

Asia: VN/13450/2020

Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausuntopyyntö VN/13450/2020

Logistiikan digitalisaatiostrategia

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmistelu logistiikan digitalisaatiostrategiaa tavoitteena visioida tehokasta ja kestävää logistiikkaa digitalisaation avulla.

Strategiassa hallinto määrittelee kansallisen vision kunnianhimoiseksi. Tavoitetta asetetaan vuoteen 2032, jolloin tavoitellaan mm sitä, että kaikilla yri-tyksillä yrityksen koosta ja tyypistä riippumatta on mahdollisuus hyödyntää saatavilla olevaa tietoa innovaatioiden ja digitaalisten ratkaisujen rakentamiseen. Visio asettaa kunnianhimoisen tavoitteen myös tehokkaalle multimodaalille, rajat ylittävälle digitaaliselle tiedonjaolle olevan edellytykset lain-säädännössä ja verkostomaisessa yhteistyössä.

Strategian visio ja tavoitteet nostavat satamat hyvinkin keskeiseen rooliin tehostaa kuljetusketjujen toimintaa, kuljetuksia, logistiikkaa ja solmupisteiden (kuten erilaiset terminaalit) palvelutoiminnan optimointia.

Keskeisiksi tavoitteiksi on tunnistettu:

- tiedonjaon, hyödyntämisen ja tiedon tuottamisen kehittäminen koko kuljetusketjulla

- laadukkaan tietopohjan kehittäminen
- kansalaisten ja yritysten mahdollisuuden vaikuttaa omaan hiilijalanjälkeensä

Strategiassa on tunnistettu oikeanlaisia ylätasoa tarpeita, ja kuljetusketjujen solmupisteiden – satamien ja terminaalien – tärkeys on tunnistettu. Koska asiakirja on määritelty koskevan laajasti logistiikkaa koskevaksi, jää sen sisältö väistämättä varsin geneeriselle tasolle.

Oikeaan osuneita havaintoja ja linjauksia ovat satamien näkökulmasta:

- merenkulun kansainväliseen lainsäädäntöön vaikuttamisen tärkeys
- kehityksen edistämisen markkinaehtoisin toimin
- tiedon jakaminen tapahtuu vapaaehtoisin toimin logistiikan eri toimijoiden kesken
- yhteistyön kehittäminen julkisen ja yksityisen sektorin välillä on tarpeen
- tavaraliikenteen (digitaalisiin) toimintamalleihin keskittyminen on kansantalouden kannalta keskeistä
- digitalisaation merkittävimmät hyödyt syntyvät toimitusketjujen kokonaisvaltaisesta tehostamisesta, jossa hyödyt jakaantuvat useiden toimijoiden kesken mutta kokonaisyhyödyt talouden näkökulmasta huomattavia
- tiedon omistamisen, haltijuuden ja vastuiden selkeä määrittely on perustavaa laatua oleva edellytys digikehityksen edistämiseksi

Kuljetusten ollessa kyseessä strategia-asiakirja sivuuttaa sen olennaisen lähtökohdan (nykytilan), että infrastruktuuriin liittyvä tieto on oma kokonaisuutensa ja infran päällä toimiva logistiikan palvelukokonaisuus omansa. Toinen kuljetuksille ja logistiikalle olennainen elementti on, toisin kuin ehkä henkilöliikenteen kohdalla pääosin on laita, kuljetusten ja logistiikan kansainvälisyys. Yritysten digitaalisia ratkaisuja on välttämätöntä kehittää yli kansallisvaltioiden rajojen. Merikuljetusten kohdalla Itämeren alue on varsin luonnollinen markkina-alue Suomen satamille.

Strategia toteaa yleisellä tasolla sen, että tiedon jakaminen nojaa ns. hajautettuun malliin, mutta ehkä selkeämmin voisi tuoda esille sen, ettei digitaaliokehityksen edistäminen logistiikassa ole yksinomaan kuljetusketjujen tai järjestelmien vaan pikemminkin laajemmin alustatalouden edistämistä ja digitaalisten verkostojen synnyttämisestä.

Logistiikan digitalisaatiokehityksen tulee nojata markkinaehtoiseen kehittämiseen. Valtiovallan rooli digitalisaation edistämiseksi jää väistämättä aika ohueksi, mutta erityisesti pienten yritysten

resurssien vahvistamiseksi suunnattuja kehittämisohjelmia on perusteltua käynnistää (ja jatkaa). Valtiovallan perimmäinen rooli on huolehtia, ettei lainsäädännöllisiä esteitä logistiikan digikehitykselle ole, ja että tiedon hallinnan ja jakamisen vastuiden oikeusperusta on kunnossa. Tiedon jakamisessa on edelleen paljon teknistä yhteensopimattomuutta, mikä on tarpeen ratkaista tarkoituksenmukaisilla kansainvälisillä tai vähintäänkin EU:n laajuisilla standardimäärittelyillä.

Strategia on onnistunut tuomaan tavaraliikenteen ja rahtikuljetusten näkökulman esille. Kyberturvallisuus jää vain maininnan varaan, samoin kuin satamien automaatiokehitys (lähinnä tarkoitettaneen rahdin käsittelypalveluja). Alusten saapumis- ja lähtötietojen kehittäminen tunnustetaan ja ne, samoin kuin maapuolen kuljetukset, liittyvät infrastruktuurin tiedonhallintaan.

Satamanäkökulmasta katsottuna jää hieman epäselväksi yhteys strategiasta tavoitteiden ja markkinaehtoisesti edistettävien hankkeiden välillä. Joka tapauksessa yksityisen sektorin ja julkishallinnon välistä vuorovaikutusta kiinnostavimmista digitaalisista ratkaisuista on syytä edelleen jatkaa erilaisilla yhteisillä foorumeilla, verkostoissa, tapahtumissa ja kansainvälisissä konferensseissa.

Kaiken kaikkiaan on arvostettavaa, että kansallisesti on panostettu näin laaja-alaiseen tavoitetasoon asetantaan logistiikan ja kuljetusten digikehityksen edistämiseksi. Henkilöliikenteen saumattomien kuljetusketjujen (alustojen) kehittämisestä on varmasti löydettävissä parhaat käytännöt vastaavia tavaraliikenteen puolelle rakennettaessa.

Suomen satamissa on käynnissä satamayhtiön oman toiminnan, sataman alueen (palvelu)toimijoiden keskinäisen toiminnan ja sataman ulkoisen liikenteen digitaalisten palveluiden kehittämiseen tähtäviä hankkeita ja siten satamat ovat mukana tehostamassa kokonaiskuljetuksia. Kehitys on tapahtunut ja tapahtuu asteittain, parhaista hankkeista ja käytännön tarpeiden ratkaisuihin. Erityisesti pienten satamien kohdalla yhteiset pienille yrityksille suunnatut ohjelmat ja hankkeet antavat tarvittavaa osaamista ja resursseja pieniin organisaatioihin.

Suomen Satamaliitto ry on mielellään jatkossakin satamien toimialajärjestönä mukana alakohdaisen digitalisaatiokehityksen edistämisessä.

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä

Castrén-Mäkilä Annaleena
Suomen Satamaliitto ry