötekijöistä korostuvat tärkeimpinä:

- Tietoverkot ja -liikenne
- Osaava työvoima
- Tieverkosto
- Tiekuljetuspalvelut
- Kysynnän tavoitettavuus
- Teknologinen osaavuus
- Kilpailuedellytykset
- Markkinoiden suuruus
- Henkilöstön olosuhteet

(Pajunen-Muhonen ym. 2005.)

Eri toimialojen sijainnissa Uudenmaan alueilla on havaittavissa selviä muutossuuntia (kuva 4). Uudenmaan liiton selvityksen mukaan yli puolet yrityksistä on sitä mieltä, että toiminta jatkuu nykyisellä sijaintipaikalla. Noin kolmannes haastatelluista yrityksistä aikoo laajentaa toimintaansa nykyisen sijaintipaikan ohella myös muualla. Osa yrityksistä ei voi laajentaa toimintaansa nykyisellä sijaintipaikalla ja toiset puolestaan ovat siirtämässä toimintaansa osittain tai kokonaan muualle. Erityisesti logististen palveluyritysten vastauksissa korostuu se, että toiminnan laajentaminen on mahdotonta nykyisellä sijaintipaikalla ja toimintaa ollaan siirtämässä kokonaisuudessaan muualle.

Tontti- ja toimitilatarjonnan osalta yrityksistä suurin osa tarvitsee valmiita toimitiloja vuokrattavaksi. Toiseksi eniten vastanneista tarvitsee joko omaa tai vuokrattavaa tonttimaata rakentamiseen. Vuokrattavien toimitilojen tarve kasvaa voimakkaasti sisäkehille tultaessa ja tonttimaan tarve ulommille kehille mentäessä. Erityisesti uusien toimintatilojen tarve korostuu logistisissa palveluyrityksissä, joista lähes puolet katsoo tarvittaessa vuokrattavaa toimintatilaa ja 36 % tonttimaata rakentamiseen. Myös kaupan alan yrityksistä kolmannes katsoo tarvitsevansa vuokrattavaa toimitilaa. Teollisuusyrityksistä melkein puolet ei ole lainkaan uudistilan tarpeessa lähivuosina. Uudistilan tarve painottuu selkeästi varasto- ja toimistotiloihin.



KUVA 4. Toimialojen merkityksen muutossuuntaukset Uudenmaan alueella (Pajunen-Muhonen ym. 2005).

2.2.2 Vuosaaren sataman vaikutukset Uudenmaan liikenteeseen

Tutkimamme kohde logistiikkakeskus Kerca tulee osittain palvelemaan Vuosaaren satamaa. Oli siis merkittävää ottaa selvää minkälaisia vaikutuksia Vuosaaren satama on tuomassa Uudenmaan alueen liikenteeseen ja liikenneverkkoon. Sopivinta tietoa löytyi Vuolog-raportista, jossa kerrotaan, että Jätkäsaaren ja Sompasaaren satamien siirtyminen Vuosaareen siirtää tavaraliikenteen merkittävästi Helsingin kantakaupungin alueelta Kehä III:lle ja sen itäosiin. Kyseinen keskittäminen vahvistaa kuljetusvirtoja. Tämä puolestaan yhdessä hyvän rautatieyhetyden kanssa parantaa rautatiekuljetusten kilpailuedellytyksiä. Sisäterminaalien toteutuminen

nostaa rautatieliikenteen osuuden 2-3-kertaiseksi nykyisestä. Raiteille siirtyminen vähentää tieliikenteen kuormitusta ja ympäristöhaittoja. Keskeiselle Uudellemaalle voi ennustaa syntyvän uutta logistiikkaan liittyvää yritystoimintaa, jolla on yhteystarvetta myös Vuosaaren satamaan ja mahdolliseen sisäsataman kuljetustermiiniin. (Pajunen-Muhonen ym. 2005, 60.)

3 Logistiikkakeskus

Seuraavaksi käsittelemme logistiikkakeskuksia käsitteenä ja niiden toimivuutta

3.1 Määritelmä

Logistiikkakeskukseksi voidaan kutsua aluetta, joka sisältää tuotteiden kuljetusta, varastointia ja jakelua koskevia toimintoja. (Vafidis & Ojala 1999.)

Logistiikkakeskuksessa käytetään useampia kuljetusmuotoja (rautatie-, tie-, sisäväylä-, ja ilmakuljetukset) sekä linkkejä pitkänmatkan kuljetusten ja paikallisten kuljetusten välillä. Logistiikkakeskus tarjoaa usein myös lisäarvopalveluja kuljetus- ja varastointitoimintojen lisäksi, kuten esimerkiksi tavaroiden uudelleen pakkausta, hinnoittelua, merkkausta, myyntikuntoon laittoa ja muuta.

Logistiikkakeskus voi muodostaa yhteistyöverkoston, jolla on suuri alueellinen merkitys. Sen taustalla voivat olla esimerkiksi elinkeinoelämä ja oppilaitokset. Tarkoituksena on vahvistaa koko alueen eri toimijoiden yhteistoimintaa ja markkinointia. Sen avulla voidaan lisätä ja saada uusia investointeja. (Vafidis & Ojala 1999, 47.)

Uusien suurten logistiikkakeskusten palvelualueiden muodostumisen ymmärtämisessä voivat auttaa seuraavat asiat:

Ensinnäkin ratkaisevassa roolissa on keskuksen sijainti, sen liikeidea ja kohdemarkkinat valtakunnallisten ja alueellisten tarpeiden näkökulmasta. Aiemmin mainitut seikat muodostavat tukirakennelman josta riippuu koko logistiikkakeskuksen tuleva toiminta ja sen mahdollinen menestyminen. Seuraavaksi pitää tarkastella alueen kaavoituskysymykset ja maanomistusasiat. Merkittäviä asioita keskuksen olemassaolon kannalta ovat hankkeen organisointi, markkinointi ja tietysti rahoitus. Näiden toteuttamisen on parasta olla virheetöntä, tehokasta ja taattua. (Vafidis & Ojala 1999, 49)

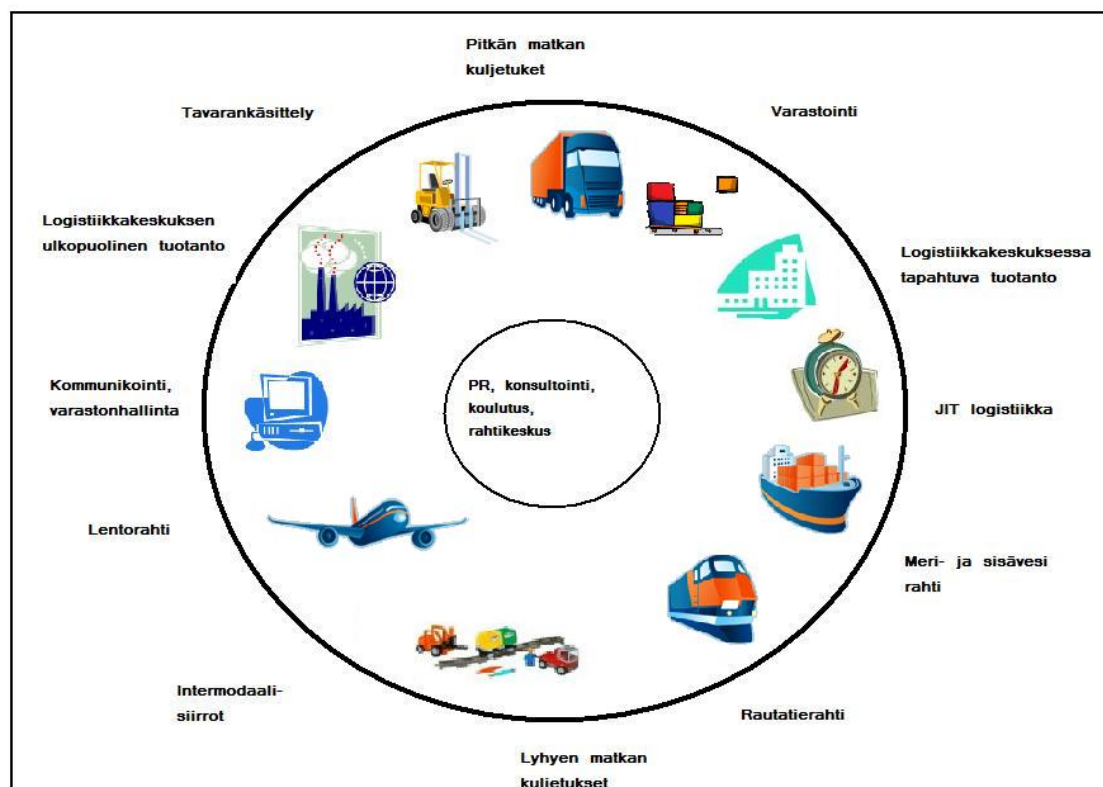
Muita peruskysymyksiä ovat toimija- ja yhteistyöverkoston kokoaminen, lisäarvon tuottaminen toimijoille, maantie- ja ratayhteyksien kapasiteetti, järjestelyt, investointitarpeet. Tarvittavan muun infrastruktuurin ja terminaalien rakennuttaminen. Logistiikkaoperaattoreiden toi-

minnan käynnistäminen uudella alueella ja edelleen kehittäminen. Todellisuudessa on otettava huomioon ensisijaisesti ennen suunnitteluvaihetta markkinoiden luomat tarpeet ja perustaa konseptinsa siihen, mitä vailla ympäristö tällä hetkellä on. Se määrittää lopullisen logistiikkakonseptin. (Vafidis & Ojala 1999, 47.)

3.2 Toiminta-ajatus

Logistiikkakeskuksessa toimivilla logistisen palvelujen tarjoajilla voi olla eri rooli eri yritysten toimitusketjussa, ja varsinkin suuret palvelujen ostajat hankkivat tarvitsemansa palvelut useilta tarjoajilta, joista kukin on erikoistunut omaan erikoisalaansa. (Vafidis & Ojala 1999, 49.) Kuvassa 5 esitteellään kattavasti logistiikkakeskuksen eri toimintojen muodostamaa kokonaisuutta.

Alueellisessa logistiikkakeskuksessa toimivat yritykset pääsevät osallisiksi luotettavana tunnetun keskuksen imagosta. Imagon ansiosta logistiikanpalvelujen ostajat on helpompi vakuuttaa, että ainakaan tämä logistiikkakeskus ja siinä toimivat palvelun tarjoajat eivät ole asiakkaan toimitusketjun heikoin linkki. Olisi myös merkittävä mainita että logistiikkakeskuksen yritysten palvelut kehittyvät näiden keskinäisen kilpailun määräämässä tahdissa, ja että eri palveluja voi tarpeiden muuttuessa yhdistellä eri tavoin. Seuraava kuva havainnollistaa logistiikkakeskuksen perustoimintoja. (Vafidis & Ojala 1999, 49.)



