

Asia: LVM/237/01/2018

Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta

Palvelualojen työnantajat Palta ry (jäljempänä ”Palta”) kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Palta pitää liikenne- ja viestintäministeriön työtä valtioneuvoston periaatepäätöksen aikaansaamiseksi logistiikka- ja kuljetussektorille hyvänä, sillä kehittämissuunnitelmaluonnoksessa esitetyt näkemykset ovat linjassa Paltan digitalisaatiokehitykselle asettamien yleisten näkemysten kanssa:

- Digitalisoituminen on elinehto kansainvälisessä kilpailussa menestymiselle
- Alustaliiketoimintaan ja verkostomaiseen toimintatapaan yritysten kannattaa lähteä rohkeasti mukaan
- Tiedon merkitys korostuu liiketoiminnassa, johtamisessa ja asiakaspalvelussa
- Palveluja ja prosesseja on digitalisaation kautta mahdollista rakentaa kokonaan uudella tavalla
- Yritysten kustannuskilpailukyky varmistetaan operaatioita digitalisoimalla
- Yrityskulttuuria kannattaa kehittää tukemaan digiajan tapoja tehdä töitä

Paltan syksyllä 2016 julkaiseman Digitalisaatio palvelualoilla -raportin mukaan Suomen logistiikkasektorilla digitalisaatiossa ollaan vasta ottamassa ensimmäisiä askelia. Tästä syystä LVM:n ehdotukset logistiikkasektorin digitalisaatiokehityksen vauhdittamiseksi tulevat tarpeeseen.

Visiot 2020 ja 2025

Visioissa vuoteen 2020 on paljon oikeita asioita, mutta vuoteen 2020 on enää alle kaksi vuotta, joten aikataulu vaikuttaa hyvin haastavalta, ellei jopa epärealistiselta. Mutta jos logistiikkasektorin digitalisaatio toimintaan halutaan edistää valtion toimeista, se edellyttää viranomaisilta ja päättäjiltä vahvaa sitoutumista asian edistämiseen ja selkeää aikataulutettua suunnitelmaa, jotta yritykset ja järjestöt pystyvät ottamaan asian omassa suunnittelussaan ja resurssoinnissaan huomioon.

Visiossa 2025 todetaan, että Suomi on pystynyt hyödyntämään maantieteellistä sijaintiaan ja nousemaan keskeiseksi solmupisteeksi myös kansainvälisessä tavarankuljetuksessa. Lentorahtiliikenteessä tämä on mahdollista, mutta meri-, raide- ja tieliikenteessä Paltan on vaikea nähdä siihen realistisia perusteita. Suomen väestön määrä tai maantieteellinen sijainti eivät sitä mahdollista, ainakaan vuoteen 2025 mennessä.

Vuoden 2025 vision osalta myös todetaan, että "Lopullisena tavoitteena on poistaa kokonaan alan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset." Tavoitteen sanamuoto epärealistinen, koska niin kauan, kun jotain kuljetetaan, tarvitaan kuljetusvälineitä ja käytetään energiaa. Tavoite toteutuu käytännössä vain, jos mitään ei kuljeteta. Palta ehdottaakin tavoitteen muotoiluksi esim. "tavaralogistiikan ympäristöhaittojen minimointi".

Vision saavuttamiseksi kuvatut neljä tavoitetta 1) Logistiikan hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin luominen, 2) Lähilogistiikan toimivuuden merkittävä parantaminen, 3) Logistiikan älykkään automaation kehittäminen ja 4) Satamien digitalisaation edistäminen ovat kannatettavia. Myös tavoitteiden saavuttamiseksi kuvatut viisi kohtaa A, B, C, D ja E vaikuttavat pitkälti kannatettavilta, lukuunottamatta niitä kohtia, joissa liikennesektorille suunnitellaan tuotavaksi uutta ja velvoittavaa normistoa (esim. kohdat A.3 ja A.4).

Yleistä toimenpiteistä

Periaatepäättöluonnoksessa toimenpiteitä on varsin suuri määrä ja useassa kohdassa edellytetään/tarvitaan alan toimijoiden mukanaoloa. Myös samoja viranomaistahoja on monissa toimenpiteissä mukana. Palta ehdottaa, että ehdotetuille toimenpiteille luotaisiin edes suuntaantavat aikaikkunat ja tavoiteaikataulut, jotta periaatepäättöksen toimenpiteisiin voidaan alan

y yrityksissä ja järjestöissä varautua ja sitoutua. Lisäksi toimenpiteet tulisi priorisoida tärkeysjärjestykseen.

Palta huomauttaa, että monessa toimenpidehankkeessa Liikennelabralle on osoitettu merkittävä rooli. Liikennelabran toiminta on tähän asti ollut vahvasti henkilöliikennepainotteista. Tästä syystä Palta esittää harkittavaksi, että Business Finland kytkettäisiin tiiviimmin mukaan logistiikkasektorin digitalisaation edistämistoimenpiteisiin.

