

Asia: VN/13450/2020

Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta kommentoida otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavara- ja pakettiliikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n toiminnan ykkösasia on ollut jo vuosia digitaalisen toimitusketjun kehittäminen, joten olemme hyvin tyytyväisiä, että tämä strategia on laadittavana. Liittomme on osallistunut LVM:n logistiikan digitalisaatioryhmään ja olemme olleet mukana myös sen ydinryhmässä. Nyt tehtyyn luonnokseen on jo huomioitu useampia aikaisempia kommenttejamme.

Yleinen näkökulma

Liittomme on tehnyt vuosia asiassa yhteistyötä eri tahojen, niin viranomaisten, muiden jär-jestöjen kuin alan yritysten ja logistiikkayritysten asiakkaiden kanssa. Sen perusteella logistiikan digitalisaation edistämisen lähtökohtana tulisi mielestämme olla seuraavat näkökulmat, jotka on pääosin huomioitu aika hyvin strategialuonnoksessa:

- 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 kanssa. Kuljetuksiin liittyvässä tiedossa on paljon kuljetusyritysten liikesalaisuuksia ja vielä enemmän heidän asiakkaidensa luottamuksellista tietoa.
- Harmonisoinnin ja standardisoinnin tarve digitaalisissa toimitusketjuissa on keskeisessä roolissa. Tätä pitää tehdä vähintään EU-tasolla, mutta mieluummin globaalisti. Kansalliset ratkaisut eivät toimi, koska suuri osa toimitusketjuista on kansainvälisiä.
- Asioilla on tapana yllättää – monet asiat etenevät 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.

Haluamme korostaa, että tiedon jakaminen logistisissa ketjuissa yritysten välillä etenee markkinaehtoisesti ja vapaaehtoisesti. Eri tilanteissa ja erilaisissa logistiikkaprosessissa tarvitaan erilaista tietoa. Käytännössä kaikki toimivat uudentyyppiset logistiikkaratkaisut, jotka perustuvat tiedon jakamiseen ovat syntyneet vapaaehtoisuuden periaatteella.

Hyvin merkittävä osa logistiikkaketjuista on kansainvälisiä, joten standardisointi ja harmonisointi tulee tapahtua kansainvälisellä tasolla. Esimerkkinä vaikka verkkokaupan kuljetus kotiin tai pakettiautomaattiin. Sitä on usein edeltänyt useita kuljetuksia kansainvälisissä kuljetusverkostoissa. Lähetyksen tiedot ja paketin tai kollin merkitseminen tulee sopia kansainväliseen kuljetusketjuun.

Jotta optimointi ja sitä kautta mm. kuljetusten tehokkuuden, täyttöasteen parantaminen ja tyhjänä ajon vähentäminen olisi mahdollista tarvitaan kaikki kuljetuksiin liittyvä tieto sähköisesti mahdollisimman aikaisin. Toimitusketjujen läpinäkyvyyttä tulisi parantaa, jotta saataisiin myös ennakkotietoa tulevista kuljetuksista.

Tavoitteena tulee olla täysin paperiton toimitusketju, jotta toiminta olisi tehokasta ja nopeaa. Myös lähetysten tunnistaminen tulee olla mahdollista sähköisesti. Siksi kaikki lähetettävät kollit olivat ne sitten paketteja, lavoja, tynnyreitä keloja jne. tulisi varustaa paketti- tai kollilapuilla, joita voidaan lukea käsipäätteillä. Yksilöivän viivakoodin lisäksi tulisi ottaa käyttöön myös QR-koodit.

Strategian toimenpiteet

Yleisesti voidaan todeta, että strategian toimenpiteet ovat oikean suuntaisia. Tulisi arvioida huolella mitä voidaan viedä kansallisesti eteenpäin ja missä tarvitaan kansainvälistä yhteistyötä.

Sivun 26 lopussa on lauseet: ”Logistiikkaan osallistuu runsaasti tahoja ja tavara toimitetaan erilaisten solmupisteiden kautta eteenpäin ja eri kuljetusmuotoja hyödyntäen. Päätösvalta jakautuu tällä hetkellä usein esimerkiksi logistiikka-/kuljetusyrityksen ja teollisuusyrityksen tai kuljetusasiakkaan välillä.” Näin todellakin on ja päätösvaltaan vaikuttaa mm. kauppasopimukset ja niissä käytettävät toimituslausekkeet (Incoterms ja Finnterms) sekä kuljetussopimukset.

