

Asia: VN/13450/2020

## Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

VR-Yhtymä Oy kiittää mahdollisuudesta lausua logistiikan digitalisaatiostrategiasta.

#### 1. Tavoitteet

Hankkeen vaikuttavuustavoitteissa huomioidaan erityisesti digitalisaation avulla saavutettavat tehokkuus-, turvallisuus-, toimivuus- ja ilmastohyödyt.

Kestävän kehityksen tukemisen ja ilmastotavoitteiden tulee olla keskiössä hankkeen hyötyjä asetettaessa. Tavoitteiden tulee olla synkronoitu Suomen ilmastotavoitteiden, fossiilittoman liikenteen tiekartan ja European Green Dealin kanssa. Digitalisaation avulla on mahdollista tukea toimialan selviytymistä koronakriisin vaikutuksista sekä vahvistaa Suomen asemaa kansainvälisillä logistiikkamarkkinoilla.

Digitalisaatio lisää toiminnan tehokkuutta ja kuljetusten sujuvuutta sekä helpottaa kuljetusten optimointia niin yksittäisen toimitusketjun kuin koko liikennejärjestelmän tasolla. Digitaalisten ratkaisujen käyttöönotto ja yhteistyö toimialan sisällä ja eri toimialojen välillä tuovat tehokkuus- ja kustannushyötyjä useammalle toimijalle ja samalla voivat vähentää päästöjä.

Digitalisaation avulla on mahdollista optimoida kuljetusketjuja nopeuttamalla kuljetusaikoja, kasvattamalla kuljetusmääriä sekä tehostamalla kaluston käyttöä ja ratapihatoimintoja. Esimerkkeinä RFID-tunnisteet kalustossa, Logistics 360 – kuljetusten seurantalopalvelu asiakkaille, power BI, sähköiset rahtikirjat ja radio-ohjattavien veturien hyödyntäminen vaihtotöissä. Digitalisaation kautta voidaan saavuttaa kustannussäästöjä ja nostaa tehokkuutta lisäämällä automatisaatiota ja vähentämällä manuaalista työtä. Rautatielogistiikan tuotannossa maksimoidaan sähköveto, taloudellinen ajotapa, modulaariset ja muunneltavat kuljetusalustat sekä ennakoiva ja älykäs kunnossapito SmartCare.

Tulevaisuuden logistiikan tulee olla kustannustehokasta, täsmällistä, joustavaa ja kestävää. Asiakkaille tarjotaan kokonaisvaltaisia ovelta ovelle -kuljetusratkaisuja, joissa hyödynnetään eri liikennemuotoja. Asiakkaat tiedostavat eri kuljetusvaihtoehtojen hiilijalanjäljet.

## 2. Keinot

Keskeiseksi keinoksi on tunnistettu logistiikan hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin luominen, logistiikan toimijoiden välisen vapaaehtoisen tiedon jakaminen sekä yhteistyö kapasiteetin jakamiseksi.

Logistiikkatoimijat pyrkivät tehokkaaseen toimintaan, luomaan uusia toimintatapoja ja vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin. Yritykset ovat tehneet mittavia investointeja tietojärjestelmien kehittämiseksi, joiden hyödyntämistä ei tule asettaa kyseenalaiseksi. Asiakaskohtainen tieto on asiakkaan omaisuutta ja sen hyödyntämisessä otetaan huomioon mahdolliset sopimukset liikesalaisuuksista, esimerkiksi rahtitietojen osalta. Yhteistyö toimijoiden välillä on markkinaehtoista ja vastaa markkinoiden tarpeisiin. Asiakastarpeet ja kiristynvä markkinatilanne toimivat luonnollisena katalysaattorina toiminnan tehostamiseksi ja yhteistyön syventämiseksi toimijoiden välillä.

Toimijoilla on vahva halu viedä digitalisaatiota eteenpäin. Lainsäädännön tulisi olla ensisijaisesti kehitystoiminnan mahdollistava, jolloin pystytään reagoimaan nopeasti markkinatarpeisiin. Lainsäädäntökehikkoa uudistettaessa tulee toimijat ottaa mukaan jo valmisteluvaiheessa.

