

TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN  
JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 150  
2008

# SPC FINLANDIN TOIMINNAN LAAJENTAMINEN INTERMODAALIKULJETUSTEN EDISTÄMISEEN



**Pekka Sundberg**  
**Riitta Pöntynen**



TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH  
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 150

**SPC FINLANDIN TOIMINNAN  
LAAJENTAMINEN  
INTERMODAALIKULJETUSTEN  
EDISTÄMISEEN**

Turku 2008

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF  
JUHANI VAINIO

JULKAISIJA:

TURUN YLIOPISTO  
MERENKULKUALAN KOULUTUS-  
JA TUTKIMUSKESKUS

Veistämönaukio 1-3  
20100 TURKU  
Puhelin: 02 - 281 3300  
Fax: 02 - 281 3311  
Internet: <http://mkk.utu.fi>

PUBLISHER:

UNIVERSITY OF TURKU  
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1-3  
FI- 20100 TURKU, FINLAND  
Telephone: +358 - 2 - 281 3300  
Telefax: +358 - 2 - 281 3311  
Internet: <http://mkk.utu.fi>

TURUN YLIOPISTO

KARHUKOPIO

Pori 2008

ISBN 978-951-29-3504-8

ISBN 978-951-29-3505-5 (verkkojulkaisu)

ISSN 1456-1824

## **ESIPUHE**

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen yhteydessä toimiva Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland laajentaa toimintaansa lähimerenkulun ohella intermodaalisten kuljetusten edistämiseen. Intermodaalikuljetukset ovat rahtitavaran ovelta ovelle -kuljetuksia, joissa on käytetty kahta tai useampaa kuljetusmuotoa. Laajentuminen liittyy Euroopan unionin liikennepoliikkaan ja tukee myös Suomen kansallisia liikennepoliittisia tavoitteita. Euroopan unionin tasolla lähimerenkulkua edistävien keskustusten toiminnan laajentaminen on osa vuonna 2007 julkistettua tavaraliikenteen logistiikan toimenpidepakettia.

Laajentumisesta on tehty useita selvityksiä. SPC Finland on muun muassa koordinoinut esiselvitystä, jossa eurooppalaisella tasolla kartoitettiin edistämiskeskusten toiminnan laajentumismahdollisuuksia. Vuonna 2008 SPC Finland osallistuu CIPROC-hankkeen demonstraatiovaiheeseen, jossa havainnollistetaan intermodaalisen edistämiskeskusten käytännön toimintaa. CIPROC-hanke kartoittaa nykyisten edistämiskeskusten valmiutta ja potentiaalia toiminnan laajentamiseen, ja arvioi intermodaalisten edistämiskeskusten toimintamalleja.

Hyvän pohjan rakentaminen laajentumiselle edellyttää lukuisia tutkimuksia ja selvityksiä. Nyt käsillä olevassa selvityksessä SPC Finland kartoitti hallinnon, eri kuljetusmuotojen ja kuljetusketjun solmukohtien edustajien näkemyksiä intermodaalikeskuksen tarpeesta ja SPC Finlandin laajentumisesta intermodaalikuljetusten edistämiseen. Kartoitus sisälsi kyselyn ja sitä täydentävän teemahaastattelun. Tutkimuksen käytännön toteutuksesta vastasivat tutkija Pekka Sundberg ja erikoissuunnittelija Riitta Pöntynen SPC Finlandista.

Kiitän tutkimuksen tekijöitä ja erityisesti kyselyyn ja haastatteluihin osallistuneita logistiikkaketjun edustajia. Selvitys tukee näkemystä, jonka mukaan SPC Finlandin edistämistoiminta muodostaa hyvän pohjan toiminnan laajentamiseksi. SPC Finlandin työskentelyyn osallistuvat jo nykyisellään lähimerenkulun ohella maakuljetusmuotojen edustajat.

Porissa helmikuussa 2008

Juhani Vainio

SPC Finlandin johtokunnan puheenjohtaja  
Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen johtaja

Kannen kuvat: Pekka Sundberg

# SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

TIIVISTELMÄ

SAMMANFATTNING

SUMMARY

1. LAAJENTUMISEN LIIKENNEPOLIITTISTA TAUSTAA.....	17
1.1. Euroopan unionin liikennepolitiikka.....	17
1.2. Logistiikka ja lähimerenkulku Suomen liikennepolitiikassa.....	19
1.3. Lähimerenkulun edistämiskeskusten toiminnan laajentaminen.....	20
1.4. Selvitykset edistämiskeskusten toiminnan laajentamisesta.....	22
2. SUOMEN TAVARALIIKENNE.....	24
3. SELVITYS LAAJENTAMISESTA.....	32
3.1. Selvityksen toteuttaminen.....	32
3.2. Selvityksen tulokset.....	34
3.2.1. Taustoitus.....	34
3.2.2. Edistämistoiminnan pääpiirteet.....	37
3.2.3. Tiedottamis- ja edistämistoiminta.....	38
3.2.4. Vaikuttaminen.....	39
3.2.5. Pullonkaulatyöskentely.....	41
3.2.6. Tutkimus- ja kehitystoiminta.....	42
3.2.7. Kuljetusten edistäminen.....	43
3.2.8. Erityiskysymykset.....	46
LÄHTEET.....	47

LIITTEET



## TIIVISTELMÄ

Euroopan talouskasvu edellyttää tavaroiden tehokasta liikkuvuutta. Lisääntyneellä liikenteellä on kuitenkin negatiivisia vaikutuksia ympäristön tilaan ja energian käyttöön. Euroopan unionin liikennepolitiikan avulla vähennetään negatiivisia vaikutuksia muun muassa tehostamalla liikennejärjestelmän toimivuutta. Eri kuljetusmuotojen välistä synergiaa vahvistetaan integroimalla eri kuljetusmuotoja logistisiin ketjuihin. Esimerkiksi lähimerenkulussa kiinnitetään entistä enemmän huomiota satamien takamaayhteyksiin. Jokaisella kuljetusmuodolla on omat etunsa, joita pyritään hyödyntämään.

Intermodaalisuuden ja kuljetusten yhteensopivuuden edistäminen ovat Euroopan unionin keskeisiä liikennepoliittisia tavoitteita. Lähimerenkulkua edistävien keskustusten toimintaa laajennetaan intermodaaliin kuljetuksiin. Toiminnan laajentamista, intermodaalikuljetusten edistämiskeskusten potentiaalisia toimintamuotoja ja rakennetta on selvitetty useassa hankkeessa. Näiden hankkeiden selvityksiä on hyödynnetty tässä tutkimuksessa.

SPC Finland laajentaa toimintaansa intermodaalikuljetusten edistämiseen. Edistämiskeskusten toiminnassa sovelletaan Euroopan komission määritelmiä komodaalisuudesta ja intermodaalikuljetuksista.

Euroopan komission määrittelemä komodaalisuuden käsite on Euroopan unionin liikennepolitiikan peruslähtökohtia. Komodaalisuus tarkoittaa yksittäisen kuljetusmuodon tai toisiaan täydentävien kuljetusmuotojen kestäväää ja optimaalista käyttöä, jonka tuloksena on tehokas eurooppalainen liikennejärjestelmä. Jokaista kuljetusmuotoa tarkastellaan sekä erikseen että logistiseen ketjun integroituneena osana.

Tavarakuljetusten intermodaalisuudella tarkoitetaan rahtitavaran ovelta ovelle -kuljetusta, johon käytetään kahta tai useampaa kuljetusmuotoa. Maanteitse kuljetettava matkaosuus on yleensä lyhyt. Kuljetusmuotojen välisen toimivuuden, tehokkuuden ja integraation aste ovat suuria. Komission määritelmän mukaan kuljetusyksikön ei edellytetä pysyvän samana koko kuljetuksen ajan, kuten intermodaalikuljetusten määritelmässä yleensä oletetaan.

Suomessa tavarakuljetusten haasteet ovat osittain erilaiset kuin ruuhkaisessa manner-Euroopassa. Kuljetusmäärät kuitenkin kasvavat Suomessakin. Kansainväliseen kuljetusketjuun liittyy Suomessa lähes aina merikuljetus. Intermodaalikuljetusten potentiaalit muodostuvatkin pääasiassa yksikkötavaran merikuljetuksista. Tämän ohella potentiaalia on löydettävissä Suomen ja Venäjän välisistä yksikkökuljetuksista.



Käsillä olevassa selvityksessä kartoitettiin hallinnon, eri kuljetusmuotojen ja kuljetusketjun solmukohtien edustajien näkemyksiä laajentumisesta. Kartoitus sisälsi kyselyn ja sitä täydentävän teemahaastattelun, joka suoritettiin kyselyä suppeammalle joukolla. Selvitys tukee SPC Finlandin osallistumista CIPROC-hankkeen demonstraatiovaiheeseen vuonna 2008.

Viitekehyksenä käytettiin ryhmittelyä, jossa intermodaalikuljetusten edistämiskeskuksen toiminta on jaoteltu neljään aktiviteettitasoon:

- Tiedottaminen ja edistämistoiminta
- Vaikuttaminen
- Tutkimus- ja kehitystoiminta
- Pullonkaulatyöskentely

Kyselyyn vastanneista 89 prosenttia ennusti intermodaalikuljetusten osuuden kasvavan tulevaisuudessa. Samoin 89 prosenttia vastaajista ilmoitti saavansa riittävästi logistiikka-alan tietoa. Tiedon laatuun on kuitenkin kiinnitettävä huomiota. Tiedon on oltava jalostettua ja käytettävyydeltään helppoa. Lähes puolet vastaajista katsoi, että logistiikka-alan yhteistyön määrä ei ole riittävä. Yhteistyötä on vähän eri kuljetusmuotojen välillä erityisesti intermodaalikysymyksissä.

Haastateltavien mukaan kaikki edistämiskeskuksen toiminnan aktiviteettitasot ovat tärkeitä ja vaikuttavat toinen toisiinsa. Esimerkiksi tiedottamisen tehtävänä on usein vaikuttaminen. Tiedottaminen ja edistämistoiminta nähtiin keskeisimpänä aktiviteettitasona. Koska intermodaalikuljetuksiin liittyvä tieto on hajallaan, ”one stop shop” –konsepti nähtiin hyvänä toimintatapana edistämiskeskukselle. Haastateltavat korostivat, että edistämiskeskuksen resurssit ovat kuitenkin rajalliset.

Kyselyn ja haastattelun vastaukset tukivat toisiaan. Haastatteluissa tärkeimpinä edistämiskeskuksen toimintatapoina nähtiin neutraalin keskustelumahdollisuuden tarjoaminen, tiedonvälittäminen ja päätöksentekijöihin vaikuttaminen. Tiedonvälittämisen osalta korostettiin EU:n kuljetuspoliittisen tiedon merkitystä. Tiedonvälittämisen on tuettava myös intermodaalikuljetusten yleistymistä menestystarinoiden avulla. Kuljetuskyselyiden välittämistä pidettiin kaupallisena toimintana, johon ulkopuolisen tahon ei ole syytä puuttua.

Vaikuttamisen osalta korostettiin, että siitä on oltava hyötyä usealle eri liikennemuodolle ja toiminnassa on noudatettava puolueettomuutta. Vaikuttamista edeltää verkottuminen ja brändin rakentaminen edistämiskeskukselle. Myös tiedon tuottamisen merkitystä korostettiin vaikuttamista ja lobbausta tukevana toimintana. Järjestyksessä tärkeimpinä vaikuttamisen kohderyhminä nähtiin kotimaan viranomaiset, kotimaan poliittiset instituutiot ja EU-instituutiot.

Pullonkaulatyöskentelyn arvioitiin sopivan hyvin ”one stop shop” –konseptiin. Työskentelyssä on kiinnitettävä huomiota kartoituksen lisäksi pullonkaulojen poistamiseen. EU-ulottuvuuden lisäksi Venäjän ja muiden IVY-maiden kuljetuksiin liittyvä problematiikka on otettava huomioon. Edistämiskeskuksen pullonkaulatyöskentelyä pidettiin yksittäisten kuljetusmuotojen harjoittamaa työskentelyä kokonaisvaltaisempana.

Tutkimus- ja kehitystoiminnan osalta edistämiskeskuksen rooleista vahvimpana pidettiin tutkimustiedon keräämistä ja levittämistä. Eräänä toimintamuotona tuotiin esille intermodaalikuljetuksiin liittyvien tilastojen kerääminen ja jalostaminen. SPC Finland on osa Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskusta (MKK). Siten edistämistoiminnassa hyödynnetään MKK:n osaamista muun muassa tutkimus- ja kehittämishankkeissa.

Suomen maantieteellisen sijainnin takia merikuljetusten tärkeys painottui sekä kyselyn että haastattelun vastauksissa. Muut kuljetusmuodot tarvitsevat tietoa merikuljetuksista.

Edistämistoiminnan tulisi painottua suuryksikkökuljetuksiin. Kyselyssä puolet vastaajista katsoi, että koti- ja ulkomaan liikenteelle on annettava edistämistoiminnassa sama painoarvo. Haastateltavien mielestä edistämistoiminnassa tulisi kuitenkin korostaa ulkomaan liikennettä. Edistämistoiminnan on otettava huomioon myös sellaiset Suomen erityispiirteet, joilla on kansallista merkitystä.

## SAMMANFATTNING

Varornas effektiva rörlighet är en förutsättning för Europas ekonomiska tillväxt. Ökad rörlighet medför dock negativa inverknings på miljön och energiförbrukningen. Inom ramen för Europeiska unionens trafikpolitik strävar man efter att reducera de negativa inverkningarna, bland annat genom att effektivisera trafiksystemets funktion. Genom att integrera olika transportformer i logistikkedjor förstärks synergien mellan olika transportformer. Till exempel inom närsjöfarten fäster man nu större uppmärksamhet vid hamnarnas hinterlandförbindelser än tidigare. Alla transportformer har sina egna fördelar, vilka man strävar efter att utnyttja.

Att främja intermodalitet och kompatibilitet mellan olika transportformer utgör en av Europeiska unionens centrala trafikpolitiska målsättningar. Centren för närsjöfartsfrämjandets verksamhet kommer att utvidgas till att omfatta också intermodala transporter. Förutsättningarna för att utvidga verksamheten, samt potentiella verksamhetsätt och struktur för centren för främjande av intermodaltransporter, har undersökts inom ramen för flera projekt. Dessa utredningar har man betjänat sig av i samband med denna undersökning.

SPC Finland utvidgar sin verksamhet att omfatta även främjandet av intermodaltransporter. Inom centret för främjandets verksamhet tillämpas Europeiska kommissionens definition av sammodalitet (co-modality) och intermodala transporter.

Det av Europeiska kommissionen definierade begreppet sammodalitet är en av Europeiska unionens trafikpolitiska grundförutsättningar. Sammodalitet innebär att en enskild transportform eller flera olika transportformer som kompletterar varandra används optimalt och på ett hållbart sätt, vilket resulterar i ett effektivt europeiskt trafiksystem. Alla transportformer granskas både separat och som en integrerad del av logistikkedjan.

Med godstransporternas intermodalitet avses att fraktgods transporteras från dörr till dörr med hjälp av två eller flera olika transportformer. Landsvägstransporternas andel är ofta liten. Graden av samspel, effektivitet och integration mellan de olika transportformerna är stor. Till skillnad från de flesta definitioner av intermodala transporter, förutsätter kommissionens definition inte att lastbäraren är densamma i hela transportkedjan.

De utmaningar som godstransporterna i Finland ställs inför är i viss mån annorlunda än på den trängseldrabbade europeiska kontinenten. Godstransporternas antal ökar dock också i Finland. I Finland ingår sjötransporter nästan alltid som ett led i den internationella transportkedjan. Intermodaltransporternas potential ligger i huvudsak i sjötransporter av styckegods. Också styckegodstransporterna mellan Finland och Ryssland innehåller stor potential.

I denna utredning kartlades hur representanterna för administrationen, olika transportformer och transportkedjans knutpunkter ser på utvidgningen. Utredningen bestod av en enkätundersökning och en kompletterande temaintervju, som gjordes med en mindre grupp deltagare. Utredningen stöder SPC Finlands deltagande i CIPROC-projektets demonstrationsskede under år 2008.

Som referensram användes en indelning av centret för främjande av intermodaltransporters verksamhet i fyra aktivitetsformer:

- Informering och främjandeverksamhet
- Påverkan
- Forsknings- och utvecklingsverksamhet
- Arbete med flaskhalsar

89 procent av de som besvarat enkäten förutspådde att intermodaltransporternas andel kommer att öka i framtiden. Också 89 procent av de som svarat ansåg att de får tillräckligt med information om logistikbranschen. Man bör dock fästa större uppmärksamhet vid informationens kvalitet. Informationen bör vara renodlad och lätt att använda. Nästan hälften av de som svarat ansåg att samarbetet inom logistikbranschen inte är tillräckligt omfattande. Samarbetet mellan de olika transportformerna är litet, framför allt gällande intermodala frågor.

Enligt de intervjuade är centret för främjandets alla aktivitetsformer viktiga och de påverkar varandra. Till exempel är syftet med informering ofta att påverka. Informering och främjandeverksamhet ansågs vara de mest centrala aktivitetsformerna. Eftersom den information som finns tillgänglig om intermodaltransporterna är utspridd, ansågs "one stop shop"-konceptet utgöra en god verksamhetsgrund för utvecklingscentret. De intervjuade betonade dock att centret för främjandets resurser är begränsade.

Enkät- och intervju svaren var i linje med varandra. I intervjuerna ansågs centret för främjandets viktigaste verksamhet vara att erbjuda ett neutralt diskussionsforum, att förmedla information och att påverka beslutsfattare. För informationsspridningens del betonades framför allt att EU:s transportpolitiska information är viktig. En av informationsspridningens målsättningar bör vara att öka intermodaltransporternas popularitet med hjälp av succé berättelser. Att förmedla förfrågningar om transportuppdrag ansågs vara kommersiell verksamhet, som en utomstående aktör inte bör blanda sig i.

För påverkans del betonades att denna bör komma fler transportformer till godo och att verksamheten bör vara opartiskt. Påverkningsverksamheten skall föregås av uppbyggandet av ett kontaktnätverk och brand för centret för främjande. Även framställning av informationsmaterial betonades som ett sätt att stöda påverknings- och lobbingsverksamheten. Nationella myndigheter, nationella politiska institutioner och EU-institutioner ansågs, i denna ordning, vara de viktigaste målgrupperna för påverkningsverksamheten.

