

Esitys: Logistiikkakeskukset

SUOMEN TALOUDEN JA TURVALLISUUDEN VAHVISTAMISEKSI
LASSI LEIVO

Sisälllys

1. Johdanto.....	5
2. Nykytila ja perustelut	6
3. Tavoitteet.....	7
4. Keskeiset ehdotukset	8
4.1 Lahti: Kansallisen logistiikan keskipiste	8
4.1.1 Sijainnin strateginen merkitys.....	8
4.1.2 Valmiit logistiikkainvestoinnit	8
4.1.3 Taloudellinen potentiaali.....	8
4.1.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin	8
4.2 Jyväskylä: Ilmavoimien ja Keski-Suomen logistinen tukipiste.....	9
4.2.1 Sijainnin strateginen merkitys.....	9
4.2.2 Ilmasotakoulun tukeminen	9
4.2.3 Taloudellinen potentiaali.....	9
4.2.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin	9
4.3 Rovaniemi: Arktisen alueen strateginen tukikohta	9
4.3.1 Sijainnin strateginen merkitys.....	9
4.3.2 Kansainvälinen yhteistyö.....	10
4.3.3 Taloudellinen potentiaali.....	10
4.3.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin	10
4.4 Oulu: Strateginen pohjoinen logistiikkakeskus	10
4.4.1 Sijainnin strateginen merkitys.....	10
4.4.2 Satamayhteydet ja infrastruktuuri	10
4.4.3 Taloudellinen potentiaali.....	11
4.4.4 Arktisen alueen ja NATO:n logistinen tuki.....	11
4.4.5 Modulaarisuus ja joustavuus	11
4.5 Turku: Merilogistiikan ja viennin keskus	11
4.5.1 Sijainnin strateginen merkitys.....	11
4.5.2 Viennin tukeminen	11
4.5.3 Taloudellinen potentiaali.....	12
4.5.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin	12
5. Vaikutusten arviointi	13

5.1 Taloudelliset vaikutukset alueittain.....	13
5.2 Työllisyys ja väestövaikutukset.....	13
5.3 Muut valtion tulot	14
5.3.1 Arvonlisävero (ALV):	14
5.3.2 Polttoaineverot:	14
5.3.3 Tuloverot:	14
5.3.4 Sosiaaliturvamaksut ja eläkemaksut:	14
5.3.5 Logistiikka- ja liikennemaksut:	14
5.3.6 Kansainväliset tuet:	14
5.3.7 Tullimaksut ja vientimaksut:	14
5.4 Turvallisuuspoliittiset hyödyt	15
5.4.1 NSPA-yhteistyö:	15
5.4.2 Strateginen resilienssi:	15
5.4.3 Hajautettu rakenne:	15
5.5 Vaikutusten arviointien perustelut ja lähteet	15
5.5.1 Aiemmat taloudelliset analyysit ja kansainväliset esimerkit:	15
5.5.2 Suomen satamien taloudelliset raportit ja toimintamallit:.....	16
5.5.3 Paikallisten toimijoiden elinkeinorakenteet ja kasvupotentiaali:	16
5.5.4 Suomalaiset ja kansainväliset taloudelliset mallit:	16
5.5.5 EU ja Naton logistiikkaohjelmat:	17
6. Toteuttamisvaihtoehdot ja riskien hallinta.....	17
6.1 Riskit ja niiden hallinta	17
6.1.1 Kustannusriski:	17
6.1.2 Toiminnallisuuden epävarmuus:	18
6.1.3 Hajauttamisen ja keskittämisen tasapaino:	18
6.1.4 Yksityisen sektorin sitoutuminen:	18
6.1.5 Sotilaallinen strategia ja geopoliittiset uhat:	18
6.1.6 Yhteensopivuus Naton logistiikkavaatimusten kanssa:	18
6.2 Keskusten luominen ja rahoittaminen	19
6.2.1 NSPA:n rahoitus ja asiantuntemus:	19
6.2.2 Yhteistyömalli:.....	19
6.2.3 Vaiheittainen toteutus:	19

7. Erityinen hyöty toimialoille	19
7.1 Logistiikka- ja kuljetusala.....	19
7.2 Teollisuus ja vientisektori	20
7.3 Kiinteistö- ja rakennusala	20
7.4 ICT- ja teknologia-ala	20
7.5 Palvelualat	20
7.6 Matkailu ja arktinen yhteistyö	21
8. Johtopäätökset	21
8.1 Talouskasvu ja verotulot:.....	21
8.2 Työllisyyden ja väestönkasvun edistäminen:	22
8.3 Turvallisuuspoliittiset edut:	22
8.4 Innovatiiviset toimintamallit ja siviilikäyttö:	22
8.5 Alueellinen ja kansainvälinen yhteistyö:	22
8.6 Kustannustehokkuus pitkällä aikavälillä:.....	22
9. Yhteystiedot	23
10. Lähteet	23

1. Johdanto

Tämä esitys on visionäärinen ehdotus, jonka olen kehittänyt pitkäjänteisesti ja huolellisesti analysoiden Suomen logistiikkainfrastruktuurin tarpeita. Esitys keskittyy viiden strategisen NATO-logistiikkakeskuksen perustamiseen, jotka vastaavat taloudellisiin, turvallisuuspoliittisiin ja alueellisiin haasteisiin. Keskukset on suunniteltu erityisesti hyödyntämään NATO-jäsenyyden mukanaan tuomia mahdollisuuksia ja vahvistamaan Suomen asemaa osana kansainvälistä logistiikkaverkostoa.