KUVA 5. Logistiikkakeskuksen toiminnot (Vafidis & Ojala 1999, 50).

Seuraavaksi eritellään muutamia logistiikkakeskuksen toimintoja tarkemmin:

Konsultointi, neuvonanto ja koulutus

Vuosien varrella logistiikkakeskuksille kertyy karttunutta tietotaitoa. Mitä paremmassa yhteistyössä logistiikkakeskusten yritykset ovat keskenään, sitä monipuolisempaa on tietotaito. Kun yritykset erikoistuvat, joukosta voi erottua esimerkiksi konsultointiin erikoistuneita yrityksiä tai tutkimus- ja oppilaitoksia. Neuvoja saattavat arvostaa esimerkiksi PK-yritykset, sillä niiden omat tiedot ovat usein puutteellisia. Kyseinen asia näkyy erityisesti ulkomaankaupassa. (Vafidis & Ojala 1999, 50-54.)

Tuotanto

Tuotanto tapahtuu logistiikkakeskuksen ulkopuolisissa tuotantolaitoksissa, mutta pienimuotoista tuotantoa voi olla myös logistiikkakeskuksen alueella lisäarvopalvelujen muodossa. Tuotannon tehostamisen keinona on tuotteisiin sidotun arvon lisääminen mahdollisimman myöhäisessä vaiheessa toimitusketjua. Esimerkiksi helposti rikkoontuvat tuotteet voidaan koota tai hienosäätää vasta, kun ne ovat saavuttaneet määränpänsä. Logistiikkakeskuksen palveluntuottajat voivat erikoistua eri alojen erikoistarpeisiin, jolloin logistiikkakeskus muodostuu kiinnostavaksi vaihtoehdoksi alan yrityksille siinäkin tapauksessa, ettei sijainti välttämättä ole ideaalinen. (Vafidis & Ojala 1999, 50-54.)

Kuljettaminen ja intermodaalisuus

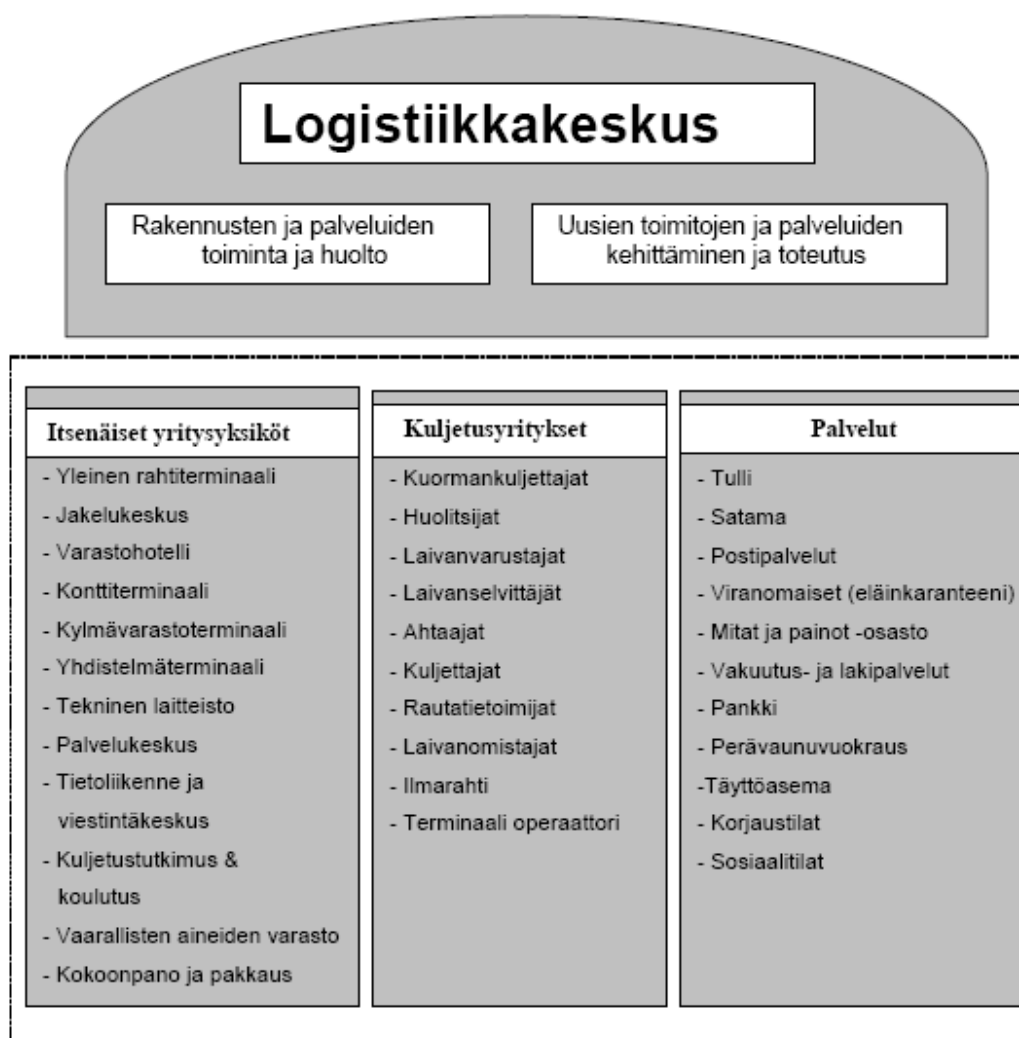
Logistiikkakeskukset saavat usein alkunsa kuljetustermiinaaleista ja kehittyvät myöhemmin lopulliseen muotoonsa. Kuljettaminen onkin merkittävä osa sen toimintaa läpi kaikkien toimintavaiheiden. Logistiikkakeskukset voivat toimia lastin elleenlähettämiskeskuksena, risteyskeskuksena pitkän matkan kuljettamisen välillä sekä intermodaalikeskuksina. Elleenlähettämiskeskuksena toimiva logistiikkakeskus on paikka, jossa eri puolilta tulevat materiaalivirrat kohtaavat, ja ne yhdistellään uusiksi kuormiksi määränpänsä mukaisesti. Pitkänmatkan ja paikallisten kuljetusten yhdistävissä logistiikkakeskuksissa lastia siirretään suurista kuljetusvälineistä pienempiin, joilla tavarat jaellaan paikallisesti. Intermodaalikuljetusten toimiminen kuljetustapojen risteyskohtana edellyttää monipuolista kalustoa, sekä sijaintia eri kuljetusreittien risteyskohdissa. (Vafidis & Ojala 1999, 50-54)

Varastointi ja tavarankäsittely

Kaikissa logistiikkakeskuksissa käsitellään ja varastoidaan tavaraa. Varastointi voi olla hyvinkin lyhytaikaista. Varastointi voi olla jopa ainoa asiakkaan tarvitsema palvelu. Erilaiset varastohotellit ovat yleisiä. (Vafidis & Ojala 1999, 50-54)

3.3 Konsepti

Logistiikkakeskuksen konsepti voidaan hyvin tuoda lähelle kolmannen osapuolen logistiikka-toimintaa. Ohjenuorana on, että konseptin on tuotettava palveluita asiakkaille siinä määrin, että asiakas on valmis maksamaan siitä. Logistiikkakeskukset voivat toimia välittäjinä erilais-ten kuljetusmuotojen sekä pitkän ja lyhyen matkan kuljetusten välillä. Laaja palveluntarjonta ja yhteistyöverkosto tuottavat logistiikkakeskusten käyttäjille etuja muutenkin kuin pienem-pien kustannusten muodossa. (Haveri 2007.) Alla esitetyssä kuvassa näytetään mitä palveluja ja toimintoja logistiikkakeskus voi pitää sisällään.



KUVA 6. Logistiikkakeskuksen mahdollisia toimijoita ja palveluita (Bentzen 2002).

”Logistiikkakeskuksia on erikokoisia ja ne voivat olla eri tehtäviin erikoistuneita, joten käsitteen määrittely ei ole yksiselitteistä. Logistiikkakeskukset on jaoteltu usein toiminnan yhtenäisyyden perusteella seuraavanlaisesti:

- 1) Virtuaalinen logistiikkakeskus toimii markkinointiorganisaationa, eikä tee konkreettisia logistiikan tehtäviä.
- 2) Verkostoitunut logistiikkakeskus koostuu erikoistuneiden logistiikkapalveluiden tuottajien välisestä yhteistyöstä.
- 3) Konkreettisesti logistiikkakeskuksessa osa niissä toimivien yritysten toiminnoista tehdään logistiikkakeskuksen toimesta. Keskuksella voi olla myös omia tiloja.
- 4) Logistiikkakeskus voi muodostaa myös alueellisesti merkittävän yhteistyöverkoston, jonka taustalla voivat olla esimerkiksi alueen elinkeinoelämä ja oppilaitokset. Tarkoituksena on vahvistaa koko alueen eri toimijoiden yhteistoimintaa ja markkinointia ja sitä kautta houkuttelevuutta mm. investointien kohteena." (Haveri 2007, 25.)

"Myös näiden perustyyppien sekoitukset ovat mahdollisia. Uusien suurten logististen palvelualueidenmuodostamisessa ratkaistavia peruskysymyksiä ovat muun muassa:

- Logistiikkakeskuksen sijainti, liikeidea ja markkinat alueellisten ja valtakunnallisten tarpeiden näkökulmasta
- Alueen kaavoituskysymykset, maanomistus
- Hankkeen organisointi, markkinointi ja rahoitus
- Toimija- ja yhteistyöverkoston kokoaminen
- Lisäarvon tuottaminen toimijoille
- Maantie- ja ratayhteyksien kapasiteetti, järjestelyt sekä investointitarpeet
- Tarvittavan muun infrastruktuurin ja terminaalien rakennuttaminen
- Logistiikkaoperaattoreiden toiminnan käynnistäminen uudella alueella ja edelleen kehittämisen

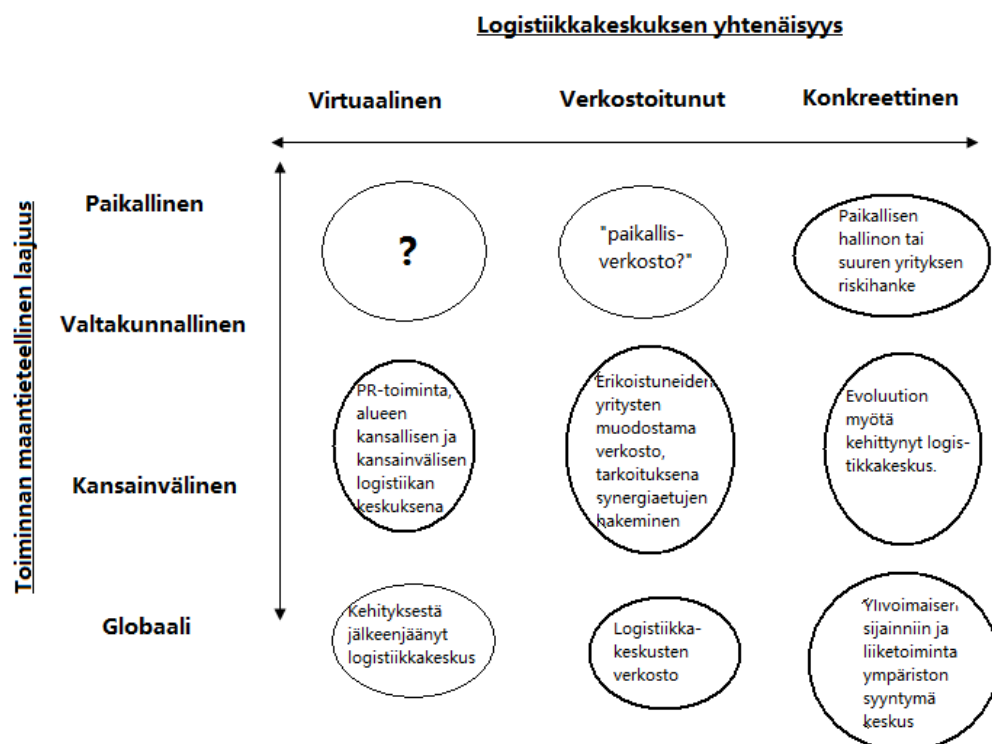
Käytännössä markkinoiden luomat tarpeet määräävät myös logistiikkakeskuksen tarpeellisuuden ja lopullisen palvelukonseptin." (Haveri 2007, 28.)

