

5 KAUPPA OSANA ALUEIDEN ELINVOIMAIKUUTTA JA HUOLTOVARMUUTTA

Kauppa ja alueiden elinvoimaisuus kulkevat käsi kädessä. Kauppa on keskeisessä asemassa alueiden elinvoiman, työllisyyden, palvelujen saatavuuden ja hyvinvoinnin luojana. Elinvoimaiset keskustat tukevat kaupan menestystä ja päinvastoin. Hyvällä ja monipuolisella kaupan tuotteiden ja palvelujen tarjonnalla tuotetaan ja ylläpidetään alueellista veto- ja pitovoimaa sekä hyvää elämää paikallisesti. Eri toimintoja yhteen sovittavalla alueidenkäytön suunnittelulla edistetään kaupan palvelujen hyvää saatavuutta eri väestöryhmien kannalta, ilmastonmuutoksen hillintää ja kaupan kehittymisedellytyksiä. Kaupan sijoittumisen ohjauksessa joudutaan hakemaan tasapainoa kestävän kehityksen ja keskustojen elinvoimaisuuden tavoitteiden ja kaupan toimintaedellytysten välillä. Huoltovarmuuskulmasta oleellista on kansainvälisen liikenteen ja merenkulun, mukaan lukien talvimerenkulku sekä logististen solmukohtien, toimivuuden varmistaminen.

5.1 KAUPAN MERKITYS ALUEIDEN ELINVOIMAN NÄKÖKULMASTA

Kauppa toimialan merkitys on keskeinen alueiden elinvoiman vaikuttajana ja kansalaisten elämisen mahdollisuuksien turvaajana. Päivittäistavarakauppa tuo ihmiset keskuksiin ja tarjoaa alueille elämisen ja hyvinvoinnin edellytyksiä sekä palveluja, työtä ja toimeliaisuutta. Erikoiskaupalla, kahviloilla ja palveluilla on erityinen asema elinvoimaisuuden luomisessa ja säilyttämisessä. Elinvoimaiset kaupunkikeskukset edellyttävät kaupan ja palveluiden saatavuutta.^{1&2} Myös harvaan asuttujen alueiden ja maaseutujen alueilla kaupan palveluverkoston saatavuus, saavutettavuus sekä kannattavuus ovat keskeistä.

Maamme erilaisilla alueilla on erilaiset tarpeet ja tilanteet kaupan toiminnassa. Yhteistä on kuitenkin se, että kaupan toiminnan ytimessä ovat aina asiakkaat yleisten taloudellisten tekijöiden ohella. Kaupalle on merkityksellistä se, että missä asiakkaat ovat ja asuvat, asiakkaiden liikkuminen, ostovoima ja ikärakenne. Kaupan rooli korostuu niin maaseudulla kuin kaupungeissa. Alueet tarvitsevat erilaisia toimia pärjätäkseen erilaisissa olosuhteissa, riippuen esimerkiksi alueen väestörakenteesta (TEM: kirjallinen kuuleminen). Suomessa väestö ikääntyy länsimaista nopeimmin ja vallitsevana trendinä on, että asukkaat ovat keskittymässä kaupunkiin ja erityisesti kasvukeskuksiin. Tulevina vuosina nämä muutokset tulevat yhä vaikuttamaan ja muovaamaan myös kaupan rakennetta ja toimintaa. (Lähde: Mitronen & Näränen). Kaupan alan laajempaa muutoskehitystä ja alueiden elinvoimaa vasten on tärkeää, että kunnilla on kasvukeskuksissa ja keskusta-alueilla tarjolla kohtuuhintaisia asuntoja, jotta kauppa saa tarvitsemaansa työvoimaa ja, että kaupan työntekijöillä on mahdollisuus asua kaupungeissa. Myös kuntien päivähoitojärjestelmälle on uusia tarpeita kauppojen epätyypillisten aukioloaikojen myötä, kuten myös julkisille liikenneyhteyksille tukemaan kaupan työntekijöiden ja asiakkaiden tarpeita. (Lähde TEM kirjallinen kuuleminen).