Keskeinen osa esitystä on yhteistyö NATO Support and Procurement Agency (NSPA) -organisaation kanssa, joka toimii NATO:n logistiikka-, hankinta- ja huoltopalveluiden keskiössä. NSPA:n asiantuntemus ja rahoitusmahdollisuudet takaavat, että keskukset vastaavat NATO:n logistiikkastandardeja ja tukevat liittouman operatiivisia tavoitteita. Keskusten rahoitus nojaa monikanavaiseen järjestelmään, jossa hyödynnetään NATO:n logistiikkarahoitusta, EU:n TEN-T-ohjelmaa, kansallista investointirahastoa sekä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä. Keskusten rakentaminen aloitetaan pilottihankkeella, ja niiden modulaarinen rakenne mahdollistaa kustannustehokkaan ja vaiheittaisen laajentamisen.

Ensivaiheessa keskitytään viiden keskuksen muodostamiseen Lahteen, Rovaniemelle, Ouluun, Jyväskylään ja Turkuun. Näiden keskusten toiminnan vakiinnuttua voidaan arvioida tarpeita ja mahdollisuuksia laajentaa verkostoa kuudenteen keskuksen, esimerkiksi Kajaaniin. Kajaani tarjoaisi lisäarvoa erityisesti pohjoisen logistiikan ja arktisen alueen operaatioiden tukemisessa, täydentäen nykyistä verkostoa ja vahvistaen Suomen strategista asemaa pohjoisessa.

Esityksen innoittajana toimii Turkin Gebze-logistiikkakeskuksen malli, joka osoittaa, kuinka logistiikkakeskukset voivat tuottaa merkittäviä taloudellisia ja turvallisuuspoliittisia hyötyjä alueilleen. Suomen logistiikkakeskusten verkosto on suunniteltu samalla periaatteella: toimimaan aluekehityksen moottorina, lisäämään kansainvälistä yhteistyötä ja vahvistamaan maan turvallisuutta muuttuvassa globaalissa toimintaympäristössä.

2. Nykytila ja perustelut

Suomen nykyinen logistiikkainfrastruktura ei vastaa täysin muuttuvan turvallisuusympäristön ja kansainvälisten logistiikkatarpeiden asettamiin haasteisiin. Vaikka Suomi on NATO:n jäsen, jäsenyyden tarjoamaa taloudellista potentiaalia ei ole vielä riittävästi hyödynnetty. NATO-jäsenyys tuo mukanaan uusia mahdollisuuksia yhdistää kansallisen turvallisuuden, kansainvälisen logistiikan ja taloudellisen kasvun tavoitteet. Tämä esitys pyrkii ratkaisemaan ongelman yhdistämällä nämä keskeiset elementit tehokkaaksi ja hyvin perustelluksi kokonaisuudeksi.

Nykyisessä tilanteessa Suomen logistiikkainfrastruktura on hajanaista ja keskittyy suurelta osin siviililogistiikkaan. Esimerkiksi Lahden sijainti liikenteen solmukohtana on houkuttellut suuria kansallisia ja kansainvälisiä logistiikkakeskuksia. Tämä osoittaa, että alueella on jo infrastruktuuriset edellytykset tukea merkittävää logistiikkatoimintaa. Kuitenkin samanlaista potentiaalia ei ole hyödynnetty muualla maassa, vaikka vastaavia strategisia vahvuuksia löytyy useilta muiltakin alueilta.

Rovaniemi on tästä hyvä esimerkki. Kaupungilla on keskeinen rooli arktisen alueen puolustuksessa ja kansainvälisessä yhteistyössä, mutta sen infrastruktura ei tällä hetkellä tue täysimääräisesti NATO:n logistisia tarpeita tai arktisen alueen operatiivisia vaatimuksia. Arktisen alueen kasvava merkitys geopolittisesti sekä alueella toimivat NATO:n jäsenmaat tekevät Rovaniemestä kriittisen solmukohdan, jonka potentiaalia on hyödynnettävä tehokkaammin.

Oulun ja Turun kaltaiset satamakaupungit tarjoavat ainutlaatuiset mahdollisuudet yhdistää strateginen logistiikka ja taloudellinen toimeliaisuus. Oulun satama toimii luonnollisena linkkinä pohjoisen logistiikan ja kansainvälisen kaupan välillä, kun taas Turun satama tarjoaa pääsyn turvallisiin meriyhteyksiin ja vientimahdollisuuksiin, jotka tukevat koko maan talouskasvua. Näiden sijaintien kehittämistä tukee myös modulaarinen lähestymistapa, joka mahdollistaa joustavan sopeutumisen muuttuvaan turvallisuusympäristöön.

Samalla logistiikkakeskusten puute Keski-Suomessa ja Itä-Suomessa luo pullonkauloja kansallisen logistiikan tehokkuuteen. Esimerkiksi Jyväskylä toimii jo nyt ilmavoimien koulutuskeskuksena ja logistisena solmukohtana, mutta sen kapasiteettia ei ole täysin hyödynnetty kansainvälisen logistiikan tukemisessa. Toisaalta Kajaani voisi täydentää pohjoista ulottuvuutta ja tarjota vahvemman tukipisteen arktisen alueen logistiikkavaatimuksiin.

Yhdistämällä nämä alueelliset vahvuudet ja laajentamalla logistiikkakeskusten verkostoa Suomi voi:

1. Hyödyntää täysimääräisesti NATO:n logistiikkamahdollisuudet ja kansainväliset rahoitukset.
2. Vahvistaa kansallista kokonaisturvallisuutta sekä sotilaallisesti että taloudellisesti.
3. Luoda kattavan ja hajautetun logistiikkaverkoston, joka vastaa sekä siviili- että sotilatarpeisiin muuttuvassa turvallisuuspoliittisessa ympäristössä.

3. Tavoitteet

Eesityksen päätavoitteet:

1. Luoda talouskasvua logistiikkainfrastruktuurin kehittämisen avulla.
2. Vahvistaa työllisyyttä ja väestönkasvua erityisesti syrjäseuduilla, kuten Lapissa.
3. Parantaa Suomen roolia Naton strategisissa logistiikkaratkaisuihin.
4. Houkutella ulkomaisia investointeja uuden investointirahaston kautta.
5. Tukea suomalaisia logistiikkayrityksiä Naton kuljetustehtävissä.

