

Logistiikan toimintaympäristö Suomessa muuttuu vauhdilla. Yksi eurooppalainen kehityssuunta, mikä alkaa koko ajan selvemmin näkyä meilläkin, ovat yhä suuremmat ja toiminnoiltaan monipuolisemmat logistiikka-alueet. Keski-Euroopassa näistä solmukohdista käytetään usein varsin kuvaavaa nimitystä "Freight Village", rahtikylä.

© Antero Aaltonen



SUOMESSA TARVITAAN JÄRKEVÄMPÄÄ

logistiikka-alueiden kehittämistä

Jorma Härkönen

MINKÄLAISIA NÄMÄ UUDET logistiikan solmukohdat sitten ovat? Solmukohdalla tässä yhteydessä tarkoitetaan paikkaa, jossa lukuisat tavaraj- ja tietovirrat kohtaavat. Perinteisin ja tyypillisin sellainen luonnollisesti sijaitsee satamassa tai sataman lähistöllä, mutta kasvava trendi on, että suuria logistiikka-alueita rakennetaan yhä enemmän sisämaahan, suurten kaupunkien liepeille väylien risteämäkohtiin. Tietyissä tapauksissa puhutaankin jo sisämaan satamista. Keskittämällä usean operaattorin ja asiakasyrityksen toiminnot voidaan saada aikaan paljonkin synergiaetuja. Keski-Euroopassa tästä "Freight Village"-toimintamallista on paljon hyviä esimerkkejä. Olennainen osa tätä konseptia on multimodaalisuus, jolloin vähintään kaksi kuljetusmuotoa kohtaa solmukohdassa. Rautateitä hyödynnetäänkin jo laajassa mitassa yksikkökuljetuksissa Keski-Euroopassa ja Ruotsissa. Vaan meillä ei juurikaan.

MIKÄ ON TILANNE SUOMESSA?

Havaintojemme perusteella logistiikka-alueiden yhtenäinen kehittäminen ontuu niin paikallisella kuin kansallisella tasolla, mikä on vastoin yhteistä etua. Ongelmana on mm. se, että yhteistyö kuntien kesken puuttuu kokonaan tai sitä ei tehdä logistiikan näkökulmasta oikein. Kansallisella tasolla ei myöskään puututa logistiikan aluepoli-

tiikkaan kovin herkästi. Lopputulos on hyvin sirpaleinen kehityskuva, jossa suunnitellaan liikaa logistiikka-alueita ja ne sijaitsevat hajanaisesti siellä täällä muutamia kunnan vyöhykkeitä lukuun ottamatta.

Vaihtoehto olisi ohjata keskustelua siihen suuntaan mitä muita hyötyjä keskukset tuovat liikennejärjestelmällemme. Hyvin organisoidut keskukset kun ovat myös suuria työpaikka- ja osaamispisteitä sekä ekologisen toiminnan edistäjiä, ja siksi keskusteluun voitaisiin lisätä työvoima- ja ympäristöpoliittiset teemat. Kaiken kaikkiaan kyse on toimintojen näkemisestä vähintään maakunnan tasolla yhtenäisenä, ei vain yhden toimialan, kunnan tai pienen alueen näkökulmasta tapahtuvana.

TILAA HUKATTAVAKSI ASTI?

Suomessa tilanpuute ei joitain alueita (lähinnä pääkaupunkiseutu) lukuun ottamatta ole esteenä kaavoittaa suuriakin alueita logistiikalle. Aivan liian usein se tapahtuu kuitenkin vain kunnan omien intressien, joskus aivan epärealististen toiveiden ehdoilla. Kovin tyypillistä on se, että logistisesti merkittävän keskustaajungin ympärökunnat kaavoittavat näitä alueita mahdollisimman lähelle keskustaajungin rajaa. Selvimpien esimerkin tästä tarjoavat Lahden ja Turun seudut. Molemmissa synergiahyödyt jäävät kokonaan saamatta, kun logistiikkakeskukset on sirolettu pitkin ympäröiviä kuntia.

