

**SEINÄJOEN LOGISTIKKAKESKUS
ELINTARVIKETOIMINNAN KESKIPISTEEKSI**

Necl II hankkeen osahanke

**Kehitysorganisaatiot
Seinäjoen seudun elinkeinokeskus
Etelä-Pohjanmaan liitto**

Osahankkeen toteutus 27.5 - 22.8.2011

Tietoliike Kari Virtanen

NECL II -hankkeen tilaama selvitystyö, joka on yksi hankkeen osa-alue ja liittyy laajempaan hankkeeseen.

Hanke koskee elintarviketeollisuuden logistiikkaa ja sen kehittämistä Seinäjoen maakunnallisessa logistiikkakeskuksessa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tausta	3
2. Idean esittelyn vaikeus	3
2.1. Strategian kehittäjät avainasemassa	3
3. Rautatiekuljetukset keskeinen uusi palvelu	4
3.1. Lastaus ja aika	4
3.2. Investoinnin kannattavuus	4
3.3. Suunnitelmallinen eteneminen	4
4. Alueen elintarvikealan vahvuus	5
5. Logistiikkatoimijoiden keskus	5
6. Verkostoitumisen haasteita	5
6.1. Käytännön siirron rajapintakustannukset	5
7. Logistiikkakeskuksen palvelujen osa-alueita	6
8. Logistiikkakeskuksen yhteydet ympäristöön	7
9. Osa toimijoista mukaan kiinteästi	7
10. Sataman (dry port) toimintoja	7
11. Elintarvikealan toiminta	8
12. Muiden logistiikkakeskusten kehityksen seuranta ja mahdollinen yhteistyö	8
13. Logistiikkakeskus vetää elintarvikealan logistiikkapalvelut puoleensa	9
14. Rautatiet vastaan rekat	9
15. Teollisuusalueen varaukset ja todellisuus	9
16. Valmius toimia keskusliikkeiden kanssa	10
17. Logistiikkakeskuksen palvelukehitys, toimijat ja asiakkaat	10
18. Tieto logistiikkakeskuksesta keskusliikkeille ja muille isoille toimijoille	12
19. Logistiikkakeskuksen toimijat ja vastuut	12
20. Logistiikkakeskuksen tietohallinta ja tietoliikenne	13
21. Liiketaloudellisten ratkaisujen pääkohdat	13
22. Liite 1 Kysymyksiä	15
23. Liite 2 Poimintoja	16
24. Liite 3 Reittiesimerkkejä logistiikkakeskukseen Atria, Valio	17

1. Taustaa

Seinäjoen logistiikkakeskuksen kehitys on osa laajempaa Necl- hanketta. Seinäjoen logistiikkakeskus voi olla malli koko Necl- kokonaisuudelle. Erityisesti alueen elintarvikeyritykset ja heidän toimintojaan tukevat logistiikkakeskukset ovat kehittäneet toimintatapoja, joista on hyötyä koko Seinäjoen logistiikkapalvelujen ratkaisuihin. Lähtökohtana koko logistiikkakeskuksen seuraaville vaiheille on yritysten motivaation lisääminen. Oikea tehtävävalinta lisää innostusta. Erikoistehtäviä ovat logistiikka ja yhteydet keskusliikkeisiin. Tuotteitaan markkinoiva yritys haluaa juuri näitä palveluja. Toteutuvaa etenemistapaa ei voi vielä ennustaa. Vaihtoehtoja on useampia. Oleellista tässä vaiheessa on, että Etelä-Pohjanmaan logistiikan edelläkävijät saavat äänensä kuuluville. Useita asioita täytyy ratkaista. Yritykset eivät missään tapauksessa ole logistiikkakeskuksen passiivisia käyttäjiä.

Keskeisin taustatieto ovat raportti elintarvikealan tavaravirroista. Oikean tilanteen on syytä saada selville Helsingin, Oulun ja Pietarsaaren suunnille menevistä tavaramääristä ja paluukuormista. Venäjän suuntaan menevien ja tulevien tavaravirtojen analysointi on myös keskeinen tavoite

2. Idean esittelyn vaikeus

Koko ajatusmalli on uusi. Uuden ja erityisesti organisaatioiden rajapinnoilla palveleva idea synnyttää aina ennakkoluuloja. Hyvin idean ymmärsi Närpiön vihanneksen vetäjä Ove Grandell. Tuoretie haki heti omaa rooliaan logistiikkakeskuksen kehitykseen. Logistiikkakeskuksen markkinoinnin kannalta on hyvä, jos alusta asti on mukana omalla panoksellaan aktiivinen logistiikkayritys. Tällöin heidän asiakkaansa ovat luonnostaan mukana.