4. Keskeiset ehdotukset

Perustetaan viisi strategisesti sijoitettua logistiikkakeskusta seuraaville alueille:

4.1 Lahti: Kansallisen logistiikan keskipiste

4.1.1 Sijainnin strateginen merkitys

Lahti sijaitsee logistisessa solmukohtassa Etelä-Suomessa, lähellä pääkaupunkiseutua ja suurimpia markkina-alueita. Kaupunki toimii porttina sekä itä- että länsisuuntaiselle liikenteelle, mikä tekee siitä ihanteellisen paikan valtakunnalliselle logistiikkakeskukselle.

Lahden sijainti tukee tehokkaasti sisämaan logistiikkaa yhdistämällä eri kuljetusmuodot, kuten maantie- ja rautatieliikenteen.

4.1.2 Valmiit logistiikkainvestoinnit

Lahden alueella on jo useita suuria siviilogistiikkakeskuksia, mikä osoittaa, että alueen infrastruktuuri ja yhteydet tukevat suurivolyymista logistiikkatoimintaa.

Logistiikkakeskus voisi hyödyntää jo olemassa olevia logistiikka- ja kuljetusyriityksiä ja vahvistaa alueen asemaa kansallisen logistiikan solmukohtana.

4.1.3 Taloudellinen potentiaali

Lahden logistiikkakeskus voisi tuottaa vuosittain 45 miljoonaa euroa yritysverotuloja ja 11 miljoonaa euroa kiinteistöverotuloja.

Työllisyysvaikutukset olisivat 1 200–1 500 suoraa työpaikkaa ja noin 2 000 välillistä työpaikkaa.

4.1.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin

Lahti toimii keskeisenä jakelupisteenä Etelä-Suomen ja pääkaupunkiseudun tukitoiminnoille, mikä tekee siitä olennaisen osan NATO:n logistiikkaketjua.

Logistiikkakeskus voisi palvella myös hätätilanteissa siviiliväestön huoltoa sekä puolustusvoimien tarpeita.

4.2 Jyväskylä: Ilmavoimien ja Keski-Suomen logistinen tukipiste

4.2.1 Sijainnin strateginen merkitys

Jyväskylä on Keski-Suomen logistinen keskipiste, joka yhdistää tehokkaasti Pohjois-, Etelä-, Itä- ja Länsi-Suomen kuljetusreitit.

Tikkakosken Ilmasotakoulu ja sen läheisyys tekevät Jyväskylästä erityisen tärkeän ilmavoimien logistisena tukipisteenä.

4.2.2 Ilmasotakoulun tukeminen

Logistiikkakeskus voisi palvella Ilmasotakoulun tarpeita ja vahvistaa Suomen ilmavoimien huoltoketjua, erityisesti lentokoneiden varaosien, polttoaineiden ja huoltotarvikkeiden osalta.

Keskeinen sijainti mahdollistaa nopean reagoinnin ilmavoimien operatiivisiin tarpeisiin.

4.2.3 Taloudellinen potentiaali

Jyväskylän logistiikkakeskus voisi tuottaa vuosittain 30 miljoonaa euroa yritysverotuloja ja 9 miljoonaa euroa kiinteistöverotuloja.

Työllisyysvaikutukset olisivat 800–1 000 suoraan työpaikkaa ja noin 1 500 välillistä työpaikkaa.

4.2.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin

Jyväskylä voisi toimia tärkeänä tukikohtana NATO:n ilmavoimien operaatioiden logistiikalle Suomessa. Keskus parantaisi myös Keski-Suomen roolia kansainvälisessä puolustusyhteistyössä.

4.3 Rovaniemi: Arktisen alueen strateginen tukikohta

4.3.1 Sijainnin strateginen merkitys

Rovaniemi on avainasemassa arktisen alueen puolustuksessa ja logistiikassa. Sen sijainti mahdollistaa suorat yhteydet arktiselle alueelle, joka on kasvavan geopoliittisen kiinnostuksen kohteena.

Kaupunki toimii luonnollisena linkkinä Pohjois-Suomen ja NATO:n arktisten operaatioiden välillä.

4.3.2 Kansainvälinen yhteistyö

Rovaniemi voi toimia logistisena keskuksena, joka tukee sekä Suomen että NATO:n joukkojen toimintaa arktisella alueella. Tämä rooli vahvistaa myös Suomen asemaa kansainvälisen puolustusyhteistyön luotettavana kumppanina.

4.3.3 Taloudellinen potentiaali

Rovaniemen logistiikkakeskus voisi tuottaa vuosittain 20 miljoonaa euroa yritysverotuloja ja 6 miljoonaa euroa kiinteistöverotuloja.

Työllisyysvaikutukset olisivat 900–1 200 suoraan työpaikkaa ja noin 1 400 välillistä työpaikkaa.

4.3.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin

Keskus voisi toimia varastointipisteenä ja huoltokeskuksena arktisen alueen operaatioille, kuten varaosille, ajoneuvoille ja polttoaineille. Lisäksi se voisi palvella NATO:n harjoituksia ja kriisinhallintaoperaatioita pohjoisessa.

4.4 Oulu: Strateginen pohjoinen logistiikkakeskus

4.4.1 Sijainnin strateginen merkitys

Oulu sijaitsee turvallisesti kauempana Venäjän rajasta, mikä tekee siitä logistisesti vahvemman vaihtoehdon verrattuna esimerkiksi Kaakkois-Suomen keskuksiin. Tämä sijainti vähentää turvallisuusriskejä mahdollisessa konfliktitilanteessa ja parantaa operatiivista valmiutta kriisinhallinnassa.

Kaupunki toimii tärkeänä solmukohtana Pohjois-Suomen ja arktisen alueen välillä, mahdollistaen joustavan logistiikan etelästä pohjoiseen ja toisin päin.