Logistiikkakeskuksen yhtenäisyys

Todellisuudessa täysin itsenäisenä logistiikkayrityksenä toimiminen ei mahdollista muiden kuin aivan yksinkertaisten asiakastarpeiden täyttämisen. Täysin itsenäisesti toimivat logistiikkayritykset kilpailevat usein samoista asiakkaista, tarjoten varsin samanlaisia ja erikoistumattomia palveluratkaisuja. Tällainen toimintatapa ei ole logistiikkakeskukselle ominaista. Konkreettinen logistiikkakeskus kokoaa useita itsenäisesti hallittuja yrityksiä samoihin tiloihin. Logistiikkakeskuksella on omia tiloja ja henkilökuntaa, jolloin saman katon alla toimiessaan yritykset voivat esimerkiksi sopeuttaa käyttämänsä varasto- ja toimistotilan tai vuokrata työvoimaa käyttöönsä tarpeen mukaan. Ulkopuolisille logistiikkakeskusta markkinoidaan yhteisiin voimiin, jolloin yritykset saavat ainakin jossakin määrin yhteisen imagon. Keskuksessa toimivilla yrityksillä on tosin omat asiakkaansa ja omaakin markkinointia. (Vafidis & Ojala 1999, 55-57.)

Verkostoitunut ja konkreettinen logistiikkakeskus voi saada alkunsa hyvin nopeasti. Sellainen on mahdollista esimerkiksi julkisen rahoituksen myötävaikutuksella. Logistiikkakeskus voi myös vaihtaa kehitystasoa. Vaihto voi tapahtua esimerkiksi verkostoituneesta konkreettiseen ja takaisin virtuaaliseen. Kyseinen asia voi tapahtua jos todetaan ettei nykyinen järjestelmä ole toimiva tai yhteistyö horjuu. Kehityssuunnasta riippumatta logistiikkakeskuksiin voi ajan myötä tulla mukaan uusia yrityksiä tai vanhoja voi poistua. (Vafidis & Ojala 1999, 58.)

Vafidis:n ja Ojalan tutkimuksen ydin on logistiikkakonseptin vaihtoehtojen esittäminen toisaalta maantieteellisen kattavuuden ja toisaalta virtuaalisen-konkreettisen ulottuvuuksien mukaan. Seuraava kuva esittää kyseistä asiaa jota käytämme Kerca- analyysin osana. Toimivimmat vaihtoehdot on merkitty lihavoidulla kehällä ja vähemmän toimivat kapealla.



KUVA 7. Logistiikkakeskuskonseptin vaihtoehdot (Vafidis & Ojala 1999, 59).

4 Alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät

Kerätyn ja analysoidun materiaalin pohjalta olemme päätyneet siihen että Logistiikkakeskus-konsepti-kirjassa (Vafidis & Ojala 1999.) esitettyjen johtopäätösten tiivistelmä kuvastaa hyvin alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijöitä jotka esittelemme seuraavassa kappaleessa.

Elinkeinoelämän vahva sitoutuminen hankkeeseen on edellytyksenä logistiikkakeskuksen toiminnan onnistumisen kannalta. Hankkeen tulisi myös olla osana alueella toimivien valtakunnallisten ja kansainvälisten kuljetus- ja logistiikkayritysten tulevaisuuden suunnitelmia. "Kuntien rooli voi olla hankkeen erityisesti alkuvaiheessa merkittävä esimerkiksi vähemmistö-osakkaana tarkoitusta varten perustettavassa osakeyhtiössä, mutta kaupallisten toimijoiden olisi tietyn siirtymäajan jälkeen kyettävä toimimaan ilman julkista tukea. Kuntien merkitys hankkeen PR-toiminnassa on myös tärkeä. Konkreettisen konseptin muodossa toimiva logistiikkakeskus edellyttää myös huolellista palvelukonseptin suunnittelua, ja näitä tuottavien yritysten selkeää työnjakoa. Logistiikkakeskuksen palvelukonseptin ja -kokonaisuuden tulisi olla lähellä kolmannen osapuolen logistiikkatoimintaa, ja toiminnoissa olisi pyrittävä luomaan monipuolinen, helposti saavutettava ja kilpailukykyisesti hinnoiteltu logististen tai valmistuksellisten lisäarvopalvelujen kirjo. Suurin hyöty tällaisesta logistiikkakeskuksesta tulee pk-yritykselle sekä maahantuontia harjoittaville yrityksille, sillä näiden toimintaan e.m. keskuksella olisi todennäköisesti eniten tarjottavanaan. Tietylle talousalueelle sijoittuneet suuryritykset tai muut monikansalliset yritykset eivät todennäköisesti olisi ensi vaiheessa merkittäviä logistiikkakeskuksen palvelujen käyttäjiä." (Vafidis & Ojala 1999, 84-85)

5 Logistiikkakeskukset Euroopassa ja Suomessa

Tampere-Pirkkalan logistiikkakeskus esiselvityksessä kerrotaan, että Suomessa kunnat ja alueet ovat vasta viimeisen kymmenen vuoden aikana pyrkinet aktiivisesti kehittämään logistiikkakeskuksia omille alueilleen. Ensimmäisen sysäyksen antoi Venäjän liikenne. Toinen sysäys, jonka lopullisia vaikutuksia ei vielä tunneta, on Vuosaaren satamahanke. Samassa selvityksessä mainitaan lisäksi että Suomessa logistiikkakeskukset ovat siirtyneet vähitellen keskusta-alueilta kauemmas reuna-alueille. Samalla keskustasta on vapautunut aluetta paremmin kaupunkirakentamiseen soveltuvaan toimintaan. Tämä trendi on aiheuttanut seuraavat tavoitteet: kuljetuskaluston koon kasvaminen, volyymietujen tavoittelu, halvemat tonttikustannukset, keskuksen toimintojen tehostaminen ja liikenteen sujuvuus. (Pirkanmaan liitto 2006.)

Aiemmin mainitussa selvityksessä todetaan logistiikan tilasta Suomessa, että logistiikan osaaminen on keskeistä kilpailukyvyn kannalta. Logistiikkakustannukset ovat nousseet 13 prosent-

tiin yrityksen liikevaihdosta, mikä on kansainvälisesti korkeaa tasoa. Logistiikka- ja kuljetusala on hajanainen Suomessa, mutta muutoksia on näkyvissä maailmanlaajuisesti. Pienillä yrityksillä on korkeimmat logistiikkakustannukset ja kansainvälisillä yrityksillä pienimmät. Logistiikkapalveluyritysten tietojärjestelmien käyttö on jäljessä kansainvälisestä käyttöasteesta. Logistiikkapalveluyritysten tärkeimmät kehitystarpeet ovat yhteistyöverkoston ja asiakaspalvelun kehittäminen. (Pirkanmaan liitto 2006.)

5.1 Logistiikan toimintakenttä Suomessa

Tässä kappaleessa yritetään tutkia Suomea logistiikkakeskuksen toimintakenttänä. Alla esitettyjen tilastotietojen perusteella selvitetään, mikä logistiikan palvelukonsepteista on ihanteellisin Suomen oloihin.

Suomen logistiikan ominaispiirteitä ovat pääpiirteittäin kotimaan kuljetuksissa pitkät kuljetusetäisyydet ja ulkomaankuljetuksissa toimivat meriyhteydet. Elinkeinoelämän logistiikkakustannukset ovatkin Suomessa teollisuusmaiden piirissä suhteellisen korkeat, noin 17 % bruttokansantuotteesta. Yritysten liikevaihdosta logistiikkakustannukset ovat keskimäärin 13 %. (Solakivi, Ojala & Naula 2006, 37.)

Lähes 80 % Suomen ulkomaan kuljetuksista tehdään vesiteitse (Kuva 8). Ulkomaankaupan arvosta noin 70 % on merikuljetuksia. Lentoteitse kuljetettavan tavarahan arvo on 10 % kaikesta ulkomaankaupasta. Myös Venäjän transitoliikenteen taloudellinen merkitys on Suomelle suuri, etenkin suuryritysköliikenteessä ja autojen kuljetuksessa. Vuonna 2005 transitoliikennettä oli yhteensä 6,3 miljoonaa tonnia. (Solakivi ym. 2006; Väylähallinnon ja ulkomaankaupan yhteistyöryhmä 2007, 41.)