2.1. Strategian kehittäjät avainasemassa

Idea pyritään pelkistämään muutamaan selkeästi vertailtavaan liiketaloudelliseen muuttuajaan. Yrityksissä idea esitellään strategian kehittäjille. Atrialla esimerkiksi nämä asiat kuuluvat toimitusjohtaja Juha Gröhnille ja Atria Suomen toimitusjohtaja Mika Ala-Fossille. Valiolla on syytä lähestyä ensin Seinäjoelle toimivaa alueen vetäjää Osuuskunta Maitosuomen toimitusjohtaja Antti Tukevaa. Seuraavassa vaiheessa yhdessä Tukevan kanssa voi lähestyä Valion logistiikkajohtaja Thomas Backlundia.

3. Rautatiekuljetukset keskeinen uusi palvelu

Seinäjoen logistiikkakeskuksen vahvuus on siinä, että alueelta on ratayhteys kaikkiin pääilmansuuntiin. Necl II -hankkeen aikana poikkisuunnassa menevää yhteyttä parannetaan. Toiminnallinen yhteys kumipyöräliikenteen ja rautatieliikenteen välillä elintarvikealalla on kylmäketjun vaatimusten vuoksi erittäin haastava. Kylmäkontteja vuokraavan ja varastoivan yrityksen saaminen alueelle on yksi keskeisistä kehitystoiveista.

3.1. Lastaus ja aika

Lastaukseen täytyy hankkia vahvoja trukkeja, jotka pystyvät nopeaan lastamiseen. Kuormatilat (kontit ja perävaunut) täytyy saada vauhdilla kyytiin. Aikataulu esimerkiksi Atrian kannalta on järkevä, jos lähtö Seinäjoelta on 18.00, lastaus/kuormatila 2-3 minuuttia ja tulo Helsinkiin on 22.00. Myös aikataulu lähtö Seinäjoelta 22.00 ja tulo Helsinkiin seuraavana aamuna 03.00 on ollut aikaisemmin esillä. Tulevaisuudessa yrityksistä voi olla suoria pistoraiteita Seinäjoen logistiikkakeskukseen.

3.2. Investoinnin kannattavuus

Pohjalaisen teollisuuden kannalta on tärkeää tarkastella väliä Seinäjoki – Vuosaari. Seinäjoen sisäsataman investoinnin takaisinmaksu pitää saada maksuun tavarankäsittelystä satamamaksun tapaan. Jos tämä ei ole mahdollista, investointi on kannattamaton tältä osin.

3.3. Suunnitelmallinen eteneminen

Suunnitelmallinen eteneminen on syytä aloittaa analysoimalla mahdolliset tuoreiden elintarvikkeiden siirtomäärät rautateillä. Laskelma on syytä aloittaa Atrian, Valion ja Närpiön vihanneksen palvelutarpeesta. Näiden kolmen määrät ovat niin merkittäviä, että tuovat hyvän pohjan tuloihin.

Toisessa vaiheessa vertaillaan suunnitellun ratkaisun hintakilpailukykyä nykymalliin. Esiin nousee tällöin ajansäästö verrattuna nykyään kumipyörillä tapahtuvaan siirtokuljetukseen. Ajansäästö on erityisen tärkeä tuoretoimituksissa.

Kuljettajien ajoaika on oleellinen muuttuja kuljetustavan vaihtuessa. Kuljettajien saatavuus on noussut esiin monilla kuljetusyrittäjillä. Keskeinen kysymys on myös, tuoko uusi malli apua myös tähän ongelmaan. Johtaako malli myös ajoaikojen seurannan kiristymiseen.

Kustannuksia kuluu myös junavaunu-, kontti- ja perävaunukalustoon. Konttien ja perävaunujen käsittely vaatii kalustoa ja työvoimaa Seinäjoella ja Helsingissä. Siirto Helsinkiin on keskeisin ja tästä syystä sen vaikutukset on hyvä heti tutkia.

Kun koko ketju on toteutunut, voidaan tehdä karkea esitys toimintamalliksi.

4. Alueen elintarvikealan vahvuus

Etelä-Pohjanmaan alueen voima rakentuu elintarvikealalla Atrian, Valion, vihannestukkujen ja pienten nousevien lähiruuan tuottajien varaan. Tilastollisesti yllättävä tulos on, että valtakunnallisesti meijerivalmisteet/vihannekset/liha&kala kuljetussuhde on 4/3/2. Yllättävää on lähinnä vihannesten merkittävä osuus. Etelä-Pohjanmaalla Atrian ansiosta kuljetussuhteet ovat hieman erilaiset. Joka tapauksessa vihannesten kuljetus omalta alueeltamme on merkittävä, yhteensä noin 40 miljoonaa kiloa.