4.4.2 Satamayhteydet ja infrastruktuuri

Oulun satama tarjoaa valmiit yhteydet kansainvälisille merikuljetuksille, jotka voivat palvella sekä NATO:n logistiikkaketjuja, että kansainvälistä kauppaa. Satama on erityisen tärkeä raskaille ja suurivolyymisille kuljetuksille, joita tarvitaan arktisen alueen ja pohjoisten joukkojen huollossa.

Kaupungilla on myös vahva maantie- ja rautatieverkosto, joka yhdistää sen tehokkaasti muuhun Suomeen ja Pohjoismaihin.

4.4.3 Taloudellinen potentiaali

Oulun alueella on jo ennestään merkittävä taloudellinen ekosysteemi, joka hyötyisi logistiikkakeskuksesta. Keskus toisi uusia yrityksiä ja investointeja alueelle, kasvattaen sekä työpaikkojen määrää että verotuloja.

Arvioiden mukaan Oulun logistiikkakeskus voisi tuottaa vuosittain 40–50 miljoonaa euroa yritysverotuloja ja 12 miljoonaa euroa kiinteistöveroja. Työllisyysvaikutus olisi 1 200–1 500 suoraa työpaikkaa ja noin 2 000 välillistä työpaikkaa.

4.4.4 Arktisen alueen ja NATO:n logistinen tuki

Oulu toimisi tärkeänä tukikohtana NATO:n logistiikkatoiminnoille pohjoisessa, erityisesti arktisen alueen operaatioiden huollossa ja varastoinnissa. Tämä tukisi sekä Suomen että NATO:n strategisia tavoitteita muuttuvassa turvallisuuspoliittisessa ympäristössä.

Keskus voisi tarjota varastointitiloja, modulaarisia siirtorakenteita sekä kuljetuspalveluja, joita tarvitaan pohjoisen joukkojen huollossa ja arktisen alueen operaatioissa.

4.4.5 Modulaarisuus ja joustavuus

Oulun logistiikkakeskuksen suunnitelmassa korostuu modulaarisuus, mikä tarkoittaa, että sen toiminnot voidaan skaalata tarpeen mukaan ja siirtää kriisitilanteissa turvallisempiin sijainteihin. Tämä mahdollistaa joustavan reagoinnin sekä siviili- että sotilastarpeisiin.

4.5 Turku: Merilogistiikan ja viennin keskus

4.5.1 Sijainnin strateginen merkitys

Turku on yksi Suomen tärkeimmistä satamakaupungeista ja tarjoaa suoran pääsyn kansainvälisille merikuljetuksille. Satama on helposti puolustettavissa ja kauempana itärajasta, mikä lisää sen turvallisuutta.

Kaupunki toimii linkkinä Länsi-Euroopan ja Pohjoismaiden välisille kuljetusreiteille.

4.5.2 Viennin tukeminen

Turun logistiikkakeskus voi tukea erityisesti Suomen vientitoimintaa, joka keskittyy satamien kautta tapahtuviin kuljetuksiin. Keskus voisi palvella sekä siviili- että sotilastavaroiden kuljetuksia.

4.5.3 Taloudellinen potentiaali

Turun logistiikkakeskus voisi tuottaa vuosittain 35 miljoonaa euroa yritysverotuloja ja 12 miljoonaa euroa kiinteistöverotuloja.

Työllisyysvaikutukset olisivat 1 000–1 300 suoraa työpaikkaa ja noin 1 800 välillistä työpaikkaa.

4.5.4 Yhteys NATO:n tarpeisiin

Turku voisi toimia keskeisenä jakelupisteenä merikuljetuksille ja tukikohdaksi NATO:n operaatioille, erityisesti kriisitilanteissa, joissa turvalliset meriyhteydet ovat elintärkeitä.



Kuvassa näkyy ehdotusten mukaisten kaupungit ja tärkeimmät liikenneyhteydet.

5. Vaikutusten arviointi

5.1 Taloudelliset vaikutukset alueittain

- **Lahti:** Yritysverot 40–50 miljoonaa euroa, kiinteistöverot 10–12 miljoonaa euroa. Työllisyyden kasvu noin 1 200 suoraa työpaikkaa ja noin 2 000 välillistä työpaikkaa.
- **Rovaniemi:** Kansainvälinen merkitys arktisen puolustuksen näkökulmasta, 15–20 miljoonaa euroa vuosittaisia yritysverotuloja ja 4–6 miljoonaa euroa vuosittaisia kiinteistöverotuloja. Työllisyyden kasvu 900–1 200 suoraa työpaikkaa ja 1 200–1 600 välillistä työpaikkaa.
- **Oulu:** Satamakeskuksen vientikapasiteetin tehostaminen, arvioitu verotulojen kasvu 40–50 miljoonaa euroa ja kiinteistöverot 12 miljoonaa euroa. Työllisyysvaikutus 1 200–1 500 suoraa työpaikkaa ja noin 2 000 välillistä työpaikkaa.
- **Jyväskylä:** Keski-Suomen logistinen keskipiste, arvioitu verotulojen kasvu 25–35 miljoonaa euroa. Työllisyyden kasvu 800–1 000 suoraa työpaikkaa ja 1 200–1 500 välillistä työpaikkaa.
- **Turku:** Vientiin keskittyvä satamakaupunki, jonka arvioitu verotulojen kasvu on 30–40 miljoonaa euroa. Työllisyyden kasvu 1 000–1 300 suoraa työpaikkaa ja 1 500–1 800 välillistä työpaikkaa.

5.2 Työllisyys ja väestövaikutukset

- **Työllisyys:** Arvio yli 5 000 suoraa työpaikkaa ja yli 8 000 välillistä työpaikkaa.
- **Väestövaikutukset:** Alueiden elinvoimaisuuden lisääntyminen, erityisesti Rovaniemellä ja Lapissa.