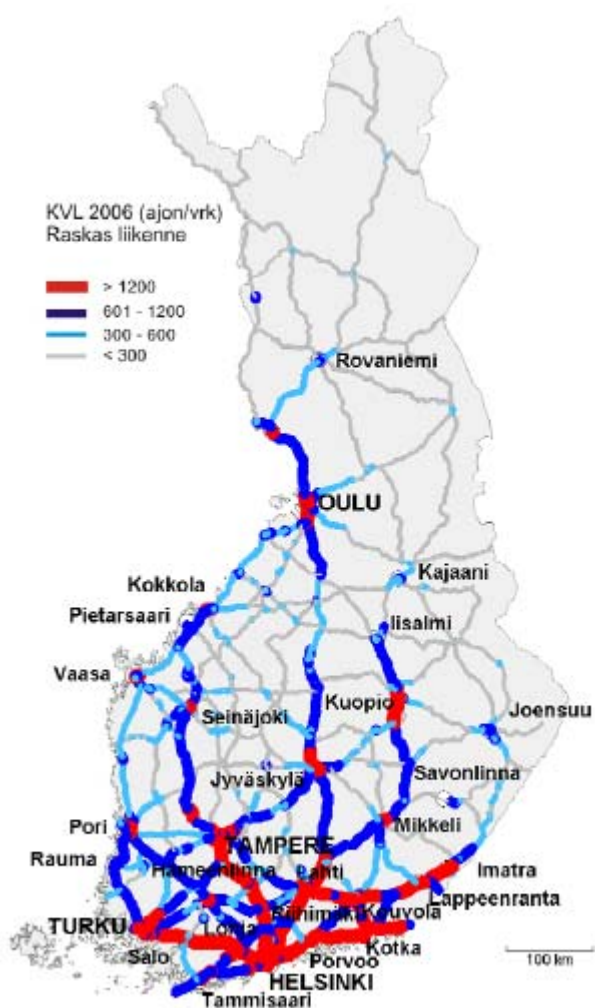


KUVA 8. Suomen tuonnin, viennin ja transition määrä ja kohdemaat vuonna 2005 (Väylähallinnon ja ulkomaankaupan yhteistyöryhmä 2007).

Kotimaassa tavarakuljetukset ja niiden kasvu keskittyvät Etelä-Suomen alueelle. Useita hankkeita onkin vireillä ja pääosin ne sijaitsevat Etelä-Suomessa. Näistä monet perustuvat Vuosaaren sataman ja toisaalta Venäjän liikenteen tavaravirtoihin, ja tämän takia monet hankkeet voidaankin nähdä keskenään kilpailevina. Osa Vuosaaren sataman tavaravirroista tuleekin käsitellä sataman rajallisen maa-alan ja nopeusvaatimuksien takia sisämaan puolella. (Haveri 2007.)

5.2 Maanteiden ja rautateiden tavaraliikenne

Kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite vuonna 2006 oli yhteensä 25,5 miljardia tonnikilometriä kaikilla teillä ja kaduilla (Haveri 2007). Maanteiden raskas liikenne keskittyy pääosin kasvukeskusten ja tärkeimpien satamien ympäristöön. Raskaan liikenteen liikennemääräkartasta voidaan havaita metsäteollisuuden kuljetusten ja Venäjän liikenteen merkittävyys Kaakkois-Suomen päätieverkolla (Kuva 9).

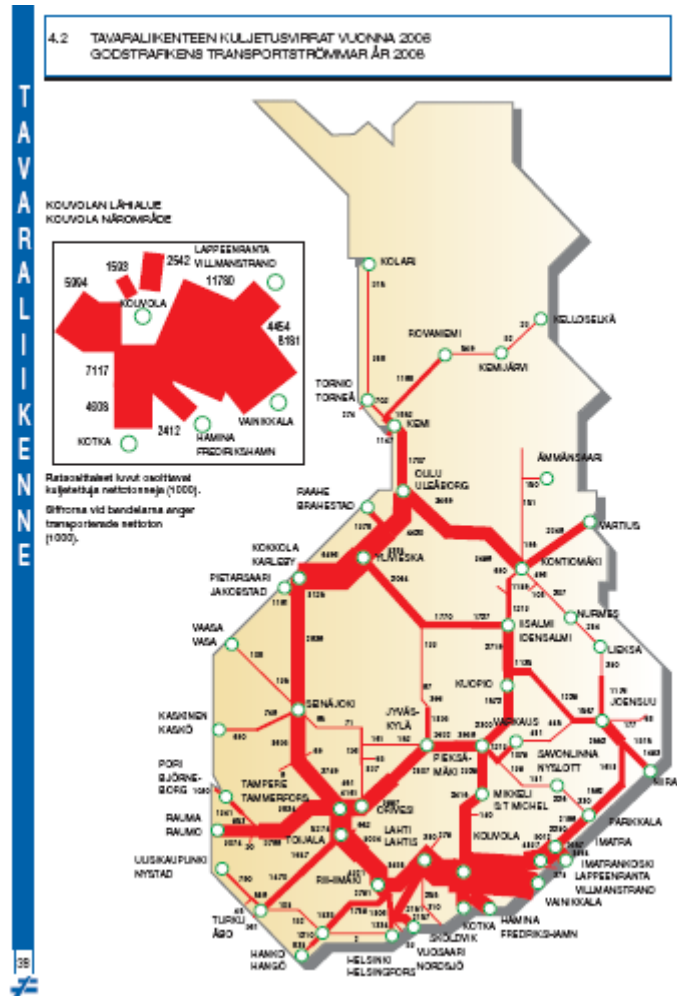


KUVA 9. Raskaan liikenteen liikennemäärät päteillä vuonna 2006 (Haveri 2007).

Ulkomaankaupan kuljetukset ja eri toimijoiden kotimaan runkukuljetukset keskittyvät päätiEVERKOLLE. Vientikuljetukset tapahtuvat pääosin teollisuuden toimipaikoilta satamiin johtavia maanteitä pitkin. (Solakivi ym. 2006.)

Rautateiden tavaraliikenne

Rautateiden kuljetussuorite oli kotimaan liikenteessä vuonna 2006 11,1 miljardia tonnikilometriä. Tavaraa kuljetettiin 43,6 miljoonaa tonnia. Rautateiden tavaraliikenteen kannalta merkittävimmät kuljetusvirrat ovat Kaakkois-Suomessa Kouvolasta itärajalle (Kuva 10). Muista rataosuuksista voidaan mainita Riihimäki-Oulu, Oulu-Vartius, Joensuu-Niirala ja Jämsä-Rauma -rataosuudet. (Haveri 2007.)



KUVA 10. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat rautateillä vuonna 2006 (Haveri 2007).

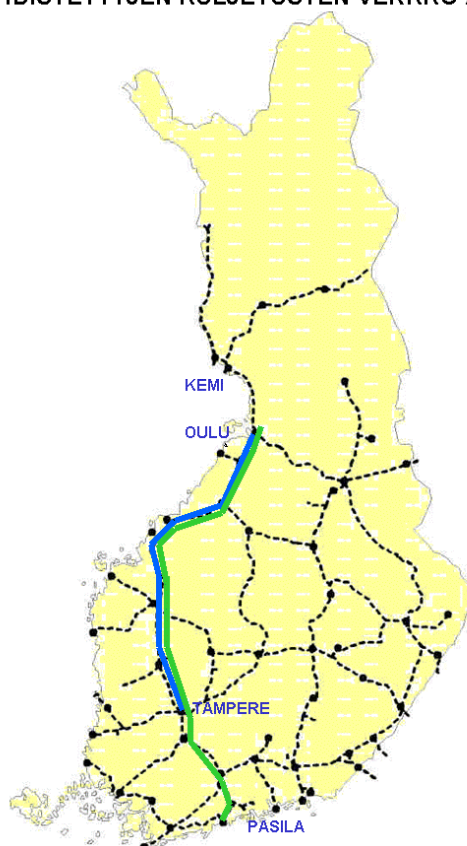
5.3 Yhdistetyt kuljetukset

Yhdistetyt kuljetukset ovat intermodaalikuljetuksia, joissa saman kuljetusyksikön siirtämiseen käytetään rauta- tai vesiteitse tapahtuvaa runkokuljetusta ja sen jälkeistä maantie tai katuverkon kuljetusta. Yhdistettyjen kuljetusten reitti tarvitsee toimiakseen kannattavasti säännöllisen tavaravirran molempiin suuntiin. Lisäksi kuljetusten nopeuden ja kuormakoon tulee olla riittävän suuri kilpailukyvyyn varmistamiseksi. (Solakivi ym. 2006.)

Yhdistetyt kuljetukset ovat Suomessa mahdollisia Helsingin ja Tampereen sekä Oulun ja Kemin välillä (Kuva11). Reitti Tampereelta Ouluun ja Kemiin on Liikenne- ja viestintäministeriön raportin mukaan yhdistettyjen kuljetusten uusi painopistealue. Yhdistettyjen kuljetusten tavaravirrasta arviolta 30-40 % liittyy ulkomaankauppaan. (Solakivi ym. 2006.)



YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN VERKKO 2006



KUVA 11. Yhdistettyjen kuljetusten verkko 2006 (Haveri 2007).

Kasvua VR Cargon yhdistettyjen kuljetusten toiminnassa viime vuosina on 33 %, ja edellytyksiä toiminnan edelleen kasvamiselle on erilaisten kumipyöräliikenteen kasvavien vaatimusten ja kustannuskehityksen takia. Viime vuosina on lakkautettu Lahden ja Turun terminaalit, ja kuljetukset ovatkin tällä hetkellä keskittyneet Oulu-Tampere/Helsinki -väliselle rataosuudelle. Kemiin ei ole säännöllistä liikennettä. Seinäjoen ja Oulun välisen rataosuuden yksiraiteisuus on nykyisellä kuljetusverkolla tavaraliikenteen kehittämisen kannalta ongelma. Myös aikataulliset ongelmat ratakapasiteetista johtuen vähentävät kiinnostusta yhdistettyihin kuljetuksiin kyseisellä välillä etenkin päivittäistavaran kuljetuksissa. (Haveri 2007.)

”Koska Suomi on taloudellisesti ja kuljetusten osalta sidoksissa Eurooppaan, Suomessa on oltava perillä eurooppalaisesta kehityksestä, jotta osataan paremmin varautua tuleviin kehityssuuntiin. Suomen ja Keski-Euroopan olosuhteet poikkeavat toisistaan mm. kuljetusmäärien, liikenteen sujuvuuden, ympäristöongelmien, aluerakenteen ja geografian suhteen. Yhdistetyt kuljetukset edellyttävät yleensä melko pitkiä runkokuljetuksia ja lyhyitä liityntäkuljetuksia sekä riittävää tavaravirtaa, jolloin aluekeskuksiin keskittynyt aluerakenne parantaa intermodaalikuljetusten mahdollisuuksia. Intermodaalikuljetuksia olisi kehitettävä ensisijaisesti pa-

rantamalla kuljetusketjujen toimivuutta ja laatua, tiedonkulkua, tietoteknisiä ja telemaattisia ratkaisuja sekä tavaravirtojen yhdistämistä.” (Virtanen, Tervo & Mäkelä 2001.)