5. Logistiikkatoimijoiden keskus

Erinomainen ajatus on koota Roveksen alueelle mahdollisimman paljon vahvoja logistiikkatoimijoita. Haasteellisin kehitysvaihe on kattavan yhteistyön aloittaminen alueella. Verkostomaisen liiketoiminnan hyöty on pyrittävä saamaan käytäntöön. Ainoa mahdollisuus yhteistyöhön on yhteinen liiketaloudellisesti kaikille merkittävä päämäärä.

6. Verkostoitumisen haasteita

Seinäjoen seudun yhdistetyt kuljetukset on otsikko, joka sisältää jo yhteistyön lähtökohdat. Vähintään VR:n suuntaa täytyy olla kaikilla yhteistyö ja yhteydet kunnossa. Vaikeampi kysymys on VR:n taipuminen sujuvaan yhteistyöhön. Kuljetukset rautateillä saattaa jossain vaiheessa olla mahdollista saada myös muilta toimijoilta.

Logistiikkakeskuksen toiminta koostuu eri tehtävistä. Tavoitteena on määritellä eri tehtävien toteuttajat ja niiden väliset rajapinnat.

Alue on toiminnallisesti satama. Sataman palvelut jakaantuvat asiantuntemuksen perusteella.

Verkostoitumiselle on tilaus ja sen toteuttaminen on mahdollista. Asia pitää vaan nostaa esiin mahdollisten toimijoiden kanssa hyvän lopputuloksen saavuttamiseksi.

6.1. Käytännön siirron rajapintakustannukset

- rajapintakustannukset ovat suurimmat kustannukset
 - siirto moneen kertaan suurin ongelma
- käytännön ratkaisu
 - mihin lasketaan
 - mihin nostetaan
 - tavoite lähelle seuraavaa vaihetta

7. Logistiikkakeskuksen palvelujen osa-alueita

7.1. Kontit ja autojen määrä

Tavoitteena on nopea konttien lastaus junaan. Logistiikkakeskuksen toiminnan on mahdollista pudottaa autojen määrää.

7.2. Tarvittavat tilat

Varastotila

- kylmä
- pakaste
- lämmin

Keruutila

Tulli

Laiturit

- purku/lastaus

Toimistot

Lastaus junaan

- konttinosturi

Polttoaineet

- tankkaus

Pesula

7.3. Tietojärjestelmät

Tieto koko kuljetusketjussa täytyy säilyä.

7.4. Tuoreuden säilyminen

Elintarvikekuljetusten vaatimukset ovat korkeat. Esimerkki Eviran ohjeista.

7.4.1. Elintarvikkeiden varastointi

Välittömästi saapumisen jälkeen elintarvikkeet on siirrettävä asianmukaiseen säilytystilaan tai varastointi- ja myyntipaikkaansa, ja näiden valinnassa on otettava huomioon tuotteen vaatima lämpötila, kosteus ja tuotteen hajuerkkyys.

8. Logistiikkakeskuksen yhteydet ympäristöön

Muut logistiikkakeskukset, alueen yrittäjät, koulutusyhteistyö, satamat, kunnat. Uusia ideoita tarvitaan toteutuksiin.

9. Osa toimijoista mukaan kiinteästi

Selkeä mukanaolo lisää intoa kaikilla. Esimerkiksi logistiikan voi toteuttaa Tuoretie. Lähellä oleva HahkaWayn tuorevarasto ja pakastevarasto voivat olla suoraan yksi osa logistiikkakeskusta. JH-kuljetus voi toimittaa ja hoitaa alueella toimivat trukit.

10. Kuivan maan sataman (dry port) toimintoja

Dry port eli kuivan maan sataman käyttöönottoa pidetään nykyaikaisena tapana toimia. Kuivan maan satamasta on suora ratatie- tai tieyhteys merisatamaan. Tältä alueelta voidaan merisatamasta tullut lasti viedä uusiin kohteisiin tai lasti voidaan joksikin aikaan varastoida alueelle. Kuivan maan satama on alue, johon voidaan purkaa kontteja ja irtotavaraa. Yleensä kuivan maan satamaan pääsee suoraan satamasta tietä tai rautatietä pitkin. Tullauspalvelut kuuluvat oleellisena osana palveluja. Kuivan maan satama parantaa varastointi- ja kuljetusmahdollisuuksia. Kaikkiaan kuivan maan sataman, joihin Seinäjoen logistiikkakeskuskin kuuluu, palvelut ovat kilpailuvaltti monissa eri kuljetuksissa.

