

Asia: VN/13450/2020

Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yleiset kommentit

Logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta on laadittu periaatepäätös vuonna 2018 ja toimeenpanosuunnitelma vuonna 2019. Sekä vuonna 2018 valmistunut periaatepäätös että nyt lausunnoilla oleva logistiikan digitalisaatiostrategia 2032 - luonnos ovat tavoitteiltaan ja sisällöiltään samankaltaisia. Logistiikan digitalisaatiostrategian ansiona on kuitenkin se, että siinä on otettu huomioon periaatepäätöksestä annettu lausuntopalaute kehitysehdotuksineen.

Helsingin kaupungin mukaan strategiassa pitäisi paremmin huomioida liikenne- ja logistiikkasektorilla käynnissä oleva yrityspalvelumallien disruptiokehitys ja käsitellä tähän liittyen työnjakoa ja rooleja toisaalta julkisen ja yksityisen sektorin välillä ja toisaalta valtion ja kuntien välillä. Liikenteen ja logistiikan uudistuvat toimintamallit ja alustatalouden kasvu asettavat julkisen ja yksityisen sektorin työnjaon ja tiedonvaihdon uusien haasteiden eteen. Julkisen sektorin rooli muuttuu yhä enemmän mahdollistajaksi, joka tukee yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Kuntien merkitys ja erilaiset toimintamallit pitäisi nostaa vahvemmin esille erityisesti kaupunkilogistiikkaa koskeissa kohdissa.

Strategialuonnoksessa todettiin, että Suomi on pärjännyt hyvin Maailmanpankin toteuttamassa ulkomaankaupan logistista toimivuutta mittaavassa vertailussa (Logistics Performance Index LPI) kyselyssä. Tämän lisäksi olisi syytä mainita se, että Suomen kauppakumppaneista Saksa ja Ruotsi ovat menestyneet vertailussa vielä Suomea selvästi paremmin. Vertailun voittajille Saksalle ja Ruotsille Suomi pärjää logistiikan jäljitettävyydessä, mutta häviää vielä muilla osa-alueilla kuten logistisessa kilpailukyvyssä tai liikennejärjestelmän tasossa. Strategiassa olisikin hedelmällistä tuoda tämä esille ja arvioida, mitä Suomi voisi omaksua näiltä mailta.

Logistiikan digitaalistrategian kattavuus

Logistiikkaa voidaan tarkastella kolmella tasolla sen mukaan, mitä logistiikalla tehostetaan tai kehitetään: 1) toimitusketjujen tasolla tehostetaan tuotteiden kulkua ja toimitusketjun ohjausta, 2) kuljetusvälineiden ja varastoinnin tasolla tehostetaan kuljetus- ja käsittelykaluston käyttöä esimerkiksi automaation avulla ja 3) palvelumallien tasolla kehitetään yritysten toimintamalleja esimerkiksi palvelullistumisen tai alustatalouden suuntaan.

Helsingin kaupungin mukaan logistiikan eri tasojen käsittelyä pitäisi täydentää strategiassa seuraavasti.

- Helsingin kaupungin mukaan strategiassa pitäisi käsitellä vieläkin enemmän toimitusketjun ohjausta terminaalien ja satamien kaltaisissa tietohubeissa, joissa useat toimitusketjut ja tietovirrat risteävät.
- Helsingin kaupunki pitää valitettavana sitä, että automaatio- ja kuljetusvälineiden ohjaus on jätetty pääosin strategiatyön ulkopuolelle. Erilaisten kuljetusmuotojen, raide-, lento-, tie- ja vesiliikenteen, kehittämismahdollisuudet muun muassa automaation avulla ovat merkittäviä. Vaikka automaatiota aiotaan käsitellä erillisen automaatiosuunnittelutyön puitteissa, kokonaisuus jää tältä osin vajavaiseksi. Strategialuonnoksessa käsitellään kuitenkin tavoitetta automatisoidusta digitaalisesta tiedontuotannosta. Tämäkin edellyttää panostusta muun muassa avoimiin rajapintoihin, tiedon jakamisen periaatteiden määrittelyyn ja kansainvälisten standardien lisääntyvään käyttöön.
- Strategialuonnoksessa käsitellään logistiikan digitalisaatioon vaikuttavaa sääntelyä. Strategiassa pitäisi kuitenkin mainita ainakin laki liikenteen palveluista, joka on edistänyt palvelullistumista, alustataloutta ja henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistämistä. Sääntelyn lisäksi myös logistiikan muuttuvia toimintamalleja (mm. ruuanjakelupalvelut, kotiinkuljetukset, drone-kuljetukset) pitäisi käsitellä tarkemmin strategialuonnoksessa. Tämä näkökulma, muuttuva logistiikkatoimiala, on tärkeä huomioida erityisesti nyt, kun Covid-19-viruksen vaikutukset yhteiskuntaan nopeuttavat digitalisaatiota ja yritystoimintamallien murrosta.

Logistiikan digitalisaatio ja kasvihuonepäästöjen vähentäminen

Liikenteen päästöt muodostavat viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonepäästöistä. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Digitalisointikehitystä

vauhdittamalla voidaan osaltaan pienentää toimitusketjujen hiilijalanjälkeä ja seuranta ja päästä tavoitetta kohti.

Strategiassa kiinnitetään ansiokkaasti huomiota siihen, miten paremmalla tiedonkululla ja erityisesti aikatietojen hallinnalla voidaan vähentää päästöjä ja lisätä tehokkuutta satamien kaltaisissa logistisissa solmukohteissa. Toisin kuin vuoden 2018 periaatepäätöksessä logistiikan digitalisaatiostrategiassa 2032 on huomioitu digitaalisuutta hyödyntävä yhdistettyjen tavarankuljetusten lisäämisen tarve raideliikenteessä ja kaupunkijakelussa. Maan sisäisissä pitkän matkan tavarankuljetuksissa ympäristöystävällisten raidekuljetusten käyttö on lähes olematonta ja kehittämispotentiaali kuljetusten yhdistämiselle suurta.

Myös kaupunkilogistiikassa ja erityisesti lähijakelussa on tarvetta uusille malleille, joissa eri kuljetusmuotoja yhdistetään päästöjä vähentäen. Kaupunkilogistiikassa kunnallinen kehitysyhteistyö on vahvaa ja fokusoituu alueellisiin erityispiirteisiin. Yritykset ja suuret kaupungit ovat kehittäneet ympäristöystävällisiä kaupunkijakeluratkaisuja useissa 6AIKA-hankkeissa 2014-2020. EU:n osarahoittamissa hankkeissa pilotoidut mallit muuttavat kaupunkilogistiikkaa lähivuosina. Seuraavalla EU:n rahoituskaudella 2021-2027 kaupunkikehittämiseen osoitettavat rakennerahastovarot jakautuvat kuitenkin suuremmalle kaupunkijoukolle. Vaikka kaupunkikohtaiset resurssit todennäköisesti pienentyvät ensi ohjelmakaudella tästä syystä, myös rakennerahastovarojen merkitys ja suurimpien kaupunkien rooli kehitystyössä pitäisi mainita.

Saario Kaisa
Helsingin kaupunki, Kaupunginkanslia