

Suomi-Ruotsi-Viro Intermodaalinen kuljetusyhteistyö -hankeidea

aki.kytola@intoseinajoki.fi

+358445573001



**Euroopan unionin
osarahoittama**



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
Regional Council of South Ostrobothnia



Hankkeen tarve ja tavoitteet


Pohjois-Euroopan logistiset haasteet ja ilmastotavoitteet

- Tavoite 1: Suunnitelma kattavasta ja tehokkaasta intermodaalisesta terminaaliverkostosta Suomessa
- Tavoite 2: Tehokkaampi intermodaalinen tavaraliikenne Suomen, Ruotsin ja Viron välillä

Tavoite 1: Suunnitelma kattavasta ja tehokkaasta intermodaalisesta terminaaliverkostosta Suomessa

Toimenpiteet

- Suoritetaan kattava analyysi olemassa olevista logistisista solmukohtista, infrastruktuurista ja liikennevirroista Suomessa. Valitaan strategisesti paikkakunnat, jotka ovat lähellä pääliikenneväyliä ja joilla on potentiaalia kehittyä intermodaaliseksi solmukohtiksi.
- Tehdään syventävät tutkimukset valituista paikkakunnista, mukaan lukien infrastruktuurin, liikenneyhteyksien ja ympäristövaikutusten arviointia. Määritellään kunkin paikkakunnan tarpeet terminaalien sijoittelulle, liikennematkaisuille ja kuljetuspotentiaalille.

 Olemassa olevat terminaalit Suomessa

 Mahdolliset terminaalipaikat



Tavoite 2: Tehokkaampi intermodaalinen tavaraliikenne Suomen, Ruotsin ja Viron välillä