Suomen suurimmista logistiikkakeskuksista täyttyvällä Keski-Uusimaallakaan ei ole nähtävissä kuntien yhteistyötä vaan pikemminkin pelkkää kilpailua kuntien kesken. Rautatien hyödyntämisajatuksetkin on kokonaan hylätty, vaikka alueet sijaitsevat pääradan vieressä. Keravalle alun perin intermodaalikeskukseksi ja Vuosaaren "etäsataksi" suunniteltu KERCA-alue ei ole kehittynyt juuri lainkaan samaan aikaan kun Sipoo, Tuusula ja Järvenpää ovat kahmineet uusimmat keskukset omalle maalleen. Tuusula Stockmannin ja Järvenpää Lidlin jäätivarastot kaikkein uusimpina sijoittumispaätöksinä. Kaikkien Keski-uusimaan logistiikkakeskusten logistiikka on rekka-autoliikennettä, joka lisää olennaisesti

Keski-Uudenmaan tiestön kuormitusta. Varsinkin kun valtateiden 3 ja 4 väliltä puuttuu kunnan poikittaisyhteys tuolla alueella. Se tosin on piirretty uuteen maakuntakaavaan, mutta useana vaihtoehtona vielä tässä vaiheessa.

PAREMPAA YHTEISTYÖTÄ TARVITAAN

Kilpailu työpaikoista ja yrityksistä on kunnissa kova, mutta se pitäisi kuitenkin viheltää poikki ja osoittaa, että vain kokonaisvaltaisesti kehittämällä saadaan aikaan pitkälle kantavia tuloksia. Jos joku yksittäinen kunta on löytänyt toimivan konseptin logistiikkaan, ympäristökuntien ei pitäisi olla perustamassa omaa kilpailevaa keskusta viereen, vaan etsiä uusia mahdollisuuksia ja mieluiten yhteistyössä menestyvän naapurin kanssa. Täytyy myös muistaa, että työntekijöiden osalta verotulotkaan eivät välttämättä kasva, kun työntekijät pendelöivät sujuvasti kunta- ja maakuntarajojenkin yli nykyään.

Tilanteemme vaikuttaa tällä hetkellä siltä, että suunnitelluista tai rakenteilla olevista suurista hankkeista pitäisi keskustella ja sopia yhtenäiset käytännöt Etelä-Suomen ja laajemmassa mittakaavassa myös koko Suomen eri maakuntien kesken. Toimimalla näin vältämme päällekkäisyyksiä ja pystymme rakentamaan logistiikka-alueet kunkin alueen vahvuuksien pohjalta liikennejärjestelmää tukien. Tarkasteluun pitää ottaa mukaan myös jo olemassa olevat alueet ja tutkia niiden mahdollisuudet ja toiminnot sekä linkittää ne mukaan kokonaisuuteen.

Tällaisen kehityksen edistämisen pitäisi olla sekä Liikenne- että Ympäristöministeriön intresseissä. Näyttää kuitenkin siltä, että mielenkiinto logistiikan infrastruktuuriin rajoittuu enemmänkin pelkkiin väyläinvestointeihin. Ne eivät kuitenkaan yksinään muodosta tarvittavaa modernia infrastruktuuria.

Kuntien välistä vapaa-ehtoista yhteistyötä maankäyttöön ja kaavoitukseen liittyvissä asioissa olisi järkevää edistää ja keskittää logistiikka-alueet harvoihin paikkoihin: suurten väylien risteyksien lähelle ja melualueille kuten lentokenttäympäristöihin ja radanvarsiin. Alueita kannattaa kehittää Logistiikkakylä – konseptilla, jolloin saavutetaan merkittäviä synergiaetuja, säästetään infrakustannuksissa ja voidaan tarjota alueelle sijoittuville yrityksille laajempia ja uusia palveluja.

- LIMOWA Logistiikkakeskusklusteri on valtakunnallisesti toimiva logistiikkakeskusosaamisen kehittämisen ja yhteistyöverkosto. Se toimii yrityskeskisessä ja edistää toiminnallaan jäsenyritysten liiketoimintaa ja vientiä. LIMOWA on kansallinen, avoin ja puolueeton.
- LIMOWA koordinoi logistiikkakeskuksiin liittyviä kehittämishankkeita, hankkii niihin julkista rahoitusta sekä edistää verkostoitumista. Kehittämishankkeet ovat esimerkiksi selvitys-, pilotti-, soveltamis-, markkinointi- ja yhteistoimintahankkeita.
- LIMOWA kokoaa ja välittää logistiikkakeskuksiin liittyvää ajankohtaista tietoa jäsentapahtumissa ja verkkopalvelussaan (www.limowa.fi).
- LIMOWA:n isäntäyhtiönä toimii Teknologiakeskus TechVilla.