Arbetet med flaskhalsar ansåg man att skulle passa bra ihop med ”one stop shop”-konceptet. Förutom vid kartläggning bör vikt också läggas vid att eliminera flaskhalsarna. Förutom EU-dimensionen bör även den problematik som hänger samman med transporter till Ryssland och de övriga OSS-staterna beaktas. Centret för främjandets arbete med flaskhalsar ansågs vara mer helhetsbetonat än det arbete som utförs inom enskilda transportformer.

För forsknings- och utvecklingsverksamhetens del ansågs det vara centret för främjandets centrala uppgift att samla in och förmedla forskningsinformation. Som en verksamhetsform lyftes insamling och förädling av statistik rörande intermodaltransporter fram. SPC Finland ingår som en del av Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral (SUC) vid Åbo Universitet. Detta innebär att man inom främjandeverksamheten kan utnyttja SUC:s kunskaper inom bland annat forsknings- och utvecklingsprojekt.

På grund av Finlands geografiska läge betonades sjötransporternas centrala betydelse både i enkät- och intervjuaren. De övriga transportformerna behöver information om sjötransporter.

Främjandeverksamhetens tyngdpunkt bör läggas på transport av stora enheter. Hälften av de som svarat på enkäten ansåg att främjandeverksamheten bör fästa lika mycket uppmärksamhet vid nationell som vid internationell trafik. De intervjuade var dock av den åsikten att främjandeverksamhetens tyngdpunkt bör ligga på den internationella trafiken. Inom ramen för främjandeverksamheten bör även sådana, för finska förhållanden typiska karaktärsdrag, som är av internationell betydelse, beaktas.

## **SUMMARY**

The free movement of goods is a prerequisite for the economic growth in Europe. However, increased traffic has negative impacts on the environment and use of energy. The European Union's transport policy helps to reduce negative impacts by making the transport system function more efficiently. Synergy between different transport modes can be increased by integrating various transport modes into logistic chains. In shortsea shipping, for example, more attention is paid to the hinterland connections of the ports. Every transport mode can take advantage of its own benefits.

The European Union's basic objectives in transport policy are promoting intermodality and the compatibility of transports. The activities of Shortsea Promotion Centres are extended to encompass intermodal transports. An extension of activities, potential operations models and structures of the Promotion Centres have been outlined in several projects. Reports on these projects have been used in this study.

SPC Finland is expanding its activities to include promotion of intermodal transport. In its operational work, the Promotion Centre applies the definitions of co-modality and intermodal transports.

The concept of co-modality defined by the European Commission is one of the cornerstones of the European Union's transport policy. Co-modality covers the sustainable and optimal use of a single transport mode or complementary modes to reach an efficient European transport system. Each mode is viewed individually, as well as in terms of its integration in logistic chains.

In cargo transports, intermodality means door-to-door transports combining two or more transport modes. The distance hauled by road is usually short. The grade of operability, efficiency and integration between the modes is high. According to the European Commission's definition, it is not necessary to use the same transport unit during the whole transport. Such being the case, this definition differs from the definitions generally in use.

In Finland, the challenges of goods transports are partly different from those on the congested European Continent. Transport volumes are also increasing in Finland. Maritime transports are nearly always included in the international logistic chain, when referring to transports from/to Finland. The potential for intermodal transport thus mostly consists of unitised goods transported by sea. In addition, further potential can be found in transports of unitised goods between Finland and Russia.

In this study, the views of actors representing administration as well as the different modes and nodes of the logistic chain were mapped as regards the extension. The study included an inquiry and a complementary thematic interview, which targeted a restricted group. The study supports SPC Finland's participation in the demonstration phase of the CIPROC project in 2008.

The conceptual framework is based on a grouping where the activities of an Intermodal Promotion Centre are divided into four levels:

- Information and Promotion
- Lobbying
- Research and Development
- Work on bottlenecks

Some 89 per cent of the respondents predicted that the share of intermodal transport will grow in the future. 89 per cent of the respondents also said that they receive adequate information on logistics. It is, however, necessary to pay attention to the quality of this information. It has to be processed and easy to use. Almost one half of the respondents felt that there is not enough cooperation in the sector of logistics. There is a lack of cooperation between the transport modes, especially as far as intermodal issues are concerned.

According to the interviewees, all levels of activity are important and they interact with each other. For example, the purpose of the information dissemination often is to influence. Information and promotion were seen as the most essential activity levels. Due to the dispersed nature of the information on intermodal transports, a one-stop shop concept was seen as a good operating mode for a Promotion Centre. The interviewees emphasized the fact that the resources of a Promotion Centre are yet limited.

Similar answers were received in the inquiry and interviews. In the interviews offering a neutral opportunity for discussions, information and influencing the decision-makers were seen as the most important operating methods of the Promotion Centre. As far as information is concerned, information on the European Union's transport policy was emphasized. Information must also support intermodal transports in becoming prevalent by spreading word of success stories. The brokers' function of passing on transport inquiries was seen as a business-oriented activity, in which outside involvement is not needed.

As regards lobbying, the fact that several transport modes must gain from lobbying was emphasised. Neutrality as a guideline must be obeyed. Networking and building a brand for the Promotion Centre precede lobbying. The significance of information production was also emphasized as an activity that supports exerting an influence and lobbying. As the most important target groups for lobbying in the order of importance were mentioned domestic authorities, domestic political institutions and institutions of the European Union.

Work on bottlenecks was considered to fit in very well with the one-stop shop concept. Besides the identification of bottlenecks, eliminating them also is important in this work. In addition to the EU dimension, issues related to transports to/from Russia and other CIS countries must also be taken into account. It was also pointed out that work on bottlenecks by a Promotion Centre would be more comprehensive than similar work done by single transport modes.

As regards research and development activities, it was stated that the Promotion Centre plays the strongest role in the collection and dissemination of research information. Collecting and developing statistics relevant to intermodal transports was mentioned as one of the activities. SPC Finland is hosted by the University of Turku, Centre for Maritime Studies (CMS). The CMS's know-how in research and development projects can be exploited in the promotional work.

Because of Finland's geographical position, the importance of maritime transports was emphasized in answers received both to the inquiry and in the interviews. Other transport modes need information about maritime transports.

Promotion should emphasize unitised cargo transports in large-size units. In the inquiry, one half of the respondents judged that domestic and cross-border transport should have the same weight in promotion. According to the interviewees, cross-border transports should be emphasized in promotion. The special Finnish characteristics of national importance must also be taken into account.





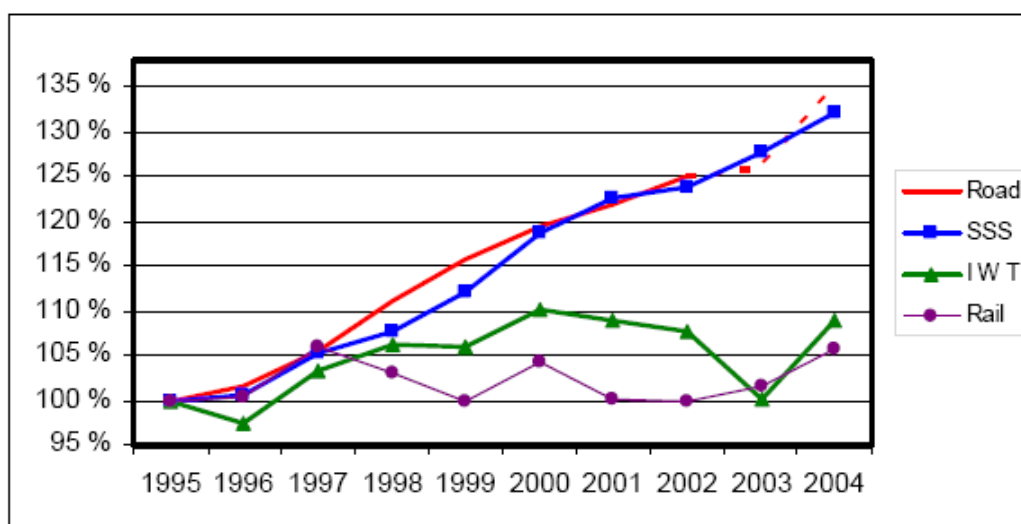
## 1. LAAJENTUMISEN LIIKENNEPOLIITTISTA TAUSTAA

### 1.1. Euroopan unionin liikennepolitiikka

#### *Kuljetusten kasvu EU:ssa*

Euroopan unionin tavarakuljetusten kasvu seuraa hyvin suoraviivaisesti talouskasvua<sup>1</sup>. Tavarakuljetukset ovat kasvaneet vuosittain 2,8 prosenttia, kun vuosittainen talouskasvu on ollut keskimäärin 2,3 prosenttia vuosina 1995-2004.

Maantiekuljetusten ja lähimerenkulun kuljetusmäärät kasvoivat suunnilleen yhtä paljon (Kuva 1). Tavaraliikenteen kasvuennuste vuosina 2000-2020 on 50 prosenttia.



Kuva 1. Tonnikilometrimääräinen kasvu vuosina 1995-2004 prosentteina kuljetusmuodoittain (indeksi 1995=100). Lähde: Komission tiedonanto COM (2006) 380 final, lähimerenkulun edistämishjelman COM (2003) 155 final väliarviointi.

Suurin osa, noin 44 prosenttia EU:n sisäisistä tavarakuljetuksista kuljetetaan maanteitse<sup>2</sup>. Rautatiekuljetusten osuus on 10 prosenttia, ja lähimerenkulun osuus 39 prosenttia. Sisävesikuljetusten osuus on vain 3 prosenttia. EU:n vanhojen jäsenmaiden (EU-15) alueella lähimerenkulun osuus on enemmän, 42 prosenttia. Erityisesti konttikuljetusten osuus on kasvanut voimakkaasti. Niiden vuosittainen kasvu on ollut 8,8 prosenttia vuodesta 2000 alkaen.

<sup>1</sup> Commission of the European Communities. Keep Europe Moving. Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper (2006b)

<sup>2</sup> Commission of the European Communities. Mid-Term Review of the Programme for the Promotion of Short Sea Shipping. (2006c)

***Lähimerenkulun ja intermodaalisuuden edistäminen EU:n liikennepoliitikassa***

Intermodaalisuuden ja kuljetusten yhteentoimivuuden edistäminen (co-modality) ovat Euroopan unionin keskeisiä liikennepoliittisia tavoitteita. Intermodaalikuljetusten edistäminen sisältyy Euroopan komission vuoden 2001 liikenteen valkoiseen kirjaan, jonka väliarviointi toteutettiin vuonna 2006<sup>3</sup>. Väliarvioinnin perusteella tarkennettiin EU:n liikennepoliittiset suuntaviivat.

Liikennepoliitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnin mukaan Euroopan talouskasvu edellyttää tavaroiden tehokasta liikkuvuutta<sup>4</sup>. Kuitenkin lisääntyneen liikenteen negatiivisia vaikutuksia energian käyttöön ja ympäristöön on valkoisen kirjan mukaan vähennettävä. Valkoisen kirjan suosittelemia keinoja ovat rautatie- ja meriliikenneyhteyksien tehostaminen, ja lisätoimia tavaraliikenteen logistiikan toimintasuunnitelman laatiminen, älykkäiden liikennejärjestelmien kehittäminen, ihmisten liikkuvuuden tehostaminen kaupunkialueilla, sisävesiliikenteen toimintasuunnitelman laatiminen ja autoliikenteen ympäristöystävällisten polttoaineiden kehittäminen.

Merten moottoriteitä ja lähimerenkulkua olisi valkoisen kirjan mukaan kehitettävä kiinnittämällä entistä enemmän huomiota sisämaan yhteyksiin<sup>5</sup>. Lähimerenkululla on kasvupotentiaalia ja se voi helpottaa poistamaan ruuhkia. Mikäli merenkulun päästöjä voidaan vähentää, sen ympäristövaikutukset ovat muita kuljetusmuotoja edullisemmat. Lähimerenkulun, merten moottoriteiden ja muiden ympäristöystävällisempien kuljetusmuotojen edistäminen vaikuttaa energiatehokkuutta lisäävästi. Sisävesiteiden käytön edistämiseksi on julkistettu NAIADES-toimintaohjelma.<sup>6</sup>

Euroopan unionin intermodaalisia tavarakuljetuksia koskevan politiikan tavoitteena on tukea tavaroiden tehokasta liikkumista ovelta ovelle osana integroitua kuljetusketjua käyttäen kahta tai useampaa kuljetusmuotoa<sup>7</sup>. Jokaisella kuljetusmuodolla on omat etunsa kuten käytettävissä oleva kapasiteetti, korkea turvallisuusaste, joustavuus, matala energiankulutus tai vähäiset ympäristövaikutukset. Intermodaaliset kuljetukset tukevat jokaisen kuljetusketjuun kuuluvan kuljetusmuodon omaa potentiaalia siten, että koko kuljetusketjusta tulee tehokkaampi, kustannustehokkaampi ja kestävämpi.

<sup>3</sup> Commission of the European Communities. Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent. Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper (2006b)

<sup>4</sup> Commission of the European Communities. Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent. Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper (2006b)

<sup>5</sup> Commission of the European Communities. Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent. Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper (2006b)

<sup>6</sup> Euroopan komission sisävesiliikenteen sivusto,  
[http://ec.europa.eu/transport/iw/prospect/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/iw/prospect/index_en.htm)

<sup>7</sup> Euroopan komission sivusto intermodaalisuudesta,  
[http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index_en.htm)

### ***Toimenpiteet tavaraliikenteen logistiikan kehittämiseksi***

Logistiikka ja lähimerenkulku olivat Suomen EU-puheenjohtajuuskauden 1.7.-31.12.2006 painopistealueita. Suomen puheenjohtajuuskaudella julkistettiin ministerineuvoston julkilausumat sekä lähimerenkulusta että logistiikasta.

Euroopan komissio julkisti lokakuussa 2007 toimenpidepaketin, jolla tehostetaan tavaraliikennettä sekä vähennetään negatiivisia ympäristövaikutuksia<sup>8</sup>. Toimenpidepaketti koostuu logistiikkaa, rautateiden tavaraliikenneverkkoa ja Euroopan satamia koskevista ehdotuksista sekä yhteistä eurooppalaista meriliikennealuetta ja merten moottoriteitä koskevista asiakirjoista. Tavoitteena on edistää infrastruktuuriin liittyviä innovatiivisia teknologioita ja käytäntöjä, kehittää liikennemuotoja, parantaa tavaraliikenteen hallintaa, helpottaa tavaraliikenneketjujen rakentamista, yksinkertaistaa hallinnollisia menettelyjä ja parantaa koko logistiikkaketjun laatua.

Toimenpidepaketin osana julkistettiin logistiikan toimenpideohjelma<sup>9</sup>. Sen tavoitteena on kehittää maantie-, meri-, rautatie- ja sisävesiliikenteen välistä synergiaa ja integroida eri kuljetusmuotoja logistisiin kuljetusketjuihin. Tämän avulla parannetaan teollisuuden kilpailukykyä ja vähennetään kuljetusyksikkökohtaisia päästöjä.

### **1.2. Logistiikka ja lähimerenkulku Suomen liikennepolitiikassa**

Logistiikkaselvityksen 2006 mukaan suomalaisten yritysten logistiikkakustannusten osuus on 13 prosenttia yritysten liikevaihdosta<sup>10</sup>. Logistiikkakustannusten osuus on selvityksen mukaan 17 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta, kun osuus teollisuusmaissa on keskimäärin 10-17 prosenttia BKT:stä. Suomen tavaravirrat ovat ohuet ja etäisyys päämarkkina-alueille pitkä.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkisti maaliskuussa 2007 Liikenne 2030 –ehdotuksen<sup>11</sup>. Ohjelman lähtökohtana mainitaan Suomen logistisen kilpailukyvyn lisäämisen ohella EU:n Liikenteen valkoinen kirja. Liikennejärjestelmän kehittämisen globaaleja ja kansallisia tärkeimpiä haasteita ovat ohjelman mukaan ilmastonmuutoksen hillintä, Suomen kilpailukyky ja arjen matkojen toimivuus. Lähialueiden kehityksessä keskeinen haaste on Venäjän taloudellinen kasvu ja sen aiheuttamat tavarakuljetusten muutokset.

<sup>8</sup> Commission of the European Communities. Press release. IP/07/1550. (2007b)

<sup>9</sup> Commission of the European Communities. Commission of the European Communities. Freight Transport Logistics Action Plan. (2007a)

<sup>10</sup> Naula *et al* Logistiikkaselvitys 2006.

<sup>11</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne 2030.

Liikenne 2030 -ohjelman periaatteena on kestävä liikennejärjestelmä<sup>12</sup>. Ehdotus sisältää esityksen ns. runkoverkoista, jotka muodostuvat tärkeimmistä ja kuormitetuimmista kotimaisista väylistä. Merikuljetusten osalta pidetään tärkeänä turvata suomalaisen kauppalaivaston kilpailuedellytykset. Ilmastonmuutoksen hillitsemisen keinoina ohjelma mainitsee liikenteen kysynnän vähentämisen, energiatehokkuuden parantamisen sekä uusien vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämisen ja käyttöönoton. Liikenteen kysyntään, kuljetusmuotojakaumaan ja energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa taloudellisin ohjauskeinoin. Syksyllä 2007 liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti liikennepoliittisen selonteon valmistelun, ja hallitusohjelmaan sisältyy myös logistiikkastrategian laadinta.

### **1.3. Lähimerenkulun edistämiskeskusten toiminnan laajentaminen**

#### *Lähimerenkulun edistämiskeskukset käytännön toimijoina*

Ensimmäinen lähimerenkulun edistämiskeskus, Shortsea Promotion Centre (SPC) avattiin vuonna 1997 Hollannissa. Seuraava keskus perustettiin vuonna 1998 Flanderin alueelle Belgiaan. Vuosituhannen vaihteessa syntyi useita uusia keskuksia ja Suomen keskus, Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland, oli ensinnä perustettujen joukossa. Lähimeren edistämiskeskusten status on Suomessa Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksella (MKK). Satakuntaliitto ja Porin kaupunki tukivat vahvasti SPC Finlandin perustamista ja siksi lähimerenkulun edistäminen on alusta lähtien ollut osa MKK:n Porin yksikön toimintaa.

