

Asia: VN/13450/2020

## **Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Sisävesiliitto ry.

Asia Lausunto

viite: <https://www.lvm.fi/-/logistiikan-digitalisaatiostrategia-lausunnoille-1210919>

LVM on saattanut käyntiin 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä tukevan logistiikan digitalisaatiostrategian suunnittelun.

Nyt tutkitun ja lausunnon kohteena olevan logistiikkastrategian perusvisiona pidetään tavoitetta kestävästä ja tehokkaasta logistiikasta, jonka perustana on strategian kolme pilaria:

- 1) Tiedon hallinta kuljetusalalla.
- 2) Digitaalisen tiedon käyttö logistiikkaketjuilla.
- 3) Kansalaisten oman hiilijalanjäljen vaikuttamismahdollisuus.

Nämä kaikki perusasiat ovat todella suositeltavia kehittämisen tarpeessa olevia, tutkittavia asioita.

+++

”Logistiikka määritellään mm wikipediassa :

” Logistiikka on materiaali-, raha- ja tietovirtojen hallintaan erikoistunut käytännönjohteinen tieteenhaara. Siinä käsitellään yritysten ja laitosten materiaalivirran fyysistä, tiedollista ja taloudellista hallintaa hankinnasta asiakkaalle saakka.”

Logistiikka jaetaan Tulo-,Tuotanto-,Lähtö- ja Lisäarvo logistiikka lohkoihin

Joilla käytännön kuljetusten järjestämisiin vaikuttaa liikennejärjestelmän mahdollistama- tavaroille valittu kuljetusmuoto ja eri kuljetusmuotojen yhteiskäyttö ja jatkoliikenne yhdistämiset suunnitellulle tavarankuljetusmatkalle.

Suomessa vielä tutkimuksen alla olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on lähdetty EU liikennestrategian viiden liikennemuodon sijaan tutkimaan järjestelmän kehittämistä pelkästään neljällä liikennemuodolla .

Viidennen liikennemuodon – Sisävesiväylien - mukaan otto nykYTEKNIIKAN antamien mahdollisuuksien mukaisten matalakulkuisten väylien tuhansien väyläkilometrien vaikutus on jätetty käytännössä kokonaan kaiken tarkastelun ulkopuolelle.

Nyt valmistunut logistiikan digitalisaatiotutkimus ja strategia on tehty tukemaan tätä puutteellista, edellä mainittua neljän liikennemuodolle rakennettavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, mikä taas perustuu pelkkiin osatutkimuksiin -ei kaikille viidellä liikennemuodolla suoritettaviin kuljetuksiin ja kulkemisiin -.

Eli Suomen sisäisen liikenteen optimoinnissa käytetään oletuksena pelkkää raide ja maantieliikenteiden avulla suoritettavaa liikennettä. Tästä puutteesta kärsii erityisesti Järvi Suomen alue ja sen noin 40 miljoonan vuosikuljetusmäärät viennin ja tuonnin osalta, metsä raaka aineiden kotimaan kuljetustarpeen kestävä kehityksen tavoitteiden lisäksi.

Edellämämainitun johdosta

Suomen Sisävesiliitto ry. toteaa että

Koska em syistä digitaalistrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien tutkimusjärjestys on puutteellinen lähtökohdiltaan ja jopa virheellinen ja EU:ssa sovittuja energia ja kestävä kehityksen tavoitteita kunnioittamaton. Puutteellinen ja poliittisesti sisävesiliikennekehittämistä vastaan luotu se on erityisesti siksi, että jopa tutkimuksen tavoite on määritetty tukemaan valmisteilla olevaa, siten jätietoisesti vastoin EU:ssa sovittua viittä – perustiedon tiedon tuottamiseen - käytetään ainoastaan neljää liikennemoodia, joilla pyritään rakentamaan seuraavaa 12 vuotista liikennejärjestelmä suunnitelmaa

Kyseinen digitalisaatiostrategia suunnitelma ei siksi täytä siten lähtökohdiltaan tavaraliikenteelle asetettuja logistiikan kestävä kehityksen vaatimuksia, niitä joissa tutkimuksen perustana tulee olla kaikkien liikennemuotojen ja liikenneväylien mukana olo tehdyissä tutkimuksissa,

Tästä ennakkokäsityksestä raportin esimerkit :

” Merkittävimmät päästövähennykset logistiikkasektorilla saavutetaan jatkossakin polttoaineiden CO2-sisällön muutoksella.” <https://www.lvm.fi/-/logistiikan-digitalisaatiostrategia-lausunnoille-1210919> ja

”Digitalisaation vaikutuksista logistiikan kuljetussuoritteisiin ja edelleen niistä aiheutuviin päästöihin on saatavissa heikosti tutkimustietoa ja tuloksia”

[http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162319/LVM\\_2020\\_8.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162319/LVM_2020_8.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

+++

Ylläoleva hyvin perustavaa laatua -politiikoille suunnattuna - oleva lausuma perustuu LVM:n edellä mainitulla tavoilla tuottamiin puutteellisiin ”selvityksiin” ei tutkimuksiin.