Kuivan maan satama			
Alue	Kaavoitus	Infrastruktuuuri	Säännöt
Toimijat	Toiminnot	Varustus	
Logistiikka-operaattori	Kumipyöräkuljetus	Trukit	
Satama operaattori	Sataman toiminnot *	Sataman varustus	
Rautatie-yritys	Rautatiekuljetus	Juna	

* purku ja lastaus, varastointi, tulli, kunnossapito, ICT

11. Elintarvikealan toiminta

Valio, Atria, Altia Group ja Suomen Rehu. Tavoitteena on koota muut elintarvikealan toimijat yhteisen Lähiruokaotsikon alle myös kuljetusten osalta.

Erikseen voidaan ryhmitellä tukut. Tukku Heinonen ja vihannestukut ovat mahdollisia käyttäjiä tulevaisuudessa. Tässä vaiheessa vihannestukut ovat kiinnostuneempia.

12. Muiden logistiikkakeskusten kehityksen seuranta ja mahdollinen yhteistyö

Yhteistyöllä eri logistiikkakeskusten välillä on mahdollista saada aikaan koko Suomen kattava verkosto. Meneekö kuljetus aina suoraan määränpäähän vai voivatko logistiikkakeskuksen toimia satamien tapaan yhdistävinä tekijöinä ja koota lähialueilleen tulevat kuljetukset?

12.1. Kilo, Hakkila

Kilon ja Hakkilan logistiikkakeskukset ovat isoja toimijoita. Aluesuunnittelun heikkous on tullut vastaan. Alueiden kapasiteetti on lopussa. Seinäjoen logistiikkakeskuksella voi olla mahdollisuuksia tuoda kaikille uutta kapasiteettia.

12.2. Innofood Center Kouvola

Innofood -hankkeella Kouvolassa on samansuuntaisia tavoitteita. Hankkeen seuranta sivusta on hyvä. InnoFood Center on Kouvolan logistiikkakeskuksen nimi, joka on Suomen johtavaksi kansainväliseksi elintarvikealan palvelukeskukseksi nimitetty logistiikkakeskus. Tavoitteena on tarjota elintarviketoimijoille tehokkaat terminaali-, jakelu- ja jatkokäsittelypalvelut ja palvelujen tuottajille oikeanlainen ympäristö. Tavoitteena on suora yhteys Pietariin. Ei ole vielä mennyt eteenpäin.

12.3. Logistigas Pori

Logistigas toimii Porissa, Raumalla, Tampereella ja Kankaanpäässä. Kolmen viimeisen toimintavuoden aikana yrityksen liikevaihto on kasvanut 1,7 miljoonasta eurosta 11,1 miljoonaan euroon. Uusi Logistigas Tampere on nykyaikainen ja tehokas logistiikkatila, joka mahdollistaa myös elintarvikkeiden varastoinnin. Tehdyllä sopimuksella yrityksen varastointikapasiteetti kasvaa 66 000 neliöön.

12.4. Kecra Kerava

Keravan logistiikkakeskus, Kecra, on suunniteltu raideliikenteen ja maantieliikenteen yhdyspisteeksi. Se sijaitsee logistisesti erinomaisesti pääradan ja Lahden moottoritien välissä ja sieltä on suora raideyhteys Vuosaaren satamaan.

Kercan läheinen sijainti aivan Vuosaaren tunneliradan päässä sekä pääradan ja pohjoiseen menevien

pääväylien vieressä mahdollistavat yritysten tavarankuljetusketjujen optimoinnin. Myös Venäjälle ja sieltä Kaukoitään suuntautuva liikennettä voidaan palvella Keravalta.

Keravan Logistiikkakeskus rakennetaan Etelä-Keravalta Savion kaupunginosaan yli 130 hehtaarin alueelle.

12.5. Jyväskylän logistiikkakeskus

Jyväskylän logistiikkakeskus on Necl II hankkeen kautta suoraan mukana samassa kehityksessä.

13. Logistiikkakeskus vetää elintarvikealan logistiikkapalvelut puoleensa

Seinäjoen logistiikkakeskus on erinomainen resurssija yhdistävä alue. Toivottu verkostoituminen ja yhteistyö voi aueta paremmin Seinäjoen logistiikkakeskuksen ansiosta.

Toiminta alueella perustuu yritysten valitsimiin rooleihin. Vahva toiminnallinen keskus kokoaa automaattisesti toimijat omiin tehtäviinsä.

14. Rautatiet vastaan rekat

Rautateiden ja rekkojen mahdollisuuksia on syytä vertailla myös keskenään. Kuinka paljon painorajoituksia ja nopeusrajoituksia on rautateille. Aikataulut saattavat tulla ongelmaksi. Siirtyminen rautatieliikenteeseen on tapahduttava suunnitelmallisesti vähitellen.

