



Lausuntopyyntö 1.2.2018 LVM/237/01/2018

Tavaralogistiikan digitaalinen tulevaisuus, luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi

Kiitämme mahdollisuudesta lausua edellä mainitussa asiassa.

Lausunnossamme pyrimme ensin kuvaamaan Suomen Laivameklariliittoa ja sen roolia maamme tavaralogistiikan toimijana sekä liiton jäsenyritysten merkitystä merikuljetuksiin liittyvän tiedon välittäjänä. Sen jälkeen esitämme muutamia kommentteja luonnokseen tavaralogistiikan digitaalisesta tulevaisuudesta.

Suomen Laivameklariliitto

Suomen laivameklariliitto-Finland Skeppsmäklareförbund - Shipbrokers Finland on alansa johtava toimialajärjestö, jonka tavoitteena on edistää jäsenyritysten ja Suomen kauppamerenkulun toimintaedellytyksiä yhteistyössä kotimaisten ja kansainvälisten sidosryhmien kanssa. Liitto on perustettu vuonna 1920 ja siihen kuuluu 45 merenkulkualan Suomessa toimivaa tai suomalaista logistiikkayritystä. Liitto kuuluu kansainväliseen alan kattojärjestöön Fonasbaan, jonka perustajajäsen Suomi on.

Laivameklariliiton jäsenet ovat suomalaisia yrityksiä, jotka ovat kansainvälisten varustamojen sopimuskumppaneita Suomessa tai kansainvälisten varustamojen omistamia Suomen tytäryhtiöitä. Liiton jäsenet toimivat kaikissa Suomen satamissa Perämereltä Saimaalle. Jäsenyritykset siis edustavat ulkomaisia varustamoja Suomessa ja hoitavat pääasiassa suomalaisten vientiyritysten kuljetuksia Itämeren alueella ja sieltä edelleen USA:n satamiin ja Aasiaan.

Liikennevirasto julkaisee vuosittain meriliikenteen kuljetuksia koskevia tilastoja, joissa satamakäynnit ja rahtimäärät esitetään jaoteltuna kotimaisten ja ulkomaisten alusten kesken. Ulkomaisten alusten ja tätä kautta Suomen Laivameklariliiton jäsenten välityksellä kulkevan rahdin osuus Suomen vientiin ja tuontiin liittyvistä merikuljetuksista on n. 70 %.

Jäsenyritykset voidaan jakaa kolmeen ryhmään. Ensimmäinen on laivanselvitystoiminta. Yhtiöt palvelevat usein tietyn sataman tai alueen kuljetustarpeita ja elinkeinoelämää. Tällaisia yrityksiä ovat mm. Silva Shipping (Kaskinen), Rauanheimo (Kokkola), Hacklin (Pori) ja Herman Andersson (Oulu). Lisäksi liiton jäsenistössä on mukana yrityksiä, jotka kilpailevat tarjoamalla näitä palveluja useissa satamissa tai koko maassa. Näitä ovat esim. Euroports (Pietarsaari ja Rauma) tai C&C Portagency (Helsinki ja Kotka), GAC Finland (koko maa) tai GSolutions (koko maa). Osa jäsenyrityksistä tarjoaa myös operaattoripalvelua tai satamapalvelua esim. Finnsteve Turussa ja Helsingin Vuosaarella.