Kun taas niistä tutkimuksista , joita on tehty viidellä liikennemuodolla ja joissa huomioidaan vuonna 2011 sovitut EU liikennestrategia tavoitteet siirtää volyymeja rekoista vesiliikenteeseen ei ole huomioitu lainkaan. Viimeksi mainittuja yliopistojen suorittamia tutkimuksia on löydettävissä mm .  
. [http://www.sisavesi.fi/wp-content/uploads/2018/04/12.1-IWW-aluksille-Ymp%C3%A4rist%C3%B6-tuloksia-uusilla-menetelmill%C3%A4-Vesiliikenneseminaari\\_Soukka-1.pdf](http://www.sisavesi.fi/wp-content/uploads/2018/04/12.1-IWW-aluksille-Ymp%C3%A4rist%C3%B6-tuloksia-uusilla-menetelmill%C3%A4-Vesiliikenneseminaari_Soukka-1.pdf)

+++

Koska kaikki LVM tutkimukset vv 2011-2020 joissa olisivat mukana kaikki liikenneväylät ja liikennemoodit (myös matalakulkuiset sisävesiväylät ja sisävesi-itämeri laivat ) , puuttuvat niin ,se välttämättä

Tarkoittaa , että mm sitä että Järvi Suomi alueen noin 30 miljoonan vuositonnin suuruisten vienti ja tuontikuljetusten volyymisiirtojen EU:ssa jopa 75% rekka liikenne volyymien siirroista vesiliikenteeseen Järvi Suomen ja Keski Euroopan välillä suorilla laivakuljetuksilla ei ole ennakkotutkittu lainkaan, vaan poliittisten lobbausten perusteella on valittu liikennejärjestelmämalli ”Suomi on Saari” vallitsevaksi liikennejärjestelmäksi jota yksinomaisesti kehitetään.

Suomen Sisävesiliiton mukaan vuonna 2019 aloitettu nykyinen liikennejärjestelmä tutkimus pitäisi välittömästi keskeyttää ja tehdä ennen uuden liikennejärjestelmä suunnittelutoimikunnan asettamista:

1) Koska Suomessa on jo kaikille muille liikennemuodoille ja niiden kehittämisille omat strategiansa ja Vesiliikenteeltä se vielä puuttu niin Suomelle tulisi kehittää mitä pikimmin kokonaisvaltainen Vesiliikenne strategia , mikä tulisi koostua EU:ssa sovitusta kahdesta eri liikennemoodista ja siten kahdesta erillisestä osasta :

a. meriliikenteestä jolle strategia on tehty ja jota jatkuvasti ajantasaistetaan.

b. sisävesiliikenteestä jolla puuttuu em strategia ,

jota on draftattu nettisivuille : <http://www.sisavesi.fi/wp-content/uploads/2018/04/vesiliikennestrategia-2014.pdf>

2) Em molempien liikennemuotojen ja niiden strategioiden mukaan otot liikennehistoriikan perustutkimuksiin on edellytys tutkimuksille, joita on esitetty tehtäväksi parlamentaarisen vaikutuskanavoiden ulkopuolelta,joille ei vielä ole löytynyt rahoitusta.

a. <http://sisavesiliitto.simplesite.com/445968775> joissa huomioidaan

Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan liikennemuodoista tehdyt tekniset mahdollisuudet ,joiden mukaan sisävesiliikenne on tulevaisuuden vaihtoehto rekka kuljetuksille hyvin laajassa osassa maamme.

viite : [https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/julkaisut/Documents/tuvj\\_1+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/julkaisut/Documents/tuvj_1+2018.pdf) alk sivulta 263

ja

b. EU liikennestrategian kaikki viisi liikennemuotoa [https://ec.europa.eu/transport/modes\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes_en) joissa Järvi Suomen kolmen vesistön väylästä ja sen muutostarpeet Suoraliikenne laivakuljetuksiin voidaan havaita mm EU tilintarkastustuomioistuimen raportissa mainituiksi pullonkauloiksi joiden selvittämistä tilintarkastustuomioistuimen mukaan EU :n budjettivaroilla tuetuissa jäsenvaltioiden liikenne kehittämissä on kyse.

Veikko Hintsanen  
Suomen Sisävesiliitto Ry