6 Kerca -logistiikkakeskus

Uudenmaan logistinen painopiste tulee siirtymään tulevaisuudessa kohti KerCaa, koska tuleva keskus nousee Keravan ja Vantaan rajalle Lahden moottoritien varrelle. Tämä alue sijaitsee myös pääradan ja Vuosaaren satamaradan risteyskohdassa. Suorat raideyhteydet pääraataan ja Vuosaaren satamaan luovat hyvät mahdollisuudet Suomen, Venäjän ja Kaukoidän kuljetusten yhdistämiselle. KerCan ajatellaankin tulevan osaksi Euroopan ja Aasian välistä logistiikkaverkkoa. Suunnitelmassa on jatkoyhteys jopa Kiinaan asti. Venäjällä tulee olemaan tärkeä rooli osana keskuksen toimintaa, koska Moskova ja Pietari sijaitsevat suhteellisen lyhyen välimatkan päässä. Helsinki-Vantaan lentoasemalle on Koivukylänväylää pitkin etäisyyttä 15 kilometriä, lisäksi E75 moottoritielelle on suora yhteys. Toisin sanoin sijainti ja yhteysverkosto on ainutlaatuisia. Kerca tulee olemaan ihanteellisessa paikassa, jossa erilaiset liikennemuodot kohtaavat. Kercasta pääsee kaikille Etelä-Suomen pääväylille, siellä liikkuvien kuljetusten on mahdollista välttää pääkaupunkiseudun pahimmat ruuhka-alueet. (Alaharju 2008.)

KerCa tulee toimimaan 20 kilometrin päässä olevan Vuosaaren sataman jatkeena täydentäen sen palvelutarjontaa. Keskuksen ja sataman välisellä pendelijunalla rahtikontit kulkevat nopeasti ja varmasti. Hankkeen kehitys aloitettiin vuonna 2005 SRV:n ja Keravan kaupungin yhteistyössä. Näiden kahden toimijan on ollut tarkoitus alusta asti vastata liikeidean kehittämisestä, suunnittelun ohjauksesta ja hankkeen markkinoinnista. Hankkeessa ovat mukana Keravan kaupunki ja SRV Yhtiöt. Lisäksi toimintaan osallistuvat myös alueen oppilaitokset, mikä takaa riittävän työvoiman varsinkin tulevaisuudessa. (Alaharju 2008.)

KerCa rakennetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisenä projektina oli Lassila & Tikanojan ympäristölogistiikan alue sekä Keravan lämpövoimalan voimalaitos. Alkuperäisenä suunnitelmana oli että keskuksen ensimmäinen toiminta-alue aloittaisi toimintansa vuonna 2009. KerCa rakennetaan 160 hehtaarin alueelle, jossa tulee olemaan 200 000 - 250 000 kerrosneliötä toimintatilaa. Keskuksen ytimessä tulevat sijaitsemaan ratapiha, konttien ja trailerien käsittely-alue sekä viereinen terminaali-alue. (Alaharju 2008.)

Kerava Cargo Centerin (KerCa) tavoitteena on uudistaa logistinen ajattelu. Konkreettisenä toimintaperiaatteena on yhdistää maantie-, rautatie-, lento- ja merikuljetukset. KerCan on tarkoitus tukeutua Vuosaaren sataman tavaravirtoihin ja toimia Vuosaaren sisäsatamana. Vuosaaren olisi säännöllinen junayhteys. KerCa muodostaa uudenlaisen logistiikkapalvelukokonaisuuden. Palveluja tullaan tarjoamaan eri toimialojen tuotteille. Yrityksen tukipalveluita tulevat olemaan liikenteen palveluasema, polttoaineen jakelupisteet, rekkapysäköinti, kont-

tien huolto-, korjaus- ja pesupalvelut, koulutuspalvelut, logistiikan konsultointipalvelut ja lounasravintolapalvelut. Tähän mennessä Kerca on onnistunut saamaan yhteistyökumppaniksi Finncontainers Oy:n. Kyseinen yritys on tehnyt SRV:n kanssa aiesopimuksen kontttivarikon rakentamisesta Keravalle tulevaan logistiikkakeskus Kercaan. Toinen yhteistyökumppani on Anttila Oy. Kesko rakentaa Savion terminaali-alueelle suuren Anttilan keskusvaraston. Anttilan logistiikkakeskus otetaan käyttöön talvella 2011. Tilasta tulee Anttilan, Kodin Ykkösen ja NetAnttilan keskusvarasto. Hankkeen kokonaisarviointi on noin 50 miljoonaa euroa. Lisäksi alueelle rakennetaan Keravan energian biopolttolaitos. Myös Lassila & Tikanoja rakentaa alueelle toimitiloja. (Keravan Yrittäjät ry 2008.)

Tiiviisti ilmaistuna SRV:n tavoitteina on luoda Uudenmaan seudulle logistiikkakeskus, joka palvelee valtakunnallista tavaraliikennettä sekä alueellista ja seudullista tavaraliikennettä. Ideana on, että logistiikkakeskus toimii kaikkien liikennemuotojen yhteisenä keskuksena ja palvelee: rautatieliikenteen kuljetuksia, autoliikenteen kuljetuksia, lentoliikenteen kuljetuksia ja satamien konttikuljetuksia. (SRV)

SRV kaavailee, että Savion logistiikkakeskuksen toimintamallin ja perustoiminnan tavoitteet olisivat, että keskus palvelee erityyppisten tavaroiden kuljetuksia, tavara tuodaan keskukseseen eri puolilta Suomea, eri liikennemuodoilla, erilaisissa kuljetusmuodoissa ja monien kuljetusyritysten toimesta. Projektin vetäjät uskovat, että tavara saa lisäarvoa keskuksessa, kun se lajitellaan, pakataan tai esimerkiksi hinnoitellaan valmiiksi siellä. (SRV)

Viime vuosina Keravalle on sijoittunut elintarvikealan yrityksiä ja paljon mittakaavaltaan pientä teollista toimintaa. Kunnassa edellytetään yrityksiltä työvoimavaltaisuutta ja ympäristöhäiriöttömyyttä. Kunnassa suositaan eniten bioteknistä tuotantoa ja kehitystoimintaa, terveys- ja hyvinvointipalveluja sekä logistiikkaa. Vuonna 2005 kaupungilla oli tarjolla erikokoisia teollisuustontteja eri puolilla kaupunkia. Kaupungin hyvä logistinen sijainti, moottoritie, rautatie sekä lyhyt matka Helsinki-Vantaan lentokentälle ja kilpailukykyiset taksat antavat yrityksille merkittävää kilpailuetua. Sijainti kytkeytyy melko suoraan markkinoiden läheisyyteen ja liikenneinfrastruktuurin toimivuuteen. Alue on pääkaupunkiseudun ja erityisesti Kehä III:n ruuhkien ulkopuolella, mikä helpottaa ja tehostaa yritysten toimintaa. (Lahtinen 2009.)

Työntekijöiden määrällinen kehitys nähdään myös merkittävänä. Keski-Uudenmaan alueella toimivien logistiikkayritysten tai -toimintojen henkilöstön määrän lisäys lähestyy elinkeinotoimintajien arvioiden mukaan 10 000 henkeä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Monet logistiset toiminnot vaativat työntekijöitä, joiden määrän ennustetaan kehittyvän lähivuosina nopeasti, mikäli yleisessä talouskehityksessä ei tapahdu dramaattisia muutoksia. Pidemmällä aikavälillä kuitenkin tuottavuuden kasvu ja teknologinen kehitys, kuten esimerkiksi varastojen automatisointi, leikkaavat työvoiman määrän kasvuvauhtia erityisesti juuri varastoinnin ja tavarankä-

sittelyn osalta. Logistiikkabuumi-tutkimuksessa ei niinkään nähty työvoimapulaa itsessään ongelmana, vaan työntekijöiden asumis- ja liikkumismahdollisuuksia suhteessa syntyviin työpaikoihin. Poikittaisliikenteen kehittäminen voisi helpottaa myös osittain tätä työvoimatarpeiden ja -tarjonnan kohtaamista. (Lahtinen 2009.)

6.1 SWOT-analyysi

SWOT on käsitteenä peräisin liiketoiminnan suunnittelussa usein lähtökohtana käytetystä analyysistä, jossa selvitetään organisaation sisäisiä vahvuuksia ja heikkouksia sekä ulkoisia mahdollisuuksia ja uhkia. Ulkoisia mahdollisuuksia ja uhkia muodostavat näkymät yrityksen ympäristön ja kilpailijoiden tulevasta kehityksestä. SWOT-analyysin sisältöä ja merkitystä esitetään alla olevassa taulukossa tarkemmin. Juuri näistä tekijöistä on analyysin pyrkimyksenä nähdä ne keskeiset trendit ja olosuhteet, jotka vaikuttavat liiketoiminnan tuleviin menestysedellytyksiin. Yritysanalyysissä keskeistä on tutkia yrityksen sisäisiä resursseja ja kilpailukykyä suhteessa kilpailijoihin, nykyisiin ja ennustettaviin kehittämissuuntauksiin. Näin voidaan selvittää ne heikkoudet ja vahvuudet, jotka vaikuttavat yrityksen toiminnan menestykseen. Näiden perusteella selvitetään ns. kriittiset menestystekijät, joiden avulla yritys menestyy tulevaisuudessa. (Hollensen 2006, 70.)

SWOT-ANALYYSI

<p>Vahvuudet</p> <p>toimenpiteet, joilla yrityksen vahvuudet voidaan hyödyntää</p>	<p>Heikkoudet</p> <p>toimenpiteet, joilla yrityksen heikkoudet voidaan parantaa</p>
<p>Mahdollisuudet</p> <p>toimenpiteet, joilla ympäristön mahdollisuudet voidaan hyödyntää</p>	<p>Uhat</p> <p>toimenpiteet, joilla ympäristön uhat voidaan torjua</p>

TAULUKKO 12. Swot-analyysi.

6.2 Vahvuudet ja mahdollisuudet

Logistisena vahvuutena on kohteen sijainti, koska Kerca on pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan jakelukuljetusten avainkohdassa. Keskuksen sujuvat yhteydet nopeuttavat ja tehostavat koko Uudenmaan jakelukuljetuksia. Vuosaaren sataman läheisyys nähdään sekä vahvuutena että mahdollisuutena laajentaa keskuksen toimintaa tulevaisuudessa. Satamatoiminnot tulevat erikoistumaan, mikä lisää sataman ja kuljetusten palvelutasoa. Se puolestaan nostaa kysynnän tasoa ja tuo lisää potentiaalisia asiakkaita Kerca-logistiikkakeskukselle. Alueen laajuus, 160 hehtaaria, antaa paljon mahdollisuuksia houkutella mukaan toimintaan suuria suomalaisia maahantuojia. Tutkimamme selvitysten ja raporttien perusteella voidaan todeta, että suurin osa maahantuojista tarvitsee varastotilan laajennusta toimintaprosessien automatisoinniksi. Alueella sijaitsevien liiketalouden ja logistiikka-alan oppilaitosten läheisyys ja alueen väestörakenne katsotaan eduksi. Mikäli Kercan yhteyteen tullaan rakentamaan pistoraide öljyn hinnan nousua voidaan silloin pitää kilpailuetuna. Polttoaineen hintakehityksen myötä tullaan suosimaan raideliikennettä ja logistiikan alueellista keskittämistä sekä logistiikkakeskuksia, kuten Kerca.