Jo vuonna 2000 voitiin perustaa keskusten välinen yhteistyöverkosto, European Shortsea Network (ESN). SPC Finland oli yksi perustajajäsenistä. European Shortsea Network (ESN) on epävirallinen yhteistyöverkosto, jonka tavoitteena on edistää lähimerenkulkua Euroopan tasolla. ESN vahvistaa kansallisten edistämiskeskusten toimia lähimerenkulun edistämiseksi rahdinantajien, huolintaliikkeiden ja muiden kohderyhmien parissa. ESN:n toimintamuotoja ovat tiedonvaihto, tuki uusille toimintaansa aloittaville keskuksille, ongelmien ja pullonkaulojen identifiointi käytännön toimijoilta saadun palautteen perusteella.

ESN:llä ei ole virallista organisaatiota. Sen puheenjohtajana toimii keskus, joka sijaitsee kulloisessakin EU-puheenjohtajamaassa. Mikäli ko. maassa ei ole keskusta, työ voidaan jakaa edellisen ja seuraavan puheenjohtajamaan kesken.

---

<sup>12</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne 2030.

Verkoston jäsenyyden edellytyksenä on, että kyseessä olevan maan Focal Point, viranomaistason lähimerenkulun yhteyshenkilö, toimittaa komissiolle ilmoitus uuden keskuksen perustamisesta. Jäsenyys edellyttää sitoutumista ESN:n periaatteisiin, jotka on määritelty Terms of Reference -asiakirjassa, sekä Memorandum of Understanding-asiakirjan allekirjoittamista.

Vuoden 2007 joulukuussa verkostossa on 20 jäsentä: SPC:t Belgia, Bulgaria, Espanja, Hollanti, Irlanti, Iso-Britannia, Italia, Kreikka, Kroatia, Kypros, Liettua, Malta, Norja, Portugal, Puola, Saksa, Ranska, Ruotsi, Suomi ja Tanska<sup>13</sup>. Myös Romaniaan on perustettu uusi intermodaalikuljetuksia edistävä keskus.

### ***Lähimerenkulun edistämistoiminnan laajentaminen intermodaalisten kuljetusten edistämiseen***

Euroopan unionin mukaan lähimerenkulun edistämiskeskusten toiminta on vaikuttanut merkittävästi lähimerenkulun edistämiseen ja lähimerenkulun osuuden kasvuun<sup>14</sup>. Lähimerenkulua edistävien keskusten toiminnan laajentaminen on kirjattu lähimerenkulun edistämishjelman väliarviointiin<sup>15</sup> sekä ministerineuvoston päätelmiin lähimerenkulusta<sup>16</sup> ja logistiikasta<sup>17</sup>. Lähimerenkulun ja merten moottoriteiden edistäminen sisältyy myös energiatehokkuuden toimintasuunnitelmaan<sup>18</sup>. Edistämistoiminnan tulisi suuntautua kaikkiin relevantteihin toimijoihin kuljetusketjussa, mukaan lukien sisämaayhteydet. Logistiikan vuoden 2007 toimenpideohjelman yksi toimenpiteistä on SPC:iden toiminnan laajentaminen, jonka avulla voidaan tehostaa tiedottamista parhaista käytännöistä ja tarjota kuljetusvaihtoehtoja koskevaa neuvontaa. Lähimerenkulun osuuden sisältävien intermodaalikuljetuksien edistämistoiminnassa keskitytään Euroopassa ja Eurooppaan rajoittuvilla vesistöalueella tapahtuviin kuljetuksiin.

### ***Lähimerenkulun edistämiskeskusten intermodaalilaajentumisen tilanne***

SPC:ille tehtiin kysely syksyllä 2007 intermodaalilaajentumisen tilanteesta. Kyselyyn vastasi 20 keskuksista 16. Uusimpien perustettujen keskusten, Liettuan, Romanian ja Bulgarian toiminta kattaa intermodaalikuljetukset. Liettuan keskuksen toimintaan kuuluvat meri-, maantie- ja rautatiekuljetukset, Romanian keskuksen toimintaan kuuluvat meri- ja sisävesikuljetukset. Bulgarian keskuksen toiminta kattaa lähimerenkulun, sisävesikuljetukset ja rautatiekuljetukset.

<sup>13</sup> European Shortsea Network –verkoston sivusto, [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)

<sup>14</sup> Council of the European Union. Council conclusions on short sea shipping (2006)

<sup>15</sup> Commission of the European Communities. Mid-Term Review of the Programme for the Promotion of Short Sea Shipping (2006c)

<sup>16</sup> Council of the European Union. Council conclusions on short sea shipping (2006a)

<sup>17</sup> Council of the European Union. Council conclusions on freight transport logistics (2006b)

<sup>18</sup> Commission of the European Communities. Action Plan for Energy Efficiency. (2006a)

Belgian, Ranskan, Saksan ja Iso-Britannian SPC:t edistävät myös sisävesiliikennettä. Saksan keskus edistää komodaalisuuden periaatteen mukaisesti kaikkia kuljetusmuotoja, kun ne ovat kuljetuksen kannalta järkevä ratkaisu multi- tai intermodaalissa toimitusketjussa. Hollannin keskus toimii tiiviissä yhteistyössä rautateiden ja sisävesiliikenteen edistämiskeskusten kanssa. Niiden kanssa on laadittu yhteinen strategia, järjestetty yhteisiä tapahtumia ja yhteistä kuljetustapoja koskevaa neuvontaa. Myös Iso-Britannian keskus tekee yhteistyötä rautatiekuljetusten kanssa. Tanskan keskuksella on yhteinen hallinto Danish Society of Transport Economics' kanssa, jonka tavoitteena on edistää intermodaalisuutta. Maltan keskus edistää lähimerenkulkua yhdistettynä maantie- ja lentokuljetuksiin. Keskukset, jotka edistävät pääsääntöisesti lähimerenkulkua, ovat Espanja, Kroatia, Kypros, Kreikka, Irlanti, Italia, Norja, Portugal, Puola ja Ruotsi.

Shortsea Promotion Centre Finlandin uudet tavoitteet ja toimintasuunnitelma hyväksyttiin keskuksen johtokunnan kokouksessa 23.10.2007. Toiminta kattaa lähimerenkulun edistämisen sekä intermodaalisten lähimerenkulun ja rautatie-, maantie- tai sisävesikuljetukset yhdistävien ensisijaisesti kansainvälisten kuljetusten edistämisen.

#### **1.4. Selvitykset edistämiskeskusten toiminnan laajentamisesta**

##### ***Esiselvitys laajentumisesta***

Komission aloitteesta edistämiskeskusten toiminnan laajentumismahdollisuuksia tai mahdollisuutta edistämistoiminnan koordinointiin kartoitettiin vuonna 2006 esiselvityksen avulla. Pre-feasibility Study on Extending the Scope of SPCs into Intermodality toteutettiin osana tutkimuksen kehityksen 6. puiteohjelmaan kuulunutta Maritime Transport Coordination Platformia (MTCP). SPC Finland koordinoi esiselvityksen toteuttamista ESN:n osallistuvien keskusten välillä. Esiselvityksessä kartoitettiin eurooppalaisten SPC:iden mielipiteitä ja resursseja laajentumiseen, lisäresurssien tarvetta sekä jo olemassa olevia eri kuljetusmuotoja ja intermodaalisuutta edistäviä keskuksia Euroopassa.

Selvityksen mukaan enemmistö SPC:istä on valmis laajentamaan toimintaansa lähimerenkulun edistämisen lisäksi merenkulkuun liittyvien rautatie-, sisävesi-, ja maantiekuljetusten kehittämiseen<sup>19</sup>. Laajentuakseen SPC:illä on oltava tarpeeksi tietoa intermodaalikuljetuksista sekä intermodaalikuljetuksiin perehtynyttä henkilöstöä sekä ennen kaikkea halukkuutta tehtävän suorittamiseen.

---

<sup>19</sup> SPC Finland. (2007)

### ***CIPROC - Co-operative Intermodal Promotion Centres***

Toiminnan laajentamista ja intermodaalisten edistämiskeskusten toimintamuotoja selvitetään tarkemmin CIPROC-hankkeessa (Co-operative Intermodal Promotion Centres). Hankkeen ensi vaiheen selvitys, *Study on the feasibility of extending the activities of existing mode-specific promotion centres in Europe to encompass the wider concept of intermodal transport*, valmistui heinäkuussa 2007. Selvityksessä kartoitettiin nykyisten edistämiskeskusten valmius ja potentiaali laajentumiseen, ja valittiin keskuksat intermodaalin laajentumisen demonstraatiovaiheeseen<sup>20</sup>. Komissio on hyväksynyt raportin ja demonstroivat keskuksat. SPC Finlandin ohella demonstraatioon osallistuvat Hollannin, Iso-Britannian, Liettuan ja Romanian keskuksat. Hanketta koordinoi PTV, Planung Transport Verkehr AG Saksasta.

CIPROC-hanke on identifioinut kolme perustasoa edistämistoiminnassa: tiedottaminen ja edistäminen, vaikuttaminen ja tutkimus- ja kehittämistoiminta<sup>21</sup>. Demonstraation alkuvaihe kattaa tiedottamisen ja edistämistoiminnan.

### ***Integrated Services in the Intermodal Transport Chain (ISIC)***

Intermodaalin kuljetusketjun integroituja palveluita selvitettiin ISIC-tutkimuksessa, jonka tavoitteena oli suunnitella Freight Integrator –toimintasuunnitelmassa kuvattuja toimia<sup>22</sup>. Tutkimuksen yhtenä osiona oli intermodaalikuljetusten edistäminen. Tutkimus määrittelee ns. Intermodal Development Centren (IDC) tavoitteet, strategiat, palvelut, kustannukset ja taloudellisen toteuttamiskelpoisuuden. IDC on sen mukaan katalyyttinen non-profit - organisaatio, joka toimii neutraalisti kehittämällä intermodaalisia kuljetusratkaisuja eurooppalaisilla korridooreilla, joilla intermodaalipotentiali on korkea. Tavoitteena on ratkaista kuljetusten esteitä, parantaa kommunikaatiota ja luoda synergioita toimijoiden välille sekä yleisellä tasolla tukea siirtymää ympäristöystävällisempiin kuljetusvaihtoehtoihin. IDC:llä voi olla kattoorganisaatio, joka verkostoi keskuksia sekä ylläpitää yhteistyösuhteita Euroopan komissioon.

---

<sup>20</sup> Permala *et al.* Study on the feasibility of extending the activities of existing mode-specific promotion centres in Europe to encompass the wider concept of intermodal transport.

<sup>21</sup> Permala *et al.* Study on the feasibility of extending the activities of existing mode-specific promotion centres in Europe to encompass the wider concept of intermodal transport.

<sup>22</sup> Integrated Services in the Intermodal Chain



## 2. SUOMEN TAVARALIIKENNE

Suomen tavaraliikenne vuonna 2006 oli 551,9 miljoonaa tonnia<sup>23</sup>. Kotimaankuljetuksia oli 445,5 miljoonaa tonnia ja kansainvälisiä kuljetuksia 106,4 miljoonaa tonnia. Kansainväliset kuljetukset sisältävät tilastossa kansainvälisen tie-, vesi- ja lentoliikenteen ilman transitokuljetuksia. Kansainvälinen rautatieliikenne Suomen rajojen sisällä on sisällytetty kotimaan kuljetuksiin. Se oli vuonna 2006 määrältään 17,6 miljoonaa tonnia.

### *Vienti- ja tuontikuljetukset*

Arviot kansainvälisten kuljetusten määristä vaihtelevat hieman tilaston tuottajan mukaan. Tullihallituksen ulkomaankaupan kuljetustilaston mukaan (Taulukko 1) vientimäärät kasvoivat 2000-luvulla vuotta 2005 lukuun ottamatta. Vuoteen 2005 ajoittui paperiteollisuuden lakko, joka laski selvästi vientimääriä. Myös vuosittainen tuontimäärä on pääsääntöisesti kasvanut. Tuontimäärät ovat noin 1,5 kertaisia vientimääriin verrattuina (Taulukko 2).

*Taulukko 1. Vienti kuljetusmuodoittain, 2000-2006. Lähde: Kuljetustilastollinen vuosikirja 2006 ja Tullihallitus.*

<b>Vienti kuljetusmuodoittain, 2000-2006</b>						
Kuljetusmuoto / Vuosi	2000	2002	2003	2004	2005	2006
	<b>1 000 tonnia</b>					
<b>Kuljetukset yhteensä</b>	<b>37 669</b>	<b>39 486</b>	<b>40 039</b>	<b>41 729</b>	<b>38 989</b>	<b>43 629</b>
Vesikuljetukset yhteensä	34 739	36 143	36 214	37 480	34 450	38 757
josta						
Meri	34 097	35 546	35 594	36 807	33 881	38 238
Sisävesi	642	596	621	672	569	519
Rautatie	607	613	861	1 067	994	1 057
Maantie	2 161	2 531	2 760	3 031	3 468	3 456
Lento	50	46	45	46	52	57
Muu	112	154	158	105	25	303

\* Ei sisällä transitokuljetuksia.

<sup>23</sup> Tilastokeskuksen tietopalvelu

Taulukko 2 . Tuonti kuljetusmuodoittain, 2000-2005. Lähde: Kuljetustilastollinen vuosikirja 2006 ja Tullihallitus.

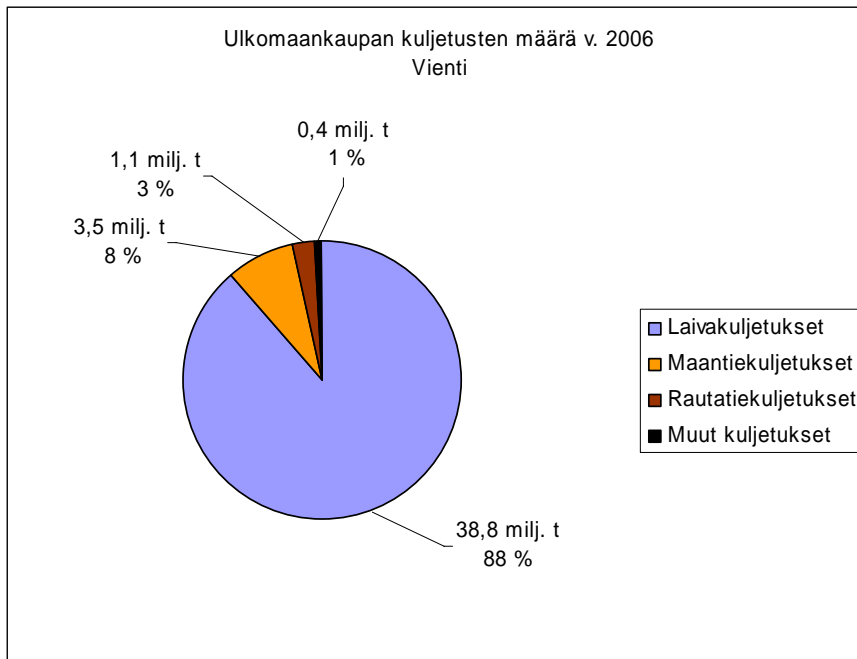
Tuonti kuljetusmuodoittain, 2000-2006						
Kuljetusmuoto /Vuosi	2000	2002	2003	2004	2005	2006
	1 000 tonnia					
<b>Kuljetukset yhteensä</b>	<b>57 396</b>	<b>60 743</b>	<b>68 021</b>	<b>66 961</b>	<b>64 393</b>	<b>68 583</b>
Vesikuljetukset yhteensä	38 737	41 380	46 725	47 756	45 105	49 013
josta						
Meri	38 435	40 823	45 930	46 977	44 313	48 378
Sisävesi	302	557	795	779	792	635
Rautatie	11 688	11 822	13 231	11 007	11 296	11 526
Maantie	3 697	4 293	4 461	4 767	4 849	4 621
Lento	33	27	33	34	43	44
Muu	3 241	3 221	3 573	3 397	3 100	3 379

\* Ei sisällä transitokuljetuksia.

Tullihallituksen tilastoima ulkomaankaupan kuljetusten määrä vuonna 2006 osoittaa, että kansainvälisten kuljetusten määrä on jatkanut kasvuaan poikkeuksellisen vuoden 2005 jälkeen.

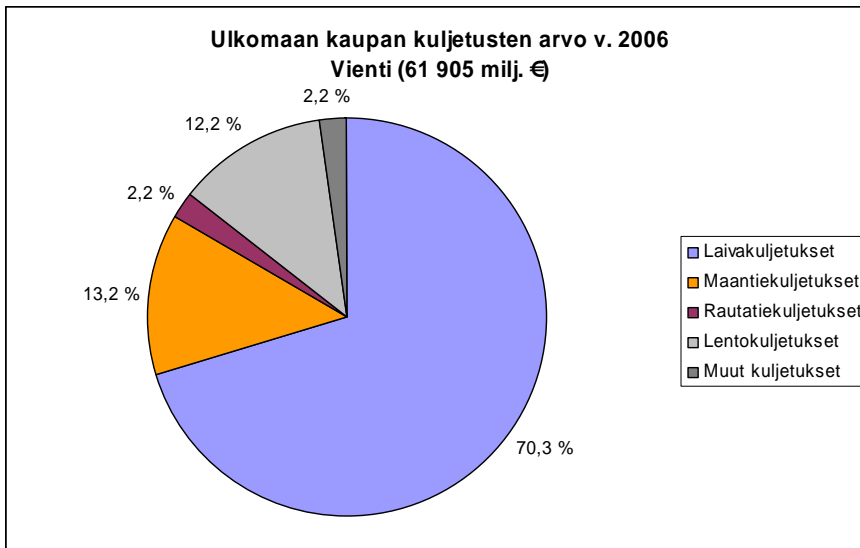
Tullihallituksen tilaston mukaan ulkomaankaupan kuljetusten kokonaismäärä oli vuonna 2006 noin 112 miljoonaa tonnia. Tästä määrästä oli merikuljetuksia 77 prosenttia ja maakuljetuksia 18 prosenttia. Muiden kuljetusmuotojen osuudeksi jäi 5 prosenttia.

Vientikuljetusten määrä oli 43,6 miljoonaa tonnia (Kuva 2). Tästä määrästä 88 prosenttia eli runsaat 38 miljoonaa tonnia oli merikuljetuksia. Maantiekuljetusten määrä vientikuljetuksista oli noin 3,5 miljoonaa tonnia. Rautateillä kuljetettiin hieman yli miljoona tonnia rahtitavaraa. Sekä rauta- että maantiekuljetusten suhteellinen osuus vientikuljetuksista pieneni hieman edelliseen vuoteen verrattuna.