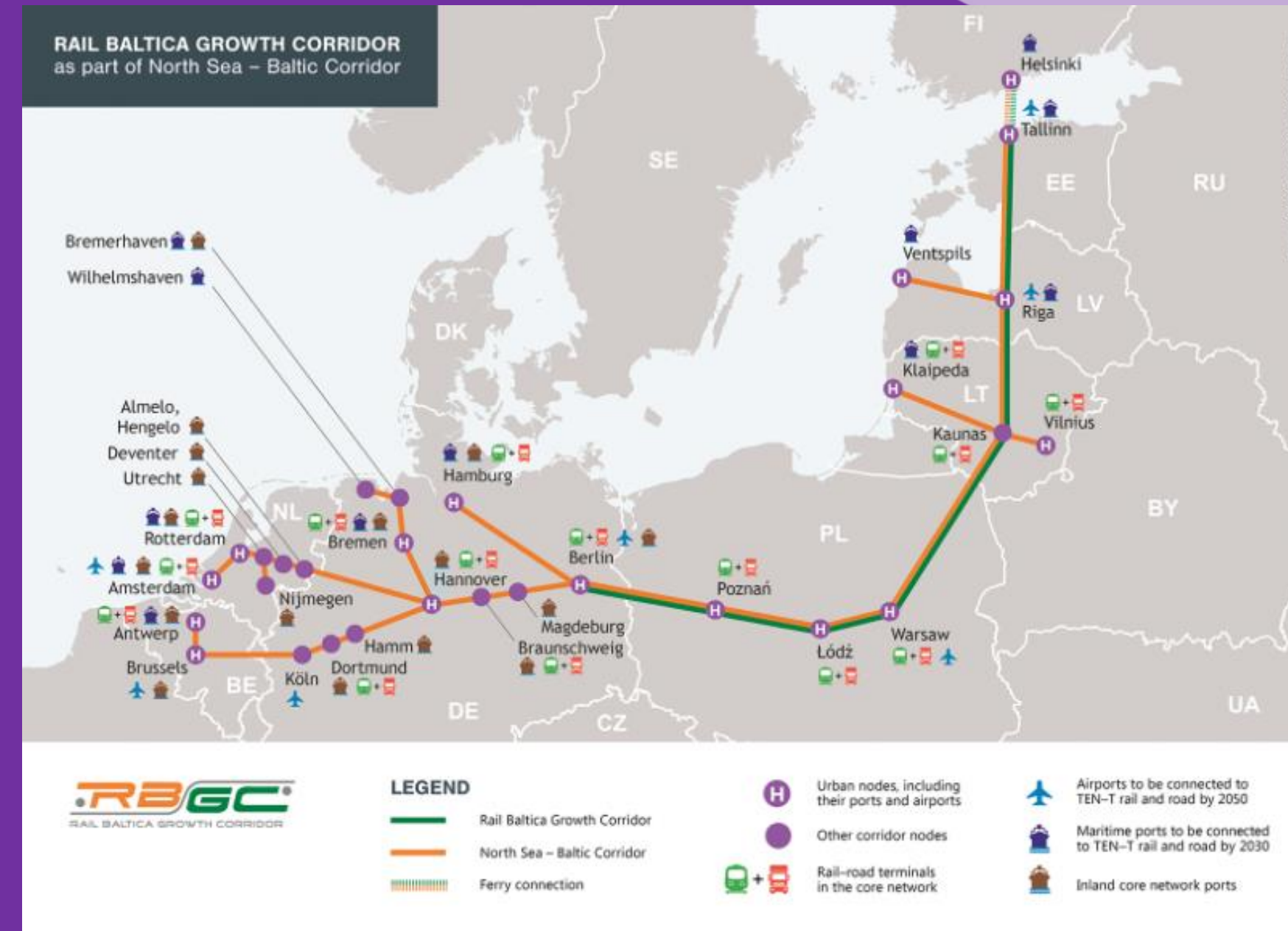
Toimenpiteet

- Luodaan kolmen maan välille yhteistyömekanismeja, jotka kattavat julkisen ja yksityisen sektorin toimijat. Rakennetaan kumppanuuksia paikallisten viranomaisten, elinkeinoelämän edustajien ja logistiikkayritysten kanssa.
- Suoritetaan vertailuanalyysi merikonttien matka-ajasta ja hinnasta rautateitse Ruotsin-Viron kautta Euroopan suuriin satamiin vs. verrattuna kuljetukseen laivalla Etelä-Suomen satamien kautta.
- Kartoitetaan ja pilotoidaan uusia teknologioita ja innovaatioita, kuten digitaalisia alustoja ja nopeita siirtolastausjärjestelmiä, kuljetusjärjestelmän tehostamiseksi.



Suunnitteilla oleva kuljetuskäytävä Viron suuntaan (ennen Rail Baltican valmistumista)

- Suora raide-laiva-raide yhteys välille Seinäjoki-Kaunas-Seinäjoki (ilman välilastinkäsittelyä)
- Seinäjoella suuryksiköitä (kontteja, trailereita) lastataan tavaravaunuihin ja juna kuljetetaan Etelä-Suomen satamaan
- Satamassa tavaravaunut lastataan kokoisuudessaan laivaan (<https://www.youtube.com/watch?v=xh43oImCSEU>)
- Viron satamassa vaunut puretaan laivasta ja ne matkaavat junana Baltian läpi Liettuan Kaunasiin
- Kaunasin Intermodaalisessa terminaalissa tehdään siirtokuormaus Euroopan 1435mm kiskoilla liikkuviin tavaravaunuihin ja matka jatkuu junana/maantiekuljetuksin
- Kaunasista on raideyhteys muihin Euroopan suurimpiin Intermodaali terminaaleihin/satamiin



<https://www.intermodal-logistics.eu/rail-baltica-project-moving-on-to-next-step/>

Rail Baltica- corridor 2030- luvulla ja sen mahdollisuudet (Rail Baltica valmiina)