Ehdotuksia konkreettisiksi toimenpiteiksi

Liitomme ehdottaa seuraavia konkreettisia toimenpiteitä, jotka voidaan käynnistää välittömästi:

1. Työryhmä tarkastelemaan tiekuljetussopimuslain ajantasaistamista.

Mielestämme TKSL eli Tiekuljetussopimuslaki tarvitsee täsmennyksiä. Lain alkuun on tuotu viimeisimmässä muutoksessa 14.12.2018 hyvin sähköistä rahtikirjaa koskevia uudistuksia koskien erityisesti eCMR:ää. Kuitenkin lain lopussa puhutaan esim. kuiteista, joka ei vastaa digitaalista toimitusketjua. Liitomme on läpikäynyt lain läpi omassa työryhmässä ja meillä olisi huomiota ja kehitysehdotuksia siihen. Ehdotuksemme on, että LVM perustaa työryhmän, johon kutsutaan tarvittavat osapuolet selvittämään muutostarpeita.

2. QR-koodin lisääminen kollisoitelappuihin ja pakettikortteihin

Erilaisten lisäpalveluiden määrä kasvaa kuljetuksissa. Tämän vuoksi myös kollisoitelappuun ja pakettikorttiin tarvitaan yhä enemmän tietoa. Tulee tilanteita, joissa esim. jakelussa ei ole yhteyttä kuljetustenohjausjärjestelmiin ja kuljetukset tulisi pystyä hoitamaan siitä huolimatta. Käytännön ratkaisuna olisi QR-koodin lisääminen kollisoitelappuun ja pakettikorttiin. Ehdotamme hanketta, jossa selvitetään kollilappustandardin kehittämistä lisäämällä siihen QR-koodi. Pohjana olisi GS1:sen käynnissä oleva standardin kansainvälinen kehitystyö. Hanketta kehitellään parhaillaan Vedian ja Tieken kautta. Vastaavia hankkeita on käynnistymässä muissakin maissa. Koska olemme paperittoman toimitusketjun osalta maailman kärkimaita, tulisi meidän lähteä edistämään QR-koodia kollisoitelappuun ensimmäisten joukossa maailmassa.

3. Webservice -rajapinta Traficom VAK-hakuun

VAK-tietojen osalta suurin ongelma on lähettäjältä saavien tietojen puutteellisuus. VAK-kuljetusta ei ilmoiteta osin osaamattomuutta, mutta osin tarkoituksellisesti, jolloin se voidaan myös piilottaa niin, että sitä ei helposti tunnisteta lähetyksestä. Lähettäjän vastuuta on edelleen korostettava. VAKin osalta olisi todellakin tärkeää päästä sähköisiin kuljetustietoihin. VAK-tietojen lisäämisen helpottamiseksi olisi rakennettava Traficom VAK-hakuun webservice -rajapinta, jota kautta tilausjärjestelmiin voitaisiin hakea helposti tarvittavat VAK-tiedot kuljetustilauksiin. Vielä parempi

ratkaisu olisi kansainvälinen sovellus kaikilla kieliversioilla, mutta Suomi voisi olla tässä edelläkävijä tekemällä ensin Traficom:n ratkaisun.

4. Osoite- ja paikkatietojen oikeellisuuden parantaminen

Strategiassa todetaan myös paikka- ja osoitetietojen oikeellisuuden tarve. Verkkokaupan kasvu ja erilaiset lisäpalvelut ja täsmätoimitukset edellyttävät parempaa ja tarkempaa paikkatietoa, mitä kautta portista pääsee sisään, missä on teollisuuslaitoksen tietty yksikkö jne. Kaikkeen osoite- ja paikkatietoon tarvitaan myös tarkat koordinaatit. MML:llä on aiheeseen liittyvä hanke käynnissä. Se etenee kuitenkin käytännön logistiikan tarpeiden kannalta aivan liian hitaasti. Jotta voidaan käyttää tehokkaasti gps-pohjaisia suunnittelu- ja reitinohjaustyökaluja tarvitaan nopeasti parempia osoite- ja paikkatietoja.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsen-ten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,0 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 4000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4000 henkilöä.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen

Toimitusjohtaja

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry

