

Asia: LVM/237/01/2018

Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kyösti Orre/YTL/LONK
22.2.2018

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lainsäädäntöneuvos Kirsi Miettinen

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

LAUSUNTOPYYNTÖ: VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS KEHITTÄ-MISSUUNNITELMAKSI LOGISTIIKAN JA KULJETUSSEKTORIN SEKÄ SA-TAMIEN DIGITALISAATION VAHVISTAMISESTA, LVM/237/01/2018

Yhteinen Toimialaliitto YTL ry (entinen Yleinen Teollisuusliitto) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta (LONK) kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelu-kunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyt-täjiä

(kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous), on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme myös tavaralogistiikan digitaalisesta tulevaisuudesta ja toimijoiden vastuista ja velvollisuuksista.

Tavaraliikenteen markkinaehtoiset toimijat ovat jo vuosia pitäneet toiminnan ykkösasiana digitaalisen toimitusketjun kehittämistä, joten ala on hyvin tyytyväinen, että hallitusohjelman digitaalista liiketoimintaa koskevan kärkihankkeen yhtenä hallitusohjelman loppukauden toimenpiteenä on luoda kehittämissuunnitelma logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi.

Yleinen näkökulma

Maantiepuolen logistiikka-ala on tehnyt vuosia asiassa yhteistyötä eri tahojen, niin viranomaisten, muiden järjestöjen kuin alan yritysten ja logistiikkayritysten asiakkaiden kanssa. Sen perusteella logistiikan digitalisaation edistämisen lähtökohtana tulisi mielestämme olla seuraavat näkökulmat:

- Viranomaisten tehtävänä on poistaa lainsäädännön esteet
- Viranomaistiedot kerätään vain kertaalleen ja ainakin EU-tasolla samassa muodossa hyödyntäen avoimia rajapintoja
- Liikenteestä saatava tieto tulee jakaa avoimen datan periaatteella, huomioiden yksityisyydensuoja, liikesalaisuudet ja turvallisuus
- Yritykset tekevät uudet innovaatiot. Yritysten välinen yhteistyö onnistuu vain, jos siitä syntyy aitoa hyötyä osallistujille.
- Tavoitteena läpinäkyvät digitaaliset toimitusketjut. Kuitenkin yrityksillä on sopimusoikeus ja saavat päättää, mitä tietoa jakavat toisten yritysten välillä.
- Harmonisointia ja standardisointia kannattaa jatkaa koneälyn kehittämisestä huolimatta. Tätä voidaan harvoin tehdä vain Suomen tasolla – pitää olla EU- tai globaalitaso.
- Asioilla on tapana yllättää – monet asiat menevät hitaammin kuin uskomme ja osa taas nopeammin kuin arvioimme tai koko asia ratkeaa tavalla, jota emme edes ymmärtäneet. Siksi asioita on vaikea suunnitella pitkäjänteisesti, vaan tarvitaan pieniä innovaatioita, joista osa kasvaa suuriksi muutoksiksi.
- Logistiikan kannalta digitalisaatio ei ole mikään itseisarvo, vaan väline kehittää liiketoimintaa.

Logistiikkasanan tilalla kannattaisi miettiä käyttää sanaa toimitusketju. Tällöin toimitusketjun digitalisointi antaa peremmin sanoman alku- ja loppupisteen eli koko tarvittavan tietoketjun. Logistiikan digitalisointi, joka tarkoittaa pelkistetysti lähinnä kuljetusosuuden digitalisointia, peittää siten vain osan tarvittavasta digiketjusta.

Toimitusketjujen tai logistiikan digitalisoinnin puute on kaksitahoinen asia. Toisaalta isojen yritysten järjestelmät ovat eri kehitystasolla eli eri ikäisiä ja siksi digitaalisten tietojen vaihto on kallista ja hankalaa. Toisen syy digitaalisuuden vähyyteen on pk-yrityksille sopivien järjestelmien (esimerkiksi pilvipalveluiden) puute. Nykyaikaiset pilvipalvelut ovat varsin edullisia myös pk-yrityksille. Näiden asioiden miettiminen on jäänyt periaatepäätöksessä liian pienelle miettimiselle.

Lisäksi periaatepäätöksessä yleistetään liikaa kuljetuksiin liittyvää tietoa. Eri tuotteet vaativat erilaista kalustoa ja käsittelyä ja samoin tiedonkulkua voi olla myös tavaran laatuun sidottua (ma-ainekset/elintarvikkeet). Näitä olisi voinut avata hieman enemmän.