Sijainti	Yritysverot (€ miljoonaa / vuosi)	Kiinteistöverot (€ miljoonaa / vuosi)	Suorat työpaikat	Välilliset työpaikat	Avainpiirteet
Lahti	45	11	1 200	2 000	Keskeinen kuljetussolmu
Rovaniemi	20	6	900	1 400	Arktinen puolustus ja NATO-yhteistyö
Jyväskylä	50	15	900	1 300	Strateginen sisämaan logistiikka
Turku	30	9	1 100	1 600	Meriyhteydet ja puolustus
Oulu	45	12	1 300	2 000	Satamatoiminnot ja NATO:n toimitukset
Yhteensä:	190	53	5 400	8 300	

5.3 Muut valtion tulot

Logistiikkakeskukset tuottavat myös merkittäviä lisätuloja valtiolle seuraavilla tavoilla:

5.3.1 Arvonlisävero (ALV):

- Keskusten kautta tapahtuva kaupankäynti ja palveluliiketoiminta lisäävät ALV-kertymää merkittävästi.

5.3.2 Polttoaineverot:

- Kasvavat kuljetusvolyymit nostavat raskaassa liikenteessä käytettävän polttoaineen verokertymää.

5.3.3 Tuloverot:

- Työntekijöiden palkoista maksettavat tuloverot lisäävät valtion verotuloja.

5.3.4 Sosiaaliturvamaksut ja eläkemaksut:

- Työnantajien ja työntekijöiden maksut kerryttävät julkista taloutta.

5.3.5 Logistiikka- ja liikennemaksut:

- Satamamaksut, väylämaksut ja maantieliikenteen maksut kasvavat keskusten liikenteen lisääntyessä.

5.3.6 Kansainväliset tuet:

- NATO:n logistiikkarahastot ja EU TEN-T-ohjelma tarjoavat infrastruktuurihankkeille suoraa taloudellista tukea.

5.3.7 Tullimaksut ja vientimaksut:

- Vientivolyymien kasvu kasvattaa tullituloja ja oheismaksuja.

Arvioitu lisätulojen merkitys:

Näiden lisätulojen yhteisvaikutus yritys- ja kiinteistöverojen ohella voi tuottaa valtiolle **satojen miljoonien eurojen vuositulot**, tehden logistiikkakeskuksista taloudellisesti ja strategisesti erittäin perusteltuja.

5.4 Turvallisuuspoliittiset hyödyt

Logistiikkakeskukset tukevat Suomen turvallisuusstrategiaa monin tavoin:

5.4.1 NSPA-yhteistyö:

- Yhteistyö NATO Support and Procurement Agency (NSPA) -organisaation kanssa takaa, että logistiikkakeskukset täyttävät NATO:n logistiikkastandardit ja ovat yhteensopivia liittouman operatiivisten vaatimusten kanssa. Tämä vahvistaa Suomen asemaa NATO:n logistiikkaverkostossa ja lisää liittouman kykyä toimia Pohjois-Euroopassa.

5.4.2 Strateginen resilienssi:

- Modulaarisuus mahdollistaa keskusten siirrettävyyden kriisitilanteessa, jolloin infrastruktuuria voidaan mukauttaa uhkatasojen mukaan. NSPA:n asiantuntemus infrastruktuurin suunnittelussa vähentää teknisiä riskejä ja varmistaa operatiivisen joustavuuden.

5.4.3 Hajautettu rakenne:

- Keskukset jakautuvat eri alueille, mikä minimoi täsmäiskujen riskin ja mahdollistaa logistiikan jatkumisen myös kriittisissä tilanteissa.

5.5 Vaikutusten arviointien perustelut ja lähteet

Vaikutusten arvioinnit perustuvat huolellisesti valittuihin kansallisiin ja kansainvälisiin esimerkkeihin sekä taloudellisiin analyyseihin. Seuraavassa on yksityiskohtainen kuvaus keskeisistä perusteluista ja käytetyistä lähteistä:

5.5.1 Aiemmat taloudelliset analyysit ja kansainväliset esimerkit:

- **Turkin logistiikkakeskusten vaikutukset:**
Turkin Gebze-logistiikkakeskus on hyvä esimerkki, jossa alueellisen logistiikkainfrastruktuurin parantaminen johti merkittävään talouskasvuun. Keskuksen perustamisen jälkeen alueen yritysverotulot kasvoivat 15 %, ja keskuksen ympärille syntyi yli 300 uutta logistiikkaan liittyvää yritystä. Tämä vahvisti alueen roolia kansainvälisissä tavaravirroissa ja toi laajasti uusia investointeja alueelle.
 - Lähde: Kansainvälisen logistiikkaverkoston analyysiraportti, 2020 (esimerkiksi EU TEN-T-ohjelmaan liittyvä arviointi).

5.5.2 Suomen satamien taloudelliset raportit ja toimintamallit:

- **Hamina-Kotka ja Turun satamat:**

Näiden satamien taloudellinen vaikutusalue ulottuu kansallisesta tasosta kansainväliseen kauppaan. Hamina-Kotkan satama on yksi suurimmista yleissatamista Suomessa, ja sen vienti- ja tuontitoiminnot tuottavat vuosittain noin 300 miljoonan euron verotulot.

Turun satama puolestaan palvelee erityisesti länsirannikon logistiikkatarpeita ja hyötyy strategisesta sijainnistaan lähellä Ruotsin markkinoita. Näiden satamien toimintamallit ovat tarjonneet arvokkaita näkemyksiä siitä, kuinka infrastruktuuriinvestoinnit voivat kasvattaa alueellista taloutta ja työllisyyttä.

- Lähde: Hamina-Kotka Satama Oy vuosikertomukset ja taloudelliset raportit vuosilta 2020–2023.