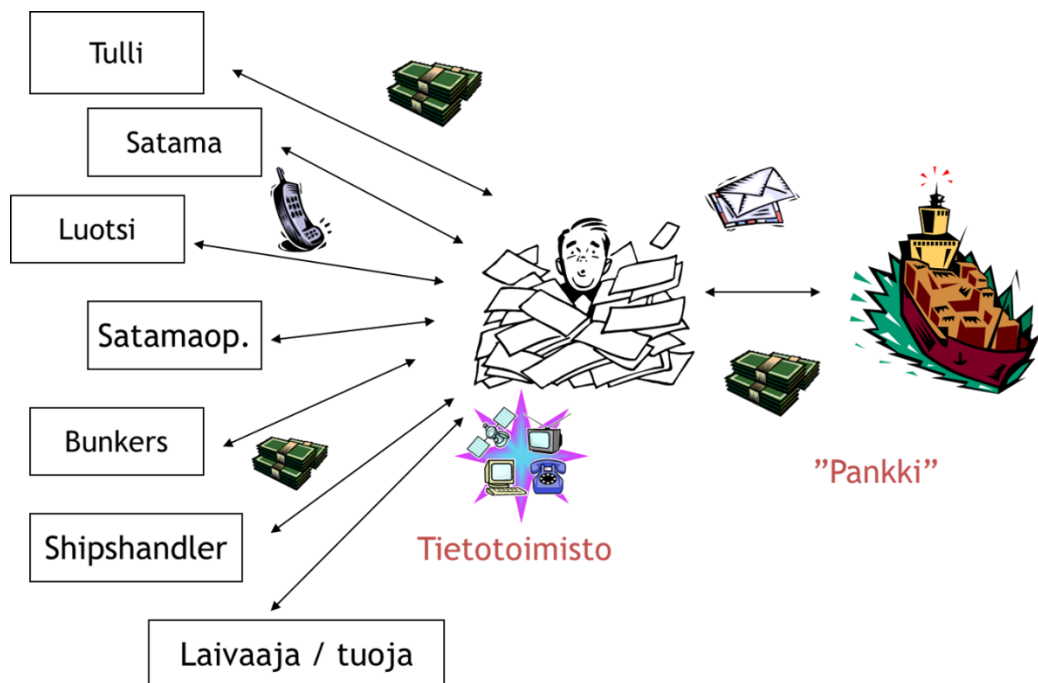
Konttiliikenteen asema merikuljetuksissa on viime vuosina koko ajan kasvanut. Suomessa toimivat oman tytäryhtiönsä kautta maailman suurimmat linjaliikennettä hoitavat konttivarustamot eli Maersk, MSC, CMA CGM ja OOCL, jotka kaikki ovat Suomen Laivameklariliiton jäseniä. Osa jäsenyrityksistä edustaa sopimuskumppanina Suomessa tiettyä konttivarustamoita tai varustamoryhmää. Tällainen yritys on esim. Niklashipping. Liiton karkea arvio on, että Suomen merikuljetusten tavaraliikenteestä noin puolet kulkee tällä hetkellä konteissa.



Kolmas jäsenryhmä ovat perinteiset rahtausmeklarit, joita Suomessa toimii tällä hetkellä kolme: Finnshipping, Helsinki Chartering ja Suomi Shipping Services. Yritykset tarjoavat kaikille kuljetuspalveluja tarvitseville laajaa merikuljetusten erityisosaamista.

Suomen Laivameklariliiton jäsenyritykset toimivat Suomessa ja työllistävät suomalaisia. Jäsenyritysten tärkein asiakas on suomalainen elinkeinoelämä ja erityisesti metsäteollisuus. Suomalaisten varustamojen kuljetuskapasiteetti ei riitä täyttämään suomalaisten vientiyritysten tarpeita, vaan ne ovat riippuvaisia ulkomaisten varustamojen tarjoamista logistiikkapalveluista. Näitä palveluja välittävät Suomen Laivameklariliiton jäsenet.

Tiedon solmukohta



Suomen Laivameklariliiton jäsenyritykset tarjoavat nykyisin laajan kirjon räätälöityjä kuljetuspalveluja asiakkaan eri tarpeisiin. Yhä useammin kuljetus halutaan "ovelta ovelle" sen sijaan, että asiakkaalle riittäisi perinteisempi "ship to harbour" -merikuljetus. Jäsenyritys onkin usein konsultti, joka etsii asiakkaalle sopivimman kuljetustavan, kilpailuttaa sen ja valvoo, että kuljetus sujuu sovitusti. Palvelu on laajentunut aluksen satamakäynnin koordinoinnista koko kuljetusketjun ja siihen liittyvän tiedon hallintaan.

Yllä oleva kuva esittää laivameklariin tai agentin ehkä jo vähän vanhentunutta roolia kuljetusketjussa, mutta antaa osviittaa mukana olevista tahoista. Meklari on kuin "käyttöliittymä", joka hoitaa aluksen satamakäyntiin liittyvän rahaliikenteen, satama- ja muut palvelut sekä tiedonvaihdon mm. viranomaisten kanssa. Huomattava määrä kuhunkin kuljetukseen liittyvästä tiedosta on meklarin tai agentin hallinnoimaa ja eri tahoille jakamaa.



Tavaralogistiikan digitaalinen tulevaisuus – kommentit luonnokseen periaatepäätökseksi

Yleisellä tasolla Suomen Laivameklariliitto toteaa, että valtion tulisi helpottaa ja keskittää logistiikan toimijoiden tiedonkulkua viranomaisten suuntaan ja pyrkiä ”yhden luukun” käyttöön. Samoin tulisi pyrkiä yhdenmukaisiin toimintatapoihin EU:n kanssa, eikä lisätä omia vaatimuksia (esim. Suomen oma MRN numero).

Tiedonkulku on kuin vesi eli se etsii luontevimman ja helpoimman kulkuväylän kaupallisten toimijoiden välillä. Valtion ohjailu ei välttämättä tuota lisäarvoa. On toki hyvä, jos valtiovalta luo kaupallisille toimijoille tilaa toimia helpottamalla yleistä kulurakennetta ja luomalla mahdollisuuksia digitaaliseen kouluttautumiseen. Tämä tukee digitaalisten mahdollisuuksien hyödyntämistä.