Kauppa ja palvelualan yritysten toimintaympäristön on tärkeää olla alueiden elinvoimaa sekä veto- ja pitovoimaa sekä kilpailukykyä edistäviä. On keskeistä, että kaupan toimialan ja sitä tukevan palvelualan toimintaympäristöä ei rasiteta velvollisuuksilla, jotka heikentävät niiden mahdollisuuksia jatkaa yritystoimintaa tai uudistua, työllistää, kasvaa taikka tehdä investointeja. Käsillä olevassa kaupan alaa ravistelevassa rakennemuutoksen tilanteessa Suomessa ja globaalissa toimintaympäristön muutoksessa on merkityksellistä tunnistaa tällaisia mahdollisia kaupan ja palvelujen toimintaympäristöä heikentäviä tekijöitä ja etsiä niihin kaupan toimintaa sekä alueiden elinvoimaa tukevia ratkaisuja. Kaupan toimialan toimintaympäristössä on tunnistettu muutamia kapeikkoja, joilla on kuormittavia vaikutuksia kaupan toiminta- ja kehittämismahdollisuuksiin ja siten voi olla vaikutuksia myös kauppaan toimijana alueen elinvoiman vaikuttajana. Tällaisina on tunnistettu esimerkiksi kaupan alan sähköveron taso sekä se, että liikekiinteistö maksavat usein ison osan kiinteistöjen tuloista kiinteistöveroana. Asiakasvirtojen väheneminen, joka aiheutuu esimerkiksi kaupan alan rakennemuutoksesta tai pandemiasta, ei huomioida kiinteistöveroissa. Kaupan toimialan muuttuneessa toimintaympäristössä tämä on haasteellista erityisesti pienille erikoiskaupoille, joilla on vaatimaton liikevaihto (TEM kuuleminen).

¹ Kaupan toimialan tilannekuva, muutos ja tulevaisuuskuva, EY 2021

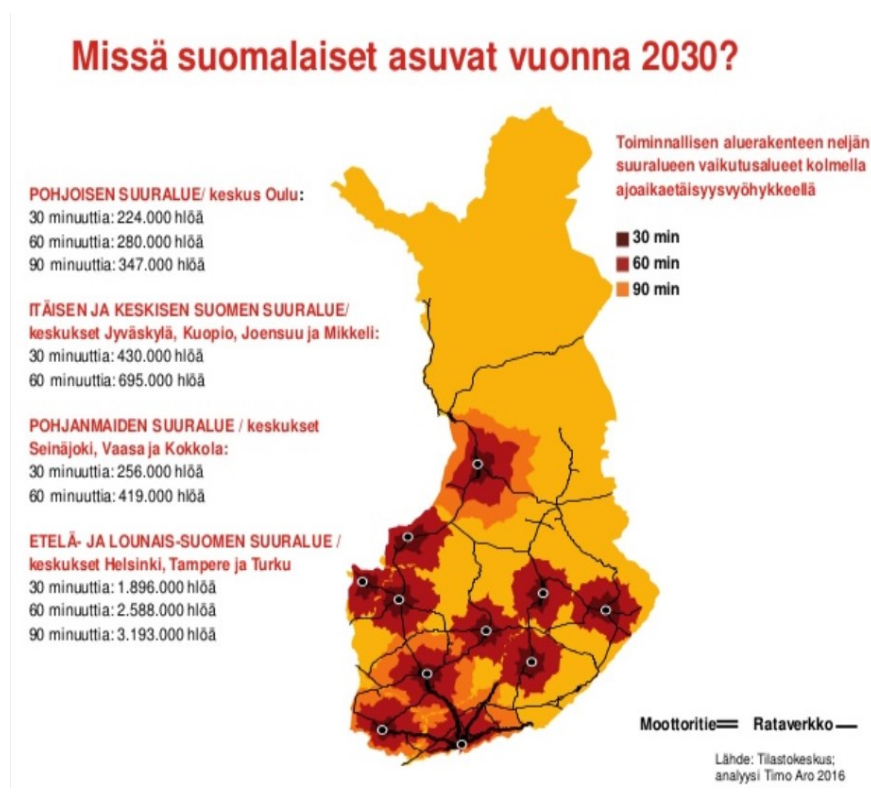
² Saarijärvi 2019

Kaupungistumisen vaikutukset kaupan alan tulevaisuuteen

Kaupungistuminen on globaali megatrendi. Maailman väestöstä jo puolet asuu kaupungeissa. Kaupungistumisen ripeä kasvuvauhti aiheuttaa haasteita, sillä kaupunkirakenteet eivät pysty kasvamaan väestömäärän kasvun mukana (EY Tilanne, muutos ja tulevaisuuskuva). Suomessa kaupungistumisen haasteet nivoutuvat elinvoiman ja vetovoiman vahvistamiseen, ekologiseen kestävytyteen, toimivan liikkumisen järjestämiseen, ihmisten eriarvoistumiseen sekä kohtuuhintaisten asuntojen puuttumiseen.