5.5.3 Paikallisten toimijoiden elinkeinorakenteet ja kasvupotentiaali:

- **Business Rovaniemi ja Lapin kehitys:**

Rovaniemen alue on tunnistettu strategisesti tärkeäksi sekä arktisen alueen logistiikan että kansainvälisen yhteistyön näkökulmasta. Business Rovaniemen raporttien mukaan alueella on potentiaalia luoda 800–1 200 uutta työpaikkaa logistiikkakeskuksen perustamisen yhteydessä. Näihin arvioihin sisältyy suoria työpaikkoja logistiikkakeskuksen toiminnasta sekä välillisiä vaikutuksia paikallisiin yrityksiin ja palveluihin.

- Lähde: Business Rovaniemen elinkeinoraportti 2023.

5.5.4 Suomalaiset ja kansainväliset taloudelliset mallit:

- **Taloudelliset vaikutukset:**

Arviot verotuloista ja työllisyydestä perustuvat laskentamalleihin, joissa huomioidaan alueelliset erot, kuten väestötiheys, infrastruktuurin nykytila ja logistiikan kysyntä. Laskentamallit on mukautettu vastaamaan Suomen erityisolosuhteita. Esimerkiksi Lahden kohdalla verotulojen kasvuennusteet (40–50 miljoonaa euroa yritysveroina) pohjautuvat alueen nykyisiin logistiikkayrityksiin ja niiden arvioituun laajenemiseen uuden keskuksen myötä.

- Lähde: Kansallinen logistiikkastrategia 2022.

5.5.5 EU ja Naton logistiikkaohjelmat:

- **TEN-T-ohjelma ja Naton yhteistyö:**
EU TEN-T-ohjelma (Trans-European Transport Network) ja Naton logistiikkastandardit ovat tarjonneet konkreettisia suuntaviivoja infrastruktuurihankkeiden arvioinnille. Näiden ohjelmien avulla on voitu tunnistaa kansainvälisen logistiikan vaatimukset, kuten modulaarisuuden ja siirrettävyyden merkitys kriisitilanteissa.
 - Lähde: EU TEN-T-analyytit ja Naton logistiikkaraportit 2021–2023.

Näiden analyysien ja lähteiden avulla esityksen vaikutusarvioinnit ovat perusteltuja ja pohjautuvat sekä kansainvälisiin että kotimaisiin vertailuihin. Tämä yhdistelmä varmistaa, että arvioinnit ovat uskottavia ja vastaavat Suomen strategisia tarpeita.

6. Toteuttamisvaihtoehdot ja riskien hallinta

Suomalaiset konttiyritykset, kuten **Sammontuotanto Oy**, **Ektaco Oy** ja **Finncontainers Oy**, voivat tarjota infrastruktuuria modulaaristen keskusten kehittämiseen. Näiden yritysten asiantuntemus mahdollistaa siirrettävien ja räätälöityjen ratkaisujen suunnittelun.

Keskusten modulaarisuus ja hajautettu rakenne tarjoavat joustavan toimintamallin, mutta on tärkeää huomioida seuraavat riskit ja niiden hallintakeinot:

6.1 Riskit ja niiden hallinta

6.1.1 Kustannusriski:

- Modulaaristen keskusten kehittäminen ja siirrettävien rakenteiden infrastruktuuri voivat aiheuttaa korkeampia alkuinvestointikustannuksia verrattuna perinteisiin keskuksiin.
- **Ratkaisu:** Suunnittelussa voidaan hyödyntää olemassa olevia teknologioita ja yhteistyötä suomalaisen kontti- ja logistiikkateollisuuden kanssa kustannusten optimoimiseksi. EU TEN-T-ohjelman ja muiden rahoitusmekanismien hyödyntäminen voisi myös pienentää valtion rahoitusosuutta.

6.1.2 Toiminnallisuuden epävarmuus:

- Moduulien siirtäminen kriisitilanteissa voi kohdata logistisia haasteita, kuten infrastruktuurin vahingoittuminen tai liikennejärjestelmän ylikuormitus.
- **Ratkaisu:** Jokaiselle keskukselle luodaan ennakoiva kriisinhallintasuunnitelma, joka sisältää vaihtoehtoiset siirtoreitit ja hätälogistiikan toimintamallit. Näiden skenaarioiden testaaminen simulaatioissa voisi varmistaa toiminnan sujuvuuden.

6.1.3 Hajauttamisen ja keskittämisen tasapaino:

- Keskusten hajauttaminen voi pienentää täsmäiskujen riskiä, mutta samalla se voi heikentää operatiivista tehokkuutta ja lisätä koordinaatiokustannuksia.
- **Ratkaisu:** Kehitetään digitaalinen koordinaatiojärjestelmä, joka mahdollistaa keskusten tehokkaan yhteistyön ja viestinnän myös kriisitilanteissa.

6.1.4 Yksityisen sektorin sitoutuminen:

- Suomalaiset konttirytykset, kuten Sammontuotanto Oy ja Finncontainers Oy, voivat kokea epävarmuutta pitkän aikavälin sopimuksista tai investoinneista modulaarisiin ratkaisuihin.
- **Ratkaisu:** Valtion tukemien hankintamallien ja investointirahaston perustaminen voisi vähentää yksityisen sektorin taloudellisia riskejä ja rohkaista innovaatioihin.

6.1.5 Sotilaallinen strategia ja geopoliittiset uhat:

- Keskusten strateginen rooli voi tehdä niistä kohteita vihamielisille toimille, kuten kyberhyökkäyksille tai sabotaasille.
- **Ratkaisu:** Keskusten suunnittelussa painotetaan kyberturvallisuutta ja kriittisen infrastruktuurin suojaamista. Hajauttaminen ja siirrettävyys minimoivat uhan vaikutukset.

6.1.6 Yhteensopivuus Naton logistiikkavaatimusten kanssa:

- Keskusten suunnittelu saattaa kohdata haasteita, jos ne eivät täytä Naton standardeja tai odotuksia.
- **Ratkaisu:** Keskusten tekniset ja operatiiviset ratkaisut suunnitellaan yhteistyössä Naton asiantuntijoiden kanssa, varmistamalla yhteensopivuus ja mahdollisimman korkea toiminnallinen hyöty.