6.3 Heikkoudet ja uhkatekijät

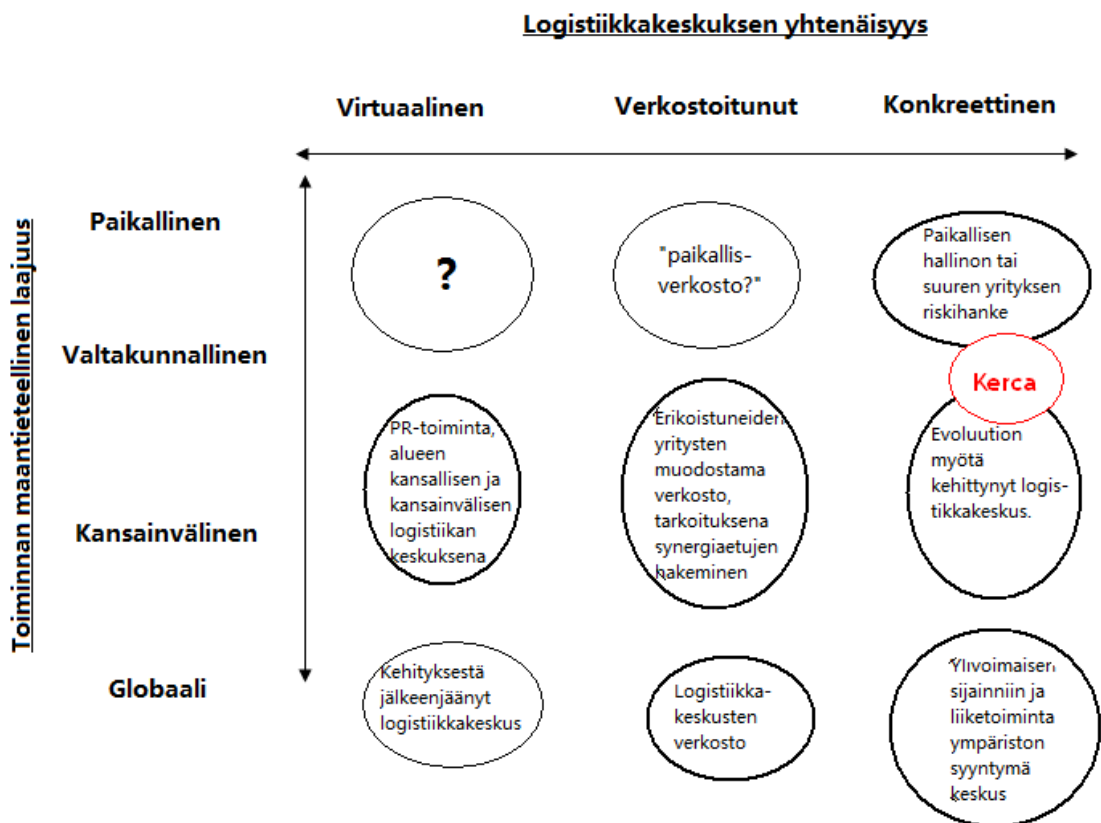
Keravan Yrittäjät Ry:n mukaan Kerca-alueen kehittäminen aloitetaan varovasti. Koko aluetta ei oteta käyttöön ensi vaiheessa, vaan aloitetaan ensiksi noin 28 hehtaarin alueella. Uhkana on että jäljelle jäävä toistaiseksi käyttöön ottamaton alue jää tulevaisuudessa vaille rahoitusta ja käyttöä. Mielestämme heikkoutena voidaan pitää lisäksi Yrittäjät Ry:n ilmoittama tosiasia että suunniteltuja raideliikenteen yhteyttä ja konttikenttää ei ensimmäisessä vaiheessa toteuteta ja ainoastaan mahdollisuus niihin tullaan säilyttämään. Keravan kaupunki tukee Kercan rakentamishanketta alkuvaiheessa, mikä on erittäin merkittävää konkreettiselle logistiikkakeskukselle. Kercan tulot ja menot on Keravan kaupungin osalta laskettu niin, että Kerca-alueen tuloilla hoidetaan sen menot. Uhkana on se, että tuloja ei välttämättä tule olemaan riittävästi menojen kattamiseen, varsinkin jos otetaan huomioon, että käyttöön otetaan alussa vain 15 prosenttia koko keskuksen alueesta. Huomion arvoista on lisäksi se tosiseikka että Kercan takana oleva organisaatio eli SRV Oy LTD vastaa lähinnä rakentamisesta. Heidän oman kuvauksensa mukaan SRV on rakennushankkeiden innovatiivinen toteuttaja. Voidaan siis pitää mahdollisena, että kyseiseltä rakennuttajalta loppuu resurssit hankkeen loppuun viemistä varten. Logistiikkakeskus on sidosryhmien yhteistyöhön perustuva kluusteri, joka tuo mahdollisimman paljon logistisia palveluja loppukäyttäjille saman katon alla. Yhteisissä hankkeissa pitää olla dominoiva hanketta eteenpäin vievä tekijä, kyseisessä tapauksessa logistiikan alaan erikoistunut osapuoli, jota emme hahmota kyseisen hankkeen kohdalla.

Logistiikka-alan yritykset tulevat kehittämään palvelutarjontaansa niin pitkälle, että yksikin palveluntuottaja pystyy tarjoamaan kaikki rahdinantajan tarvitsemat palvelut, joten toimitukset pyritään hoitamaan tehokkaasti ilman varastointia suoraan myymälöihin. Tämän seura-

uksena ja uhkatekijänä Kercan tulevaisuudelle on, että rakenteilla oleville tiloille ei muodostu tarpeeksi kysyntää. Heikkoutena voidaan pitää myös työvoiman siirtymisvaikeuksia työpai-koille.

7 Johtopäätökset

Työmme tarkoituksena oli saada selville alueellisen logistiikkakeskuksen menestystekijät ja selvittää, vastaako Kerca-hanke toimivaa logistiikkakeskuskonseptia. Selvityksen pohjalta olemme tulleet johtopäätökseen, että Kercalla on mahdollisuuksia muodostua toimivaksi yksiköksi. Se tulee olemaan yhtenäisyydeltään konkreettinen ja toiminnan maantieteelliseltä laajuudeltaan paikallinen/valtakunnallinen. Seuraavassa kuvassa tarkennetaan, mihin kohtaan Kerca logistiikkakeskus sijoittuu Ojalan ja Vafidiksen(1999) logistiikkakonseptikaaviossa.



KUVA 13. Kercan logistiikkakeskuskonsepti.

Seuraavana tarkoituksena oli saada selville, omaako Kerca vaadittavat logistiikkakeskuksen menestystekijät. Positiivisina asioina voidaan pitää sitä, että Kercalla on takanaan Keravan kunnan tuki, minkä voi huomata PR-toiminnasta. Logistiikkakeskuksen menestyminen vaatii huolellista palvelukonseptin suunnittelua ja keskuksen sidosryhmien tehtävien tarkkaa tuntemista. Olemme henkilökohtaisesti ymmärtäneet, mikä on Kercan palvelukonsepti, mutta kyseenalaistamme sen toteutumisen, koska logistiikkakeskuksen tärkein menestystekijä on sen sisällä toimivat yritykset ja niiden yhteistyökykyisyys. Kercan palvelukonsepti rakentuu konkreettisen keskuksen konseptin mukaan, mutta mielestämme toimivampi vaihtoehto olisi suuntautua verkostoituneen logistiikkakeskuksen toiminnan piiriin, joka kattaisi toiminnaltaan koko Uudenmaan alueen. Logistiikan yleiset trendit ovat myös vaikuttaneet alun perin koko

hankkeen syntyyn. Erityisesti se, että perinteinen ajattelutapa logistiikan palveluista pelkkänä kuljetusten ja varastoinnin yhdistelmänä, tulee muuttumaan siten, että asiakas tulee vaatimaan laajempaa logistiikkapalvelukonseptia. Kuten olemme jo maininneet luvussa kaksi, on olemassa trendi, jonka mukaan toimitukset pyritään suorittamaan ilman varastointia ja yksikin palveluntuottaja pystyy tarjoamaan kaikki rahdinantajan tarvitsemat palvelut, mikä puuhuu sen puolesta, että verkostoitunut toimintamalli toisi Kercalle kilpailuetua ja laajentaisi sen asiakaskantaa.

Logistiikkakeskuksen ja sen toimialueen imagon rakentaminen mediassa ja yhteiskunnassa on yhtä tärkeää, koska sen avulla logistiikkapalvelujen ostajat on helpointa vakuuttaa että juuri kyseinen logistiikkakeskus on huomion arvoinen. Viime vuosien aikana SRV ja Keravan kaupunki ovat mainostaneet Kercaa monipuolisesti. Tästä huolimatta esimerkiksi Vuolog- selvityksessä julkaistiin seuraava väite Keravan logistiikkakeskuksen sijoittumispaikkana: "Keravalla ei ole valmiuksia konttiterminaalien sijoittamiseen. Kunnassa on rakennettu asutusta radan varteen ja konttiterminaalien vaatimaa tilaa voi olla vaikea ellei mahdoton löytää. Myöskään Nikkilän radan suunnalta ei löydy sopivaa tilaa." (Pajunen-Muhonen ym. 2005, 54.) Kehittämisvara imagonrakentamisessa vielä löytyy.

Kuten ulkoistamisesta kertovassa luvussa olemmekin jo todenneet pienet yritykset saavat enemmän hyötyä kolmannen osapuolen logistiikassa. Mitä suurempi on yrityksen kysyntävaihtelu ja mitä pienempi on yritys, sitä enemmän on lisäarvoa logistiikkapalvelun kokonaisulkoistamisesta. Viime vuosina Uudenmaan alueelle on tullut runsaasti pieniä ja keskikokoisia yrityksiä, jotka voivat muodostaa riittävän asiakasryhmän. Tämä puolestaan voi olla Kercan avain menestykseen logistiikkakeskuksena.

Lopuksi haluaisimme mainita, että olemme pyrkineet pohtimaan ja analysoimaan aihetta monipuolisesti ja puolueettomasti. Pitää kuitenkin myöntää, että koska tutkimus pohjautuu muiden laatimaan aineistoon, se voi sisältää lievää epätarkkuutta.

Oman oppimisen arviointi

Työn tekeminen on ollut kehittäväää. Materiaalin kriittinen tarkastelu ja sen etsiminen on ollut haastavaa, mutta erittäin mielenkiintoista. Työn muokkaaminen osoittautui todella pitkäksi prosessiksi. Se on ollut kuitenkin palkitsevaa. Yksilösuoritusten ja yhteistyön soveltaminen on parantunut huomattavasti prosessin aikana. Paineensietokyky on noussut. Kritiikin vastaanottoa ja käsittelyä on tullut myös harjoitettua.

Lähteet

Painetut lähteet:

Andersson, D., Dreyer, H., Jahre, M., Halldorsson, A. & Ojala, L. 2003. Third Party Logistics- A Nordic Research Approach. Turku: Kirjapaino Grafia Oy.

