

Asia: VN/13450/2020

Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikennevakuutuskeskus kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintäministeriön logistiikan digitalisaatiostrategiasta. Liikennevakuutuskeskus kiittää myös lausuntopyyntöjen laajaa jakelua, sillä strategian kattaman laajan aihealueen käsittely vaatii monipuolista osaamista.

Strategiasta yleisesti

Käsillä oleva strategiahanke käsittelee aihepiiriä, joka kehittyy voimakkaasti. Logistiikan kehityksen kannalta kansallinen digitalisaatiostrategia on kiistatta välttämätön, joskin monet asiat etenevät markkinaehtoisesti. Tämän vuoksi strategiaan olisi hyvä määritellä määräajoin tehtävät tarkistuspisteet, jolloin voimassa olevan strategian mielekkyyttä voidaan arvioida. Muuten pitkäksi aikaväliksi laadittu strategia jää liian yleisluontoiseksi, eikä sillä ole käytännön ohjausvaikutusta. Meneillään oleva koronapandemia on hyvä esimerkki siitä, miten nopeasti asioita voidaan joutua tarkastelemaan uudestaan.

Strategiaa laadittaessa on tärkeää huomioida muut meneillään olevat strategiahankkeet, jotta ristiriidoilta vältyttäisiin. Esimerkiksi kaupunkikeskustojen autoliikenteen rajoittamisessa on toisinaan unohdettu jakeluliikenteen tarpeet, jolloin tonteille ajosta ja pysäköinnistä on aiheutunut tarpeettomia vaaratilanteita. Kansainvälisesti asioiden koordinointi on toisinaan hankalaa, mutta kansallisesti eri strategioiden yhteensovittaminen on huomattavasti helpompaa ja siihen tulisi panostaa.

Strategian tavoitteet

Strategialuonnoksessa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia, ja esitetty visio kuvaa ihanteellisen kuvan lähitulevaisuudesta. Tavoitteita koskevassa tekstiosuudessa turvallisuuden merkitystä tulisi kuitenkin painottaa huomattavasti nykyistä enemmän.

Ensinnäkin, lisääntyvän tiedon ja digitaalisten palveluiden avulla on mahdollista parantaa olemassa olevan logistiikkaverkoston fyysistä turvallisuutta. Ilmeisin mahdollisuus on kerätä parempaa onnettomuuksiin liittyvää tietoa, jota voidaan käyttää onnettomuuksien ehkäisyssä. Logistiikan kannalta keskeisiä vahinkopaikkoja ovat esimerkiksi erilaiset pysäköinti- ja lastausalueet, joilla sattuu yli 40 % kuorma-autojen liikennevakuutuksesta korvattavista vahingoista. Vahinkojen yleisyydestä huolimatta näistä vahingoista tiedetään verrattain vähän.

Tiedon parempi läpinäkyvyys yli koko kuljetusketjun mahdollistaisi nykyistä helpommin esimerkiksi ylikuormien valvonnan. Ylikuormat ovat sekä turvallisuusriski että epäreilu kilpailuetu, joka vinouttaa kilpailua. Kuljetuskaluston ikääntyessä ja kuljetusyksiköiden kasvaessa ylikuormien aiheuttama turvallisuusriski kasvaa entisestään.

Onnettomuuksien kustannukset rasittavat paikoin hyvin pienillä katteilla toimivaa kuljetusketjua ja vähentävät mahdollisuuksia liiketoiminnan kehittämiseen. Tämän seurauksena muodostuu oravanpyörä, jonka myötä toimijat ajautuvat käyttämään lopulta laittomia keinoja kilpailussa menestymiseen.

Toisaalta, logistiikkaketjun digitalisoitumisesta aiheutuu uusia turvallisuusuhkia kyberuhkien myötä. Verkottunut kuljetusketju tarjoaa aikaisempaa otollisemman kohteen rikolliselle toiminnalle, sillä muun muassa kuljetusketjun halvaannuttaminen mahdollistaa aikaisempaa laaja-alaisemman toiminnan.