Kuva 2. Vientikuljetukset kuljetusmuodoittain vuonna 2006. Lähde: Tullihallitus

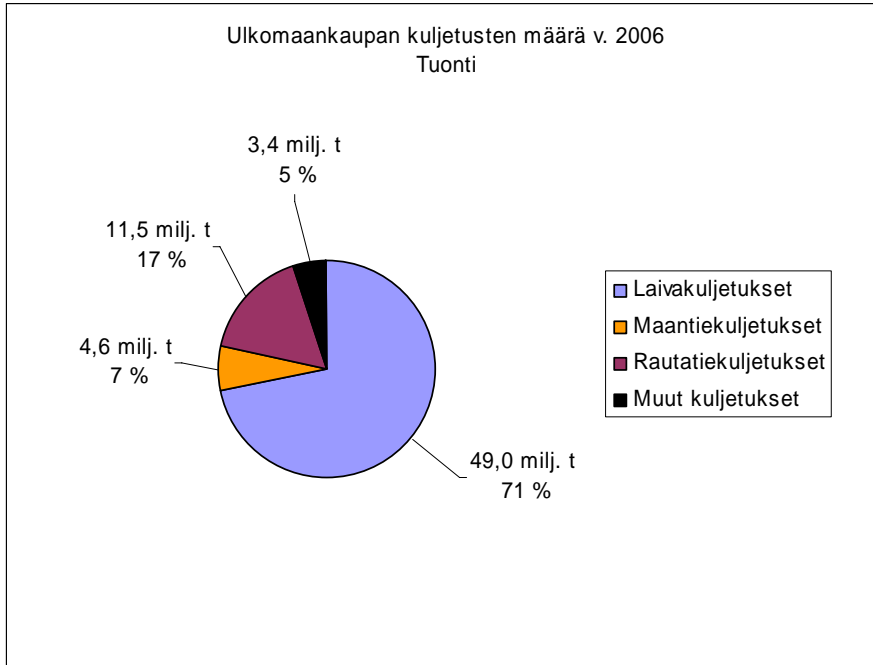
Euromääräisesti tarkasteltuna viennin kuljetusmuotojen osuudet muuttuvat niin, että maantie- ja erityisesti lentoliikenteen osuudet kasvavat ja merikuljetuksen osuus pienenee (Kuva 3).



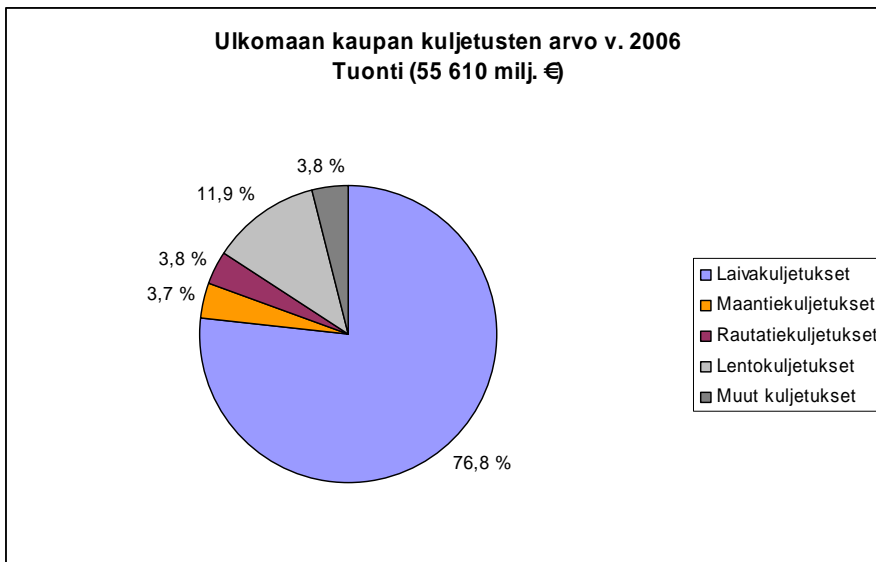
Kuva 3. Vientikuljetusten arvo kuljetusmuodoittain vuonna 2006. Lähde: Tullihallitus

Vuonna 2006 tuontikuljetusten määrä oli 68,6 miljoonaa tonnia (Kuva 4). Merikuljetukset kattoivat 71 prosenttia tuontikuljetuksista. Meriteitse kuljetettiin runsaat 48 miljoonaa tonnia tavaraa. Rautatiekuljetusten osuus oli vajaa viidennes ja maantiekuljetusten osuus oli seitsemän prosenttia tuonnista. Tuonnin arvo on esitetty kuvassa 5. Euromääräisessä tarkastelussa lentokuljetusten osuus on

luonnollisesti suuri. Rautatiekuljetusten osuus on alhainen. Merikuljetuksissa arvon mukainen tarkastelu osoittaa suurempaa prosenttiosuutta kuljetuksista kuin painon mukainen tarkastelu.



Kuva 4 . Tuontikuljetukset kuljetusmuodoittain vuonna 2006. Lähde: Tullihallitus



Kuva 5 . Tuontikuljetusten arvo kuljetusmuodoittain vuonna 2006. Lähde: Tullihallitus

Merikuljetusten tonnimääräinen kasvu jatkui vuonna 2007. Ulkomaan meriliikenteessä kuljetettu tavaramäärä oli kaikkiaan 102,6 miljoonaa tonnia, josta tuontia oli 57,9 miljoonaa ja vientiä 44,7 miljoonaa tonnia. Merkittävimmät tekijät tuonnin kasvussa olivat raakapuun tuonnin sekä tuontitransiton lisääntyminen.

Suomalaisen tonniston osuus kuljetetusta tavaramäärästä on ollut laskeva Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä 2000-luvulla. Negatiivinen kehitys muuttui kuitenkin lieväksi kasvuksi vuonna 2007, jolloin suomalaisten alusten osuus oli kokonaiskuljetuksista 1,3 prosenttiyksikköä suurempi kuin edellisenä vuonna (Taulukko 4).

Taulukko 4 . Suomalaisten alusten osuus tonnimääräisistä merikuljetuksista Suomen ja ulkomaiden välillä v. 2000-2007. Lähde: Merenkululaitos.

Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vienti	32,8 %	29,1 %	27,0 %	22,9 %	19,7 %	18,8 %	16,9 %	17,5 %
Tuonti	47,2 %	44,7 %	40,9 %	45,4 %	43,2 %	38,8 %	36,4 %	37,9 %
<b>Yhteensä</b>	<b>40,1 %</b>	<b>37,4 %</b>	<b>34,2 %</b>	<b>35,4 %</b>	<b>32,7 %</b>	<b>29,9 %</b>	<b>27,7 %</b>	<b>29,0 %</b>

### Transito

Maantietransito on noussut melko tasaisesti (Taulukko 5). Maantietransito itään oli vuonna 2006 lähes kolme miljoonaa tonnia. Ennakkotiedon mukaan maantietransito itään kohosi vuonna 2007 noin 3,7 miljoonaan tonniin. Rautatietransitossa ovat määrät vaihdelleet vuosittain. Maantietransitossa kuljetukset suuntautuvat Suomesta itään, kun taas rautatietransitossa kuljetukset tulevat idästä Suomeen.

Taulukko 5 . Transitoliikenne Suomen kautta maitse v. 2000-2005. Lähde: StatFin-tietokanta. Vuoden 2006 tiedot: Tullihallitus ja VR-Yhtymä Oy.

Transito maitse									
Kuljetusmuoto / Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
	1 000 tonnia								
Rautatietransito itään	222	237	211	202	234	197	119		
Rautatietransito länteen	2 450	3 771	3 250	2 992	2 967	3 192	4 126		
<b>Rautatietransito yhteensä</b>	<b>2 672</b>	<b>4 008</b>	<b>3 461</b>	<b>3 194</b>	<b>3 201</b>	<b>3 389</b>	<b>4 245</b>		
Tieliikenteen transito itään	1 182	1 402	1 664	2 127	2 490	2 780	2 947		
Tieliikenteen transito länteen	57	130	127	116	101	86	NA		
<b>Tieliikenteen transito yhteensä</b>	<b>1 239</b>	<b>1 532</b>	<b>1 791</b>	<b>2 243</b>	<b>2 591</b>	<b>2 866</b>	<b>NA</b>		
<b>Transito maitse yhteensä</b>	<b>3 911</b>	<b>5 540</b>	<b>5 252</b>	<b>5 437</b>	<b>5 792</b>	<b>6 255</b>	<b>NA</b>		

Meriliikenteen kokonaistransitossa (Taulukko 6) vuosi 2006 osoittaa voimakasta kasvua pitkän tasaisen kauden jälkeen. Lähempi tarkastelu osoittaa, että transito itään on ollut kasvujohteista, mutta transito länteen on ollut laskevaa. Vuoden 2006 kokonaistransiton kasvu johtuu kuitenkin suuresta länteen suuntautuvan transiton määrästä.

Taulukko 6. Transitoliikenne Suomen kautta meritse v. 2000-2006. Lähde: StatFin-tietokanta ja Merenkululaitos.

Transito meritse									
Kuljetusmuoto / Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
	1 000 tonnia								
Meriliikenteen transito itään	1 234	1 689	1 814	2 207	2 638	2 612	2 740		
Meriliikenteen transito länteen	2 132	3 991	3 430	3 262	2 992	2 988	3 837		
<b>Meriliikenteen transito yhteensä</b>	<b>3 366</b>	<b>5 680</b>	<b>5 244</b>	<b>5 469</b>	<b>5 630</b>	<b>5 600</b>	<b>6 577</b>		

### ***Kuljetusketjut***

Edellisistä luvuista ei voi päätellä suoraan viennin, tuonnin eikä transiton rakennetta. Iikkanen on arvioinut kuljetusketjujen osuutta kokonaiskuljetuksista<sup>24</sup>. Arviot perustuvat vuoden 2001 tilastoihin. Vuonna 2001 kansainvälisiä kuljetuksia oli 100 miljoonaa tonnia. Erilaisten kuljetusketjujen osuus oli kansainvälisessä liikenteessä 45 miljoonaa tonnia, joka muodosti 45 prosenttia kansainvälisten kuljetusten määrästä. Kotimaan liikenteessä kuljetusketjujen osuus oli 2 prosenttia (8,5 miljoonaa tonnia).

Kansainväliseen kuljetusketjuun liittyy Suomessa lähes aina merikuljetus<sup>25</sup>. Merikuljetuksissa intermodaalisten kuljetusketjujen volyymi oli 19 miljoonaa tonnia ja multimodaalisten kuljetusketjujen osuus oli 27 miljoonaa tonnia. Intermodaalikuljetuksilla tarkoitetaan Iikkasen tutkimuksessa tavarankuljetusta, jossa kuljetettava tavara on koko kuljetuksen ajan samassa kuljetusyksikössä, suuryksikössä, ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetustapaa. Intermodaalisiin merikuljetuksiin liittyvät maakuljetukset tapahtuvat Suomessa lähes yksinomaan maanteitse. Multimodaalisissa ketjuissa tie- ja rautatiekuljetusten käyttö on lähes yhtä yleistä.

Kotimaan kuljetusketjujen volyymiksi Iikkanen arvioi intermodaalisten auto-juna-auto –kuljetusten osalta 0,4 miljoonaa tonnia<sup>26</sup>. Multimodaalisten auto-juna- ja auto-alus/uitto –kuljetusten määräksi Iikkanen arvioi hieman yli 8 miljoonaa tonnia.

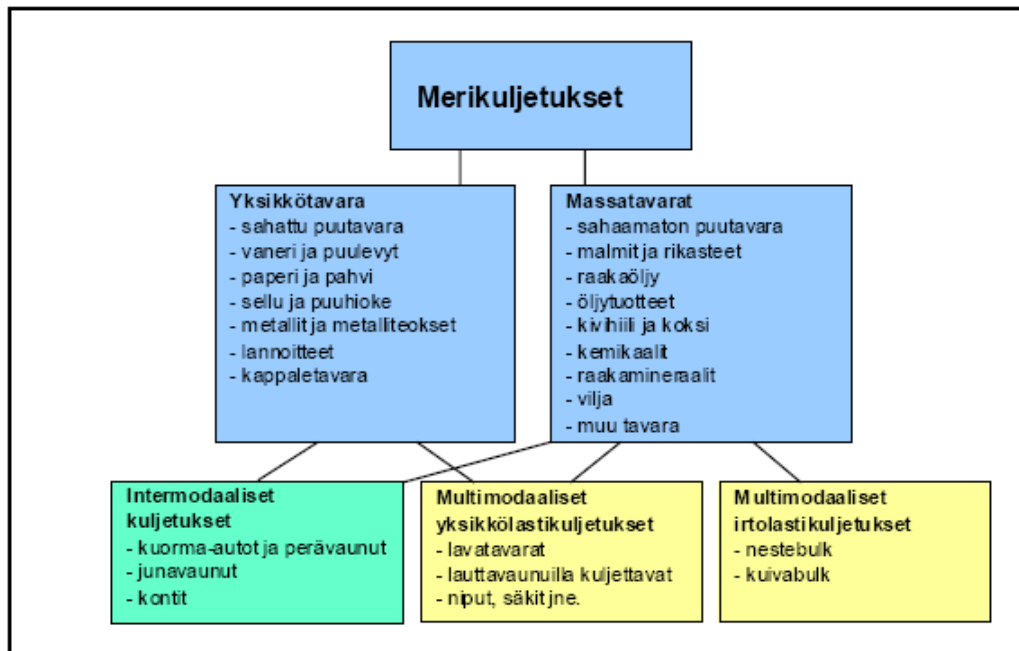
Kuljetuspotentiaalia arvioitaessa kiinnitetään huomiota tavaroiden käsiteltävyyteen sekä kuljetusten taloudellisuus- ja palvelutasovaatimukseen. Kuljetusten rakennetta ja niiden soveltuvuutta erilaisiin kuljetusketjuihin voidaan tarkastella esimerkiksi Merenkulkulaitoksen tavararyhmittelyyn perustuen.

---

<sup>24</sup> Iikkanen Pekka, Kuljetusten toimintaympäristön muutokset...

<sup>25</sup> Iikkanen Pekka, Kuljetusten toimintaympäristön muutokset...

<sup>26</sup> Iikkanen Pekka, Kuljetusten toimintaympäristön muutokset...



Kuva 6 . Merikuljetusten rakenne. Lähde: Iikkanen Pekka. Kuljetusten toimintaympäristön muutokset. Tiehallinnon selvityksiä 9/2003.

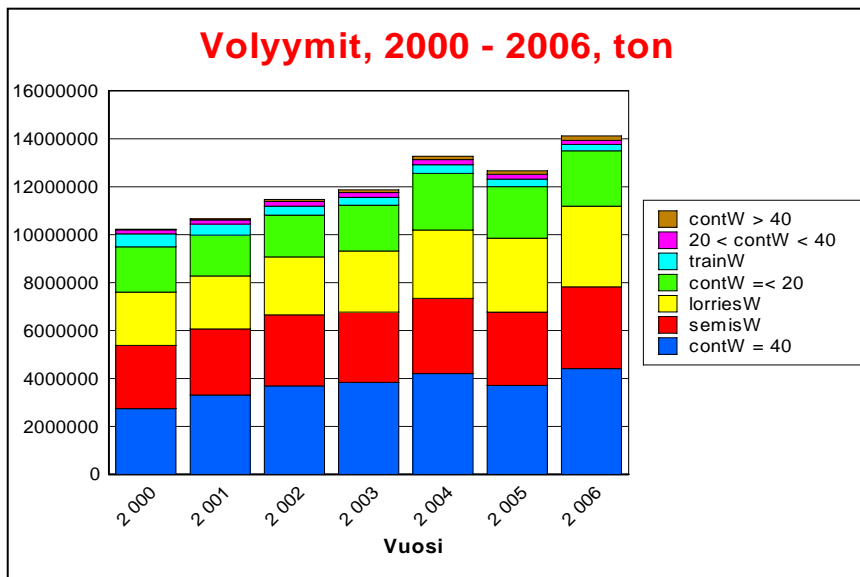
Kansainvälisessä liikenteessä intermodaalikuljetusten potentiaalit muodostuvat pääasiassa yksikkötavaran merikuljetuksista<sup>27</sup>. Niiden volyyymi oli vuonna 2001 noin 38 miljoonaa tonnia. Luku sisältää myös Venäjän transitokuljetukset. Noin kolme neljäsosaa potentiaalisesta määrästä on Suomen vientikuljetuksia. Merikuljetusten ohella intermodaalisten kuljetusketjujen potentiaalia on löydettävissä Suomen ja Venäjän välisistä yksikkökuljetuksista.

Yhdistettyjen kuljetusten potentiaalia on kotimaassa 10-15 miljoonaa tonnia<sup>28</sup>. Potentiaali koostuu lähinnä massatavaran kuljetuksista, joihin ei voida käyttää suoraa rautatie- tai vesikuljetusta. Tärkein tavaralaji on raakapuu.

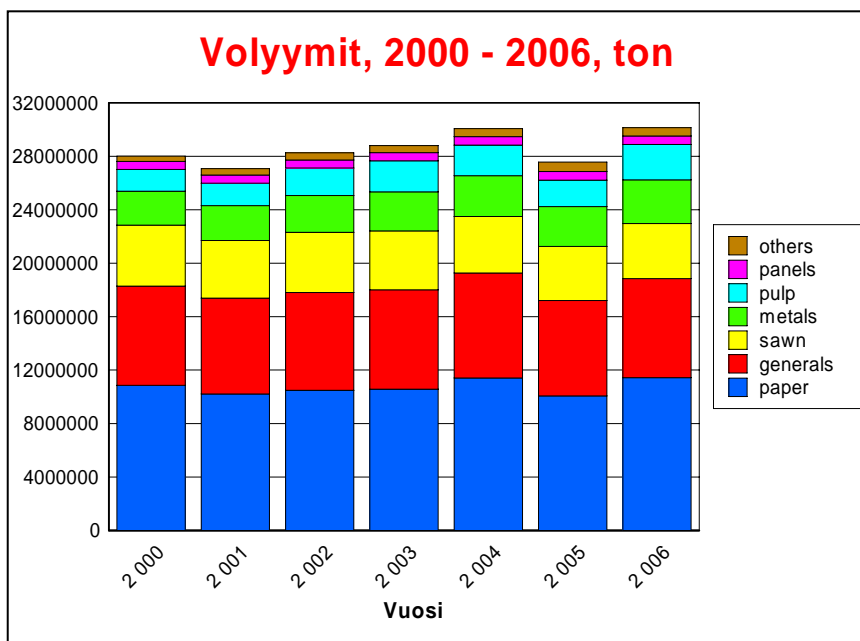
Merikuljetuksista on olemassa tarkkaa tietoa suuryksiköittäin (Kuva 7), mutta tilastoissa ei ilmene, mitä lastia suuryksiköissä kuljetetaan. Kuvaajaa voidaan kuitenkin verrata merikuljetusten kappaletavaralajin mukaiseen kuvaajaan, joka kuvassa 8 esitetään viennin suhteen.