Visio

Visioissa vuoteen 2020 on paljon oikeita asioita. Vuoteen 2020 on enää vajaat kaksi vuotta, joten aikataulu vaikuttaa epärealistiselta. Sen verran olisi syytä täydentää, että kohdan, jossa rahtitiedon tulee kulkea yhdessä tavaran kanssa ei riitä, vaan olennaiset operatiiviseen kuljettamiseen liittyvät tiedot tulee kulkea ennakkoon, jotta voidaan tehdä tarvittavaa suunnittelua ja optimointia. Näemme, että tämä on yksi suurimpia ongelmia tehokkuuden lisäämiseksi. Esim. kuljetusten ennakkotietojen saaminen ja käyttäminen on hyvin harvinaista. Tekstissä todetaan, että "Palveluissa asiakkaan tarpeet on nostettu keskiöön". Tämä mielestämme toteutuu jo nykyään. Kyse on enempi siitä, että asiakkaat ja asiakkuus muuttuvat (erityisesti kuluttaja-asiakkaiden määrä kasvaa). Paremmalta kuulostaisi lause: "Palvelut kehitetään muuttuvia asiakastarpeita vastaaviksi."

Visiossa 2025 todetaan, että Suomi on pystynyt hyödyntämään maantieteellistä sijaintiaan ja nousemaan keskeiseksi solmupisteeksi myös kansainvälisessä tavarankuljetuksessa. Vastaavanlaisia ajatuksia oli ilmassa 1990-luvulla erityisesti Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen. Jos keskeisellä solmupisteellä tarkoitetaan globaalisti merkittävää solmupistettä, emme pysty näkemään siihen realistisia perusteita. Suomen väestön määrä tai maantieteellinen sijainti ei sitä mahdollista ainakaan vuoteen 2025 mennessä.

Tekstissä todetaan, että "Lopullisena tavoitteena on poistaa kokonaan alan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset." Tavoite tuntuu mahdolliselta, koska niin kauan, kun jotain kuljetetaan, tarvitaan kuljetusvälineitä ja käytetään energiaa. Tavoite toteutuu vain, jos mitään ei kuljeteta. Olisiko parempi tavoite esim. "Ympäristöhaittojen minimointi"?

Vision saavuttamiseksi kuvatut neljä tavoitetta ovat oikeasuuntaiset. Kysymys on lähinnä siitä, miten ja millä nopeudella erilaiset teknologiset ratkaisut etenevät käytännössä. Yleisesti yliarvioimme lähitulevaisuuden ja aliarvioimme pitkän aikavälin muutokset. Vuosi 2025 tulee vastaan melko nopeasti.

Tavoitteiden saavuttamiseksi kuvatut viisi kohtaa A, B, C, D ja E vaikuttavat yleisesti hyviltä. Kohdassa B olisi huomioitava se, että erilaisten verkostojen ja yhteistyömallien kehittäminen ei saisi johtaa kilpailun vähenemiseen. Esim. yksi alueellinen lähijakeluverkosto olisi varmasti tehokkain, mutta se olisi samalla monopoli, eikä pitkällä aikavälillä todennäköisesti ole enää tehokas ja asiakassuuntautunut.

Kohdassa D puhutaan yritysten osaamisesta ja asenneilmapiiristä. Ko-ko periaatepäätöksessä tältä osin vaivaa mielestämme puute koskien kuljetustoimijoiden asiakkaita, lähettäjiä ja vastaanottajia. On edelleen suuri haaste se, että lähettäjiä ei saada tarpeellisia kuljetustilaustietoja sähköisessä muodossa riittävän ajoissa. Jos tämä perustarve ei toteudu, ei muustakaan digitalisaatiosta ole paljoakaan hyötyä.

Toimenpiteet

Yleisesti voidaan todeta, että toimenpiteitä on suuri määrä ja lähes kaikissa edellytetään alan toimijoiden mukana oloa. Myös samoja viranomaistahoja on monissa toimenpiteissä. Emme näe realistisena, että kaikki toimenpiteet käynnistyisivät yhtä aikaa heti periaatepäätöksen hyväksymisen jälkeen. Tulisi yhdessä käydä läpi, mihin toimenpiteisiin lähdetään heti ja mitkä toteutetaan pidemmällä aikavälillä.

Useammassa toimenpiteessä lähdetään viranomaisvetoisesti tarkastelemaan uusia liiketoimintamalleja (esim. toimenpiteet 17,18, 21,23,24,25). Niissä tulisi hyvin nopeasti päätellä löytyykö yrityksistä yhteisiä intressejä kehittää uusia toimintamalleja. Jos löytyy intressejä, viranomaisten tulisi jäädä sivuosaan (innovaatorahoitus, tiedon antaminen ja välittäminen) ja yritysten tulee itse kehittää varsinainen liiketoiminta. Jos intressejä ei yrityksiltä löydy, toimenpiteillä ei ole edellytystä johtaa liiketoimintaan.