- Rail Baltica valmiina- Euroopan raideleveydellä oleva rautatieyhteys on valmis Liettuan Kaunasista Viron Tallinnaan
- Tallinnan Muugan intermodaali terminaalissa voidaan tehdä laivalla Suomesta tulleiden tavaravaunujen siirtokuormaus Suomen 1524mm vaunuista Euroopan raideleveyden 1435mm vaunuihin - Muugan Intermodaali terminaalista on tällöin suorat junayhteydet Euroopan suurimpiin intermodaali terminaaleihin/satamiin
- Nopeus - rahtikuljetukset Baltian maiden ja Keski-Euroopan kohteiden välillä kestävät alle 2 päivää, kun taas sama reitti kuorma-autoilla kestää jopa 4 päivää
- Luotettavuus - ennakoitavilla ja säännöllisillä aikatauluilla, rajoitetuilla pysähdyspaikoilla ja korkealla kestävyydellä epäsuotuisiin sääolosuhteisiin nähden, tarjontaketjut raiteilla voidaan järjestää juuri oikea-aikaisesti, erityisesti kun ne ovat tehokkaasti linjassa muiden intermodaalisten tarjontaketjun osien kanssa (esim. Suomenlahden lauttaliikenteen aikataulut)
- Täydet kuormat - Rail Baltica yhdistäisi useita tärkeitä pysähdyspisteitä (keskuksia), joissa täydet kuormat voidaan saada, mikä rajoittaisi tyhjien kilometrien määrää
- Kustannukset - kuljetuskustannukset verrattuna tieliikenteeseen alenevat keski- ja pitkien etäisyyksien osalta, mikä laajentaa Baltian maiden ja Suomen ulkomaankaupan markkinoiden maantieteellistä kattavuutta ja mahdollistaa saman hinnan toimittamisen kaukaisemmille markkinoille
- Aikasäästö rahtikuljetuksissa-ympäristöystävällisyys

Keskeiset asiakashaastattelut 2023, joissa esiteltiin Rail Baltica - kuljetuskäytävää yrityksille

Yritys 1

- Vientiä mm. Baltiaan, Puolaan, Alankomaihin ja kaukomaille.
- Noin 1-2 traileria ja 10-15 konttia viikossa tuontina yksittäisiä kontteja per viikko. (entä tyhjät kontit?)
- Suurin osa tavarasta lämpösäädelyä ja valvottavaa. Kaukomaille menee bulkkina kontissa maitojauhetta joka ei vaadi kylmäkuljetusta
- Kylmäkuljetus mietityttää ja sen käytännön toteutus?
- Konttien lastaus ja purku tehdään itse. Konttien välivarastointi tarve sekä mahdollinen kylmävälivarastointi kiinnostaa
- Kuljetuskäytävä vaikuttaa mielenkiintoiselta ja jatkoselvityksessä oltaisiin mielellään mukana.
- Kestävä ja ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto kiinnostaa
- Aikataulujen pitävyys kuljetuksissa on ratkaisevassa asemassa

Yritys 2

- Kaikki kuljetettava tavara lämpösäädelyä tuoretuotteita ei uskoa että saataisiin onnistumaan käytännössä kustannustehokkaasti ja aikataulussa
- Aikaisempi kokemus/yritys epäonnistunut lähettää Kiinaan Venäjän kautta
- Asiaa käyty läpi VR:n kanssa
- Jatkokeskusteluissa kyllä mukana

Yritys 3

- Tuontia ulkomailta pääasiassa
- Trailereita tulee Italia/Espanja viikoittain mutta on vain osa-kuormia.
- Jos huolintaliikkeitä näkisi mahdollisuuden lähettää yhdistettyjä kuormia Seinäjoen kautta niin mahdollisesti
- Kontteja saapuu Saksan/Hollannin suurien satamien kautta 50-80 vuodessa näitä voisi aikataulu ja kustannustekijä huomioiden siirtää rautateille
- Ehdottomasti kiinnostava juttu ja halu olla mukana kaikessa uudessa sekä kehityksessä

Yritys 4

- Kuljetukset Euroopan suuriin satamiin kiinnostavat erityisesti.
- Kuljetuksen kilpailukykyisyys=hinta ratkaisee, pitäisi tietää paljonko 40" kontin lähetys isoon satamaan maksaa
- Kontteja käsitellään vuodessa 400-500 kpl
- Tyhjien konttienkuljetus myös selvitettävä
- Markkina-alue Eurooppa, Aasia, Amerikka

Yritys 5

- Kuljetuskäytävä kiinnostaa kyllä, tavaraa menee tällä hetkellä, Viroon, Latviaan ja Saksaan sekä Puolaan
- Kuljetuksia 10-20 rekkaa /vko
- Tavara on bulkkia suursäkeissä
- Konttitarve terminaalissa

Haastattelut 1/2022 yritysten kanssa koskien intermodaaliterminaali-ideaa Seinäjoella

Yritys 6

- 10-15 konttia vuodessa P-Amerikkaan + 2-3 rekkaa viikossa vientiin.
- Kiinnostaa raideyhteys Hollannin ja Saksan suuriin satamiin mistä "isot" laivat lähtee