A. Mahdollistava lainsäädäntöympäristö ja lainsäädännöllisten esteiden poistaminen

Toimenpiteet 1 ja 2 ovat tärkeitä ja kannatettavia. Erityisesti eCMR-lisäpöytäkirjan ratifiointi tulee Suomessa tehdä nopeasti, sillä sen osalta Suomi on jo jäljessä useita Euroopan maita.

Toimenpide 3. Liikennevälineiden tunnuksen paikkatieto (kulkutieto) ajoneuvon sijainnista, suunnasta ja nopeudesta voidaan välittää keskitetysti liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen tuottamiseksi. Tämä voi olla hyväksyttävissä, mikäli lainsäädäntövelvoite ei edellytä ammattiliikenteeltä kuin hyvin pieniä kustannuksia ja tarvittava teknologia on ajoneuvoissa. Jälkiasennuksia ei tule vaatia ja tiedon kerääminen tulisi tapahtua mahdollisimman automaattisesti ja ilman yrityksille aiheutuvaa hallinnollista lisätaakkaa.

Toimenpide 4. Toimenpiteessä selvitetään lainsäädännön mahdollisuuksia edistää tietojen jakamista eri toimijoiden kesken digitaalisesti avoimien rajapintojen kautta sekä mahdollisuutta parantaa yrityksen oman tiedon hallintaa. Toimenpiteen johdannossa mainitaan myös, että "tiedon jakamisen osalta varmistetaan, että toimijoilla on velvoite jakaa tiettyjä tietoja muiden toimintaketjun osapuolten käyttöön, ja vastaavasti oikeus saada muilta toimijoilta tarvitsemiaan tietoja (roolipohjaiset käyttöoikeudet). Tämä tarkoittaa, että tiedosta jaetaan vain tarpeellinen osa."

Palta katsoo, että pakottavaan tai velvoittavaan tietojenjako ei tule ryhtyä eri logistiikkaketjun palveluyritysten tai heidän asiakkaidensa osalta. Eri kuljetusmuodoissa tai eri tuotteiden kuljetuksessa tarvitaan hyvin erilaista tietoa, joten käytännössä mistään yleisestä veloitteesta ei ole hyötyä ja se vain lisäisi yritysten hallinnollista taakkaa pakottamalla nämä jakamaan usein turhaa tietoa. Nykyään logistiikkaketjun toimijat jakavat jo paljon tietoa keskenään, mikäli sille on yritysten kannalta liiketaloudellisia perusteita. Tiedon hyödyntämisen ja toimitusketjun rajapintojen avaamisen on perustuttava kaupallisiin ratkaisuihin ja yritysten välisiin sopimuksiin, vapaaehtoisessa tiedon jakamisessa yritysten liikesalaisuuksien ja luottamuksellisten asiakastietojen suoja tulee paremmin suojatuksi.

Lisäksi Palta toteaa, että tavaralogistiikan markkinat ovat Suomessa täysin markkinalähtöiset, eikä tavaraliikenteen palveluita tuoteta merkittävällä yhteiskunnan rahoituksella kuten henkilöliikenteessä. Tästä johtuen liikennepalvelulain I-vaiheessa toteutettu tietojenavaamisvelvoite, jossa henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajat veloitettiin avaamaan palveluistaan tietoja digitaalisesti, ja sen perustelut eivät sovellu tavaralogistiikkaan.

Toimenpiteet 5 - 9 ovat kannatettavia.

Toimenpide 10. On tosiasia, että tavaraliikenteen monet perustiedot ovat Suomessa niin kuin myös kansainvälisesti vajavaisia. Tietoja kerätään nykyisin erilaisilla kyselyillä, jotka ovat yrityksille raskaita. Toimenpiteessä kannattaa toki selvittää, miten tavaraliikenteen tilasto- ja tutkimustiedon muodostumista ja yleistä saatavuutta voitaisiin edistää keräämällä niitä mahdollisimman automaattisesti. Tietojen julkaisemisen osalta tulee huolehtia siitä, että ne eivät paljasta liikesalaisuuksia. Palta ei kuitenkaan kannata logistiikkapalveluyrityksille lainsäädännön kautta asetettavaa raportointivelvollisuutta, koska se on omiaan vain kasvattamaan yritysten hallinnollista taakkaa, jota nimenomaan pitäisi pyrkiä vähentämään, eikä lisäämään.

Toimenpide 11. Koska Palta ei tunne tarkasti tämän toimenpide-ehdotuksen taustoja, niin siihen on vaikea muodostaa yksiselitteistä kantaa. Mutta jos postilainsäädännön kautta käytännössä heikennettäisiin Paltan jäsenen, Posti Oyj:n, toimintaedellytyksiä, niin Palta suhtautuu tässä vaiheessa ehdotukseen kielteisesti.

Toimenpiteet 12 – 13 ovat kannatettavia.