Paras muutos on uusien toimijoiden, VR:n lisäksi, tuleminen mukaan.

Kilpailu ei ole oikea tapa. Oikea tapa on yhteistyön, kannattavuuden ja päästöjen vähentämisen korostaminen.

15. Teollisuusalueen varaukset ja todellisuus

Uusi alue on 250 ha. Alueelle käyttöön tulevat kaikki yritystontit on varattu logistiikkayrityksille. Yhtenä toivotuimmista on elintarvikkeita varten tarvittavia kylmäkontteja vuokralle tarjoava yritys. Kaupan logistiikkakeskukset on syytä selvittää alueen liikennöinnin tehostamiseksi. LIDLillä on mm kaksi logistiikkakeskusta Suomessa toinen Janakkalassa ja toinen Laukaassa. Onko keskusliikkeiden ja kaupan logistiikkakeskuksia mahdollista saada Seinäjoella. Tällä hetkellä varattua 250 ha:n tilaa voidaan radan vartta pitkin laajentaa vielä monikertaiseksi. Käykö Suomeen Englannissa käytössä oleva ruokahuutokauppa. Kauppakamari myy paikalliset vihannekset huutokaupassa ja kaikki osallistuvat huutokauppaan. Esimerkiksi Citymarket, Sokos, Lidl ja Venäjän kaupat voivat olla asiakkaina. Rekkatie on keskeinen aluetta palveleva väylä. Esimerkiksi lähimpänä olevan HahWayn pakastevarasto vierestä menevä rekkaväylä johtaa suoraan Seinäjoen logistiikkakeskukseen.

16. Valmius toimia keskusliikkeiden kanssa

On valmistauduttava Inex, Keskolog ja Tuko yhteyksiin asiakkaiden puolesta.

16.1. S-ryhmä, SOK

16.1.1. Inex hoitaa logistiikan

S-ryhmän ketjujen tavarahankinnasta ja logistiikasta vastaa erityisesti tuonti- ja teollisten elintarvikkeiden osalta Inex Partners Oy, jonka SOK omistaa yhdessä Tradeka Oy:n kanssa.

16.2. Kesko, Ruokakesko Oy

16.2.1. Keslog hoitaa logistiikan

Ruokakesko toimii ruokakaupan liiketoimintamallien kehittäjänä tukku- ja vähittäiskauppana. Ruokakeskolla on Suomessa kuusi päivittäistavara-kaupan ketjukonseptia ja ketjuissa on yhteensä noin 1100 K-kauppaa. Ruokakesko vastaa ketjujen johtamisesta ja K-kauppias vastaa kaupan johtamisesta ja toiminnasta. (www.kesko.fi)

16.3. Tradekan Siwa- Valintatalo- ja Euromarket-kaupat, Stockmannin Herkut ja Wihurin asiakkaina olevat Tarmo- ja M-kaupat

16.3.1. Tuko Logistics Oy hoitaa logistiikan

Tuko Logistics Osuuskunta tarjoaa asiakkailleen varastointi- ja jakelupalveluja. Tuko Logistics palvelee päivittäin 40 pikatukkua, 1 000 päivittäistavara-kauppaa ja 4 500 suurkeittiöasiakasta.

17. Logistiikkakeskuksen palvelukehitys, toimijat ja asiakkaat

Seinäjoen logistiikkakeskus rakentuu keskelle elintarvikealan vahvinta aluetta Suomessa. Toiminta ympäristön kanssa pitää olla koko ajan täysin saumatonta.

17.1. Logistiikkakeskuksen käyttöönotto

Logistiikkakeskuksen käytön peruslähtökohta on avoin malli. Aloitus on kuitenkin muutamien rohkeiden pioneerien käsissä. Toiminnan mallinnus lähtee täysin tyhjästä. Tällöin logistiikkayritysten on avoimesti ilmoitettava asiakkailleen uudesta tavasta, jonka kehitys on alkuvaiheessa. Mallinnus tehdään yhdessä asiakkaiden kanssa. Tavoitetilan edut on pystyttävä jo tässä vaiheessa kertomaan asiakkaille.

Mitään uusia rakennuksia ei kannata rakentaa, jos palvelut jo nyt löytyvät läheltä aluetta. Rakennukset toteutetaan tarpeen mukaan.

Pioneerityö jää joidenkin yritysten tehtäväksi. Terve kilpailu ja markkinoiden määräämät lait täytyy kuitenkin säilyä tulevaisuudessa.