Yritys 7

- 100 tonnia vuorokaudessa molempiin suuntiin. Juna kyytejä Venäjälle, lastataan vasta Kouvolassa tai Vainikkalassa.
- Päivittäin lähtee tavaraa 7 päivänä viikossa. 90 % rahdista menee asiakkaiden siloihin, jonne ei ole raideyhteyttä.
- Yritys yrittää kasvaa Eurooppaan ja Ruotsiin
- Junakuljetukset mahdollisia, kunhan se on kustannustehokas ja aikataulullisesti luotettava vaihtoehto

Yritys 8

- Markkina-alue on pääosin Suomi, myös ruotsi, baltia, puola.
- Voimakas kasvustrategia, kansainvälistyminen isossa roolissa.
- Päivittäin lähtee rekkoja
- Laadunhallinta iso osa logistiikkakeskuksen toimintaa
- Logistiikkakustannukset edullisemmiksi, kannattavuus epäilyttää
- Kustannustehokkuus tärkeää

Yritys 9

- Tarkoituksena kasvattaa markkina-aluetta Eurooppaan. pyöräliikenne kumipyöräliikennettä 99% liikenteestä
- Merikuljetusten osuus pieni
- Voisi parantaa rahtiyhteyksiä Eurooppaan ja Aasiaan.
- Kaukokuljetuksia voisi nopeuttaa
- Liittymärahti logistiikkakeskuksen suuntaan sujuttava hyvin ja kustannustehokkaasti

Haastattelut 1/2022 yritysten kanssa koskien intermodaaliterminaali-ideaa Seinäjoella

Yritys 10

- Vientiä ympäri Suomeen eri kone- ja laiterakentajille. 20 0000 kg/vko
- Raaka-ainetta tulee n.14 miljoonaa tonnia per vuosi
- Joka tapauksessa kumipyörillä tällä hetkellä joka suuntaan.
- Mahdollinen hinnanalennus toimituksissa saapuvan raaka-aineen osalta kiinnostaa, Voisi tuoda suoraan junalla satamasta
- Riskeinä nähtiin jos juna jää matkalle. Voi olla vaikea korvata.
- Toimituspuolella myös potentiaalia, jos kontti olisi pakattuna suoraan ja joka menisi asiakkaalle
- Kustannusedut nähdään tärkeänä saapuvan tavaran osalta. Myös ympäristöarvo tulevaisuudessa.

Yritys 11

- Rekka per päivä suunnilleen lähtee
- Meillä vain osto-/myynti ja valmista tuotetta.
- Konteissa tulee tavaraa.
- Junat rekkojen sijasta Helsinkiin voisi olla toimiva
- Tulopuoli (saapuva) voisi toimia ja kiinnostaa enemmän. Merirahtien sijasta raiteet kiinnostaisi. Täytyisi nähdä suunnitelmat valmiina niin olisi helpompi sanoa
- Jokin pieni välivarasto kyllä täytyisi olla saapuvalla tavaralle

Yritys 12

- Päämarkkina-alueemme on koko maailma. Kotimaan osuus noin 10-20%. Noin rekka per viikko.
- Kappaletavaraa lavoilla, lähtee valmiita konteissa, ei tarvitse olla lämpösäädelyjä kuljetuksia
- Raideyhteyksien kasvu ja kustannusten lasku kiinnostaa.
- Sopivat aikataulut, välivarastoinnin mahdollisuus, logistiset lisäpalvelut ja meille sopivat hinnoitteluperusteet.

Yritys 13

- Leipomoteollisuus, 50% molempia vienti ja kotimaa
- useita kuormia vientiä viikossa. kasvu tavoitteena, kansainvälisyys on jo vuosia ollut vankkaa
- kappaletavaraa pakattuna suursäkkeihin lavoille, ibc kontteihin ym.
- mahdollisuuksia lisämyyntiin ja bulkkitavaran toimituksiin
- Trailerkuljetuksien siirtäminen kiskoille voisi vaikuttaa aikatauluihin
- Bulkkitavaran toimitukset vientiin saattaisivat kasvaa
- Olisi hieno asia jos raidemahdollisuus olisi käytettävissä ja toimintavarmuus luotettavalla tasolla
- Ympäristönäkökulma on yksi iso tekijä mielikuvissa. Jos palvelu on saatavilla ja oikean hintainen sekä asiakkaat hyväksyvät toimintamallin niin ettei vaikuta myyntiin
- 15 vuotta sitten oli mahdollisuus lastata konttiin Vaasasta ja juna vei Seinäjoen kautta Vainikkalaan ja siitä Venäjälle, muutama vuosi sitten yritettiin uudestaan mutta tarjontaa raidekuljetuksille ei ollut enää ja liikenne siirtyi kumipyörille sekä osa kaupoista jäi saamatta.