Monessa hankkeessa Liikennelabilla on osoitettu merkittävä rooli. Liikennelabran toiminta on tähän asti ollut hyvin vahvasti henkilöliikenne painotteista. Onko se oikea taho logistiikan osalta ja/vai tulisiko Business Finlandilla olla merkittävämpi rooli?

Seuraavassa on kommentoitu osaa toimenpiteistä. Kommentoimattomat ovat neuvottelukunnan mielestä hyväksyttäviä tai eivät liity toimialamme, joten emme kommentoi niitä.

Toimenpiteet 1 ja 2 ovat hyviä ja erityisesti eCMR -lisäpöytäkirjan ratifiointi Suomessa on tehtävä mahdollisimman nopeasti.

Samoin Tiekuljetussopimuslaki olisi päivitettävä vastaamaan digitaalista maailmaa. Erittäin tärkeä sopimussäädännön kannalta on määrittää yhteiset käsitykset rajapinnoista, missä ja miten vastuut siirtyvät digitaalisessa ympäristössä.

Toimenpide 3. Anonyymi tunnuksen tieto ajoneuvon sijainnista, suunnasta ja nopeudesta voidaan välittää keskitetysti liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tuottamiseksi. Tämä on hyväksyttävissä, mikäli ei edellytä ammattiliikenteeltä kuin hyvin pieniä kustannuksia ja tarvittava teknologia on ajoneuvoissa. Jälkiasennuksia ei tule vaatia. Tiedon kerääminen tulee tapahtua mahdollisimman automaattisesti.

Toimenpide 4. Toimenpiteessä selvitetään lainsäädännön mahdollisuuksia edistää tietojen jakamista eri toimijoiden kesken digitaalisesti avoimien rajapintojen kautta sekä mahdollisuutta parantaa yrityksen oman tiedon hallintaa. Tekstissä mainitaan myös: "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."

Neuvottelukunnan mielestä mihinkään pakottavaan tai velvoittavaan tietojenjako ei tule ryhtyä eri kuljetusyritysten tai heidän asiakkaidensa kanssa. Eri kuljetuksissa tarvitaan hyvin erilaisia tietoja, joten käytännössä mistään yleisestä veloitteesta ei ole hyötyä ja se vain pakottaisi jakamaan turhaa tietoa. Kuljetusketjun toimijat jakavat jo paljon tietoa keskenään. Käytännössä kaikki toimivat uudentyyppiset logistiikka-ratkaisut, jotka perustuvat tiedon jakamiseen, kuten Wolt, ovat syntyneet vapaaehtoisuuden periaatteella. Suomessa on yleisperiaatteena sopimusvapaus, joten koko ajatusmalli on vastoin yritysten perusoikeuksia sopia keskenään asioita. Yleinen kuljetukseen liittyvä turvallisuus edellyttää, että tietoa jaetaan vain niille osapuolille, jotka tarvitsevat tietoa. Yhteenvedona yritysten välinen tiedonjakaminen voi perustua vain vapaaehtoiseen toimintaan yhteisin sopimuksin.

Toimenpiteet 5 ja 6. Voisiko ajatus tässä kohtaa tarkoittaa esimerkiksi VAK-tiedon jakamista viranomaisille eli viranomaisilla olisi joku kuva, mitä vaarallisia aineita tietyillä väylillä liikkuu ja kuinka paljonko sekä koska.

Toimenpide 7. Nykyisin laivojen liikkeitä satamiin ja satamista ovat varsin tarkasti tiedossa ja emme näe tässä suurta ongelmaa.

Toimenpide 8. Huolitsijoilla on jo nykyään erittäin hyvät tiedot eri kulkuvälineiden liikkeestä. Tarvitaanko tähän viranomaisia?

Toimenpide 9. Tästä neuvottelukunta on samaa mieltä, että etäohjaus ja automaatio on mahdollisuuksien mukaan mahdollistettava lainsäädän-nöllisesti, kun tekniikka antaa siihen riittävän turvallisuuden.

Toimenpide 10. On tosiasia, että kuljetusten monet perustiedot ovat puutteellisia. Tietoja kerätään nykyisin erilaisilla kyselyillä, jotka ovat yri-tyksille raskaita. Tulisi selvittää, miten tietoja voitaisiin kerätä mahdoli-simman automaattisesti ja riittävän laajasti. Tietojen julkaisemisen osalta tulee huolehtia siitä, että ne eivät paljasta liikesalaisuuksia. Riittävän tiedon kautta päästään myös kehittämään toimintoja, mikä tällä hetkellä on vaikeaa.