17.2. Strategian kehittäjät avainasemassa

Idea pyritään pelkistämään muutamaan selkeästi vertailtavaan liiketaloudelliseen muuttujaan. Yrityksissä idea esitellään strategian kehittäjille. Toinen hyvä tapa on viedä kokonaisidea suuremman ketjun johonkin tiettyyn toiminnan kannalta erittäin oleelliseen osaan. Voi olla, että esimerkiksi elintarviketuotteiden valmistajalla ei ole suoraa kytkentää kuljetusten tuomaan etuun, mutta yrityksen ketjuun kuuluvalla logistiikkayhtiöllä se on. Toisaalta tuki kehitykseen saattaakin löytyä innostuneen rahoittajan kautta, joka omalla toiminnallaan saa jonkin kauan kesken olleen asian menemään eteenpäin.

17.3. Esimerkkejä yritysten erilaisista mahdollisuuksista

17.3.1. Heinosen tukku

Heinosen tukku toimii teollisuusalueella. Heidän alueensa on Vaasa lääni ja kuljetukset hoidetaan itse. Näistä syistä he eivät näe tällä hetkellä hyötyjä Seinäjoen logistiikkakeskuksesta. Kimmo Heinonen piti kuitenkin myöhemmin mahdollisena uusien alueiden avautumista ja tällöin kuljetukset voisivat palvella myös heitä.

17.3.2. Närpiön vihannes

Närpiön Vihannes toimittaa vuodessa kymmeniä miljoonia kiloja vihanneksia. Alueena on koko Suomi. Myös Viroon on viety toiminnan aikana vihanneksia. Kaskisten satamaan ei ole ollut tähän mennessä minkäänlaisia yhteyksiä Sekä Närpiön vihanneksen vetäjä Ove Grandell että Kaskisten satamajohtaja Timo Onnela vahvistivat tämän.

Närpiön vihannesten toimitus perustuu otsikkoon ”vapaasti Närpiössä”. Tästä eteenpäin tilaaja hoitaa kuljetukset. Pääasiakkaat ovat keskusliikkeet. Närpiön asemalta on aikaisemmin viety myös junalla vihanneksia. Rautatien käyttöä kuljetuksia pidetään näistä kokemuksista johtuen mahdollisina. Aikataulun ennustettiin olevan yhtä nopean kuin tälläkin hetkellä. Tavoitteena nimittäin on, että illalla lähtevä tavara on seuraavana aamuna perillä. Mietinnön aiheena on lähinnä kuljetusten hoito pääkaupunkiseudulla. Keskusliikkeiden ja tukkujen suhtautuminen asiaan on tärkeä. Miten he hoitavat kuljetukset toisessa päässä.

Närpiön vihannes on suurin vihannestukku alueella. Vastaavia tukkuja, mutta pienempiä, on Seinäjoella, Vaasassa ja Korsnäsissä.

17.3.3. HahkaWay

Ketjun yhtenä osana voi toimia HahkaWayn palvelut.

HahkaWayn pakastevarasto on 16 000 lavapaikan kapasiteetillaan Suomen suurin yksittäinen pakastevarastotila. Pinta-alaltaan lähes 7000 neliön ja tilavuudeltaan 70 000 kuution kokoinen pakastevarasto keskittää varastointia Seinäjoen seudulle.

Tuoreita elintarvikkeita varten on oma tilansa. Myös muille tuotteille, jotka eivät tarvitse viileää tai kylmää varastointia, on tilaa. HahkaWayllä on tilat, tietojärjestelmät ja henkilökuntaa tuottaa mm. erilaisia keräily-, yhdistämis-, pakkaus- ja varastointipalveluja sekä viileä- että pakastetuotteille, kuin myös muillekin tuotteille.

17.3.4. Tuoretie

Tuoretie hoitaa Atrian, Saarioisen ja Poutun logistiikan tehtailta eteenpäin.

17.3.5. Atria

Atria voi kuulua samaan ketjuun. Atria Suomi on jo nyt keskittänyt raaka-aineiden pakastevarastointiaan Seinäjoelle HahkaWay Oy:n operoimaan uuteen logistiikkakeskukseen.

Suurimmat vientikohteet ovat Ruotsi, Venäjä, Kauko-Itä ja Baltian maat. Tukku- ja vientikaupan liikevaihto on lähes 80 miljoonaa euroa ja sen osuus Atria Suomen liikevaihdosta on noin 10%.

17.3.6. JH-kuljetus

JH-kuljetus hoitaa kuljetusyksiköt nopeasti kyytiin vahvoilla trukeilla.

18. Tieto logistiikkakeskuksesta keskusliikkeille ja muille isoille toimijoille

Linkki keskusliikkeisiin rakentuu parhaiten paikallisten logistiikkayritysten kautta. HahkaWay ja Tuoretie ovat esimerkiksi päivittäin tekemisissä keskusliikkeiden logistiikkayritysten kanssa.