Kaupungit ovat perustaltaan tapaamisten, vaihdon, niistä syntyvien innovaatioiden ja kaupan keskuksia. Kaupungistuminen jatkuu tulevina vuosina edelleen voimakkaana. Suuremmat väestötiheydet mahdollistavat suuremmat markkinat tuotteille ja palveluille, joka on tärkeää yritystoiminnalle. Suurempi väestöpohja ja sen monipuolinen sekä osaava työvoima antaa myös laajemman mahdollisuuden vastata yritysten erilaisiin rekrytointitarpeisiin. Lisäksi yritysten sijoittumista kaupunkeihin pidetään kannattavana siksi, että se tarjoaa yrityksille skaalaetuja.^{3&4}

Suomessa on ennusteiden mukaan vuonna 2030 noin kymmenen kasvukeskusta ja vuonna 2040 vain kolme selvästi kasvavaa kaupunkiseutua^{5 6}. Voimakkaimpien arvioiden mukaan tulee olemaan vain kolme kaupunkiseutua, Helsinki, Tampere ja Turku kasvaisivat. Arviona on, että koko väestöstä 67,1 prosenttia asuu vuonna 2040 kymmenen suurimman kaupunkiseudun alueella.⁷ Kaupungistumiskehityksessä suurten kaupunkien arvioidaan olevan voittajia. Sen sijaan pienten ja keskisuurien kaupunkien mahdollisuuksista menestyä nähdään haasteita. On merkityksellistä varmistaa, että elinkeinoelämän toimijoilla, kuten kauppa ja palvelut, on kaupungeissa sellainen toimintaympäristö, että se tukee menestymisen edellytyksiä (Kaupan tilannekuva).



Kaupungistuminen tulee muovaamaan kaupan rakennetta ja toimintaa erittäin voimakkaasti. Yhä useampi ketju keskittää kivijalkakauppansa ostovoimaisimmille alueille eli kasvukeskuksiin ja palvelee usein muuta Suomea verkkokaupan avulla. Toisaalta osa kauposta voi

³ Kaupan toimialan tilannekuva, muutos ja tulevaisuuskuva, EY 2021

⁴ Varley & Rafiq 2004

⁵ Aro 2016

⁶ MDI 2019

⁷ Kelola 2019

toimia pelkästään verkkokaupassa ja luoda yhteistyösuhteita kivijalkakauppoja omistavan yrityksen kanssa saadakseen lähikontaktejaan asiakkaille.⁸ Erikoiskaupan yritysraenteeseen vaikuttavat kaupungistumisen ohella ulkomaisen verkkokaupan kasvu ja väestön vanheneminen. Ennusteiden mukaan pienempien kaupunkien keskustat voivat näivettyä ja palvelut yksipuolistua.⁹ Toisaalta kausivaihtelu voi vilkastuttaa myös pienempien kaupunkien keskustojen elinvoimaa.

Kaupalla on eri puolilla maata erilaiset kasvun ja kehittymisen edellytykset. Kauppa voi kasvaa ja kannattaa kasvualueilla ja toisaalta supistua taantuvilla alueilla. Kaupan sisäisessä toiminnassa kasvun ajureina korostuvat toisaalta erityisesti tieto- ja muu teknologia sekä niiden kehitys ja verkkokaupan kehitys.¹⁰ Erityisesti verkkokauppa ja monipaikkaisuus voivat toimia vastavoimana supistuvien alueiden kaupan edellytysten taantumiselle.¹¹

Kaupan tulevaisuus maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla

Väestö supistuu yhä kahdessa kolmesta maaseutukunnasta ikärakenteen ja muuttotappioiden vuoksi. Koronaviruspandemia ei tämän hetken arvioiden mukaan aiheuta kaupungistumisen pitkään kaareen juurikaan muutosta, vaan ainoastaan tilapäisen poikkeaman.¹² Harvaan asutun maaseudun kunnissa kuntien välisen nettomuuttoliikkeen trendi kääntyi kuitenkin myönteiseen kehityssuuntaan jo loppuvuodesta 2019 eli ennen koronaviruspandemiaa. Korona-aika on vahvistanut entisestään tätä trendiä. Nettomuuton trendi onkin korona-aikana ollut harvaan asutun maaseudun kunnissa huomattavasti korkeampi kuin kertaakaan aikaisemmin vuodesta 2008 lähtien.¹³