Haastattelut 1/2022 yritysten kanssa koskien intermodaaliterminaali-ideaa Seinäjoella

Yritys 14

- Ulkomaille, kotimaahan. satoja kuormia vuodessa. kumipyörillä kulkee tavara, huolintaliikkeit ja kuljetusliikkeiden kanssa sopimukset
- Tuskin toimisi, hidastaa kuljetuksia, kiireaikana pitää päästä suoraan satamaan trailerin kanssa ja ennen kuin on lastattu junaan niin on jo kaukana rekalla
- Periaatteessa irtoperäliikennettä voisi siirtää jonkin verran raiteille jos huolintaliikkeen toimintaan sopisi.

Yritys 15

- Kotimarkkina (50%) Vientimarkkinat (50%) 30 maahan, suurimpana Saksa.
- Saapuvat (pääasiassa ulkomaat):
 - Kpl, lavalla
 - IBC bulk
 - Tynnyrit konteissa
- Lähtevät (kotimaa 50%, ulkomaat 50%):
 - Alkoholituotteet, pulloa/kpl, lavalla
 - Alkoholituotteet, IBC, bulk, VAK. Kuljetukset logistiikkakumppaneiden kautta tilauksittain suoraan asiakkaiden varastoihin
- Mahdollisuudet kustannussäästöihin, mahdollisuudet vihreämpään logistiikkaan.
- Vaatii logistiikkakeskukselta verottoman alkoholivaraston luvat.
- Jos mahdollisuus pitkä-aikaisempaan varastointiin ja keräilyyn, tämä mahdollistaisi oman tuotannon tasaamisen kausivaihteluilta paremmin
- Logistiikka Isostakyröstä eteenpäin raidelogistiikkakeskukselle kustannustehokkaasti
- Kustannustehokkuus, ekologisuus, joustava toiminta ja palvelu

Haastattelut 1/2022

logistiikkaoperaattoreiden kanssa koskien intermodaaliterminaalia Seinäjoella

Yritys 16

- Containerships Euroopassa iso, todella iso. kontteja paljon, omia autojakin 20, mutta alihankkijoita pääasiassa.
- Haasteet vaihtelevalla volyymilla, tyhjien konttien liikuttelu ym. varmasti osaa liikenteestä voisi siirtää raiteille, hintataso on ratkaiseva.
- Aittoa Intermodaalista ketjua ei ole suomessa ollut mahdollista rakentaa, tarjontaa ei ole
- Varmasti voisi syöttää seinäjokelaiselle alihankkijalle kontteja junalla
- Olisi hienoa, jos saisi rakennettua intermodaalisia ketjuja, mutta jostain syystä hinta on ollut maantietä pitkin halvempi Etäisyydestä riippumatta

Yritys 17

- Kansainväliset kuljetukset ja logistiikkapalvelut. Pohjoismaiden suurin yksityinen, suomen yhtiö vajaa 100 milj. tuotanto partneriverkostossa lento- ja merikuljetuksissa pääasiassa
- Rail-ramp malli on todettu toimivaksi ja sillä paikataanmm. kuljettajapulaa jo USAssa ja euroopassa
- Ei periaatteellisia esteitä. muualla maailmassa tämä on käytössä, kuinka markkina toimii jos tarjontaa ei ole

Yritys 18

- Globaali logistiikkatoimija
- Soveltuisi pitkiin siirtoihin, aikatauluista riippuen. irtoperiä ja kotimaan runkoja pystyisi varmasti osan siirtämään raiteille
- Hintataso ja luotettavuus, säännöllisyys
- Kustannushyöty, hinnoittelun avoimuus ja toiminnan laatu mitattuna ja todennettuna