<sup>27</sup> Iikkanen Pekka, Kuljetusten toimintaympäristön muutokset...

<sup>28</sup> Iikkanen Pekka, Kuljetusten toimintaympäristön muutokset...



Kuva 7. Lastattujen suuryksikköjen vienti Suomesta meritse v. 2000-2006. Lähde: Merenkululaitos.



Kuva 8. Kappaletavaran vienti Suomesta meritse v. 2000-2006. Lähde: Merenkululaitos.

Karvosen mukaan rautateitse kuljetettiin konteissa vuosina 2003–2004 satamista ja satamiin keskimäärin tavaraa 360 000 t/v, mikä vastasi 4,4 prosenttia Suomen satamien kautta konteissa meritse kuljetetusta tavaramäärästä<sup>29</sup>. Tavaramäärästä 91 prosenttia suuntautui sisämaasta satamaan ja 9 prosenttia satamasta sisämaahan.

<sup>29</sup> Karvonen *et al.* Ulkomaankaupan suuryksikkökuljetusten liikenneyhteydet.



### 3. SELVITYS LAAJENTAMISESTA

#### 3.1. Selvityksen toteuttaminen

##### *Kyselyn suorittaminen*

SPC Finlandin toiminnan laajentamisesta intermodaalikuljetusten edistämiseen suoritettiin kysely. Kysely toteutettiin internetissä Webropol-kyselynä. Vastaajalla oli mahdollisuus valita joko suomen- tai ruotsinkielinen kyselylomake.

Kysely lähetettiin 36 organisaation edustajalle. Kyselyyn vastasi 18 henkilöä 17 eri organisaatiosta (Liite 2). Vastausprosentiksi saatiin organisaatiotasolla 47, jota voidaan pitää riittävänä tutkimuksen kannalta. Kysely lähetettiin yhteensä 45 henkilölle, koska henkilöt saattoivat toimia samassa organisaatioissa, mutta eri rooleissa intermodaalikuljetusten edistämisen suhteen.

Kysely lähetettiin eri kuljetusmuotojen ja kuljetusten solmukohtien edustajille sekä viranomaistahoille. Kysely lähetettiin myös Ulkomaankaupan ja väylähallinnon yhteistyöryhmässä edustetuille tahoille, jolloin kyselyyn sisällytettiin myös väylävirastot ja laivaajat. Lisäksi kysely lähetettiin erälle kauppakamareille.

SPC Finlandin toimintaan osallistuneet sidosryhmät vastasivat kyselyyn aktiivisesti. Kaikista kuljetusmuodoista saatiin niin ikään vastaukset. Vastausprosentin jäämistä noin 50 prosenttiin voidaankin selittää laivaajien, kauppakamarien ja väylävirastojen vähäisellä osallistumisella kyselyyn. Syynä saattaa olla se, että vastaamatta jättäneet eivät kokeneet omaavansa merkittävää roolia intermodaalikuljetuksissa.

Kysely (Liite 4) jaoteltiin seuraaviin osioihin:

- SPC Finlandin palveluiden käyttäminen
- Intermodaalisuuden rooli yrityksessä / toimialalla
- Tietolähteet ja yhteistyö
- Intermodal Promotion Centre –toiminta

Kysely painottui Intermodal Promotion Centre –toimintaan. Osion sisällä mielenkiinto kohdistui seuraaviin osa-alueisiin

- Toiminnan sisältö
- Toiminnan kohderyhmät
- Kuljetusmuodot
- Organisaation osallistuminen IPC-työskentelyyn

### ***Haastattelun suorittaminen***

Kyselyä täydennettiin teemahaastatteluilla. Haastateltavaksi valittiin kymmenen organisaatiota, jotka edustivat pääsääntöisesti yhdistystasolla eri kuljetusmuotoja, logistiikkapalveluiden tuottajia, talouselämää ja hallintoa (Liite 2). Lentoliikenteen osalta ei saatu haastattelua yksittäisenä kuljetusmuotona. Merikuljetuksen yliedustuksen välttämiseksi haastateltavaksi valittiin satunnaisesti yksi varustamoalan liitoista. Haastateltavista kaikki yhtä lukuun ottamatta vastasivat myös kyselyyn.

Haastattelussa käytettiin viitekehyksenä osittain CIPROC-tutkimusta, jossa potentiaalisen intermodaalikuljetusten edistämiskeskuksen toiminta on jaoteltu kolmeen aktiviteettitasoon:

- Tiedottaminen ja edistämistoiminta;
- Vaikuttaminen; ja
- Tutkimus- ja kehitystoiminta.

Pullonkaulatyöskentely on ollut SPC Finlandin toiminnassa keskeisellä sijalla. Sen tähden pullonkaulatyöskentely erotettiin omaksi aktiviteettitasokseen.

Haastattelu (Liite 3) ryhmiteltiin aktiviteettitasoittain niin, että ensin kysyttiin haastateltavan organisaation omia käytäntöjä kunkin toiminnon osalta. Sen jälkeen kysyttiin organisaation odotuksia intermodaaliselta edistämiskeskukselta kunkin toiminnon osalta. Näin selvitettiin, millaista roolia organisaatiot odottivat edistämiskeskukselta ja minkälaisilla toimintatavoilla edistämiskeskus parhaiten täyttäisi rooliodotukset.

SPC Finlandin tausta on lähimerenkulun edistämisessä. Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista noin 80 prosenttia kuljetetaan meritse. Sen tähden haastattelussa selvitettiin erikseen lähimerenkulun painoarvoa intermodaalisen edistämiskeskuksen toiminnassa. Samassa osiossa pyydettiin tarkentamaan myös kyselylomakkeessa annettuja vastauksia kotimaan intermodaalikuljetusten edistämisen osalta.

Intermodaalisten edistämiskeskusten malliin on tarkoitus siirtyä Euroopan unionin tasolla. Jokaisella maalla on erityispiirteensä, joiden voidaan olettaa muokkaavan edistämiskeskuksen toimintaa. Näitä erityispiirteitä selvitettiin haastattelussa Suomen osalta.

Lopuksi pyydettiin tarvittaessa tarkentamaan halukkuutta osallistua intermodaalisen edistämiskeskuksen toimintaan.

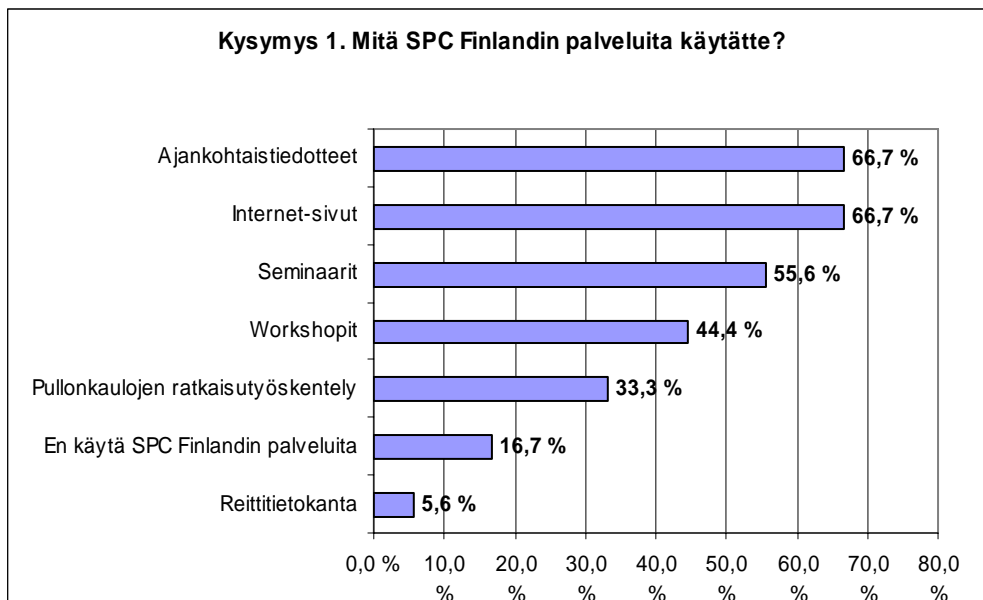
### 3.2. Selvityksen tulokset

Analyysissä on yhdistetty sekä haastatteluista että kyselystä saatua tietoa. Haastattelun teemat täydensivät kyselyn aihealueita, mutta eivät kaikilta osin olleet yhteneviä.

#### 3.2.1. Taustoitus

##### *SPC Finlandin palveluiden käyttäminen*

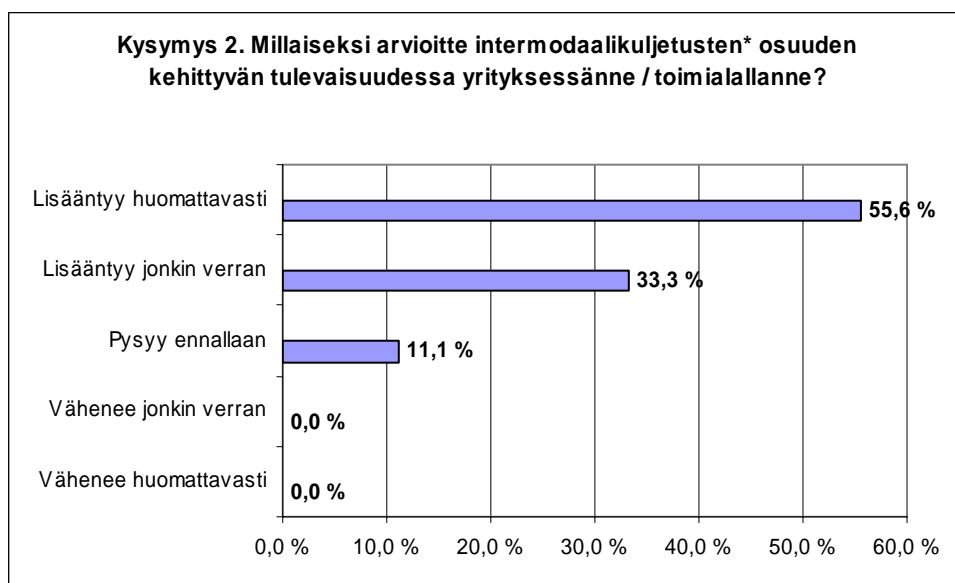
Kyselyyn vastanneet tunsivat hyvin SPC Finlandin palvelut. Ainoastaan kolme vastaajaa ilmoitti, ettei ole käyttänyt SPC Finlandin palveluita. Suosituimmat SPC Finlandin palvelut olivat ajankohtaistiedotteet ja internet-sivut.



Kuva 9. SPC Finlandin palveluiden käyttö (n=18).

##### *Intermodaalikuljetusten kehittyminen*

Yli puolet (56 %) vastaajista arvioi, että intermodaalikuljetusten osuus lisääntyy tulevaisuudessa huomattavasti. Kolmannes vastaajista arvioi, että intermodaalikuljetukset lisääntyvät jonkin verran. Kaksi vastaajaa (11 %) arvioi, että intermodaalikuljetusten osuus ei lisäännä.



Kuva 10. Intermodaalikuljetusten kehittyminen (n=18).

### Logistiikka-alan tiedotus ja yhteistyö

Toimialayhdistykset ovat tärkein logistiikka-alan tiedonlähde (Taulukko 7). Yhdistykset ovat tärkein lähde kuljetuspoliittiseen tietoon ja alan yleisen kehityksen seurantaan. Yhdistyksistä saatavaa tietoa käytetään myös kuljetussuunnittelussa tarvittavan tiedon lähteenä. Yhdistykset olivat tärkein lähde, kun tarvitaan tietoa muiden maiden käytännöistä. Toiseksi tärkein tiedonlähde muiden maiden käytännöistä on internet. Kuljetusalan uutisissa tärkein tiedonlähde ovat tiedotusvälineet, mutta toimialayhdistystenkin rooli on tärkeä. Tiedotusvälineet ovat yleisesti ottaen toiseksi tärkein tiedonlähde ja kolmanneksi tärkein on omaksi ryhmäkseen kyselyssä erotettu internet. Muita tiedonlähteitä olivat suorat kontaktit ministeriöihin ja sidosryhmiin.

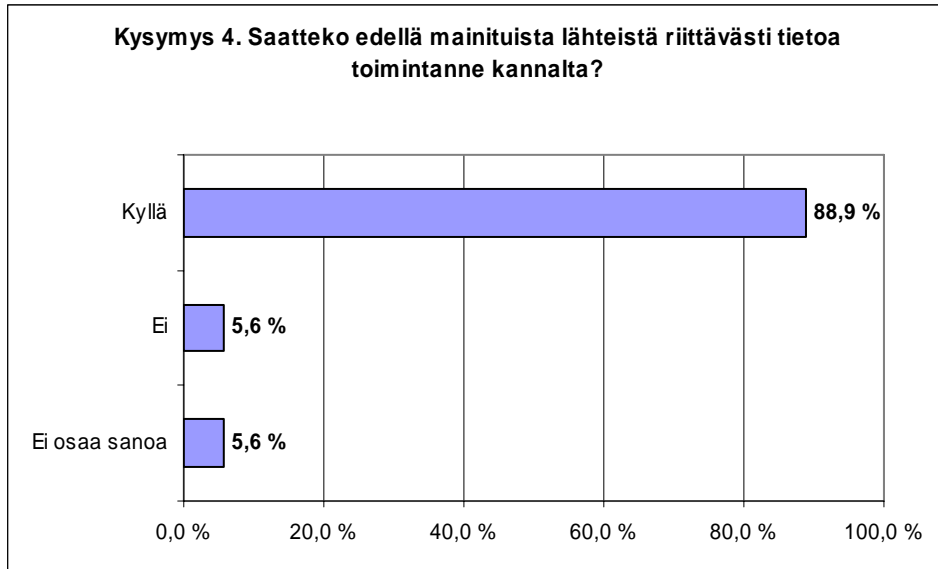
Taulukko 7. Organisaatioiden tiedonsaanti (n=18). Asteikko 1-5, 5 = tärkein.

**Kysymys 3. Mistä saatte nykyisellään logistiikka-alan tietoa seuraavien aihealueiden osalta?**

	Internet	Tiedotusvälineet	Toimialayhdistykset	Sähköpostilistat	Muu	Yht.
Kuljetuspolitiikka (ml. EU)	21,4 %	19,6 %	<b>26,8 %</b>	21,4 %	10,7 %	100 %
Alan yleinen kehitys	21,3 %	25,5 %	<b>29,8 %</b>	14,9 %	8,5 %	100 %
Kuljetusalan uutiset	20,0 %	<b>32,0 %</b>	24,0 %	18,0 %	6,0 %	100 %
Muiden maiden käytännöt	26,2 %	23,8 %	<b>28,6 %</b>	9,5 %	11,9 %	100 %
Kuljetussuunnittelussa tarvittava tieto	16,7 %	16,7 %	<b>27,8 %</b>	16,7 %	22,2 %	100 %
<b>Yhteensä</b>	<b>21,6 %</b>	<b>24,4 %</b>	<b>27,2 %</b>	<b>16,4 %</b>	<b>10,3 %</b>	<b>100 %</b>

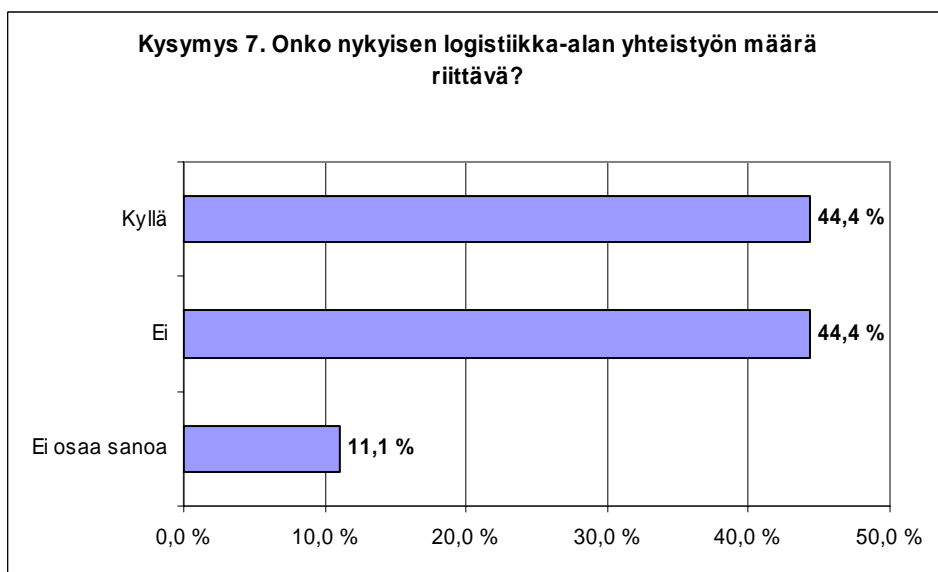
Noin 89 prosenttia vastaajista arvioi, että saa riittävästi logistiikka-alan tietoa (Kuva 11). Kyselyssä oli mahdollisuus kertoa, mistä aihealueesta kaipasi tietoa. Vastaukset vaihtelivat vastaajien tarpeiden mukaan. Puutetta jostain tietystä tiedosta ei systemaattisesti voitu havaita. Toisaalta todettiin, että tietoa ei tarvita lisää, mutta sen laatuun on kiinnitettävä huomiota. Tiedon olisi oltava jalostettua, tiivistettyä ja käytettävyydeltään helppoa. Yksityiskohtaista tietoa kaivattiin esim.

kuljetusvirroista, kuljetusvaihtoehtojen kustannuksista ulkoiset kustannukset mukaan lukien, yrityskohtaisista logistiikkaratkaisuksista ja muissa maissa myönnytyistä tuista.



Kuva 11 . Tiedon riittävyys (n=18).