Päivittäistavarakaupan ja etenkin myymälärakenteen muutos jatkuu lähivuosina voimakkaana. Etenkin pienten kauppojen lukumäärän lasku jatkuu ja vuonna 2019 kyläkauppoja oli jäljellä 213 kappaletta. Niiden lukumäärä on laskenut kymmenessä vuodessa alle puoleen.¹⁴ Tämän laskusuuntaisen trendin pysäyttämiseksi ei ole olemassa yksiselitteisiä ja suoraviivaisia keinoja. Muutoksen taustalla ovat pienten myymälöiden suhteellisen matala kannattavuus, kilpailun kiristyminen sekä laajempi asiointiin liittyvä murros. Kaupungistumisen seurauksena etenkin harvaan asutun maaseudun asiakaspotentiaali pienenee. Päivittäinen asiointi tapahtuu työssäkäyntialueiden sisällä. Lisäksi digitalisaatio muuttaa palvelutarjontaa ja -tarpeita.

Kyläkaupoilla on merkitystä myös tulevaisuudessa. Harvaan asutuilla alueilla ja maaseudulla kyläkauppojen tarve on ilmeinen. Kyläkauppojen toimintaa tuetaan 2021-2023 kyläkaupat monipalvelukeskuksina -kokeiluhankkeella. Ensimmäisessä kokeilujaksossa (2019-6/2021) avustus on suunnattu harvaan asutuille maaseudun kyläkaupoille. Kokeiluluonteisen avustuksen tarkoituksena on varmistaa ja luoda edellytyksiä maaseudun asukkaiden ja yritysten tarvitsemien peruspalveluiden pysymiselle lähellä alueen asukkaita ja kehittää päivittäistavarakaupan roolia maaseudun monipalvelukeskuksena harvaan asutuilla alueilla. Tavoitteena on myös, että avustus loisi edellytyksiä harvaan asutun alueen eri palveluiden yhteensovittamiseksi. Toisessa kokeilujaksossa tukialuetta on tarkoitus laajentaa koskemaan kaikkia kaupunki-maaseutuluokituksen mukaisia maaseutualueita, kesästä 2021 alkaen vuoden 2023 loppuun asti.

Tulevaisuuden kyläkaupat ovat yhä enemmän monipalvelukeskuksia, joilla on päivittäistavarakaupan lisäksi tarjolla monipuolisia yksityisiä ja julkisia palveluja.¹⁵ Kyläkaupat ja niiden laajat toimintamahdollisuudet saattavatkin muodostaa ratkaisun palveluiden tarjonnan ja saatavuuden varmistamiseen. Julkisten ja muiden täydentävien palveluiden tarjoamisen edellytys on kuitenkin se, että kyläkaupat pystyvät kannattavaan liiketoimintaan. Kyläkauppojen liiketoimintaedellytysten kehittäminen vaatii uusia toimintamalleja sekä täydentäviä palveluita myös jatkossa, jotta kyläkaupat tukevat ja ovat olemassa myös jatkossa osana alueiden elinvoimaa ja palvelujen tarjontaa, huomioiden pitkät välimatkat harvaan asutuilla alueilla, kuten myös erilaisten väestöryhmien erityistarpeet, kuten ikääntyneet, ekologisuus ja heikommassa asemassa olevat.

Harvaan asutuille alueille myönnetään alueellista kuljetustukea, mutta kaupan alalle tuen merkitys on verrattain vähäinen. Kuljetustukea voidaan myöntää kuljetettavat tuotteet

⁸ Mitronen & Närvänen 2020

⁹ Tilannekuva.

¹⁰ Mitronen & Närvänen 2020

¹¹ Kaupan toimialan tilannekuva, muutos ja tulevaisuuskuva, EY 2021

¹² Holstila ym. 2021

¹³ Lehtonen & Kotavaara 2021

¹⁴ Päivittäistavarakauppa 2020

¹⁵ TEM:n kirjallinen kuuleminen.

jalostaneelle pienelle tai keskisuurelle yritykselle, joka tavaran lähettäjänä on maksanut kuljetusmaksun. Sen sijaan suoraan kaupan toimialan toimintaan kuljetustukea ei voida myöntää. Vuonna 2019 kaupan toimialan osittain myös jalostustoimintaa harjoittavien yritysten osuus oli vajaa 160 000 euroa eli 2,8 prosenttia 5,6 miljoonan euron kokonaismäärästä. Tukea voidaan myöntää vuoteen 2022 asti.