Toimenpiteet 14. ja 15. ovat kannatettavia tavoitteita. On otettava huo-mioon, että logistiikka on kansainvälistä, joten hyvin harvoin voidaan tehdä kansallisia standardeja, vakiotietosisältöjen määrittelyjä, sopi-musmalleja jne.

Toimenpide 16. Huolintaliikkeet periaatteessa vastaavat tiedon siirrosta maasta toiseen ja liikennevälineestä toiseen. Emme näe varsinaisesti satamilla erityistä roolia tiedon siirron kannalta tai edes digitaalisen tie-kartan tekemistä tarpeellisena.

Toimenpide 17. TALTIO -hanke ja sen jatkohanke RTECO ovat hyvin mielenkiintoisia. RTECO osoittaa, että muutoksen saamiseen tarvitaan hyvin suuri joukko sitoutuneita tahoja ja toimijoita, jotta muutos olisi mahdollinen. Logistiikan kansainvälisyys on haaste. Kansallisella rat-kaisulla ei ole juurikaan merkitystä. Pahimmassa tapauksessa vaikutus on negatiivinen.

Toimenpiteet 18. ja 19. Ongelmat ovat siinä, että löytyy kannattavia liike-toimintamalleja. Lisäksi kilpailulainsäädäntö on otettava huomioon. Kohdan 18 kohdalla Helsingissä on menossa jakeluliikenteen pilotti.

Toimenpide 21. Lohkoketjujen osalta hankkeet lienevät vielä tarkastelu-välillä tutkimushankkeita. Tekoälyhankkeet lienevät etupäässä yritysten tai yritysverkostojen omia hankkeita, joissa potentiaalinen rahoitusor-ganisaatio on Business Finland.

Toimenpide 22. Kapasiteetin jakopalvelu/ -alusta hankkeita on ollut useita niin Suomessa kuin kansainvälisesti viimeisen 20 vuoden aika-na. Osa niistä toimii, osa on poistunut markkinoilta. Asiaa ei ole enää tarvetta selvittää, vaan antaa markkinoiden hoitaa tilanteen kehittymistä yritys vetoisten hankkeiden kautta.

Toimenpide 23. Verkkokaupan tapauksessa, jos loppuasiakas on kulut-taja, hänellä ei käytännössä ole mahdollisuutta ohjata lähetysten reitit-tämistä ja toimittamista, jos verkkokauppiilla on eri logistiikkapalvelun-tarjoajat. Kehitys näyttää menevän siihen suuntaan, että eri logistiikka-palvelujen

tarjoajat käyttävät samoja lähivastaanottopisteitä, kuten kios-keja tai kauppoja. Mielenkiintoista voisi olla rakentaa yhteinen digitaalinen osoitteisto, jossa samalla henkilöllä tai pienyrityksellä olisi useita vaihtoehtoisia osoitteita, joita voisi antaa logistiikkapalvelujen tarjoajille/tavaran lähettäjiille. Tulee luoda pelisäännöt kuka vastaa ja saa tehdä muutoksia kyseiseen osoitteistoon.

Toimenpide 24. Letka-ajokokeilut ovat mielenkiintoisia ja niitä voidaan testata Suomessakin, kunhan kiinnostuneita yrityksiä löytyy. Käytännössä voitaneen kokeilla vain moottoritieverkolla, joka on Suomessa suppea. Toistaiseksi yritykset ovat suhtautuneet kokeiluun pidättyvästi, koska eivät näe vielä saavutettavan merkittäviä hyötyjä (palkoissa jne.).

Toimenpide 26. Esitettyjä sähköisiä työkaluja pk-yrityksille voi tehdä vain yritys tai organisaatio, joka investoi tuotteisiin ja kehittää niitä liike-taloudellisin perustein. SKALin MobiCarnet on hyvä ratkaisu tai sitten GS1 Finland Oy:n Golli.

Toimenpide 27. Tunnetusti viranomaisvetoisesti pk-yritysten saavuttaminen tällä tapaa ei toimi. Paikalle tulevat vain ne yritykset, jotka jo ovat kiinnostuneita. SKAL on tehnyt tässäkin asiassa hyvää työtä omassa verkostossa. Tämän tyyppistä tietoa tulisi saada erityisesti kuljetuspalveluja ostaviin ja kuljetuksia lähettäviin pk-yrityksiin.

Toimenpide 28. On vaikea ymmärtää miten kaavoitus olisi ensisijainen asia tämän periaatepäätöksen toteuttamiseen. Kaavoitus muuttuu erittäin hitaasti.

Toimenpide 29. Lieneekö tässä virhe. 5,5 miljoonaa kuluttajaa tuskin ta-voitetaan tilaisuuksilla?

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK.

Kyösti Orre

Pääsihteeri

Orre Kyösti
Yleinen Teollisuusliitto YTL ry - Logistiikka