Organisaatiot osallistuivat oman taustansa mukaisesti ja varsin vaihtelevasti kansalliseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Vastaajista 44,5 prosenttia ilmoitti, että nykyinen logistiikka-alan yhteistyön määrä on riittävä (Kuva 12). Samoin 44,5 prosenttia vastaajista katsoi, että yhteistyön määrä ei ole riittävä. Haastatteluissa yhteistyön riittämättömyyttä selitettiin muun muassa yhteistyön vähäisellä määrällä eri kuljetusmuotojen välillä erityisesti intermodaalikysymyksissä.



Kuva 12 . Yhteistyön riittävyys (n=18).

### 3.2.2. Edistämistoiminnan pääpiirteet

#### *Aktiviteettitasot*

Haastattelun ensimmäisessä teemakysymyksessä pyydettiin haastateltavia asettamaan tärkeysjärjestykseen edistämistoiminnan aktiviteettitasot: tiedottaminen ja edistämistoiminta, vaikuttaminen sekä tutkimus- ja kehitystoiminta. Viisi haastateltavaa arvioi, että tiedottaminen ja edistämistoiminta muodostaa intermodaalisen edistämiskeskuksen tärkeimmän toimintakentän. Vaikuttaminen nähtiin seuraavaksi tärkeimmäksi tehtäväkentäksi ja tutkimus- ja kehittämistoiminta kolmanneksi tärkeimmäksi. Neljä haastateltavaa katsoi, että aktiviteettitasoja ei voi asettaa tärkeysjärjestykseen.

Haastateltavien mielestä kaikki aktiviteettitasot olivat tärkeitä. Aktiviteettitasot vaikuttavat toinen toisiinsa ja intermodaalisuutta pitää kehittää kokonaisuutena. Esimerkiksi tiedotus- ja edistämistoiminta tarvitsee tietoa, jota saadaan tutkimus- ja kehittämistoiminnan kautta. Tiedottamisen tarkoituksena on puolestaan usein vaikuttaminen.

Haastatteluissa todettiin myös edistämiskeskuksen rajalliset resurssit. Eräässä kommentissa todettiin, että eri toiminnot vaativat erilaisia resursseja. Aktiviteettitasojen järjestystä voidaan myös arvioida sitten, kun nähdään, minkälaista kysyntää kentällä on. Todettiin myös, että ensin olisi tutkittava millaisia ongelmia intermodaalikuljetusten kentässä ilmenee.

#### *One stop shop -konsepti*

Haastatteluissa selvitettiin one stop shop –konseptia toimintatapana. Useassa haastattelussa todettiin, että intermodaalikuljetuksiin liittyvä tieto on hajallaan. One-stop-shopille nähtiin tarvetta. Käsite oli usealle haastateltavalle vieras, joten toiminnan myötä sitä on selkeytettävä. Haastatteluissa todettiin myös, että intermodaalisen tiedon one stop shop –palvelu on osaamis- ja resurssikysymys.

One stop shop –konseptia kannatettiin lähes yksimielisesti. Eräässä vastauksessa kiinnitettiin kuitenkin huomiota toimijoiden määrään, joka vaihtelee liikennemuodoittain rautatiekuljetusten nykyisestä yhdestä yrityksestä autokuljetuksen useisiin satoihin yrittäjiin. Tällöin ei ainakaan tietokantapohjainen ratkaisu voi tulla haastateltavan mukaan kysymykseen. Eräässä haastattelussa tullin internet-sivut mainittiin hyvänä esimerkkinä tulliasioiden one stop shopista.

#### *Toimintamuodot*

Kyselyssä arvioitiin edistämiskeskuksen potentiaalisten toimintamuotojen merkitystä. Toimintamuotojen tärkeyttä arvioitiin viisiportaisen asteikon mukaan, jossa 5 oli korkein pistemäärä. Keskiarvojen perusteella tärkeimmäksi toimintamuodoksi kohosi keskiarvolla 3,8 ”Neutraali keskustelumahdollisuus eri kuljetusmuotojen välillä” (Taulukko 8).

Taulukko 8. Edistämiskeskuksen toimintamuotojen merkitys (n=18). Asteikko 1-5, 5 = tärkein.

**Kysymys 8. Miten arvioisitte seuraavien IPC-toimintamuotojen merkitystä?**

	5	4	3	2	1	Keskiarvo
Vaikutuskanava päätöksentekijöihin	22,2 %	<b>44,4 %</b>	22,2 %	5,6 %	5,6 %	3,7
Tiedonvälittäminen						
EU:n kuljetuspolitiikasta	16,7 %	<b>44,4 %</b>	33,3 %	5,6 %	0,0 %	3,7
Marco Polo -ohjelmasta ym. rahoitusmahdollisuuksista	11,1 %	<b>33,3 %</b>	27,8 %	27,8 %	0,0 %	3,3
Neutraali keskustelumahdollisuus	27,8 %	<b>38,9 %</b>	22,2 %	11,1 %	0,0 %	<b>3,8</b>
Pullonkaulojen selvittäminen	22,2 %	22,2 %	<b>38,9 %</b>	16,7 %	0,0 %	3,5
Intermodaalien kuljetusratkaisujen selvittäminen	22,2 %	27,8 %	<b>44,4 %</b>	5,6 %	0,0 %	3,6
Maa- ja markkinatieto	5,6 %	11,1 %	<b>55,6 %</b>	22,2 %	5,6 %	2,9
Kuljetuskyselyiden välittäminen operaattoreille	5,6 %	5,6 %	22,2 %	<b>38,9 %</b>	27,8 %	2,2
Seminaarit ja workshopit	11,1 %	<b>50,0 %</b>	33,3 %	5,6 %	0,0 %	3,6
T&K-toiminta	0,0 %	16,7 %	<b>61,1 %</b>	16,7 %	5,6 %	2,9
Kansainvälinen verkostoituminen	11,1 %	<b>44,4 %</b>	<b>44,4 %</b>	0,0 %	0,0 %	3,6
Muu	33,3 %	0,0 %	<b>66,7 %</b>	0,0 %	0,0 %	3,6

Lähes yhtä tärkeänä nähtiin toiminta vaikutuskanavana päätöksentekijöihin (keskiarvo 3,7) ja tiedonvälittäminen EU:n kuljetuspolitiikasta (3,7). Seuraavana tärkeysjärjestyksessä olivat intermodaalisten kuljetusratkaisujen selvittäminen (3,6), seminaarit ja workshopit (3,6) ja kansainvälinen verkostuminen (3,6). Myös tavaraliikenteen pullonkaulojen selvittäminen nähtiin tärkeänä (3,5), samoin kuin tiedon välittäminen Marco Polo –ohjelmasta ja muista rahoitusmahdollisuuksista (3,3).

Vähiten tärkeitä olivat T&K-toiminta (2,9), maa- ja markkinatieto (2,9) sekä kuljetuskyselyiden välittäminen operaattoreille (2,2).

### 3.2.3. Tiedottamis- ja edistämistoiminta

Tiedottamis- ja edistämistoiminta nähtiin haastatteluissa edistämiskeskuksen tärkeimmäksi aktiviteettitasoksi. Tiedonvälittäminen linkittyy myös muihin aktiviteettitasoihin. Se on olennainen osa esimerkiksi pullonkaulatyo-skentelyä ja T&K-toimintaa. Näiden teemojen yhteydessä käsiteltiin haastatteluissa erikseen tiedonvälittämistä. Kyselyssä tiedonvälittäminen sai erilaisia painoarvoja aihealueesta riippuen. Tiedonvälittäminen EU:n kuljetuspolitiikasta nähtiin keskeisenä alueena. Sen sijaan maa- ja markkinatietoa ei nähty niin tärkeänä.

Haastatteluissa todettiin yleisellä tasolla, että intermodaalikuljetusten yleistymistä on tuettava tiedottamisen ja edistämistoiminnan avulla. Keinoina nähtiin muun muassa menestystarinoiden kertominen: intermodaalikuljetusten kentässä tapahtuu myönteisiä asioita.

Myös yleistietoa tarvitaan. Tärkeänä nähtiin, että tieto olisi käytännönläheistä ja se vastaisi edistämiskeskuksen asiakkaiden tietotarpeisiin. Aihealueita voisivat olla kuljetustekniikat, innovaatiot, parhaat käytännöt, intermodaalipalvelut, viranomaistieto sekä EU-tieto lainsäädännöstä ja tutkimushankkeista.

Uutistiedon osalta korostettiin erityisesti EU-uutisten merkitystä, mutta muutkin aihealueet ovat tärkeitä. Yksi haastateltava katsoi, että uutiset eivät ole tarpeellisia. Hän painotti tiedon kokoamista ja jalostamista.

Maa- ja markkinatietoa käsiteltiin erikseen. Haastatteluissa ilmeni, että liitoilla, huolintaliikkeillä ja isoilla kuljetusalan yrityksillä on omat kanavansa maa- ja markkinatiedon saamiseksi. Ne käyttävät omia verkostojaan. Tietoa saattavat tarvita lähinnä pienet yritykset. Maa- ja markkinatiedon olisi tavoitettava sellaisia yrityksiä, jotka eivät poikkea käytännöstään. Useat laivaajat ovat ulkoistaneet logistiikkatoimintonsa. Ulkoistaminen vähentää tiedontarvetta pienissä yrityksissä. Isot laivaajat saattavat edelleen olla kiinnostuneita logistiikan maa- ja markkinatiedosta, vaikka olisivatkin ulkoistaneet logistiikkansa. Isoilla laivaajilla on kuitenkin usein omat tiedonsaannin verkostonsa. Markkinatiedon saatavuutta rajoittavat liikesalaisuudet ja kaupalliset intressit. Maa- ja markkinatiedon kysyntä saattaa siten olla vähäistä.

Sisävesiliikenteen kannalta on tärkeää, että IVY-maita koskevaa tietoa ei unohdeta. Merenkulun osalta tietotarve rajoittuu lähinnä Itämeren liikenteeseen. Venäjä-tiedosta saattaisi olla hyötyä varustamoille.

Sisällöltään tiedon pitäisi olla käytännöllistä: esimerkiksi miten tietty kuljetusmuoto toimii tietyssä maassa. Myös tilastotieto mainittiin tärkeänä maatiedon muotona.

Teemakysymyksen yhteydessä sivuttiin myös kuljetuskyselyiden välittämistä, ns. broker-toimintaa. Kuljetuskyselyiden välittäminen nähtiin yritysten kaupallisena toimintana, johon ei ulkopuolisen tahon ole syytä puuttua. Haastattelut tukivat kyselyssä saatua tulosta. Kyselyssä kuljetuskyselyiden välittäminen arvioitiin eri toimintamuodoista viimeiseksi.

### **3.2.4. Vaikuttaminen**

Ne haastateltavat organisaatiot, jotka eivät olleet julkishallinnon organisaatioita, pyrkivät vaikuttamaan viranomaisiin ja poliittisiin päättäjiin. Eräiden organisaatioiden päätehtävänä oli lobbaus. Kyselystä ilmeni, että organisaatiot kuuluvat myös kansainvälisiin järjestöihin, jotka pyrkivät vaikuttamaan EU-tasolla. Tästä huolimatta kyselyssä 44 prosenttia vastaajista ilmoitti, että nykyinen logistiikka-alan yhteistyön määrä ei ole riittävä. Teemahaastattelussa syyksi mainittiin lähinnä se, että ei ole yhtä foorumia, jossa kaikki kuljetusmuodot olisivat edustettuina. Tästä syystä useat haastateltavat suhtautuivat myönteisesti edistämiskeskuksen harjoittamaan vaikuttamiseen, vaikka organisaatiot itse harjoittavatkin vaikuttamista.

Vaikuttamisen edellytyksenä on kuitenkin, että siitä on hyötyä kaikille tai usealle eri liikennemuodolle ja toiminnassa noudatetaan puolueetonta katsantoa ja tasapuolisuutta eri liikennemuotojen suhteen.



Toisaalta haastatteluissa varoitettiin ristikkäisistä intresseistä, joita saattaa olla myös haastateltavien organisaatioiden jäsenistössä. Eräät haastateltavat näkivät, että edistämiskeskuksen on syytä aloittaa intermodaalikuljetusten imagon rakentamisesta. Myös keskuksen oma brändi on ensin rakennettava ja saatava sille hyvä maine. Tämän jälkeen voidaan harkita laajentamista lobbaukseen. Tiedon tuottaminen vaikuttamisen pohjaksi ja muut vaikuttamista edeltävät toimet nähtiin eräissä haastatteluissa edistämiskeskuksen omimmaksi kentäksi. Lobbauksella pitää olla edistämiskeskuksen jäseniltä saatu mandaatti.

Vaikuttamisessa korostettiin myös verkottumista. Edistämiskeskuksella voisi olla verkottajan ja sillanrakentajan rooli. Korostettiin myös sitä, että edistämiskeskuksen on oltava mukana intermodaaliprosessien kehityksessä eurooppalaisella tasolla.

Yleisesti katsottiin, että edistämiskeskuksen vaikuttamistehtävä ulottuu intermodaalikuljetusten imagon rakentamisesta tarvittaessa aina lobbaamiseen asti. Eräät vastaajat vierastivat lobbaus-termiä ja katsoivat, että toiminnan on jätävä hieman lobbaamista alemmalle vaikuttamisen tasolle. Heidänkin mielestään edistämiskeskuksen harjoittama vaikuttaminen voisi ulottua jopa esimerkiksi eduskunnan liikennevaliokuntaan tai EU:hun asti. Eräs haastateltava huomautti, että liikenne- ja viestintäministeriön rooli rahoittajana rajoittaa edistämiskeskuksen osallistumista lobbaukseen. Yleensä edistämiskeskuksen päätöksentekijöille järjestämiin tilaisuuksiin suhtauduttiin myönteisesti, jos sanoma on riittävän painavaa.

Kyselyssä selvitettiin vaikuttamisen kohderyhmää. Intermodaalisen edistämistoiminnan avulla on tärkeää vaikuttaa erityisesti kotimaisiin viranomaisiin (keskiarvo 4,2) ja kotimaan poliittisiin instituutioihin (4,1). Tärkeysjärjestyksessä seuraavat kohderyhmät ovat EU-instituutiot, kuljetus- ja huolinta-alan liitot sekä eurooppalaiset eri kuljetusalojen kattojärjestöt. Vähemmän tärkeinä kohderyhminä nähtiin muut yritykset toimivatpa ne sitten samalla alalla tai muissa kuljetusketjun kohdissa. Yksi vastaaja mainitsi tärkeänä vaikuttamisen sidosryhmiin tilanteen mukaan.

*Taulukko 9. Edistämistoiminnan vaikuttamisen kohderyhmät (n=18). Asteikko 1-5, 5 = tärkein.*

**Kysymys 9. Mihin kohderyhmään vaikuttaminen intermodaalisen edistämistoiminnan avulla olisi organisaatiollenne tärkeää?**

	5	4	3	2	1	Keskiarvo
EU-instituutiot	16,7 %	<b>55,6 %</b>	16,7 %	11,1 %	0,0 %	3,8
Eurooppalaiset kuljetusalojen kattojärjestöt	5,6 %	<b>38,9 %</b>	<b>38,9 %</b>	16,7 %	0,0 %	3,3
Kotimaan poliittiset instituutiot	27,8 %	<b>55,6 %</b>	16,7 %	0,0 %	0,0 %	4,1
Kotimaan viranomaiset	<b>44,4 %</b>	33,3 %	16,7 %	5,6 %	0,0 %	<b>4,2</b>
Toiset samanalan yritykset	11,1 %	11,1 %	<b>44,4 %</b>	33,3 %	0,0 %	3,0
Kuljetusketjun muut yritykset	11,8 %	5,6 %	<b>47,1 %</b>	35,3 %	0,0 %	2,9
Kuljetus- ja huolinta-alan liitot	5,9 %	<b>41,2 %</b>	35,3 %	17,6 %	0,0 %	3,4
Muut	50,0 %	0,0 %	0,0 %	50,0 %	0,0 %	3,5

### 3.2.5. Pullonkaulatyöskentely

SPC Finlandin työskentelyssä pullonkaulat nähdään omana aktiviteettitasonaan. Haastattelussa pullonkauloja käsiteltiin omana teemanaan. Haastattelussa ilmeni, että pullonkaulatyö vaihtelee suuresti organisaatioittain ja liikennemuodoittain. Useat organisaatiot ovat osallistuneet EU-komission johtamaan pullonkaulatyöhön. Niillä on myös omat eurooppalaiset katto-organisaationsa, jotka osallistuvat pullonkaulatyöhön. Tieto pullonkauloista tulee usein jäsenyrityksiltä, jolloin saadaan tietoa myös intermodaalikuljetusten pullonkauloista. Systemaattista pullonkaulojen kartoitusta harjoittaa vain muutama organisaatio. Tosin pullonkauloja saatetaan ottaa esille muun työn yhteydessä, esimerkiksi ulkomaankaupan ja väylähallinnon yhteistyöryhmän puitteissa.

Haastateltavien mukaan edistämiskeskuksen pullonkaulatyöskentely toisi lisäarvoa. Edistämiskeskuksen tulee kuitenkin löytää pullonkauloja ja tuottaa tietoa niistä. Edistämiskeskuksen roolina tulee olla myös pullonkaulojen poistaminen. Kansainvälinen näkökulma on tärkeä. Se sisältää sekä EU-ulottuvuuden että IVY/Venäjä –problematiikan.

Pullonkaulatyöskentely sopii one stop shop –formaattiin, jolloin saadaan tietoa pullonkauloista myös kentältä. Edistämiskeskuksen harjoittama pullonkaulatyöskentely nähtiin kokonaisvaltaisempuna kuin yksittäisten kuljetusmuotojen harjoittama pullonkaulatyöskentely. Yksittäinen kuljetusmuoto ei välttämättä työskentele tehokkaasti intermodaalisten pullonkaulojen poistamiseksi. Eräs haastateltava kuitenkin korosti, että edistämiskeskus ei voi mennä pullonkaulojen yksityiskohtiin aluetasolle, kuten esimerkiksi kuntien liikennejärjestelyihin. Eräs haastateltava luokitteli pullonkaulat viranomaiskysymyksiä, satamia ja terminaaleja sekä teknisiä kysymyksiä koskeviksi.

Edistämiskeskuksella olisi neutraalina toimijana paremmat mahdollisuudet saada keskustelua aikaan, kuin jos pullonkaulatyötä vetäisi jokin yksittäinen kuljetusmuoto. Pullonkauloja voidaan koota internetin välityksellä, haastattelussa ja erilaisissa tilaisuuksissa. Työpajat (=Workshops) nähtiin hyvänä työskentelymuotona pullonkaulojen käsittelyyn ja ratkaisuun. Työpajat on valmisteltava huolellisesti. Ne on rakennettava tietyn teeman ympärille ja niiden on oltava käytännön ongelmiin suuntautuneita. Eräänä ehdotuksena esitettiin, että raadit voisivat käsitellä pullonkauloja.