Chopra, S. & Meindl, P. 2007. Supply Chain Management. Strategy, Planning & Operation. Third Edition. New Jersey, USA: Pearson Education Inc.

Ghuri, P. & Gronhaug, K. 2005. Research methods in Business studies. Great Britain: Henry Ling Ltd.

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2008. Tutki ja kirjoita. Keuruu: Otavan kirjapaino Oy.

Hollensen, S. 2006. Marketing Planning: A Global Perspective. Berkshire: McGraw-Hill Education.

Uusitalo, H. 2001. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Juva: WS Bookwell Oy.

Vafidis, D. & Ojala, L. 1999. Logistiikkakeskus-konsepti. Edellytykset, järjestäytyminen ja toimintavaihtoehdot. Turku: Kirjapaino Grafia Oy.

Virtanen, S., Tervo, R. & Mäkelä, T. 2001. Keski-Euroopan yhdistettyjen kuljetusten ratkaisut ja niiden soveltuvuus Suomeen. Helsinki: Oy Edita Ab.

Sähköiset lähteet:

Alaharju, K. Projektikehitysjohtaja. SRV Yhtiöt Oyj. Email alaharju@srv.fi 12.9.2008. Tulostettu 12.9.2008.

Bentzen, Kent 2002. Logistiikkakeskuskonsepti - Tanskan malli. Kalvomateriaali 28.2.2002.

Etelä-Suomen maakuntien liitouma. 2008. Etelä-Suomen toiminnallinen aluerakenne 2030. Viitattu 1.8.2009. http://www.etela-suomi.fi/files/10/toiminnallinen_aluerakenne_2030.pdf

Haveri, O. 2007. Logistiikkakeskusten tie- ja rautatieyhteydet. Tulostettu Ratahallintokeskuksen julkaisu A 11/2007. 15.09.2009.

http://rhkfibin.directo.fi/@Bin/1b0204e45b9a563c913f0bb9aa23589e/1254337969/application/pdf/1973242/a11_2007_web.pdf

Keravan Yrittäjät ry. Yrittäjätiedote 4/2008. 2008. Tulostettu 1.9.2009.

http://74.125.77.132/search?q=cache:3A_IDvy8svMJ:www.keravanyrittajat.fi/tiedostot/Kerava_nro_4.pdf+kerca+heikkoudet&cd=3&hl=fi&ct=clnk&gl=fi

KerCa, SRV Yhtiöt Oyj. Viitattu 1.5.2009. <http://www.kerca.fi/etusivu>

Lahtinen, H. 2009. Laurea-ammattikorkeakoulu. Logistiikkabuumi. Kuntien elinkeinojohdon näkemykset logistiikka-alan kehityksestä Keski-Uusimaalla ja Sipoossa 2008-2017. Email heikki.lahtinen@laurea.fi 20.09.2009. Tulostettu 21.09.2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2006 Toiminta- ja taloussuunnitelma 2007 - 2011. Tulostettu 10.5.2009. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=20347&name=DLFE-253.pdf

Manninen, A. 2008. KUULOS-hankkeen loppuraportti. Kuuma-kuntien ja Sipoon alueen logistiikkaosaamisen kehittäminen. Tulostettu 16.7.2009.

http://www.keuda.fi/attachments/tiedoteliitteet/logistiikkaraportti_a4_keuda_1008_isbn_5_3.pdf

Merenkululaitos 2007. Investoinnit Suomen satamiin 2001 - 2010. Merenkululaitoksen julkaisuja 2/2007. Tulostettu 20.9.2009

http://portal.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/julkaisut/julkaisusarjat/2007/Investoinnit_Suomen_satamiin_2001_2010.pdf

Pajunen-Muhonen, H., Hyppönen, R., Pesonen, H., Löfgern, P. & Heltimo, J. 2005. Vuosaari-Uudenmaan logistinen mahdollisuus (Vuolog) Tulostettu 10.6.2009.

http://www.uudenmaanliitto.fi/files/504/Vuosaari__Uudenmaan_logistinen_mahdollisuus_C_52.pdf

Pirkanmaan liitto. D 86. 2006. Tampere-pirkkalan logistiikkakeskus esiselvitys. Tulostettu 20.8.2009.

http://www.pirkanmaa.fi/fileadmin/pirkanmaa/julkaisut/Tampere_Pirkkala_Logistiikkakeskus_Esiselvitys_11122006.pdf

Solakivi, T., Ojala, L. & Naula, T. 2006. Logistiikkaselvitys 2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Tulostettu 10.5.2009. <http://mintc.fi/files/4.pdf>

Solakivi, T., Ojala, L., Juuso, T., Hälinen, H., Lorentz, H., Rantasila, K. & Naula, T. 2009 Logistiikkaselvitys 2009. Liikenne- ja viestintäministeriö. Tulostettu 1.06.2009.

[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-6903.pdf&title=Logistiikkaselvitys 2009 \(LVM11/2009](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-6903.pdf&title=Logistiikkaselvitys+2009+(LVM11/2009)

SRV Yhtiöt Oyj. WWW-sivut. Viitattu 1.9.2009. <http://www.srv.fi/>

VUOLI-projektitoimisto 2006. Vuosaaren satamanhanke. Viitattu 10.6.2009.

<http://74.125.77.132/search?q=cache:O7xDTVYhGKEJ:www.vuosaarensatama.net/linked/fi/tiedot-teet/liikenneyhteydet.pdf+vuosaaren+sataman+liikenneyhteydet&cd=2&hl=fi&ct=clnk&gl=fi>

Väylähallinnon ja ulkomaankaupan yhteistyöryhmä 2007. Raportti: Suomen ulkomaankauppa tarvitsee toimivat kuljetusketjut. Tulostettu 16.5.2009.

http://rhkfbn.directo.fi/@Bin/8227325bbd5b297638015f59cc38d563/1255882315/application/pdf/1567620/Ulkomaankaup_kuljetusreitt_liite.pdf

Kuvaotsikkoluettelo

KUVA 1. Logistiset kehitystrendit (Pajunen-Muhonen ym. 2005).....	8
KUVA 2 Logistiikkapalveluiden ulkoistamisesta hyötyminen (Lahtinen 2009).	11
KUVA 3. Toimintaympäristöprofiili koko Uudenmaan osalta(Pajunen-Muhonen ym. 2005).	13
KUVA 4. Toimialojen merkityksen muutossuuntaukset Uudenmaan alueella (Pajunen-Muhonen ym. 2005).	14
KUVA 5. Logistiikkakeskuksen toiminnot (Vafidis & Ojala 1999, 50).	16
KUVA 6. Logistiikkakeskuksen mahdollisia toimijoita ja palveluita (Bentzen 2002).	18
KUVA 7. Logistiikkakeskuskonseptin vaihtoehdot (Vafidis & Ojala 1999, 59).	20
KUVA 8. Suomen tuonnin, viennin ja transition määrä ja kohdemaat vuonna 2005 (Väylähallinnon ja ulkomaankaupan yhteistyöryhmä 2007).	23
KUVA 9. Raskaan liikenteen liikennemäärät pääteillä vuonna 2006 (Haveri 2007).	24
KUVA 10. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat rautateillä vuonna 2006 (Haveri 2007).	25
KUVA 11. Yhdistettyjen kuljetusten verkko 2006 (Haveri 2007).	26
TAULUKKO 12. Swot-analyysi.	29
KUVA 13. Kercan logistiikkakeskuskonsepti.	32

Liitteet

- Liite 1. Helsingin Sanomien artikkeli
- Liite 2. Haastattelu SRV Yhtiöt / Jouko Pöyhönen
- Liite 3. KERCA:n sijainti kartalla
- Liite 4. KERCA:n sijainti Keski-Uudenmaan alueella
- Liite 5. Työssä käytetyt käsitteet

Helsingin Sanomien artikkeli:

"Anttilan keskusvarasto rakennetaan Keravan logistiikkakeskukseen "

"Helsingin seudulla on varastotiloja vähän tyhjillään ja varastot ovat usein vanhanaikaisia Keravalla haaveillaan, että Savion alueelle syntyy yli tuhat uutta työpaikkaa"



"Keravalle suunniteltuun jättimäiseen logistiikkakeskukseen Kercaan nousee ensimmäisenä Anttilan keskusvarasto. Myös rakennus on jättikokoista eli kolme kertaa niin suuri kuin Eduskuntatalon vanha osa.

Keskusvarasto valmistuu loppukesästä 2010. Koko toiminta siirtyy Saviolle 2011.

Seuraavaksi Kercaan on tulossa Grand Cargo Center, johon alueen toteuttaja SRV houkuttelee pienempiä käyttäjiä.

Uutta rahtikeskusta aletaan SRV:n hankekehitysjohtajan Jouko Pöyhösen mukaan rakentaa ensi syksynä. Sitä varten SRV on ostanut neljän hehtaarin tontin.

Alueelle nousee parhailtaan Keravan Energian uusi biopolttovoimala. 65 miljoonaa euroa maksava laitos valmistuu ensi joulukuun mennessä.

Kercan eteläreunalla on käynnissä Lassila & Tikanojan ympäristölogistiikan laitoksen rakentaminen. 40 miljoonaa euroa maksava ensimmäinen osa valmistuu keväällä, toinen osa on valmis keväällä 2010.

Niiden yhteyteen on suunniteltu myös etanolitehdasta.

Anttilan uusi korkeavarasto on täynnä uutta varastotekniikkaa, muun muassa keräilyrobotteja.

"50 miljoonan euron investoinnista kuluu puolet robottitekniikkaan, hyllyihin ja ohjausjärjestelmiin", kuvaa Anttilan toimitusjohtaja Matti Leminen.

Saviolta postitetaan tulevaisuudessa muun muassa verkkokaupasta ostetut tuotteet. Varasto palvelee koko maata, mutta myös Virossa ja Latviassa olevia vähittäiskauppoja.

Uudet laitokset tuovat Saviolle satoja työpaikkoja. Pelkästään Anttila työllistää parisataa työntekijää.

Kerava haaveilee, että 160 hehtaarin alueelle syntyy reilusti yli tuhat työpaikkaa ennen pitkää.

"Kaupungille on tärkeää, että Kercan rakentaminen jatkuu nyt, kun asuntorakentaminen on lähes pysähtynyt", sanoo kaupunginjohtaja Rolf Paqvalin.

Kerava uskoo Vuosaaren satamatunnelin päässä olevan Kercan houkuttelevan lisää tulijoita.

"Kiinteistöalan asiantuntijat arvioivat, että Helsingin seudulla on tyhjillään vain vajaa kaksi prosenttia logistiikkatilaa. Varastot ovat usein myös vanhanaikaisia", kertoo Keravan kehitysjohtaja Harri Nikander.

Kercan kanssa kilpailee varastojen sijoittumisessa Vuosaaren satama-alue. Siellä on muun muassa kiinteistösijoitusyhtiö Spondalla vuokrattavaa tilaa.