19. Logistiikkakeskuksen toimijat ja vastuut

Seinäjoen seudun elinkeinokeskus ja Etelä-Pohjanmaan Liitto ovat ottaneet vastuun Seinäjoen logistiikkakeskuksen kehittämisestä. Hankerahoitus on toteutunut julkisella rahalla. Tulevaisuudessa toiminnallinen vastuu jaetaan yrityksille. Alueen toimintaa ja kehitystä tukemaan on tavoitteena saada myös yksityistä rahaa.

20. Logistiikkakeskuksen tietohallinta ja tietoliikenne

Logistiikkayritykset ja kuljetusliikkeet käyttävät useita eri ICT-järjestelmiä. Eroja löytyy kaikilla tasoilla - päätelaitteissa, ohjelmistoissa, rajapinnoissa ja käytännöissä.

Yhteisen, kaikkien osapuolten hyväksymän ja käyttämän järjestelmän aikaansaaminen on mahdotonta. Kehityksen tulee ottaa huomioon yritysten olemassa olevat järjestelmät. Kehitys tapahtuu sovellusten ja laitevalintojen rajapinnoilla.

Ensi vaiheessa on hyvä kartoittaa vaatimukset järjestelmien keskinäiselle kommunikoinnille, käytännönläheisesti ja yrityslähtöisesti. Yritysten kehitystilanne ja asenne määräävät kehityssuunnan.

Kehitettävän ratkaisun on tuotava uutta liiketoimintaa, parantaa toimintaedellytyksiä ja näin sitouttaa yritykset mukaan jatkuvaan kehitykseen.

21. Liiketaloudellisten ratkaisujen pääkohdat

Junilla lisääntymään käyttöön ja myyntiin

- uusiminen n. 10 vuotta harvemmin kuin autoilla
- 1 päivä pois niin Atria on kilpailukykyinen HK kanssa pääkaupunkiseudulla

Ostajan kiinnostuksen kohteet

- hinta
- toimitusvarmuus
- laatu
- lisäarvo

Vertailu laskelma

- mallinnus paperille ja hinnan laskeminen
- hinnoittelusta mahdollisimman selkeä ja vertailukohta nykytilanteeseen
- VR:n kanssa neuvottelu
- Laskelman lähtökohtia
 - esimerkiksi 1 kuljetus junanvaunussa 400 € (sopii 1300 Transbox laatikkoa) ja vertailu tämän päivän tilanteeseen

Seinäjoen logistiikkakeskus

- Vuosaaren sataman etäpesäke
- Pietari – Vuosaari – Seinäjoki – Kaskinen ja muu Suomi

- Kaskisista eteenpäin ulkomaille

Seinäjoen kaupunki

- terminaalimaksu käytöstä lastausalueella
- operaattori/lastaaja maksaa
- Seinäjoen kaupungin helpompi nostaa omaa rahoituspanostaan tässä vaiheessa

Rajapintakustannukset

- rajapintakustannukset ovat suurimmat kustannukset
 - siirto moneen kertaan suurin ongelma
- käytännön ratkaisu
 - mihin lasketaan
 - mihin nostetaan
 - tavoite lähelle seuraavaa vaihetta

LIITTEET

22. Liite 1 Kysymyksiä

Miten toimintaa keskitetään Seinäjoen logistiikkakeskukseen?

Kuinka paljon henkilökuntaa tarvitaan hoitamaan keskusta?

Mitkä ovat kaikki keskuksen palvelut?

Onko alueella useampia yrityksiä?

Miten yliopistokeskuksen asiantuntemus ja koulutus leikkaa Seinäjoen logistiikkakeskuksen toimintaa? Mitä uutta Foodwest voi tuoda logistiikkakeskukseen?

Mistä saa esimerkin voiman?

Sataman toiminnot kerrotaan laissa. Miten laki tulkitaan kuivan maan satamissa? Ainakin kohta, satamanpitäjällä on oikeus periä satamassa sataman käyttämisestä maksua, kuulostaa sataman perustajan kannalta hyvältä.

23. Liite 2 Poimintoja

1000 omaa rautatievaunua

Suurin liiketoimintayksikkö on **Nurminen Cargo**, joka tarjoaa rautatiekuljetuksia, terminaalipalveluja sekä dokumentointipalveluja mukaan lukien huolinta- ja tullauspalvelut. Rautatiekuljetukset on tärkeä bisnesalue, ja yhtiö omistaakin noin 1000 rautatievaunua. Lisäksi yhtiö operoi satoja muiden omistamia vaunuja. Veturit Nurminen ei omista, Suomessa kumppanina ovat VR ja naapurimaassa Venäjän rautatiet RZD. Nurminen Logistics onkin merkittävä toimija Suomen ja Venäjän sekä muiden IVY-maiden välisessä rautatieliikenteessä. Nurmisen terminaaleissa, myös Vuosaarissa, on omat pistoraiteet.