Tietojen siirtämisen tai kopioimisen sijaan, niitä on voitava jatkossa hyödyntää avointen ja yhteen toimivien rajapintojen (API) kautta. Tämä ei luonnollisestikaan tarkoita sitä, että kaikki tieto olisi kaikkien saatavilla, vaan voidaan erottaa erilaisia rooleja ja tietotarpeita.

Avoimet ja yhteen toimivat rajapinnat tehostavat ja nopeuttavat tiedonkulkua. Kuten strategiassakin todetaan, toimijoiden kannalta on tärkeää erottaa eri tyyppiset tietovarannot ja käyttötarpeet toisistaan. Samalla tulisi huomioida tiedon ja järjestelmien omistajuus, liikesalaisuudet sekä kilpailulainsäädännön asettamat vaatimukset.

## 3. Kestävä kehitys

Tieliikenteen tavarankuljetusten siirtyminen rautatieliikenteeseen olisi päästövähennysten kannalta positiivinen suunta, mikä edellyttäne investointeja. Esimerkiksi yhdistetyt junakuorma-autokuljetukset ovat keino vähentää tavaraliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Digitalisaation avulla on mahdollista edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista. Rautatieliikenne on ympäristöystävällinen, kestävä ja turvallinen liikennemuoto. Rautatiekuljetusten määrän kasvattaminen edellyttää kuitenkin investointeja rataverkkoon kapasiteetin lisäämiseksi ja pullonkaulojen poistamiseksi. Tavaraliikenne hyötyy erityisesti sähköistämishankkeista ja myös ratapihat edellyttävät investointeja. Yhdistetyt junakuorma-kuljetukset ovat yksi keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä ja VR Groupilla on vahva tahtotila yhteisten kuljetusten uudelleenkäynnistämiseksi.

#### 4. Kyberturvallisuus ja huoltovarmuus

Kyberuhkien tunnistamiseksi ja torjumiseksi on välttämätöntä kiinnittää niihin erityistä huomiota logistiikassa. Myös raideliikenne digitalisoituu kovaa vauhtia ja kaikissa uusissa hankkeissa kyberturvallisuus tulee ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Ennen järjestelmien käyttöönottoa tulisi varmistaa niiden kyberturvallisuus järjestelmän koko elinkaaren ajan.

Eryyisen tärkeää olisi, että Suomessa edettäisiin raideliikennettä koskevien kyberstandardien tai vaatimuksien osalta samassa tahdissa kuin muissa EU-maissa. Tämä takaisi sen, että uusissa tuotteissa ja palveluissa kaikilla raideliikennetoimijoilla olisi samat kybervaatimukset.

Kyberturvallisuuden varmistaminen on erityisen tärkeää poikkeusoloissa huoltovarmuuden takaamiseksi. Koronaepidemian aikana rautatierahtiliikenne jatkui keskeytyksettä, osoittaen näin vahvuutensa ja luotettavuutensa.

#### 5. Koronaepidemian vaikutukset

Koronaepidemian vaikutukset ulottuvat myös logistiikkaan. Rautateiden eurooppalaisen yhteistyöjärjestö CER:in mukaan rahtiliikenteestä saatavat tulot ovat laskeneet EU-tasolla keskimäärin 25%:ia maaliskuusta huhtikuussa 2020. Yhtiökohtaiset vaikutukset vaihtelevat 20-45% välillä. SCI Verjehr ennustaa vuositasolla rahtiliikenteeseen 20% laskua. Paluu epidemiaa edeltävälle tasolle tulee olemaan hidasta johtuen pandemian vaikutuksista taloustilanteeseen. Mahdollinen toinen aalto vaikeuttaisi tilannetta entisestään. Tällöin kriisiä edeltävälle tasolle päästäisiin vasta vuonna 2023 tai 2024.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin

Johtaja, yhteiskuntasuhteet, vastuullisuus ja kansainväliset asiat

Lähdetuoma Tanja  
VR Group