Monipaikkaisuuden arvioidaan lisäävän kaupan kysyntää keskusten ulkopuolella maaseudulla, mutta vaikutukset vaihtelevat paljon maaseudun eri alueiden välillä. Monipaikkaisuuden myötä miljoonat suomalaiset elävät niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Yhä useammin yhden kiinteän asuinpaikan sijaan ihmiset elävät arkea, viettävät vapaa-aikaa ja tekevät etätöitä useissa eri paikoissa. Uudenlaisessa hybridityössä sekoittuvat työpaikalla ja verkossa tehtävä työ niin, että työtä tehdään työnantajan kiinteässä työpisteessä, etäyhteyksillä ja erilaisilla alustoilla. Digitalisaation voimakas kehittyminen ja asiantuntijatyön lisääntyminen tukevat työelämän näkökulmasta monipaikkaisuutta ja uuden työntekeymisen malleja. Suomessa erityisesti vapaa-ajan asunnot ja kaupunkien kakkosasunnot muodostavat merkittävän monipaikkaisuuden volyymin. Monipaikkaisuuden voidaan arvioida lisääntyvän paikkariippumattomuuden voimistuessa ja lisäävän kaupan ja palvelujen kysyntää keskusten ulkopuolella maaseudulla. Verkkokaupan yleistymisellä on monipaikkaista elämäntapaa tukeva vaikutus ja se voi osaltaan vahvistaa supistuvien alueiden elinvoimaa.

Kaupan sijainti, kaavoitus ja sijoittumisen ohjaus

Kuluttajat pitävät päivittäistavarakaupan sijaintia tärkeimpänä vaikuttavana tekijänä myymälää valittaessa.¹⁶

Päivittäistavarakaupan kehityksessä pitkän ajan trendinä on ollut myymäläverkon harveneminen ja keskittyminen suurempiin kaupan yksiköihin. Erityisesti pienten myymälöiden määrä on laskenut. Sen sijaan vähittäiskaupan suurten yksiköiden määrä on kasvanut. Keskustojen asema on heikentynyt vähittäiskaupan sijaintipaikkana ja keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet ovat kasvaneet. Keskustojen asema on heikentynyt paljon tilaa vaativien erikoistavaroiden kaupan lisäksi myös perinteisesti keskustapainotteisilla kaupan aloilla, kuten tavaratalo-, vaate-, kenkä- ja urheiluvälinekaupassa (mm. MRL Kaupan selvitys).

Vähittäiskaupan rakenteeseen on viimeisimpien vuosien aikana vaikuttaneet kauppojen aukioloaika sääntelyn vapautuminen, kaupapakettujen yhdistymiset sekä maankäyttö- ja rakennuslain kaupan sääntelyn keventäminen. Vähittäiskauppa, erityisesti päivittäistavarakauppa aiheuttaa paljon enemmän matkoja ja kuljettuja kilometrejä kuin muut palvelut. Koska kaupan ja erityisesti päivittäistavarakaupan läheisyyteen kytkeytyy muita palveluita, kuten verkko-ostosten noutopisteitä, kahviloita, ravintoloita ja julkisia palveluita, kaupan hyvä sijainti vaikuttaa muidenkin palveluiden saavutettavuuteen. Kauppa on merkittävässä asemassa asukkaiden arkielämän toimivuuden samoin kaupunki- ja taajamarakenteen kehittämässä. On merkityksellistä, mihin kauppa ja sen myötä muut palvelut ja keskustatoiminnot sijoittuvat.