Liitto toteaa myös, että suunnitelmassa ei varsinaisesti käsitellä mitenkään merenkulun eri toimijoiden tarvitsemien palveluiden digitalisoimista, vaikka satama onkin mainittu erityisenä toimenpidekohteena. Painopiste on teollisuuden, satamien ja kumipyörä- tai huolinta-alan toimijoiden yhteistyössä ja nimenomaan Suomessa. Kuitenkin merellisen kuljetusketjun toimintaa sujuvoittavat mm. lohkoketjuun perustuvat teknologiat tulevat nimenomaan ulkomailta ja isoilta toimijoilta.

Luonnoksessa todetaan, että matala digitalisaation aste on kuljetusyriyten lisäksi haaste myös niiden asiakkaille, sillä tiedot eivät siirry niiden järjestelmiin ilman erillistä työtä. Tämä lisää hallinnollista taakkaa ja virheiden mahdollisuutta.

Liiton kommentti:

Merenkulun logistiikkayritykset ovat digitalisaation hyödyntämisessä varsin eri vaiheissa. Isojen konttivarustamojen Suomen yhtiöt käyttävät emoyhtiön järjestelmiä, mutta pienemmät satamakohtaiset toimijat ovat täysin eri asemassa. Viranomaisten tarvitsema tieto työllistää kuitenkin molempia ryhmiä. Digitalisaatio on usein käytännössä tarkoittanut vain manuaalista tietojen siirtoa viranomaisen vaatimaan excel-taulukon, joka on täysin ylimääräistä työtä ja lisää virheiden mahdollisuutta.

Luonnoksen mukaan toimintamallit logistiikkapalveluissa ovat tähän saakka pysyneet melko vakiintuneina. Toimialalle on historian saatossa syntynyt muutama iso toimija ja lukuisa määrä pienempiä toimijoita. Isoista toimijoista moni on ulkomaisessa omistuksessa, mikä tuo lisäksi mukanaan omia haasteitaan, kun kansallista kehitystä pyritään vauhdittamaan.

Liiton kommentti:

Keskittymisen ja kansainvälistymisen osalta tämä pitää paikkansa, mutta varsinaiset merilogistiikan toimintamallit ovat koko ajan muuttuneet erityisesti konttiliikenteen kasvun vuoksi. Toimijoita on aikaisempaa vähemmän ja ne ovat yhä isompia ja toimivat sekä kilpailevat globaalisti myös muuttamalla toimintamallejaan radikaalisti. Tästä viimeisin esimerkki on Maerskin ja IBM:n yhteisyriitys lohkoketjuja hyödyntävän logistiikkapalvelualan kehittämisessä.

Kuljetettavaa rahtia koskeva tieto on yhä sirpaloituneempaa ja sen hallintaan tarvitaan uusia välineitä. Yhdessä aluksessa on lastin laivaajana mukana useita eri osapuolia ja useita eri yrityksiä.

- 1) Vessel operator, joka vastaa koko laivan operoinnista ja viranomaisilmoituksista
- 2) Slot operator, jolla on osa laivatilasta, ja joka vastaa kaupallisesti ja tullin suuntaan ilmoituksista
- 3) Box operator, joka vastaa kaupallisesti omista konteistaan.



Yksi esimerkki toimintamallin muutoksesta on VGM (verified gross mass)-säännös, joka velvoittaa ilmoittamaan kontin painon tietyllä tarkkuudella lastauksen ja aluksen turvallisuuden takaamiseksi.

Luonnoksessa todetaan, että kansainvälisesti ja kansallisesti kuljetetaan paljon ilmaa, eli kuljetusten kapasiteettia ei kyetä käyttämään täysimääräisesti. Tämä on kustannustehotonta kaikkien osapuolten kannalta.

Liiton kommentti:

Konttikuljetuksissa on erityisenä ongelmana Suomen tuonnin ja viennin epätasapaino. Vienti konteissa on kasvanut, ja sen vuoksi Suomeen tuodaan tyhjiä kontteja.

Luonnoksessa todetaan, että olemme edelleen kaukana tilanteesta, jossa meillä olisi yhteisymmärrys siitä, minkä tiedon tulisi olla avoimesti saatavilla, ja mihin tietoihin logistiikkaketjujen eri toimijoilla tulisi olla käyttöoikeudet toiminnan tehostamiseksi.

