



LAUSUNTO 28.2.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM/237/01/2018

Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi

Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry esittävät lausuntonaan otsikkoasiassa seuraavaa:

Kaupan liitto on kaupan alan valtakunnallinen edunvalvontajärjestö, jonka tehtävänä on edistää suomalaista kauppaa kaikilta kaupan osa-alueilta päivittäistavara-kaupasta, erikoiskaupasta, tukkukaupasta, teknisestä kaupasta ja autokaupasta apteekkeihin. Teknisen Kaupan Liitto ry:n jäsenistö harjoittaa teollisuuden, rakentamisen, liikenteen ja yhteiskunnan tarvitsemien teknisten hyödykkeiden ja niihin liittyvien palvelujen kauppaa. Se kattaa valtaosan Suomen teollisuuden alihankinnasta ja on huomattavasti (Aalto-yliopisto, 2017) vahvistanut merkitystään koko teollisuuden arvonluonnissa 2000-luvulla. Niin vähittäis- kuin tukkukaupankin kilpailukyvyssä kuljetus- ja varastologistiikka ovat keskeisimpiä tekijöitä, ja niiden voimakkaimmin kehittyviä osa-alueita on digitalisaatio.

Tarkasteltaessa Suomen ulkomaankauppaa – tuontia ja vientiä – merkittävin havainto on sen kansainvälisyys. Tuonin ja viennin logistiikka on osa arvoketjua, jonka toinen pää on aina ulkomailla. Ketju ei ole suora, vaan tyypillisesti välitoimijoinakin on kansainvälisiä yrityksiä tai näillä käytössä kansainvälisiä ekosysteemejä. Koska myös kotimarkkina nivoutuu verkostotaloudessa tähän kehykseen, senkin tulee täyttää toiminnallisten ja liiketoiminnallisten kriteerien suhteen kansainväliset vaatimukset.

On siis huomattava, että Suomessakin tapahtuvan logistiikan johtaminen tapahtuu monissa kohdin ulkomailta tai kansainvälisin työkaluin ollen globaalilähtöistä toimintaa, joka ei taivu liian kapeisiin maakohtaisiin vaatimuksiin ilman selviä lisäkustannuksia asiakkaille.

Edellä kuvatusta johtuu, että logistiikan kansainvälisyyden, tietointensiivisyyden ja keskeisen liiketoiminnallisen roolin takia kaiken siihen liittyvän sääntelyn tulisi tänä päivänä olla

- kansainväliseen muutokseen sovitettua
- kannustavaa yritysten suuntaan
- ei velvoittavaa, mikä pikemminkin rajoittaa innovaatioita
- ellei ole kysymys esim. turvallisuuteen liittyvistä asioista

On myös hyvä havaita, että digitalisaatio yksin ei ratkaise logistiikan haasteita. Suomessa on toistaiseksi paljon ratkaisemattomia haasteita itse väylästä kunnan, välityskyvyn ja rahoituksen saralla. Mikään letka-ajo ja automaatio ei ratkaise väylästä fyysisiä heikkouksia, joihin tulee löytää ratkaisut liikennepolitiikan kokonaisuuden uskottavuuden varmistamiseksi.



KAUPAN LIITTO



TEKNINEN KAUPPA

Arvostamme periaatepäätöksen lähtökohtia, jotka kuvataan tekstin alkuosissa. Pidämme esitettyä visiointia kuitenkin kunnianhimoisena; Suomen rooli kansainvälisen digitalisoitumiskehityksen vetäjänä ja kehittyminen kansainvälisen tavaraliikenteen solmupisteeksi käsitetään elinkeinoelämässä enemmänkin markkinatalouslähtöiseksi kuin regulaatioasiaksi. Kyse on asioista, jotka eivät tapahdu edes mahdollistamalla saati sitten velvoittamalla vaan reaalityöelämässä liiketoimintahyötyjen kautta.

Kuten sanottu, lähtökohdat näemme hyviksi ja ABCDE- jäsentelyn samoin. Valtiovallan luonteva rooli on luoda edellytykset halutulle kehitykselle. Tässä toivoisimme periaatepäätökseen selkeämpää arviota tai kuvausta EU:n piirissä tapahtuvasta kehityksestä ja sen hyödyntämisestä.

Toimenpidekartassa on joitakin piirteitä, joihin esitämme tässä varauksia.

Valtiovallan rooli edellytysten luojana näyttäisi toimenpidetasolla muuntuvan monimuotoisen logistiikkakentän toimijoita vahvistikin velvoittavaan suuntaan.

Eryteisesti toimenpiteissä 3 ja 4 näyttäisi olevan kysymys yritysten velvoittamisesta paikkatiedon jakamiseen ja liiketoimintaan liittyvän tiedon jakamiseen avoimin rajapinnoin. Näin oltaisiin viemässä sääntelyä selvästi periaatepäätöksen alkuteksteissä asetettua tavoitetasoa pitemmälle ja puuttumassa teollisuuden ja kaupan kannalta keskeisiin kilpailukykytekijöihin niiden avoimesti jakamiseksi tai vähintäänkin niitä yhdenmukaistamalla. Tämän emme usko toimivan, sillä kuten alussa kuvasimme, logistiikassa joko liikkeellelaskijapää, välitoimija tai loppuasiakaspää on usein ulkomailla, ja sovellettavat toimitusehdot ovat osaksi tai kokonaan kansainvälisiä esimerkiksi kieltäen toimijoilta ko. tiedon jakamisen tai muuttamisen.

Jakeluratkaisut ovat palveluliiketoiminnan ytimessä ja niiden johtamiseen ei sinänsä tarvita mitään uutta sääntelyä.

Uskomme digitalisaation hyötyihin ja Suomen mahdollisuuksiin sen käyttöönotossa osaamisen kehittämisen ja kannustavan sääntelyn puitteissa. Arvioitaessa sääntelyn ja sen jatkeeksi usein miellellävän standardisoinnin tarvetta näemme tärkeäksi ottaa kansainvälinen lainvalmistelu ja standardisointi (ISO, CEN) lähtökohdaksi nyt periaatepäätöksessä esitettyä selvemmin.

Myös fyysisen väylästä toimivuus, jossa elinkeinoelämä on viestittänyt olevan tärkeitä nostaa Suomi takamatkalta kilpailijamaa Ruotsin tasolle, tulisi oleellisesti mainita sen käyttöön kytkeytyvän digitalisaation kehittämissuunnitelmissa.

Kunnioitavasti

Kauppan Liitto ry

Juhani Pekkala

Teknisen Kaupan Liitto ry

Markku Uitto