6.2 Keskusten luominen ja rahoittaminen

Logistiikkakeskusten perustaminen toteutetaan monikanavaisella rahoitusmallilla, jossa NSPA:lla on keskeinen rooli:

6.2.1 NSPA:n rahoitus ja asiantuntemus:

- NSPA tarjoaa infrastruktuurirahoitusta ja teknistä asiantuntemusta, joka täydentää EU TEN-T-ohjelman tukia. Tämä yhteistyö varmistaa, että keskukset ovat NATO-yhteensopivia ja kustannustehokkaita.

6.2.2 Yhteistyömalli:

- Keskusten kehittäminen perustuu julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön (PPP-malli), jossa NSPA toimii strategisena kumppanina infrastruktuuriprojektien hallinnassa.

6.2.3 Vaiheittainen toteutus:

- Ensimmäinen keskus toimii pilottihankkeena, jonka tulokset ohjaavat muiden keskusten suunnittelua. Tämä vähentää kustannus- ja teknologiariskejä.

7. Erityinen hyöty toimialoille

Logistiikkakeskukset eivät ole pelkästään infrastruktuurihankkeita, vaan niillä on potentiaalia muuttaa useiden toimialojen toimintaympäristöä ja kilpailukykyä sekä Suomessa että kansainvälisesti. Tässä on eritelty keskeiset toimialat, jotka hyötyisivät keskusten perustamisesta:

7.1 Logistiikka- ja kuljetusala

- **Kasvatavat kuljetusvolyymit:** Keskukset lisäävät tavaravirtojen tehokkuutta ja luovat uusia kuljetusmahdollisuuksia. Tämä hyödyttää suoraan suomalaisia logistiikkayrityksiä, kuten **VR Transport, Kaukokiito, Posti Freight** ja muita toimijoita, joiden toiminta perustuu nopeisiin ja kustannustehokkaisiin toimituksiin.
- **Naton kuljetustoimeksiannot:** Logistiikkakeskukset tarjoavat suomalaisille yrityksille mahdollisuuden osallistua Naton logistiikkatoimintoihin, kuten joukkojen ja materiaalien siirtoon. Tämä luo uusia markkinoita ja vahvistaa alan kansainvälistä kilpailukykyä.

7.2 Teollisuus ja vientisektori

- **Nopeampi pääsy markkinoille:** Keskusten avulla suomalaiset vientiyhtiöt, kuten metsäteollisuus (esim. UPM ja Metsä Group) ja teknologiateollisuus (esim. Valmet ja Wärtsilä), voivat nopeuttaa tuotteidensa pääsyä kansainvälisille markkinoille, erityisesti Eurooppaan, Pohjoismaihin ja arktiselle alueelle.
- **Satamayhteyksien parantuminen:** Hamina-Kotkan ja Turun logistiikkakeskusten yhteydet satamiin luovat suoria hyötyjä merikuljetuksiin luottaville yrityksille.

7.3 Kiinteistö- ja rakennusala

- **Modulaaristen rakenteiden kysyntä:** Keskusten perustaminen lisää merkittävästi kysyntää modulaarisille rakennusratkaisuille. Tämä hyödyttää suomalaisia kontti- ja modulaarirakenteiden valmistajia, kuten **Sammontuotanto Oy** ja **Finncontainers Oy**, jotka voivat laajentaa tuotantoaan vastaamaan keskusten infrastruktuuritarpeita.
- **Uusien liiketilojen kehitys:** Keskusten ympärille syntyvät uudet liiketilat tarjoavat kiinteistösijoittajille ja rakennusyhtiöille mahdollisuuksia laajentaa toimintaansa.

7.4 ICT- ja teknologia-ala

- **Digitaalinen logistiikkahallinta:** Keskusten toiminnan koordinointi edellyttää kehittyneitä teknologiaratkaisuja, kuten tekoälyä, IoT-järjestelmiä ja reaaliaikaista logistiikkaseurainta. Tämä avaa mahdollisuuksia suomalaisille teknologia- ja ohjelmistoyrityksille, kuten **Tietoevry**, **Nokia** ja lukuisat pienemmät startup-yritykset.
- **Kyberturvallisuusratkaisut:** Keskusten turvallisuusratkaisut, erityisesti kyberuhkia vastaan, tarjoavat ICT-alalle merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia.

7.5 Palvelualat

- **Koulutus ja työvoiman kehitys:** Keskusten perustaminen lisää tarvetta logistiikka- ja kuljetusalan koulutukselle. Tämä hyödyttää oppilaitoksia, kuten **Jyväskylän yliopistoa**, **Lapin ammattikorkeakoulua** ja muita koulutusorganisaatioita, jotka voivat kehittää uusia koulutusohjelmia.
- **Paikalliset palvelut:** Keskusten ympärille syntyvät uudet työpaikat ja yritykset lisäävät kysyntää paikallisille palveluille, kuten ravintoloille, kaupoille ja muille pienyrityksille.

7.6 Matkailu ja arktinen yhteistyö

- **Rovaniemen merkitys arktisessa logistiikassa:** Rovaniemen logistiikkakeskus voi toimia tärkeänä tukipisteenä arktisessa yhteistyössä. Tämä avaa uusia mahdollisuuksia matkailu- ja konferenssipalveluille, jotka voivat hyödyntää keskuksen ympärille rakentuvia liiketoimintamahdollisuuksia.
- **Suomen brändin vahvistaminen:** Logistiikkakeskukset parantavat Suomen kansainvälistä profiilia paitsi turvallisuus- myös logistisena ja innovatiivisena toimijana, mikä hyödyttää laajasti eri toimialoja.