Yritys 19

- Logistiikkapalvelut, massatavaran kuljetukset. valtakunnallinen toimija, liikevaihto 80 miljoonaa. Hallinnollinen organisaatio
- Seinäjoki on alueellisesti ja toiminnallisesti tärkeä, joskin kaikki sisämaan kaupungit samankaltaisia toiminnan kannalta. Mittarina on kuljetetut tonnit, 4 mrd kiloa/vuosi
- Haastavaa lähinnä menopaluu tasapaino, tyypillinen heiluriliikenteen ongelma
- Ulkomailta saapuvalla tavaralla ja vientitavaralle olisi hyvä ja merikontti kuljetukset raaka-aineet ulkomailta saapuva tavara varsinkin Jos pääsisi perille yhdellä lastauksella, esim merikontilla, se olisi hyvä
- Periaatetasolla tavoiteltava asia käyttää optimaalista liikennemuotoa. Samaa aihetta käsitelty myös muualla Suomessa, tilausta olisi jos olisi tarjontaa

Haastattelut 1/2022

logistiikkaoperaattoreiden kanssa koskien intermodaaliterминаalia Seinäjoella

Yritys 20

- Kansainväliset lämpösäädellyt elintarvikekuljetukset ja varastointipalvelut
- Kaikki uusi kiinnostaa ja se nähdään mahdollisuutena. Kaikki nykyiset palvelut voisivat olla myynnissä myös siellä. Meillä on varasto ja terminaali Seinäjoella ja vienti ja tuonti on alueellisesti merkittävää toimintaa, potentiaalia on mutta pitää olla pitkät sopimukset ja taloudellisesti järkevä hinnoittelu, aikataulut ja toimintavarmus
- Trailereiden ja konttien siirtäminen satamiin voi olla mahdollista, mutta nykymallissa jakelukuormat on nousukuormina trailereissa
- Lämpösäädellyt kuljetukset onnistuu käytännössä vain suuryksiköissä ilman välikäsittelyä.

Yritys 21

- Valtakunnallisesti viiden suurimman joukossa lämpösäädellyssä varastoliiketoiminnassa
- Vientilastausten vaihtelu 50-120%
- Konttikuljetusten sopimukset eivät ole omassa hallinnassa, vaan jokaisen varastoasiakkaan omia sopimuksia rahdinkuljettajien kanssa
- Suora yhteys satamiin olisi hyvä. Omalta varastolta lähtevien suuryksiköiden käsittely ja lastaus junaan, lähteviä kontteja 4-7 /päivä
- Osakuormien yhdistely ja kontitus pienerien osalta
- Junaliikenteen operaattori on oltava luotettava, infrastruktuuri on oltava olemassa ennen kuin mikään alkaa
- Jos on selkeä näkymä niin ei ole estettä investoida tai olla mukana kokonaisuudessa

Yritys 22

- Logistiikan kokonaispalvelut. 35 miljoonaa liikevaihtoa. perheyritys, partneriverkostolla tuotanto
- Kalusto nykyään alihankkijan omistuksessa. tuotanto ulkoistettu yhteistyöyrityksille
- Kustannushyöty traileriliikenteessä, runkokuljetukset junalla, syöttöliikenne ja depot määränpäässä
- Tämä on todella mielenkiintoinen juttu, jos tuotanto olisi kokonaan omaa, voitaisiin olla aktiivisesti mukana
- Euroopan liikenteessä, Sveitsi, Itävalta, jopa Saksa mennään paljon junilla.

Yritys 23

- Logistiikkapalvelut elintarviketeollisuudelle. toiminnan laajuus 60 miljoonaa euroa
- Ulkomaanliikenne 40 yksikköä viikossa, asiakkaitten tiloissa käsitellään kuormia. kokonaan alihankkijatuotantoa
- Nykyisten palveluiden siirtäminen olisi vaikeata, koska konttien kierron takia pitäisi saada lähtemään samana päivänä. konttihubi, mutta varustamoiden ja huolintaliikkeiden kanssa tehtävät sopimukset
- Pakko olla aikataulullisesti kilpailukykyinen tieliikenteen kanssa (4-6 h etelän satamaan) kaluston omistusta ei ole itsellä, irtoperät ja kontit on varustamon omaisuutta "stevecon työt"
- Kylmäketjun laatu on turvattava ja siitä on saatava reaaliaikaista tietoa. Hankkeessa on potentiaalia mutta tekninen toteutus epäilyttää. Paljon pieniä yksityiskohtia ratkaistavana ennen kuin toteutus onnistuisi.