

Asia: VN/13450/2020

Luonnos logistiikan digitalisaatiostrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikan digitalisaatiostrategian tarkoitus on tukea ja vahvistaa digitalisaatiokehitystä logistiikkasektorilla. Hankkeessa määritellään visio, tavoitteet ja keinot ao. tavoitteeseen pääsemiseksi. Strategia myös tukee valmisteilla olevan 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä esittää digitalisaation toimintalinjat tukemaan liikenteen päästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä ja LVM:n fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelua. Digitalisaatiostrategia koskee sekä kansallisia että kansainvälisiä kuljetusketjuja.

Strategian visioiksi vuoteen 2032 on määritelty 1) tasavertaiset ja tehokkaat kuljetusketjut, 2) tiedon virtaaminen kansallisilla ja kansainvälisillä korridoreilla ja solmupisteissä sekä 3) logistiikan ilmastovaikutusten vähentäminen tehostamalla, optimoimalla ja sujuvoittamalla logistiikkaa. Vision saavuttamiseksi keskeiset tavoitteet ovat tiedonjaon, tiedon hyödyntämisen ja tuottamisen kehittäminen kuljetusketjussa, laadukkaan tietopohjan kehittäminen sekä sen varmistaminen, että kansalaisilla ja yrityksillä on mahdollisuudet vaikuttaa omaan hiilijalanjälkeensä. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan visiot ja tavoitteet ovat kattavat ja kannatettavat.

Digitalisaation merkitys päästöjen vähentämisessä on strategialuonnoksessa todettu lyhyellä aikavälillä pieneksi. Vuoteen 2030 ja etenkin 2045 mennessä digitalisaation merkityksen päästövähennyksissä arvioidaan kuljetusalan mukaan kasvavan.

Metsäteollisuudessa digitalisaation hyödyt logistiikan päästöjen vähentämisessä liittyvät muun muassa toimitusketjujen optimointiin ja ohjaukseen sekä tiestön täsmäkunnossapitoon. Strategialuonnoksessa on tuotu hyvin esiin ao. infrastruktuuria koskevan digitalisoidun tiedon merkitys kuljetusten sujuvuudelle ja turvallisuudelle varsinaisen logistiikka-/kuljetustiedon lisäksi. Digitalisaatio mahdollistaa resurssitehokkaan tiestön täsmäkunnossapidon myös alempiasteisella tieverkolla. Nopea reagointi tiestön ongelmakohtiin edistää sekä nykyisen että automaattisen liikenteen toimintaedellytyksiä ja turvallisuutta. Kuljetusvirtojen seuraamiseksi sekä tiestössä että

kuljetusvälineissä olevia sensoreita ja antureita voidaan hyödyntää liikenneväylien tilaa koskevan tiedon keräämisessä. Metsäsektori on jo tehnyt aktiivisesti yhteistyötä liikenneviranomaisten kanssa joukkoistetun tiedonkeruun hyödyntämisessä tiestön tilan havainnoinnissa.

Metsäteollisuus pitää liikenteen päästöjen vähentämisessä keskeisinä keinoina väylärahoitukseen panostamista sekä kuljetusten tehostamista kalustokokoa suurettamalla (yli 76-tonnisten yleistymisen mahdollisimman suurella osalla verkkoa).

Hyvässä kunnossa olevat väylät vähentävät tarvetta siirtää kuljetuksia kiertoteille, mikä minimoi polttoaineen kulutusta ja päästöjä sekä säästää kustannuksia. Vuonna 2019 tehty ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittojen pidennys vähentää metsäteollisuuden tuote- ja hakekuljetusten, muttei raakapuukuljetusten päästöjä. Yli 76-tonnisen kaluston kokeiluhankkeissa on todettu 84-104 -tonnisen ajoneuvokaluston vähentävän puukuljetusten polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä 5–20 % per kuljetettu tonni. Onkin välttämätöntä jatkaa valmistelua yli 76-tonnisen kaluston yleistymiseksi joustavasti ja mahdollisimman laajalla osalla tieverkkoa (HCT-kuljetuskäytävät).

Strategialuonnoksessa nostetaan esiin kuljetusketjun eri toimijoiden oikeus omaa toimintaa koskevaan ilmastovaikutusten arvioinnissa tarvittavaan seurantatietoon. A.o. arvioinnissa keskeisiä työkaluja ja lähtötiedon tarjoajia ovat VTT:n LIPASTO- ja TYKO-laskentamallit. Metsäteollisuus pitää tärkeänä resursoinnin ja rahoituksen varmistamista näiden mallien kehitystyölle.

Luonnoksessa todetaan myös, että kuljetusketjun seuranta- ja päästötietoa tulisi olla saatavilla ja että kansainvälisesti hyväksytyt laskentatapa tulisi olla kehitetty lähettäjältä vastaanottajaan ja aina loppukäyttäjään asti. Laskentatapojen yhtenäistäminen on kannatettavaa, mutta kehitystyössä tulisi yksittäisten kuljetustapahtumien lisäksi ottaa huomioon karkeammankin tason laskelmat (esim. kuukausi- tai vuosidata).

Mitä tulee kuljetusketjuun liittyvän tiedon saatavuuteen ja jakamiseen yleisesti, metsäteollisuus haluaa korostaa rahtitietojen yrityssalaista luonnetta.

Ekosysteemilähtöinen T&K-rahoitus keskittyy Suomessa tällä hetkellä Business Finland -rahoitukseen, mikä edellyttää rahoitettavilta tahoilta ja ratkaisuilta jo alkuvaiheessa vahvaa vientipainotteisuutta. Tämä hidastaa Suomi-painotteista kehitystyötä, jolla saataisiin nopeammin uusia ratkaisuja hyötykäyttöön kansallisesti.

Strategialuonnoksessa on nostettu esiin osaavan työvoiman saatavuuden merkitys digitaalisten ratkaisujen kehittämisessä. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan digitalisaatiolla on tärkeä rooli logistiikka-alan työtehtävien kiinnostavuuden ja työhyvinvoinnin lisäämisessä.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen
toimitusjohtaja

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Nietola Outi
Metsäteollisuus ry