Elintarvikealan pk-yritysten vahvuudet ovat paikallisuudessa

Elintarvikealan pk-yritysten merkittävimmät liiketoiminnalliset vahvuudet liittyvät paikallisten markkinoiden tuntemiseen ja asiakkaan lähellä toimimiseen. Pienyritykset käyttävät oman maakunnan raaka-aineita ja pitävät paikallisia raaka-ainetoimittajia tärkeänä yrityksen kilpailukyvyllä. Kilpailutekijöinä korostuvat myös ammattitaitoinen henkilöstö, yrityksen hyvä maine sekä palvelun nopeus ja joustavuus. Tiedot perustuvat Elintarvikealan pk-yritysten toimintaympäristötutkimukseen 2008, joka on tehty Ruoka-Suomi -teemaryhmän toimeksiannosta Savonia-ammattikorkeakoulussa.

Elintarviketeollisuus

Suomalainen elintarviketeollisuus kehittää ja valmistaa ruokaa suomalaisille kuluttajille toimien myös kansainvälisesti. Kotimaisen elintarviketeollisuuden markkinaosuus Suomessa myydyistä ruoasta on 85 prosenttia. Teollisuudenalan toimenkuvaan kuuluu myös kotimaisten maataloustuotteiden ja tuontiraaka-aineiden jalostus. Käytetyistä raaka-aineista on 85 % kotimaista alkuperää.

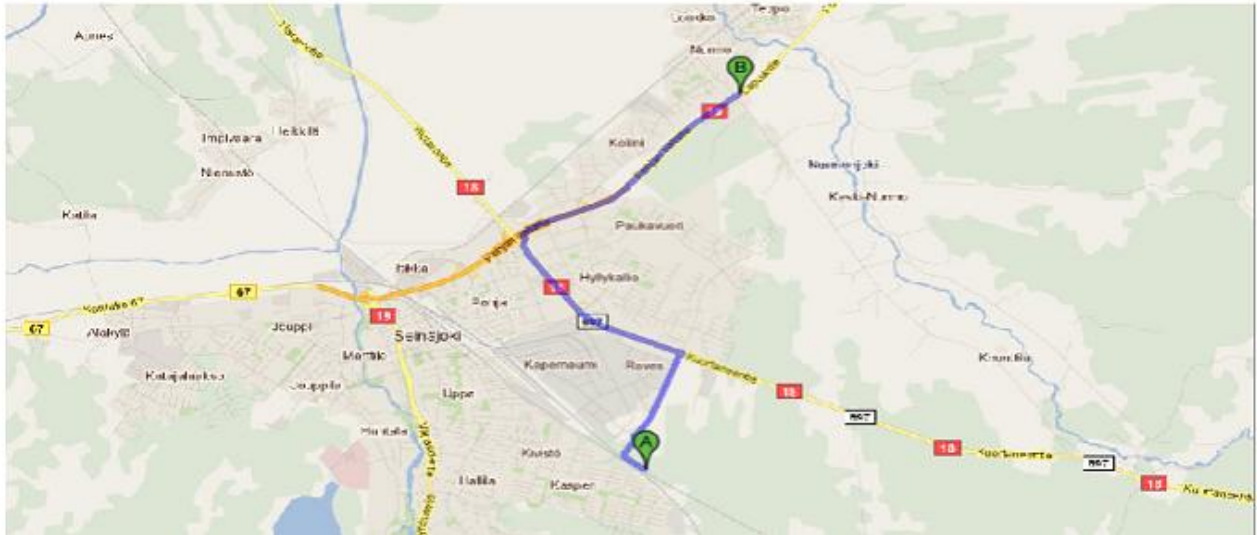
Teollisuudenalan päätoimialat ovat **lihanjalostusteollisuus, leipomoteollisuus ja maidonjalostusteollisuus**.

Yrityksillä selkeitä odotuksia

Yritysten suurimmat odotukset Kehä V -vyöhykkeellä kohdistuvat tieyhteyksien ja avointen logistiikkakeskittymien kehittämiseen. Avoimilla logistiikkakeskuksilla tarkoitetaan keskuksia, joissa eri yritykset voisivat hyödyntää erilaisia yhteisiä tukipalveluita.

25. Liite 3 Reittiesimerkkejä logistiikkakeskukseen Atria, Valio

REITTI LOGISTIIKKAKESKUS - ATRIA



REITTI LOGISTIIKKAKESKUS – VALIO