B. Logistiikkaverkostojen ja yhteistyöhankkeiden luominen, hyödyntäminen ja kehittäminen

Toimenpiteet 14 – 15 ovat tärkeitä tavoitteita, jossa LVM:llä on keskeinen rooli toimenpiteiden koordinoijana ja ainakin alkuvaiheessa tilaisuuksien kokoon-kutsujana ja fasilitoijana. Palta, joka laajasti edustaa logistiikkapalvelutarjoajia kaikissa kuljetusmuodoissa (lento-, meri-, raide- ja tieliikenne) sekä huolinta-, että postipalveluissa, on kiinnostunut osallistumaan työhön ja edistämään sitä, että logistiikkaketjun toimijoiden välillä vapaaehtoinen tietojenvaihto etenee win-win periaatteen mukaisesti.

Toimenpiteet 16 – 19 ovat kannatettavia.

C. Kokeilujen ja pilottien käynnistäminen ja vauhdittaminen

Toimenpiteet 20 – 25 ovat kannatettavia.

D. Tietämyksen lisääminen ja asenteiden muuttaminen

Toimenpiteet 26 – 27 ovat kannatettavia.

Toimenpide 28. Tämän toimenpiteen tausta ja perustelut eivät täysin aukea luonnoksesta, joten toimenpiteeseen, ”vaikutetaan kaupan ja teollisuuden toimijoiden toimintamalleihin muun muassa kaavoituksen avulla”, on vaikea ottaa kantaa. Se toki on todettava, että logistiikkapalvelutoimijoiden palvelutarjontaan vaikuttavat keskeisesti kuljetusasiakaskunnan tilaustottumukset, joissa voi olla parannettavaa ja kehitettävää digitalisaation ja innovoinnin kautta.

Toimenpide 29 on kannatettava. Tähän kohtaan sopisi myös hyvin nuorten/koululaisten tietoisuuden ja osaamisen lisääminen siitä, mitä logistiikka oikeasti on ja mikä sen merkitys on yhteiskunnan toimivuuden ja kilpailukyvyn kannalta. Tällä hetkellä valitettavan suuri osa Suomen peruskoululaisista ja lukiolaisista mieltävät logistiikan olevan vain ”tylsää rekalla ajamista”, mikä ei ole omiaan edistämään Suomessa tulevaisuudessa tavaralogistiikan digiosaajien merkittävää lisääntymistä. Palta ehdottaa, että kehittämissuunnitelmaan lisättäisiin toimia nuorten logistiikkatietämyksen ja osaamisen lisäämiseksi.

E. EU- ja kv-vaikuttaminen

Toimenpiteet 30 – 33 ovat erittäin kannatettavia ja niiden perustelut hyviä. Suomi on pieni tekijä tavaraliikenteen globaalissa verkostossa, joten pelkästään Suomessa tehdyt tavaraliikenteen digitalisoimistoimenpiteet eivät ole riittäviä, mikäli niitä ei saada kytkettyä mukaan EU- ja/tai kv-tasolle. Se on myös tosiasia, että pelkästään julkisen sektorin panostus eri kv-järjestöjen ja kv-toimielinten työhön ei riitä, vaan verkostojen kautta on varmistettava, että Suomi on edustettuna kaikilla tarvittavilla kv-areenoilla, ja että Suomen viesti olisi kaikkialla mahdollisimman pitkälle samansuuntainen.

Lopuksi

Kaiken kaikkiaan Palta pitää liikenne- ja viestintäministeriön laatimaa valtioneuvoston periaatepäätösluonnosta logistiikka- ja kuljetussektorin digitalisaatiokehityksen vahvistamiseksi hyvänä.

Luonnoksessa esitetyt näkemykset ja toimenpiteet ovat hyvin linjassa Paltan digitalisaatiokehitykselle asettamien yleisten näkemysten kanssa. Ainoa selkeä näkemysero on siinä, että Palta katsoo, ettei mihinkään lainsäädännössä asetettuun pakottavaan tai velvoittavaan tietojenjakoan tule ryhtyä eri logistiikkaketjun palveluyritysten tai heidän asiakkaidensa osalta. Logistiikkaketjussa yritysten tietovarantojen tai niiden osan luovuttamisen tulee perustua vapaaehtoisuuteen ja yritysten markkinaehtoiisiin ja kaupallisiin ratkaisuihin.

Palta, joka laajasti edustaa logistiikkapalvelutarjoajia kaikissa kuljetusmuodoissa (lento-, meri-, raide- ja tieliikenne) sekä huolinta- ja postipalveluissa, on kiinnostunut osallistumaan kehittämissuunnitelmassa esitettyihin toimenpiteisiin Suomen logistiikkasektorin digitalisaatiokehityksen vauhdittamiseksi.

Helsingissä 28.2.2018

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Riitta Varpe

toimitusjohtaja

Petri Laitinen

toimialapäällikkö, logistiikka

Palta on palvelualoja edustava elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. Meillä on 1 900 jäsentä, jotka toimivat logistiikan, informaation ja viestinnän, huollon ja kunnossapidon, yritys- ja asiantuntijapalvelujen, hallinnon ja tukipalvelujen sekä viihteen ja virkistystyksen toimialoilla. Palta vastaa myös finanssialan työmarkkinatoiminnasta ja on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto.

Palta – uuden työn edelläkävijä.

Laitinen Petri
Palvelualojen työnantajat PALTA ry