Toimivan tietoturvan rakentamisen on todettu olevan hankalaa ja siten myös kallista. Siksi turvallisuuden tulisi olla selvästi tunnistettu ja tunnustettu osa strategiaa. Logistiikkaverkon tietoturvan kannalta erityinen haaste on sirpaleista muodostuneen kokonaisuuden tietoturvan hallinta. Yksittäiset, monesti pienet toimijat keskittyvät oman palvelunsa tai tuotteensa tietoturvaan, mutta myös koko toimitusketjun tietoturvasta tulee huolehtia.

Strategian toimenpiteet

Tiedon saatavuuden parantamisessa tarvitaan hyvin erilaisia toimenpiteitä. Logistiikkaketjun pienet toimijat tarvitsevat tukea tietojensa hallintaan ja tietoturvalliseen jakamiseen. Toisaalta suuret toimijat, kuten autonvalmistajat, saattavat olla haluttomia jakamaan tietoa. Siksi strategisilla toimenpiteillä pitää varmistaa eri toimijoille tasapuolinen tiedonsaanti. Kun yrityksillä on kyky ja halu hallita ja jakaa tietoaan, tietojen vaihto etenee markkinaehtoisesti.

Poikkeus edelliseen ovat muutamat luonnolliset monopolit, jotka vaikuttavat myös logistiikan kannalta kiinnostavaan tietoon. Tällaisten monopolien tietovarannoissa olisi potentiaalia monen logistiikan haasteen ratkaisemiseen, mutta asemansa vuoksi ne voivat valita normaalista markkinaehtoisuudesta poikkeavia toimintatapoja. Strategialuonnoksessa puhutaan monopolien välttämässä, mutta siinä pitäisi pohtia myös sitä, mitä jo muodostuneille monopoleille voisi tehdä.

Olemassa olevista keinoista ainakin kansainvälinen yhteistyö on oleellista, sillä parhaillaan muun muassa EU:n pääosasto GROW (mm. sisämarkkinat) valmistele ajoneuvojen datan jakamista koskevaa sääntelyä. Tässä sääntelyssä pienetkin tekniset yksityiskohdat ratkaisevat, koska vaikkapa laajakin tietosisältö saattaa olla käyttökeltotonta, jos se päivitetään liian harvoin. Sääntelyn valmisteluun tulee osallistua aktiivisesti ja riittävällä ammattitaidolla.

Strategialuonnoksessa toimenpidevalikoimassa mainitaan mahdollistava lainsäädäntö, eli toimijoita ei ohjata lainsäädännöllä tiukasti. Toimiva järjestelmä edellyttää tällöin riittävää valvontaa, jotta väljän sääntelyn myötä tuleviin mahdollisiin väärinkäytöksiin pystytään puuttumaan.

Muun muassa Onnettomuustietoinstituutin koordinoimassa liikenneonnettomuustutkinnassa on jo törmätty tilanteeseen, jossa autonvalmistaja kieltäytyy toimittamasta puhtaasti onnettomuustutkintaan liittyvää tietoa. Vastaavissa tilanteissa tulisi olla jokin taho, joka vähintäänkin keräisi tietoa tiedon kulkuun liittyvistä epäkohdista. Mainitussa esimerkissä autonvalmistaja vetosi siihen, että Suomen kansallinen lainsäädäntö ei velvoita heitä luovuttamaan tietoja.

Lopuksi Liikennevakuutuskeskus toteaa, että strategialuonnoksessa ei mainita fyysisen liikkumisen eliminoivien ratkaisujen, kuten vaatteiden virtuaalisovituksen ja 3D-tulostamisen suosimista sekä kehittämistä. Liikennesuoritteiden vähentäminen palvelee suoraan sekä liikenneturvallisuuden parantamista, että päästöjen leikkaamista.

Tapio Koisaari

Teknologiapäällikkö

Anttonen Minna
Liikennevakuutuskeskus