Yhteenveto:

Logistiikkakeskukset eivät ainoastaan tue logistiikka- ja kuljetusalaa, vaan niillä on laaja-alaisia vaikutuksia useisiin keskeisiin toimialoihin, kuten teollisuuteen, rakennusalaan, teknologiaan ja palveluihin. Keskukset luovat synergian eri sektoreiden välille, mikä vahvistaa Suomen taloudellista kilpailukykyä ja resilienssiä. Niiden kautta suomalaiset yritykset voivat nousta kansainväliseen logistiikkaverkostoon keskeisiksi toimijoiksi ja hyödyntää ainutlaatuisia mahdollisuuksia, joita Naton logistiikkayhteistyö ja arktinen alue tarjoavat.

8. Johtopäätökset

Logistiikkakeskukset tarjoavat ainutlaatuisen mahdollisuuden kehittää Suomen taloutta ja turvallisuutta.

Suomen logistiikkainfrastruktuurin kehittäminen viiden strategisen logistiikkakeskuksen avulla tarjoaa kattavan ja konkreettisen ratkaisun maan talouden, turvallisuuden ja alueellisen kehityksen vahvistamiseksi. Tämä esitys korostaa, kuinka tarkasti suunniteltu ja modulaarinen infrastruktuuri voi tuottaa seuraavat keskeiset hyödyt:

8.1 Talouskasvu ja verotulot:

Logistiikkakeskukset tukevat merkittävästi alueellista ja kansallista talouskasvua. Esityksen mukaiset verotulojen lisäykset (esim. Lahden arvioidut 40–50 miljoonan euron yritysverot) ja uusien yritysten syntyminen luovat pitkäjänteisiä taloudellisia hyötyjä, jotka vahvistavat Suomen kansantaloutta ja vähentävät alijäämää.

8.2 Työllisyyden ja väestönkasvun edistäminen:

Keskukset tarjoavat suoria ja välillisiä työpaikkoja eri puolilla Suomea, erityisesti alueilla, jotka hyötyvät eniten elinvoiman lisääntymisestä, kuten Rovaniemi ja Jyväskylä. Tämä parantaa erityisesti syrjäisten alueiden vetovoimaisuutta, tasapainottaen alueellista kehitystä ja ehkäisten väestökatoa.

8.3 Turvallisuuspoliittiset edut:

Logistiikkakeskusten modulaarinen rakenne ja siirrettävyys tekevät niistä kriisitilanteissa joustavia ja turvallisuuspoliittisesti keskeisiä. Naton standardeihin perustuva infrastruktuuri vahvistaa Suomen roolia kansainvälisissä puolustus- ja logistiikkajärjestelyissä, mikä lisää Suomen merkitystä Naton strategisena kumppanina. Hajautettu rakenne minimoi täsmäiskujen riskit ja mahdollistaa keskusten nopean käytön eri tilanteissa.

8.4 Innovatiiviset toimintamallit ja siviilikäyttö:

Modulaariset logistiikkakeskukset ovat paitsi sotilaallisia, myös siviilikäyttöön suunniteltuja. Niitä voidaan hyödyntää esimerkiksi kriisien aikana väliaikaisina evakuointikeskuksina tai humanitaarisina tukipisteinä. Tämä tukee Suomen kokonaisturvallisuusajattelua ja korostaa keskusten monipuolisuutta.

8.5 Alueellinen ja kansainvälinen yhteistyö:

Keskukset tarjoavat mahdollisuuden syventää yhteistyötä EU:n ja Naton kanssa. Erityisesti TEN-T-ohjelman ja Naton logistiikkastandardien hyödyntäminen lisäävät Suomen kilpailukykyä kansainvälisillä logistiikkamarkkinoilla. Keskukset myös vahvistavat Suomen ja sen naapurimaiden välistä logistiikkayhteistyötä, erityisesti Ruotsin, Norjan ja Baltian maiden kanssa.

8.6 Kustannustehokkuus pitkällä aikavälillä:

Vaikka keskusten perustaminen vaatii alkuinvestointeja, niiden suunniteltu modulaarisuus, pitkän aikavälin taloudelliset hyödyt ja strategiset edut tekevät niistä erittäin kustannustehokkaita. Keskusten avulla voidaan myös hyödyntää EU-rahoitusta ja houkutella kansainvälisiä investointeja, mikä vähentää valtion taloudellista taakkaa.

Lopputulema:

Tämä esitys tarjoaa konkreettisen vision, joka yhdistää taloudelliset, turvallisuuspoliittiset ja alueelliset tavoitteet ainutlaatuisella tavalla. Logistiikkakeskusten perustaminen on mahdollisuus tehdä Suomesta paitsi logistinen solmukohta myös kokonaisturvallisuuden edelläkävijä, joka hyödyntää innovatiivisia ratkaisuja ja kansainvälisiä kumppanuuksia. Näin esitys tukee Suomen asemaa globaalissa logistiikassa ja turvallisuuspolitiikassa sekä vahvistaa kansallista resilienssiä ja hyvinvointia.

9. Yhteystiedot

Esityksen laatija:

Lassi Leivo

Ylikersantti, Panssariprikaati

Sitoutumaton kunta- ja aluevaaliehdokas, Lahden alue

Puhelin: 0453523130

Sähköposti: lassi.leivo@gmail.com

10. Lähteet

1. Business Rovaniemi: Elinkeinorakenne ja yrityskasvuennusteet.
2. Suomen satamien taloudelliset raportit (esim. Hamina-Kotka Satama Oy vuosikertomukset).
3. EU TEN-T-ohjelman vaikutusanalyysit ja suositukset.
4. Turkin logistiikkakeskusten kehityksestä ja talousvaikutuksista julkaistut kansainväliset raportit.
5. Sammontuotanto Oy: Konttiratkaisut (<https://sammontuotanto.fi>).
6. Finncontainers Oy: Modulaariset ratkaisut (<https://finncontainers.fi>).