SPC Finlandin osallistuminen pullonkaulatyöskentelyyn on osoittautunut hyväksi ratkaisuksi. Intermodaalien edistämiskeskuksen myötä osallistumis pohja laajenee ja uusia organisaatioita tulee mukaan.

Internet-sivusto nähtiin hyvänä tiedonvälityskanavana pullonkaulojen keräämiselle ja ratkaisujen esittämiselle sekä eurooppalaisella että kansainvälisellä tasolla. Sivuston avulla pystyttäisiin näyttämään myös ongelmien olemassa olo

päättäjille. Sivuston yhdistäminen intermodaalisen edistämistä promovoivan sivuston yhteyteen arvelutti imagollisista syistä. Eräs haastateltava totesi, että sitä suuremmalla syyllä päättäjien on luettava sivustoa. Yksi haastateltava epäili sivuston tarpeellisuutta, koska pullonkaulatyöskentely on luonteeltaan hallinnollista. Kysynnän on annettava ratkaista, tarvitaanko sivustoa.

### **3.2.6. Tutkimus- ja kehitystoiminta**

Haastatteluissa ilmeni, että organisaatioiden erilaisuudesta johtuen T&K-toiminnan kirjo oli varsin laajaa. Joillakin organisaatioilla saattoi olla omaa T&K-toimintaa. Jotkut organisaatiot osallistuivat T&K-toimintaan hanke pohjalta konkreettisen ongelman ilmentyessä. Eräs organisaatio pyrki varmistamaan T&K-toiminnan resurssipohjaa.

Tutkimus- ja kehitystoiminnan osalta edistämiskeskuksen rooleista vahvimpana pidettiin tutkimustiedon keräämistä ja levittämistä. Muilta osin edistämiskeskuksen mahdollisia rooleja hahmoteltiin sanoilla kokoonjuoksija, ideanikkari, katalysaattori ja kehittämistyön alusta.

Kokoonjuoksijan roolilla tarkoitettiin, että edistämiskeskus tunnustelee tarpeita ja luonnostelee hankeideoita. Edistämiskeskus voisi saattaa yhteen eri hankkeita. Varsinaista tutkimustoimintaa arveltiin Suomessa tarvittavan vähän ohuiden intermodaalikuljetusten virtojen takia. Uusien toimijoiden myötä tutkimustarpeet saattavat kuitenkin kasvaa. Tutkimushankkeista pitäisi olla hyötyä kaikille osapuolille. Myös edistämiskeskuksen rajalliset resurssit rajoittavat tutkimustyötä. Pienimuotoinen kehitystyö, kuten lomakkeiden kehittäminen saattaisi parhaiten sopia edistämiskeskuksen rooliin puhtaan tutkimus- ja kehittämistyön osalta.

Intermodaalikuljetuksista on saatavissa niukasti tilastoja sekä Suomesta että Euroopasta. Eräät haastateltavat näkivät, että edistämiskeskus voisi kerätä ja jalostaa tilastoja. Jalostettuja tilastoja voitaisiin käyttää myös edistämisineistona. Rooliin saattaisi kuulua myös tilastojen kehittäminen. Toisaalta huomautettiin, että tilastotyö vie aikaa ja vaatii resursseja.

Tutkimustiedon keräämistä ja levittämistä pidettiin edistämiskeskuksen rooliin varsin hyvin sopivaksi toiminnoksi. Edistämiskeskuksen yhteydessä voisi olla ajantasainen tietopankki. Tietoa pitäisi saada jo siinä vaiheessa, kun tutkimus lähtee käyntiin. Edistämiskeskuksen omaa internet-sivua pidettiin hyvänä tutkimustiedon levittämisen välineenä. Tosin muitakaan välineitä ei saisi unohtaa.

Tiedon muodosta oli erilaisia näkemyksiä. Useat haastateltavat arvioivat, että linkkikokoelmakin olisi edistysaskel. Toiset haastateltavat toivoivat jalostettua tietoa, esimerkiksi lyhyitä yhteenvetoja tutkimuksista. Samalla kuitenkin huomautettiin edistämiskeskuksen resurssien rajallisuudesta. Suomessa on kuitenkin jo avoin logistiikan tutkimus- ja kehityshankkeiden tietorekisteri LOTURE.

### 3.2.7. Kuljetusten edistäminen

#### *Kuljetusmuodot*

Intermodaalissa edistämistoiminnassa tulisi vastaajien mielestä painottaa erityisesti lähimerenkulkua. Lähimerenkulun painottaminen sai keskiarvoksi 4,4 ja 53 prosenttia vastaajista oli antanut lähimerenkululle asteikon ylimmän arvon. Seuraavina kuljetusmuotoina tulivat tärkeysjärjestyksessä rautatiekuljetukset ja maantiekuljetukset samalla keskiarvolla. Niitä seurasi sisävesikuljetukset. Lentokuljetukset saivat keskiarvoksi 2,6 ja neljännes vastaajista oli arvioinut lentokuljetusten painoarvon edistämistoiminnassa pienimmällä mahdollisella asteikon arvolla.

*Taulukko 10. Kuljetusmuotojen painottaminen (n=17).*

#### 10. Miten mielestänne IPC-toiminnassa tulisi painottaa eri kuljetusmuotoja osana intermodaalista kuljetusketjua?

	5	4	3	2	1	Keskiarvo
Lentokuljetukset	6,3 %	6,3 %	<b>50,0 %</b>	12,5 %	25,0 %	2,6
Lähimerenkulku	<b>52,9 %</b>	29,4 %	17,6 %	0,0 %	0,0 %	<b>4,4</b>
Maantiekuljetukset	29,4 %	29,4 %	<b>35,3 %</b>	5,9 %	0,0 %	3,8
Rautatiekuljetukset	29,4 %	29,4 %	<b>35,3 %</b>	5,9 %	0,0 %	3,8
Sisävesikuljetukset	11,8 %	17,6 %	<b>52,9 %</b>	11,8 %	5,9 %	3,1

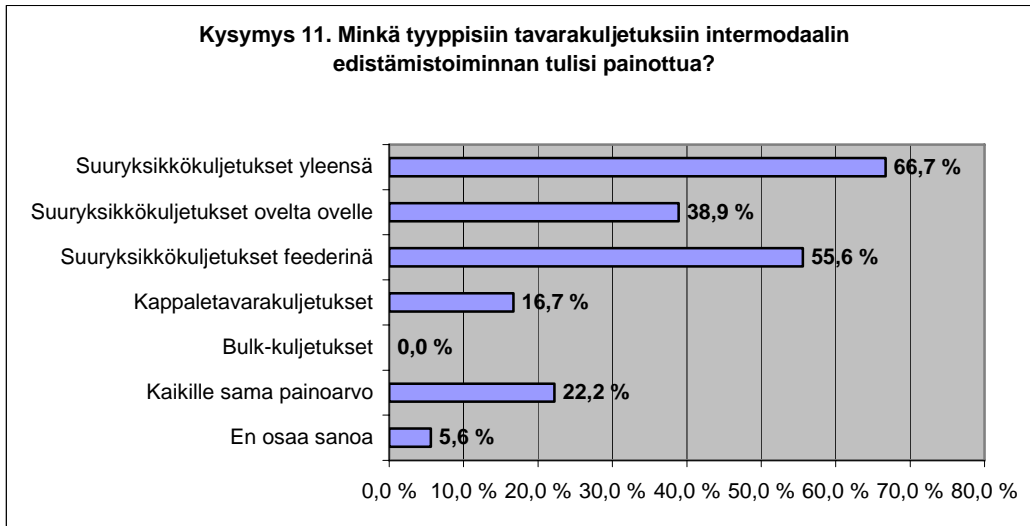
Haastateltavilta pyydettiin tarkennusta lähimerenkulun rooliin. Pääsääntöisesti nähtiin, että merikuljetuksia on painotettava Suomen maantieteellisen sijainnin ja siitä johtuen merikuljetusten suurten volyymien takia. Poikkeaviakin näkemyksiä esiintyi. Yksi haastateltava antaisi saman painoarvon meri- ja maakuljetuksille. Suomen ja Venäjän väliset kuljetukset on otettava huomioon. Todettiin myös, että kuljetusasiakkaalle on sama, mitä kuljetusmuotoa käytetään, vaikka lähimerenkulkua onkin painotettava. Yksikköliikenne lisääntyy kaupallisin ehdoin.

Haastateltavat eivät katsoneet karsaasti merikuljetusten muita kuljetusmuotoja suurempaa painoarvoa. Kansallinen etu koettiin tärkeäksi. Muut kuljetusmuodot tarvitsevat tietoa merikuljetuksista. Etuja syntyy kaikille kuljetusmuodoille. Eräässä haastattelussa todettiin, että SPC Finlandin lähimerenkulun edistämistoiminta muodostaa hyvän pohjan, jonka varassa toimintaa voidaan laajentaa.

#### *Kuljetusten luonne*

Kyselyssä tarkennettiin kuljetusten luonnetta edistämiskeskuksen toiminnan kannalta. Kyselyn tulosten mukaan edistämistoiminnan tulisi painottaa pääosin suuryksikkökuljetuksiin. Niiden vastausten määrä, joissa on rastitettu ”Suuryksikkökuljetukset yleensä” -vaihtoehto on 12 kappaletta. Yksi vastaaja on valinnut ainoastaan vaihtoehdon ”Suuryksikkökuljetukset feederinä”. Kappaletavarakuljetukset on maininnut kolme (17 %) vastaajaa, mutta heidän mielestään edistämistoiminnan tulisi käsittää myös suuryksikkökuljetukset. Bulk-

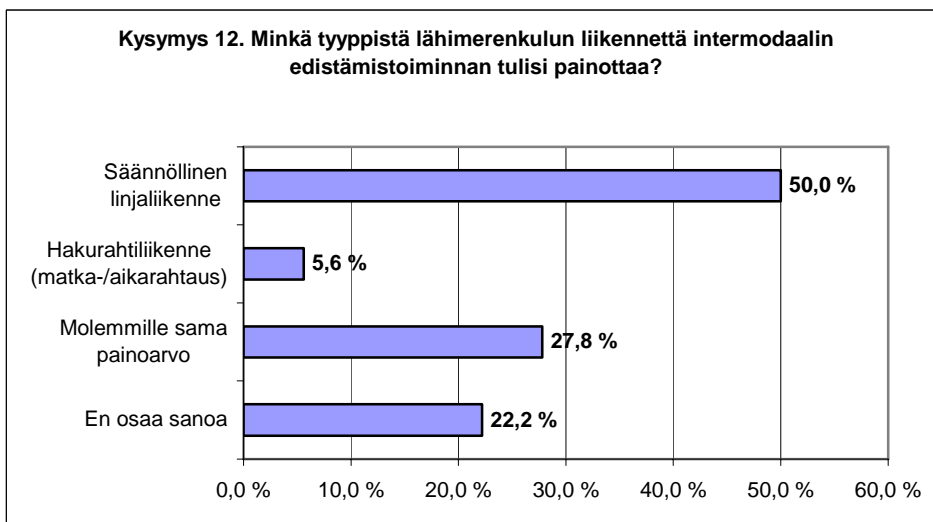
kuljetukset jäivät maininnoitta, mutta yli viidennes (23 %) vastaajista katsoo, että kaikille mainituille tavarankuljetusmuodoille tulisi antaa sama painoarvo. Yksi vastaaja ei osannut sanoa, minkälaisiin kuljetuksiin painotus tulisi suunnata.



Kuva 13 . Edistämistoiminnan painottuminen kuljetuksissa (n=18).

Taulukon suuryksikkökuljetusten luvuissa on päällekkäisyyttä, koska eräät vastaajat ovat halunneet painottaa suuryksikkökuljetukset yleensä –vaihtoehdon lisäksi jotain suuryksikkökuljetusten erikoismuotoa. Tällöin feeder-kuljetukset ovat saaneet hieman enemmän kannatusta kuin ovelta ovelle –kuljetukset.

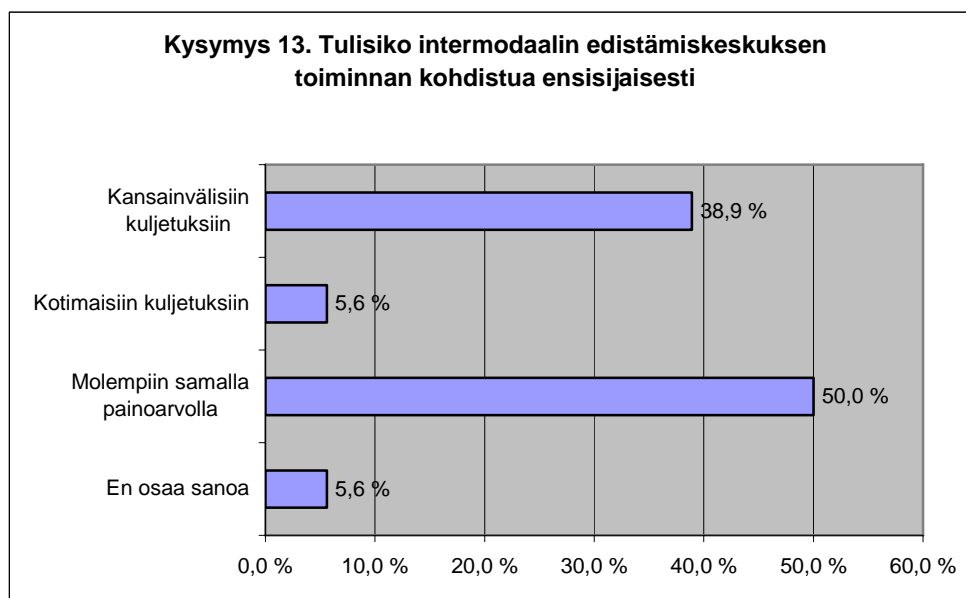
Lähimerenkulun liikennemuodosta kysyttiin erikseen (Kuva 14.). Kahdeksan vastaajaa arvioi, että säännöllistä linjaliikennettä tulisi painottaa edistämistoiminnassa. Kuusi vastaajaa antaisi saman painoarvon sekä säännölliselle linjaliikenteelle että hakurahtiliikenteelle. Neljä vastaajaa ei osannut sanoa, mitä liikennemuotoa tulisi painottaa.



Kuva 14 . Edistämistoiminnan painottuminen merikuljetusmuotojen suhteen (n=18).

### ***Kansainvälisten ja kotimaisten kuljetusten painoarvot***

Puolet vastaajista arvioi, että edistämiskeskuksen toiminnan tulisi kohdistua samalla painoarvolla sekä kotimaisiin että kansainvälisiin kuljetuksiin, kun taas 39 prosenttia vastaajista katsoi, että kansainvälisiä kuljetuksia pitäisi painottaa.



Kuva 15 . Edistämistoiminnan painottuminen kotimaan ja ulkomaan kuljetuksiin (n=18).

Haastateltavien mukaan edistämistoiminnassa on painotettava ensisijassa ulkomaan liikennettä. Kotimaan intermodaalikuljetuksien virtojen todettiin olevan ohuita, joten kotimaan liikenteen sisällyttäminen edistämistoimintaan ei saanut suurta kannatusta. Sisävesikuljetuksissa kotimaan virrat ovat kuitenkin tärkeitä. Katsottiin myös, että kotimaan liikenteen kehitystä kannattaa seurata. Kotimaan maaliikenteessäkin eräät haastateltavat odottivat, että uusia ratkaisuja saattaa syntyä uusien yritysten myötä. Kotimaan rannikkoliikenteessä uskottiin myös olevan potentiaalia.

Merikonttien osalta intermodaalit kuljetusvirrat nähtiin luontaisena ratkaisuna. Edistämiskeskuksen toiminnan pitäisi käsittää myös kotimaan virrat, siltä osin kun ne liittyvät ulkomaan kauppaan.

### **3.2.8. Erityiskysymykset**

#### ***Suomen erityispiirteet***

Suomen logistiikan erityispiirteitä käsiteltiin haastatteluissa, vaikka aihe ei ollut mukana kyselyssä. Haastatteluissa tuotiin esiin, että Suomen tavaravirrat ovat ohuita ja kappaletavarakuljetuksia ei ole riittävästi. Suomi on hyvin kuljetusintensiivinen maa. Lisäksi talvi hankaloittaa toimintaa. Merikuljetuksen rooli on keskeinen. Ulkomaan liikenteessä kuljetusmuotojen välillä ei ole kilpailua. Kilpailun lisääntyminen on hyväksi, joten myös Baltian reittiä olisi promovoitava. Maakuljetuksissa rautateillä on merkittävä rooli. Venäjän rooli on merkittävä. Se lisää alusfrekvenssejä ja tyhjät kontit vapautuvat suomalaisten laivaajien käyttöön.

Haastatteluissa painotettiin, että edistämiskeskuksen on otettava huomioon Suomen erityispiirteet, mutta päähuomio on oltava muussa toiminnassa. Edistämiskeskuksen on keskityttävä niihin erityispiirteisiin, joilla on kansallista merkitystä. Ulkomaille tiedottaminen Suomen logistisista kysymyksistä on tärkeää yleensä, mutta edistämiskeskus voi myös tuottaa tietoa Venäjästä muille maille. Se voi ”markkinoida” Suomen reittiä Venäjälle. On kuitenkin otettava huomioon, että päätökset reitistä tehdään Japanissa, Koreassa ja myös Venäjällä. Venäjän merkitys vaihtelee kuljetusmuodoittain. Intermodaalisissa rautatiekuljetuksissa konttijunayhteydet ovat tärkeitä. Venäjän sisävesiverkoston avautuminen tarjoaa mahdollisuuksia sisävesi- ja rannikkoliikenteelle.

#### ***Halukkuus osallistua edistämiskeskuksen toimintaan***

Viimeisellä kysymyksellä sekä kyselyssä että haastatteluissa kartoitettiin organisaation halukkuutta osallistua intermodaalisen edistämiskeskuksen toimintaan. Vastaukset olivat vapaamuotoisia. Suurin osa vastaajista oli halukkaita jollain tavalla osallistumaan toimintaan, mutta varsinaisia konkreettisia ehdotuksia ei tullut. On huomattava, että neljä haastatelluista organisaatioista osallistuu SPC Finlandin johtokunnan toimintaan.