Liiton kommentti:

Varmasti täysin totta. Tässä tulee muistaa, että osa liiton toimijoiden tiedoista on myös liikesalaisuuden piiriin luettavaa tietoa. Viranomaistiedon tulisi olla täysin avointa ja viranomaisille annettava tieto tulisi syöttää vain yhden kerran yhteen paikkaan.

Luonnoksessa todetaan, että tiedon tulee olla digitaalisessa, koneluettavassa muodossa. Tavoitteena on tiedon reaaliaikainen ja automaattinen jakaminen logistisissa ketjuissa ja niiden välillä.

Liiton kommentti:

Erittäin hyvä tavoite.

Luonnoksessa kuvataan sataman roolia näin: satama on logistiikkaketjujen keskeinen solmupiste, jossa meri- ja vesikuljetukset vaihtuvat maakuljetuksiin tai päinvastoin. Satama voi merkitä digitalisaatiossa epäjatkuvuuskohtaa tai vastaavasti toimia digitalisaatiokehityksen ajurina. Suurin osa Suomen satamista on varsin pieniä toimijoita, joille digitalisaation vaatimat investoinnit saattavat muodostua ongelmallisiksi. Satamat voisivat myös edistää esimerkiksi tiedon liikkumista kuljetusketjuissa ja niiden välillä, mutta tällöin niiden tietojärjestelmien olisi syytä olla yhteen toimivia.

Liiton kommentti:

Sataman tai satamayhtiön tehtävänä on tarjota kuljetukselle sen tarvitsema perusinfra: laiturit, nosturit, raiteet, rakennukset ja tiet. Kuljetuksen satamassa tarvitsemista palveluista huolehtivat muut toimijat eli laivameklari, satamaoperaattorit ja huolitsijat. Meri- ja maakuljetusten solmukohtaa koordinoi aina laivanselvitys- tai agenttiyritys tai varustamon edustaja Suomessa, jonka vastuulla on ilmoittaa aluksen ja lastin tiedot satamalle, viranomaisille, hoitaa polttoaineet tai jätteasiat, miehistöön liittyvät asiat, tilata luotsi jne.

On vaikeaa nähdä, miten satama voisi olla vastuussa tässä kohtaa digitalisaation kehittämisestä tai edes edistämisestä. Satama on varmasti fyysisen liikenteen solmukohta, mutta laivameklariliiton jäsenyritykset ovat siihen liittyvän tiedon solmukohta.

Luonnoksessa todetaan, että tieto viranomaisten tarpeita varten on voitava toimittaa hajautettuun järjestelmään vain kerran (ns. yhden luokun järjestelmä). Samalla viranomaisten välillä tapahtuvaa tiedonkulkua on tehostettava. Tämä edellyttää, että tietoa toimittaville annetaan mahdollisuus toimittaa tieto rajapintojen kautta. Suomen tavaraliikenteen virroista 80–90 % kulkee meritse. Sen johdosta nykyistä tarkempi ja ajantasaisempi tieto



alusten saapumisesta ja lähtemisestä muodostaisi pohjaa tavaraa koskevan tiedon liikkuvuudelle ja kuljetusketjun saumattomalle tehostamiselle. Toistaiseksi tiedot kulkevat Liikenneviraston ylläpitämän Portnet-järjestelmän kautta, mutta jatkossa myös näiden tietojen toimittamisessa olisi syytä pyrkiä yhteen toimivien rajapintojen käyttöön. Samalla on syytä pyrkiä tiedon parempaan saatavuuteen sitä tarvitseville liikenteen toimijoille.

Liiton kommentti:

Erittäin kannatettava tavoite. Yksi tieto yhteen paikkaan ja vain kerran! Liikenneviraston Portnet-järjestelmä on liiton jäsenten päivittäinen työväline Tullin Arex-järjestelmän ohella. Liitto näkee erittäin kannatettavana näiden järjestelmien kehittämisen kohti ”yhden luukun” järjestelmää ja tiedon automaattista siirtoa rajapintojen kautta suoraan jäsenyrityksistä. Osittain näin jo tehdäänkin, mutta tietoliikenneyhteydet eivät aina ole kovin sujuvia.

Liiton jäsenillä tiedonsiirron on erityisongelmana se, että kuljetuksesta vastaa ulkomainen yritys. Jotkut järjestelmät vaativat suomalaisen KATSO-tunnisteen, jota ulkomaisella varustamolla ei tietenkään ole. Ulkomaisen varustamon kuljetusten hallinta saattaa olla keskitetty esim. Intiaan, josta palvelua voidaan tarjota Suomeenkin 24/7. Esteenä ovat vain viranomaisten vaatimat tunnistautumisyjärjestelyt.

Suomen Laivameklariliiton puolesta

7.3.2018

Sari Turkkila
toiminnanjohtaja