"Vuosaaren satama on muuttanut tavaravirtojen kulkua, ja siksi käyttäjät hakeutuvat uusiin paikkoihin", arvioi Kiinteistötalouden instituutin toimitusjohtaja Hanna Kaleva. "

(Marja Salmela, HS 9.1.2009 lehdessä osastolla Kaupunki)

"Eurometrin haastattelussa SRV Yhtiöt / Jouko Pöyhönen"

"Uusi logistiikkakeskus on portti Suomeen ja Suomesta maailmalle
Suomi on vahva transit-liikenteen osaaja

Eteläisessä Suomessa aivan pääkaupungin Helsingin lähellä sijaitseva Keravan kaupunki on rauta- ja tieliikenteen yhtymäkohta. Keravalle rakennettavasta logistiikkakeskuksesta pääsee sujuvasti vuonna 2008 valmistuvaan uuteen Vuosaaren suursatamaan, kansainväliselle Helsinki-Vantaa -lentokentälle ja Suomen maanteiden valtavyylille. Samalla avautuvat yhä tehokkaammat yhteydet Etelä-Suomen lisäksi Venäjälle, Kaukoitään, Keski-Eurooppaan ja Pohjois-Suomeen, kertoo SRV Yhtiöiden projektikehitysjohtaja Jouko Pöyhönen.

Suomalaiset ovat oppineet vuosisatojen aikana kuljettamaan suuriakin määriä tavaroita niin länteen kuin itäänkin. Suomi on maantieteellisen asemansa takia kuin saari manner-Euroopasta katsottuna. Itään yhteydet ovat syntyneet rautateille kuin luonnostaan, koska Suomessa on sama raideväli kuin Venäjällä.

- Suurin kasvupotentiaali transit-liikenteeseen tulee Kiinasta, jos vain saamme logistiikan toimimaan tehokkaasti ja riittävän suurella volyymillä. Tavarankuljetus rautateitse Eurooppaa Kiinasta on noin 17 päivään nopeampi kuin Afrikan kautta laivalla kiertämällä. Näin suuresta aikasäästöstä tulee jo merkittävästi pienemmät kustannukset. Aasialaiset yritykset, esimerkiksi autojen valmistajat, voisivat perustaa varastojaan Suomeen, toivoo Pöyhönen.

Vaikka Baltian maihin ja Venäjälle rakennetaankin uusia satamia, niin transit-liikenteen hiiptomisesta itään hän ei ole kovin huolissaan. Venäjän markkinat ovat kasvaneet jatkuvasti pienistä notkahduksista huolimatta ja tavaraan tarvitaan yhä enemmän tulevaisuudessa.

- Toivon, että nyt Suomen puheenjohtajuuskaudella ei unohdettaisiin Suomen gateway-aseman mahdollisuuksia. Niin sanottu Itämeren allas -ajattelu on ollut unohtumassa. Edellisellä puheenjohtajuuskaudella oli enemmän logistiikkaan liittyviä visioita ja kehittämissuunnitelmia, Pöyhönen harmittelee.

Trendi on siirtää kumipyöräliikennettä enemmän raiteille jo ympäristöystävällisiin. Etelä-Suomen satamista itään suuntautuvat autonkuljetusrekkaralli siirrettäisiin mielellään raiteille. Suomen läpi kuljetetaan yli 300 000 henkilöautoa vuodessa Venäjälle.

Uudenlainen logistiikkakeskus

- Logistiikkakeskus on eräänlainen sisäsatama, josta tulee puskuri varsinaiselle satamalle, koska itse satama alueelle ei suuria varastoja mahdu. Keskuksesta ei tule sataman kilpailijaa, vaan ne täydentävät toisiaan. Keravan keskukseseen tulee uudenlaisia terminaaliratkaisuja. Tavoitteena on eri liikennemuotojen yhdistäminen toisiinsa mahdollisimman saumattomasti, sanoo Pöyhönen.

- Keravalle sijoittuu erilaisia logistiikka- ja huolinta-alan, teollisuuden ja kaupan alan toimijoita, jotka täydentävät sataman palvelutarjontaa. Neuvottelemme parhaillaan usean ison toimijan kanssa. Alueelta räätälöidään kunkin toimijan kannalta sopiva tontti siten, että alueen logistinen toimivuus säilyy", toteaa Pöyhönen.

Vastaavanlaisia logistiikkakeskuksia on suunnitteilla myös muihin pääkaupunkiseudun kuntiin. SRV selvittää mahdollisuuksia rakentaa Pietariin vastaavanlainen logistiikkakeskus.

Keravan logistiikkakeskuksen alueen kokonaispinta-alaksi tulee noin sata hehtaaria. Rakennusoikeutta siinä on noin 230 000 kerrosneliometriä. Alueesta tulee noin 60 000 kerrosneliömetrin laajuinen terminaali-alue ratapihoineen. Lisäksi alueelle rakennetaan ydinalueeseen liittyviä toimitiloja noin 170 000 kerrosneliometriä.

Keskus sijaitsee Lahden moottoritien, pääradan ja Vuosaaren satamaradan risteyksessä. Logistiikkakeskuksesta on matkaa Helsingin keskustaan 25 kilometriä, Helsinki-Vantaan lentokentälle noin 15 kilometriä ja Vuosaaren satamaan 20 kilometriä.

- Liikenteellinen sijainti onkin yksi Keravan valttikorteista. Tavarankuljetukset sujuvat sekä rautateitse että maanteitse. Juuri avattu Kerava - Lahti -oikorata lisää kuljetuskapasiteettia ja purkaa pääradan ruuhkaisuutta. Yli 60 prosenttia Vuosaaren satamaan tulevasta tavarasta jaetaan Uudellemaalle.

Keravan logistiikkakeskus parantaa myös alueen kaupallisia palveluita. Uusia työpaikkoja on arvioitu syntyvän satoja. Logistiikkakeskus on tarkoitus aloittaa toimintansa vuoden 2008 lopussa. Lopulliseen muotoonsa keskus valmistuu vuonna 2010-12.

Alueelle on suunniteltu uusi moottoritienliittymä, jonka kautta raskas liikenne ohjataan. Liittymä on ehdottoman tärkeä alueen toiminnallisuuden kannalta. Toteuttamiseen olisi mahdollista käyttää läkkirahoitusmallia, jonka avulla uudet liittymät saataisiin ajoissa rakenteille.

Joni Rannanpää

[WWW-dokumentti]

www.suomeneurooppaliike.fi/euometri/2euometri2006/SRV_suomeksi.doc 21.10.

21.10.2006

KERCA:n sijainti kartalla



(Lähde: www.kerca.fi, 2009)

KERCA:n sijainti Keski-Uudenmaan alueella



Työssä käytetyt käsitteet:

Alihankinta	Alihankintana suoritettu valmistus on toimintaa, jossa valmistuttajayritys tilaa alihankkijayritykseltä tuotteita, joiden (pääasiallisesta) suunnittelusta ja markkinoinnista valmistuttajayritys vastaa ja/tai toimittaa tarvittavat aineet ja tarvikkeet alihankkijalle. Alihankkijayritys valmistaa tuotteita toisille yrityksille tilauksen mukaan.
Imago	on henkilön tai yrityksen itsestään antama kuva tai vaikutelma. Termillä voidaan viitata myös henkilöä tai yritystä havainnoivien ihmisten näistä muodostamaan mielikuvaan. Imagon synonyymina on käytetty myös sanaa julkinen kuva.
Informaationlogistiikka	on logistiikan osa-alue. Informaatiologiikka on liiketoimintatiedon ja sanomien välittämistä, jotka on automaattisesti muutettu oikeaan muotoon ja toimitettu oikeaan paikkaan oikea-aikaisesti.
Intermodaalikuljetus	on tavarakuljetus, jossa kuljetettava tavara on koko kuljetuksen ajan samassa kuljetusyksikössä ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa.
Kapasiteetti	on suurin mahdollinen tuotantokyky.
Pendelöinti	Pendelöinnillä (sukkuloinnilla) tarkoitetaan työssäkäyntiä oman asuinalueen ulkopuolella. Nettopendelöinnillä tarkoitetaan alueen ulkopuolella työssäkäyvien ja alueelle muualta töihin tulevien henkilöiden välistä erotusta. Positiivinen nettopendelöintiluku tarkoittaa, että alueelle tulevien työllisten määrä on suurempi kuin alueelta sen ulkopuolella työssäkäyvien määrä. Nettopendelöinti voidaan myös ilmoittaa esim. kahden yksittäisen alueen välisenä lukuna
Runkokuljetus	Runkokuljetuksia käytetään esimerkiksi jakelukeskusten välisessä liikenteessä.
Segmentointi	(englanniksi market segmentation) on markkinoinnin vanhimpia termejä. Segmentoinnin lähtökohtana on se, että eri markkinoilla ja asiakasryhmillä on erilaiset perusteet tekemilleen ostopäätöksille. Siksi kaikille asiakasryhmille ei kannata markkinoida samalla tavalla, vaan eriyttämällä eli differoimalla ja kohdistamalla markkinoinnista saadaan taloudellisempaa ja tehokkaampaa.

Sekundääriset aineistot	Sekundäärisellä aineistolla tarkoitetaan sellaisia jo olemassa olevia aineistoja jotka on tuotettu muuta tarkoitusta varten, mutta joiden sisältöä voidaan hyödyntää kehittämistyössä. Sekundääriset aineistot voidaan jakaa kuvailevaan (sanat, kuvat) ja määrälliseen aineistoon (numerot ja taulukot). Sekundäärisen aineiston lähteitä ovat mm: tilastot (esim. kuntien omat, Tilastokeskus Stakes, Kuntaliitto, läänit jne.), aikaisemmat tutkimukset, organisaatioiden asiakirjat, suunnitelmat, strategiat jne. (esim. kaavoitusasiakirjat, kokousmuistiot), kartat sekä puhelinluettelot
Toimitusketju	Toimitusketjulla tarkoitetaan toimintojen kokonaisuutta, jossa tavarat liikkuvat raaka-ainevaiheesta lopulliselle käyttäjälle. Loppukäyttäjä voi olla yksittäisen kuluttajan lisäksi myös yritys tai muu organisaatio. Toimitusketju koostuu kolmesta komponentista: materiaalivirta, rahavirta ja informaatiovirta. Ketjuun kuuluvat myös kaikki organisaatiot ja prosessit, jotka osallistuvat näiden virtojen käsittelyyn.
Transitoliikenne	on kauttakulkuliikennettä, jossa lähtö- ja määräpaikka ovat toisessa maassa tai maissa, liikenne kulkee transitomaan alueen kautta ilman lastauksia tai purkamisia.
Ulkoistaminen	tarkoittaa yrityksen (organisaation) osan tai tietyn osatoiminnan ostamista ulkopuoliselta yritykseltä (organisaatiolta).