## LÄHTEET

Commission of the European Communities. (2006a) Action Plan for Energy Efficiency: Realising the Potential. Communication from the Commission. COM(2006) 545 final.

[http://ec.europa.eu/energy/action\\_plan\\_energy\\_efficiency/doc/com\\_2006\\_0545\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/energy/action_plan_energy_efficiency/doc/com_2006_0545_en.pdf)

Commission of the European Communities. (2007a) Freight Transport Logistics Action Plan. Communication from the Commission. COM(2007) 607 final.

[http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight\\_logistics\\_action\\_plan/action\\_plan\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm)

Commission of the European Communities. (2006b) Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent. Mid-term review of the European Commission's 2001 transport White Paper

[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

Commission of the European Communities. (2006c) Mid-Term Review of the Programme for the Promotion of Short Sea Shipping. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. (COM(2003) 155 final). COM(2006) 380 final.

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2006\\_07\\_13/com\\_2006\\_0380\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2006_07_13/com_2006_0380_en.pdf)

Commission of the European Communities. (2007b) Press release. IP/07/1550.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1550&format=HTML&aged=0&language=FI&guiLanguage=en>

Commission of the European Communities. (2006d) White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370 final.

[http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm)

Council of the European Union. (2006) Council conclusions on short sea shipping. 2772nd Transport, Telecommunications and Energy Council meeting. Brussels.

[http://eu2006.navigo.fi/news\\_and\\_documents/conclusions/vko50/en\\_GB/1165858638378/files/76405717369553582/default/92109.pdf](http://eu2006.navigo.fi/news_and_documents/conclusions/vko50/en_GB/1165858638378/files/76405717369553582/default/92109.pdf)

Directive 2006/32/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on energy end-use efficiency and energy services and repealing Council Directive 93/76/EC).

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l\\_114/l\\_11420060427en00640085.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_114/l_11420060427en00640085.pdf)

Iikkanen Pekka. (2003) Kuljetusten toimintaympäristön muutokset - Ympäristöystävällisten kuljetusketjujen kehittäminen Tiehallinnon selvityksiä 9/2003.

<http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/kuljetusketjut.pdf>



Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC). (2005) Final reports.  
European Commission – DG TREN.

[http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/2006\\_04\\_26/2006\\_04\\_26\\_public\\_consultation\\_documents\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/2006_04_26/2006_04_26_public_consultation_documents_en.htm)

Karvonen Tapio, Rantala Jarkko ja Mäkelä Tommi. (2005) Ulkomaankaupan suuryksikkökuljetusten liikenneyhteydet. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 52/2005

[http://mintc.fi/oliver/upl725-Julkaisuja%2052\\_2005.pdf](http://mintc.fi/oliver/upl725-Julkaisuja%2052_2005.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. Ohjelmia ja strategioita 1/2007.

<http://www.mintc.fi/oliver/upl631-Liikenne2030.pdf>

Naula Tapio, Ojala Lauri ja Solakivi Tomi. (2006) Logistiikkaselvitys 2006, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2006.

[http://mintc.fi/oliver/upl287-Julkaisuja%2035\\_2006.pdf](http://mintc.fi/oliver/upl287-Julkaisuja%2035_2006.pdf)

Permala Antti et al. Study on the feasibility of extending the activities of existing mode-specific promotion centres in Europe to encompass the wider concept of intermodal transport. Bremen.

SPC Finland. (2007) Pre-feasibility Study on Extending the Scope of SPCs into Intermodality. Maritime Transport Coordination Platform.

<http://www.maritime-transport.net/mtso/modules.php?op=modload&name=UpDownload&file=index&req=getit&lid=82>

### **Internet-sivut**

Euroopan komission sivusto intermodaalisuudesta

[http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index_en.htm)

Euroopan komission sivusto lähimerenkulusta

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/index_en.htm)

Euroopan komission sisävesiliikenteen sivusto

[http://ec.europa.eu/transport/iw/prospect/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/iw/prospect/index_en.htm)

European Shortsea Network –verkoston sivusto

<http://www.shortsea.info>

### **Tilastot**

Liikennetilastollinen vuosikirja 2006. Tilastokeskus.

Merenkululaitoksen tilastot

Tilastokeskuksen StatFin-tietokanta

Tilastokeskuksen tietopalvelu

Tullihallituksen tilastot

VR-Yhtymä Oy

## Liite 1

### KÄSITTEITÄ

**Komodaalisuus** (*co-modality*) tarkoittaa eri liikennemuotojen tehokasta käyttöä joka yksittäisesti liikennemuodon sisällä tai eri liikennemuotojen tehokasta yhteiskäyttöä. Komodaalisuuden avulla saavutetaan resurssien ja energian optimikäyttö.

Lähde: Komission energiatehokkuuden toimintasuunnitelma COM(2006)545 final

[http://ec.europa.eu/energy/action\\_plan\\_energy\\_efficiency/doc/com\\_2006\\_0545\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/energy/action_plan_energy_efficiency/doc/com_2006_0545_en.pdf)

**Lähimerenkulku** on Euroopan komission määritelmän mukaan rahdin ja matkustajien kuljettamista vesiteitse joko meritse tai sisävesiliikenteessä osana logistista kuljetusketjua Euroopassa ja Eurooppaan liittyvillä alueilla.

Lähimerenkulun käsite kattaa näin ollen sekä rahdin että matkustajien kuljettamisen. Kuitenkin lähimerenkulun edistämistoiminnan päätavoitteena on erityisesti rahtikuljetusten siirtäminen maanteiltä vesille osana ovelta ovelle - kuljetusketjua.

Lähde: Komission tiedonanto lähimerenkulusta, COM(2004) 453 final

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2004\\_07\\_05/com\\_2004\\_453\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2004_07_05/com_2004_453_en.pdf)

### Intermodaalikuljetus

Tavarakuljetusten intermodaalisuudella tarkoitetaan rahtitavaran ovelta ovelle - kuljetusta, johon käytetään kahta tai useampaa kuljetusmuotoa. Kuljetusmuotojen välisen toimivuuden, tehokkuuden ja integraation aste on suuri. Maanteitse kuljetettava matkaosuus on tällöin kuitenkin lyhyt. Yleensä intermodaalikuljetuksen on erottanut yhdistetyistä kuljetuksista (*combined transport*) se, että intermodaalikuljetuksessa kuljetusyksikkö on sama. Tämä ei enää sisälly komission uuteen määritelmään - kuljetusyksikön ei edellytetä pysyvän samana koko kuljetuksen ajan.

Kullakin kuljetusmuodolla on omat etunsa tai potentiaalinsa, kuten turvallisuus, joustavuus, matala energiankulutustaso tai pienet ympäristövaikutukset. Intermodaalissa kuljetusketjussa jokainen kuljetusmuoto tuo nämä ominaisuudet tehokkaampaan, kustannustehokkaampaan ja kestävämpään kuljetusketjuun.

Lähde: Euroopan komission sivusto intermodaalisuudesta

[http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/intermodality/index_en.htm)

## Liite 2

### Kyselyyn vastanneet organisaatiot

Ahola Transport  
Finnair Cargo  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Liikenne- ja viestintäministeriö (2 vastausta)  
Merenkulkulaitos  
Pro Rautatie  
Rahtialusyhdistys  
Oy Saimaa Terminals Ab  
Satamaoperaattorit  
SKAL  
Suomen Huolintaliikkeiden Liitto  
Suomen Laivameklariliitto  
Suomen Satamaliitto  
Suomen Varustamoyhdistys  
Tullihallitus  
VR Osakeyhtiö, VR Cargo  
YTL

### Haastattelut

Ahlström Hans	Toimitusjohtaja	Ålands Redarförening
Andersson Matti	Markkinointipäällikkö	VR Osakeyhtiö, VR Cargo
Antikainen Taneli	Apulaisjohtaja	Merenkulkulaitos
Backlund Sakari	Logistiikkapäällikkö	SKAL
Gröhn Jari	Yli-insinööri	Liikenne- ja viestintäministeriö
Kronlund Krister	Toimitusjohtaja	Suomen Huolintaliikkeiden Liitto
Mansukoski Raimo	Johtava asiantuntija	Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Muraja Auvo	Toimitusjohtaja	Oy Saimaa Terminals Ab
Santala Jouko	Toimitusjohtaja	Satamaoperaattorit

## Liite 3

### Haastattelu

#### SPC FINLANDIN TOIMINNAN LAAJENTAMINEN INTERMODAL PROMOTION (IP) - TOIMINTAAN

##### Yleistä

*Intermodal Prototion -toiminta jakautuu kolmeen aktiviteettitasoon: tiedottaminen ja edistämistoiminta, vaikuttaminen, T&K-toiminta.*

1. Miten IP-toiminnassa tulisi painottaa eri aktiviteettitasoja yrityksenne / toimialanne kannalta?

##### **Odotukset Suomen edistämiskeskuksen IP-toiminnalta: edistämistoiminta ja tiedottaminen**

*IPC:n rooli ja toimintatavat*

2. Näettekö tarvetta intermodaalisen kuljetustiedon one-stop-shopille?

3. Mihin suuntaan edistämiskeskuksen tiedotus- ja edistämistoimintaa olisi kehitettävä sisällön painopisteiden osalta?

4. Millaisesta edistämiskeskuksen välittämästä maa- ja markkinatiedosta olisi organisaatiolenne eniten hyötyä ja mille organisaatiotasolle ao. tietoa tulisi välittää?

##### **Odotukset Suomen edistämiskeskuksen IP-toiminnalta: vaikutuskanava**

*Toimialan / yrityksen nykyiset käytännöt*

5. Miten organisaationne pyrkii vaikuttamaan toimialan tarpeiden ja intressien toteutumiseen?

*Edistämiskeskuksen rooli ja toimintatavat*

6. *Vaikuttamisen ääripäitä ovat imagon rakentaminen ja suora vaikuttaminen päättäjiin = lobbaus.* Minkälaista roolia odotatte edistämiskeskukselta vaikuttamisessa ja mikä pitäisi olla vaikuttamisen intensiteetti?

7. Kuinka tärkeinä näkisitte edistämiskeskuksen järjestämät tilaisuudet päätöksentekijöille?

##### **Odotukset Suomen edistämiskeskuksen IP-toiminnalta: T&K**

*Toimialan / yrityksen nykyiset käytännöt*

8. Miten organisaationne käyttää nykyisin hyväksi T&K-toimintaa?

*Edistämiskeskuksen rooli ja toimintatavat*

9. Mikä olisi edistämiskeskuksen rooli T&K-toiminnassa / toiminnan tulosten levittämisessä?

10. Millä keinoilla edistämiskeskus voisi parhaiten välittää tutkimustietoa

**Odotukset Suomen edistämiskeskuksen IP-toiminnalta: Pullonkaula-työskentely**

*Toimialan / yrityksen nykyiset käytännöt*

11. Millaisia käytäntöjä toimialalla on pullonkaulojen ratkaisussa?
12. Kartoitatteko itse systemaattisesti pullonkauloja?
13. Miten saatte tietoa muiden kuljetusmuotojen ja niiden solmukohtien pullonkauloista?

*Edistämiskeskuksen rooli ja toimintatavat*

14. Mikä voisi olla edistämiskeskuksen lisäarvo / rooli pullonkaulojen kartoituksessa?
15. Millaisia yhteistyömuotoja toivotte pullonkaula-työskentelyssä?
16. Mitä mieltä olette workshopeista työskentelymuotona?
17. Jos tunnette SPC Finlandin workshop-työskentelyä, miten sitä tulisi kehittää?
18. Onko olemassa tarvetta pullonkauloja käsittelevälle web-sivulle eurooppalaisella / kansallisella tasolla?

**Kuljetusmuodot Suomen edistämiskeskuksen toiminnassa**

*19. Suomen ulkomaan kuljetuksista 80 % tapahtuu meritse. Meriosuus on melkein aina mukana intermodaalisisessa kuljetusketjussa.*

Voitaisiinko mielestänne Suomen edistämiskeskuksen toiminnassa painottaa em. syistä lähimerenkulkua ja siihen yhteydessä olevia solmukohtia?

20. Millaisen edistämiskeskuksen roolin tulisi olla kotimaan intermodaalikuljetusten edistämisessä?

**Suomen erityispiirteet**

22. Mitä Suomen logistiikan erityispiirteitä haluaisitte ottaa esille IP-toiminnassa?
23. Miten ja millä painoarvolla Suomen logistiikan erityispiirteet tulisi ottaa huomioon edistämiskeskuksen tiedotus- ja edistämistoiminnassa?

**Osallistuminen Suomen edistämiskeskuksen toimintaan**

24. Teillä on mahdollisuus tarkentaa kyselyssä kohdassa 14 antamaanne vastausta esim. osallistumisen tason ja intensiteetin suhteen.

**Muuta**

## Liite 4

**Kysely****VASTAAJAN YHTEYSTIEDOT**

Vastaajan nimi Titteli Puhelinnumero Organisaatio

**SPC FINLANDIN PALVELUIDEN KÄYTTÄMINEN**

1. Mitä SPC Finlandin palveluita käytätte?

- Internet-sivut
- Ajankohtaistiedotteet
- Reittitietokanta
- Pullonkaulojen ratkaisutyöskentely
- Seminaarit
- Workshopit
- En käytä SPC Finlandin palveluita

**INTERMODAALISUUDEN ROOLI YRITYKSESSÄNNE / EDUSTAMANNE TOIMIALAN PIIRISSÄ**

2. Millaiseksi arvioitte intermodaalikuljetusten\* osuuden kehittyvän tulevaisuudessa yrityksessänne / toimialallanne?

\* Tavarakuljetusten intermodaalisuudella tarkoitetaan EU-määritelmän mukaan rahtitavaran ovelta ovelle -kuljetusta, johon käytetään kahta tai useampaa kuljetusmuotoa. Kuljetusmuotojen välisen toimivuuden ja integraation aste on suuri. Usein intermodaalikuljetuksessa tavara kuljetetaan samassa kuljetusyksikössä.

- Lisääntyy huomattavasti
- Lisääntyy jonkin verran
- Pysyy ennallaan
- Vähenee jonkin verran
- Vähenee huomattavasti

**TIETOLÄHTEET JA YHTEISTYÖ**

3. Mistä saatte nykyisellään logistiikka-alan tietoa seuraavien aihealueiden osalta?

	Internet	Tiedotusvälineet	Toimialayhdistykset	Sähköpostilistat	Muu
Kuljetuspolitiikka (ml. EU)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alan yleinen kehitys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljetusalan uutiset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muiden maiden käytännöt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljetussuunnittelussa tarvittava tieto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Jos muu, mikä?

4. Saatteko edellä mainituista lähteistä riittävästi tietoa toimintanne kannalta?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

5. Mistä aihepiireistä kaipaisitte lisätietoa?

6. Minkälaiseen logistiikka-alan ja erityisesti intermodaalikuljetusten yhteistyöhön osallistutte nykyisellään? Nimetkää organisaatiot

Kansalliset liitot ja yhdistykset   
 Kansainväliset liitot ja yhdistykset   
 Muut verkostot

7. Onko nykyinen logistiikka-alan yhteistyön määrä riittävä?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

## INTERMODAL PROMOTION CENTRE ( IPC ) - TOIMINTA

### Toiminnan sisältö

8. Miten arvioisitte seuraavien IPC-toimintamuotojen merkitystä?  
 Asteikko 1-5 5=tärkein

	5	4	3	2	1
Vaikutuskanava päätöksentekijöihin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiedon välittäminen EU:n kuljetuspolitiikasta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiedon välittäminen Marco Polo-ohjelmasta ja muista rahoitusmahdollisuuksista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Neutraali keskustelumahdollisuus eri kuljetusmuotojen välillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tavaraliikenteen logistiikan pullonkaulojen selvittäminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intermodaalien kuljetusratkaisujen selvittäminen (mm. best practictet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maa- ja markkinatieto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljetuskyselyiden välittäminen operaattoreille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seminaarit ja workshopit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T&K-toiminta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kansainvälinen verkostoituminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Jos muu, mikä?

## Kohderyhmät

9. Mihin kohderyhmään vaikuttaminen intermodaalisen edistämistoiminnan avulla olisi organisaatiolenne tärkeää?

Asteikko 1-5 5=tärkein

	5	4	3	2	1
EU-instituutioihin (komissio, parlamentti)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eurooppalaisiin eri kuljetusalojen kattojärjestöihin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kotimaan poliittisiin instituutioihin (eduskunta ja hallitus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kotimaan viranomaisiin (LVM, tullit jne.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Toisiin saman alan yrityksiin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljetusketjun muihin yrityksiin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljetus- ja huolinta-alan liittoihin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muu mahdollinen kohderyhmä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jos muu, mikä? <input type="text"/>					

## Kuljetusmuodot

10. Miten mielestänne IPC-toiminnassa tulisi painottaa eri kuljetusmuotoja osana intermodaalista kuljetusketjua?

Arvioikaa eri kuljetusmuotojen merkitystä asteikolla 1-5. 5 = suurin painoarvo

	5	4	3	2	1
Lentokuljetukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lähimerenkulku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maantiekuljetukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rautatiekuljetukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sisävesikuljetukset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Minkä tyyppisiin tavarakuljetuksiin intermodaalien edistämistoiminnan tulisi painottua?

Rastittakaa valitsemanne vaihtoehdot

- Suuryksikkökuljetukset yleensä (kontit, vaihtokorit, trailerit, rekat, rautatievaunut ym.)
- Suuryksikkökuljetukset ovelta ovelle
- Suuryksikkökuljetukset feederinä
- Kappaletavarakuljetukset
- Bulk-kuljetukset
- Kaikille sama painoarvo
- En osaa sanoa



12. Minkä tyyppistä lähimerenkulun liikennettä intermodaalien edistämistoiminnan tulisi painottaa?

- Säännöllinen linjaliikenne
- Hakurahtiliikenne (matka-/aikarahtaus)
- Molemmille tulisi antaa sama painoarvo
- En osaa sanoa

13. Tulisiko IPC-toiminnan kohdistua mielestänne ensisijaisesti

- Kotimaisiin kuljetuksiin
- Kansainvälisiin kuljetuksiin
- Molempiin samalla painoarvolla
- En osaa sanoa

**Organisaation osallistuminen IPC-työskentelyyn**

14. Olisiko organisaationne kiinnostunut osallistumaan intermodaalisen edistämiskeskuksen toimintaan?

**Vapaa palaute**



University of Turku  
CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
WTC Building, Veistämönaukio 1-3  
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>