

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. LVM/237/01/2018

Tietorahti Oy kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Logistiikan ja kuljetussektorin kehittämissuunnitelman luonnoksessa on paljon tärkeitä ja hyviä askeleita digitalisaation vahvistamiseksi. Henkilöliikennettä on viety määrätietoisesti eteenpäin ja luonnollisesti seuraava askel onkin tavaraliikenteen puolella. Esittelemme kuitenkin muutamia kehitysehdotuksia luonnokseen tässä alla.

Tieto logistiikan digitalisaation apurina -osiosta haluamme huomauttaa, että kuljetuskapasiteettia pyritään jo nyt käyttämään mahdollisimman tehokkaasti ja ajoja yhdistelemään. Kuljetusten optimointi ei kuitenkaan voi olla pelkästään kuljetusliikkeiden huoli, vaan myös tavarantoimittajien tulisi ratkoa tätä järkevällä pakkaamisella ja tilaamalla kuljetukset ajoissa, mikä mahdollistaisi tehokkaiden reittien suunnittelun.

Edellä kuvattua ongelmaa ei tulla ratkaisemaan uudenlaisten rahtipörssien kehittämisellä. Rahtipörssien käyttäminen lisää myös spot-markkinoita, jolloin asiakkaat alkavat yhä enemmän ilmoittamaan viime tingassa kuljetuksia halpojen hintojen toivossa. Kuljetusliike ei voi myöskään ottaa riskiä, että ottaa spot-keikan matkan varrelta, jolloin alkuperäisen asiakkaan tavarat myöhästyvät. Kuljetusliikkeet joutuvat tälläkin hetkellä maksajiksi monissa tilanteissa, esimerkiksi

jos tie on onnettomuuden vuoksi suljettu ja kiertotien käyttämisestä aiheutuu viivästyksiä toimituksiin tai ylimääräisiä ajokilometrejä.

Logistiikkasektorilla on jo monia MaaS-palvelun tapaisia palveluntarjoajia, joten yhtä suuresta murroksesta ei kuitenkaan ole kysymys tavaraliikenteen saralla kuin henkilöliikenteen puolella, sillä kuljetukset voivat jo nykyään koostua osista (nouto, runko, jakelu, etc.), jotka toteuttavat eri kuljetusliikkeet ja heidän alihankkijansa.

Emme pidä totuudenmukaisena kuvausta siitä, että digitalisaation merkittävin este olisi yritysten asenteissa. Digitalisaation etenemiseen vaikuttaa niin moni asia, ettei yksittäistä syytä voi nostaa yli muiden.

Visio 2020

Aikataulu tiedon nykyistä paremmalle virtaamiselle on mielestäni liian optimistinen. Etenkin kun vielä ei ole nähty GDPR:n todellista luonnetta. Kuitenkin nettikaupan lisääntyessä yksityisasiakkaita on jatkuvasti enemmän, jolloin tietosuojakysymykset näyttelevät suurta roolia. Lisäksi pitää muistaa, että myös kuljetusliikkeiden yritysasiakkaiden tiedot ovat erittäin arkaluontoisia.

Visio 2025

Luonnoksessa mainittiin, että lopullisena tavoitteena on poistaa kokonaan alan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset. Tavoitteena tämä kuulostaa erikoiselta, sillä jos MaaS-konsepti lyö läpi, kasvaisi kuljetusten määrä, sillä ihmisillä ei olisi enää autoja, joilla eri tavaroita haettaisiin.

24/7 -toimintamallia emme pidä toivottavana kehityssuuntana. Jakelukuljetuksissa jakoajat ovat yhä useammin tavarantoimittajien ja vastaanottajien yhdessä sopimia. Ruuhka-aikaan ajamista pyritään jo nyt välttämään, mutta kuljetusliikkeet eivät voi tähän yksin vaikuttamaan. Ajojen siirtäminen yöaikaan lisäisi myös henkilöstökustannuksia. Yötyön lisäämistä emme myöskään näe ihmisten hyvinvoinnin vuoksi hyvänä asiana.

Toivoisimme tarkempaa selvitystä kohdasta 22. Tarkemmin ottaen siitä, miten jakamistalous vaikuttaa todellisuudessa päästöihin. Jakamistaloudelta pitää peräänkuuluttaa samaa kuin kuljetusliikkeiltä, eli mahdollisimman tehokasta täyttöastetta. Kylmäkalustolla varustettu

kuljetusyksikkö pystyy esimerkiksi toimittamaan viiden tunnin aikana sata kauppakassia. Samaan ei pystytä jakamistaloudessa kuljetusyksiköiden täyttöasteen ja kylmäkuljetuslaitteiden puutteen vuoksi, vaan kuljetustarpeen täyttäminen vaatii suuremman määrän autoja joissa ei välttämättä ole edes vaadittuja laitteita asianmukaiseen kylmäkuljetukseen.

Tällä hetkellä tavaran lähettäjät yleensä päättävät aikatauluista, joihin kuljetusliikkeiden on mukauduttava. Jos kyseinen mahdollisuus kuljetusten reitittämiseen ja jakeluun annetaan myös loppuasiakkaalle, ei kuljetusliikkeillä ole enää mahdollisuuksia optimoida omaa toimintaansa. Yleensä parhaisiin lopputuloksiin päästään, kun yhdessä optimoidaan koko kuljetusketjua, sen sijaan, että jokainen osapuoli optimoi vain omaa toimintaansa.

Kaarina 28.2.2018

Janne Lausvaara

Yrittäjä

Tietorahti Oy

Lausvaara Janne
Tietorahti Oy