UUDENMAAN UUSI MAAKUNTAKAAVA

NÄYTTÄÄ ESIMERKKIÄ

Uudenmaan valmistumassa olevassa 4. vaihemaakuntakaavassa on ensimmäistä kertaa osoitettu alueet, joihin jatkossa saa rakentaa merkittävämpiä logistiikkakeskuksia. Tähän ovat johtaneet monet seikat. Logistiikkakeskusten ja -alueiden koko on kasvanut huomattavasti. Osa niistä on kooltaan jo parisataa hehtaaria. Niistä on kasvanut ja kasvamassa tuhansien ihmisten työpaikkakeskittymiä. Niiden aiheuttama rekkaliikenne kuormittaa huomattavasti varsinkin lähialueiden tiestöä. Pääkaupunkiseudun ja Keski-Uusimaan tiestö ei ole täysin valmiina tälle kasvulle. Huu-tavin tilanne tässä suhteessa on Keski-Uusimaalla varsinkin SOK:n jättimäisen logistiikka-alueen valmistumisen jälkeen. Se sijaitsee Sipoon Bastukärrissä aivan Keravan rajalla. Vuorokauden aikana yksistään siellä tulee käymään noin 1 000 rekkaa.

Samalla muuttoliikkeen aiheuttama väestönkasvu painottuu samoille alueille, joten logistiikkarakentamiselle on jo pakko panna rajoja.

KOUVOLAAN RAKENTUU ENSIMMÄINEN TODELLINEN SISÄMAAN SATAMA

Hakieissamme muita hyviä esimerkkejä, katse suuntautuu Kouvolaan. Siellä kaupungin, sen kehitysyhtiö KINNON ja eri kaupallisten toimijoiden yhteistyönä on syntymässä Tehola–Kullasvaaran alueelle kansainvälisen tason intermodaalikeskus. Kouvola on tietysti jo ennestään ollut hyvin keskeinen rautatieliikenteen keskus, mutta nyt on syntymässä todellinen ensimmäinen sisämaan satama Suomeen. EU-tasolla tämä on myös huomioitu ja Kouvola onkin saanut virallisen RRT-statuksen (Rail-Road Terminal), joka auttaa EU:n hankerahan saamisessa investointiin. Suomessa on muutama muu kaupunki, jossa vastaavalla tavalla voitaisiin kehittää infrastruktuuria raideliikenteeseen tukeutuen. Niitä ei voi kuitenkaan olla liian monta, oikea määrä lienee viidestä seitsemään.

YRITYSTEN NÄKÖKULMA HUOMIOON

Kannattaa muistaa, että yrityksiä eivät kuntarajat sinänsä kiinnosta ollenkaan, kun ne miettivät sijaintipäätöksiään. Keskeistä ovat liikenneyhteydet ja sen myötä jakelun kuljetuskustannukset, työvoiman saatavuus lähialueilta, yhteydet satamiin, toimitilakustannukset sekä paikallishallinnon tekniset ja kaavoitukselliset valmiudet; tutkimuksemme mukaan juuri tässä järjestyksessä. Halvimmat neliöt sinänsä eivät useimmiten ratkaise. Yritysten kannalta kyse on usein kansainvälisen kuljetusprosessin keskeisestä solmukohdasta.

Herää kysymys, onko kuntien vimmatussa kilpailussa kovinkaan suurta järkeä? Kun ajatellaan Suomea kansainvälisten kuljetuskäytävien osana ja toisaalta sitä, että on kysymys paljon tilaa vievistä ja raskasta liikennettä lisäävistä ratkaisuksista, niin hallitulla kokonaisuunnittelulla ja erikoistumisella voitaisiin saada tehokkaampia tuloksia aikaan. Näin on tehty menestyksellisesti esimerkiksi Ruotsissa ja Saksassa. Pelkästään kuntien varassa asia ei valitettavasti edisty, vaan valtiovallan ja aluehallinnon ohjausta tarvitaan. Joka paikka ei voi olla solmukohta eikä jokainen kunta Suomen logistinen keskipiste.



Jorma Härkönen työskentelee johtajana LIMOWA ry:ssä.
Sähköposti jorma.harkonen@techvilla.fi.