Kaupan sijoittumisen ohjaus vaatii kilpailun edistämisen ja ilmastotavoitteiden yhteensovittamista. Ilmastonmuutoksen hillinnän tavoitteiden yhteensovittaminen kilpailun edistämisen tavoitteiden kanssa tunnustetaan Suomessa muiden EU-jäsenmaiden tavoin haasteelliseksi. Kaupan ohjaukselta sen sijaintiin, kokoon ja laatuun ohjataan EU-jäsenmaissa eri tavoin, mutta ohjauksen tavoitteet muun muassa keskusta-alueiden aseman turvaamiseksi ja palvelujen saavutettavuuden varmistamiseksi, ovat samankaltaisia eri jäsenmaissa. Useissa jäsenmaissa keskustat ovat ensisijaisia kaupan sijaintipaikkoja, joiden ulkopuolelle on rajoitettu kaupan yksiköiden sijoittumista kaupan kokoon ja laatuun liittyvillä lainsäädännön vaatimuksilla. Joissakin jäsenmaissa sääntely painottuu kaavoitusta enemmän erilaisiin toimintaa koskeviin lupiin, ohjeisiin ja vaikutusten arviointiprosesseihin. Vuonna 2018 julkaistun EU:n 28 jäsenmaan vähittäiskaupan sijoittautumisrajoituksia koskevan vertailun perusteella Suomi sijoittui sijalle 12. Täten Suomi sijoittui vertailussa EU-maiden välillä hieman keskivaiheen alapuolelle sijoittumisrajoituksissa. Vertailu sisälsi muun muassa kokorajoitukset, sijaintia koskevat määräykset ja niiden tahojen määrän, joihin on otettava yhteyttä. Lähteet

Kaupan sijaintia ja kokoa ohjataan Suomessa maankäyttö- ja rakennuslain (laki 132/1999) vähittäiskaupan kaavoitusta ja rakentamista koskevilla säännöksillä. Lain keskeisenä tavoitteena on edistää kaupan palveluiden sijoittumista keskusta-alueille sekä turvata eri

¹⁶ Ernst & Young: kuluttajakysely 2020.

kulkumuodoin saavutettavissa olevan vähittäiskaupan palveluverkon säilymisen ja kehittymisen edellytykset. Kaupan sijainnin ohjauksella vaikutetaan palveluiden hyvään saavutettavuuteen sekä elinvoimaisten keskustojen kehittymiseen. Ohjauksella edistetään ilmastonmuutoksen hillintää tukeutumalla olemassa olevaan rakenteeseen ja luomalla edellytyksiä vähähiiliselä ja kestäväälle liikkumiselle.

Kaupan ohjauksen säätelyn ja kaavoituksen sujuvoittamiselle koetaan edelleen tarvetta. Maankäyttö- ja rakennuslakiin on tehty useita muutoksia vuosien aikana. Siitä huolimatta kaupan ala tunnistaa edelleen lainsäädännön kehittämistarpeita, jotka liittyvät erityisesti tarpeen sujuvoittaa kaupan sijaintiin liittyvää säätelyä, liiallisesta säätelystä ja maankäyttö- ja rakennuslain 9 a luvusta luopumista sekä kaupan alan kaavoituksen ja luvittamisen sujuvoittamista, esimerkiksi rakentamisessa. Toisaalta on nostettu esiin kaupan palvelujen saatavuuden ja saavutettavuuden turvaamisen tärkeyden, jota ohjataan kaavoituksella. Lähde TEM kirjallinen kuuleminen.

Keskustojen, kauppakeskusten ja kivijalkakauppojen tulevaisuus

Vähittäiskauppa ja erityisesti erikoiskauppa vaikuttavat keskustojen ja kaupallisten keskustusten elinvoiman kehitykseen voimakkaasti. Sekä tukku- että vähittäiskaupassa yritysten määrä pieneni 11 prosenttia vuosina 2010–2018. Vähentymisen ennakoitaan jatkuvan, sillä erikoiskauppojen ennustetaan vähenevän 25–45 prosenttia ja vähittäiskauppojen 23–40 prosenttia vuoteen 2031 mennessä.¹⁷

Kauppa keskittyy kaupunki- ja kuntakeskustoihin, kauppakeskuksiin sekä keskustojen ulkopuolisiin kauppakeskittymiin. Kaupan tavoitteena on ensisijaisesti kannattava kauppaverkko. Erikoiskauppa hakeutuu lähelle toisiaan vahvistaakseen markkinoita ja vetovoimaa.¹⁸ Kaupan sijainti on yksi merkittävimmistä kaupan valintaan vaikuttavista tekijöistä ja kauppapaikat ovat kaupalle tärkeä resurssi. Koska kaupan ja erityisesti päivittäistavarakaupan läheisyyteen kytkeytyy muita palveluita, kuten verkko-ostosten noutopisteitä, kahviloita, ravintoloita ja julkisia palveluita, kaupan hyvä sijainti vaikuttaa muidenkin palveluiden saavutettavuuteen. Mikäli merkittävä osa asiakkaista valitsee kauppapaikan siten, että he kulkevat ostosmatkansa autoilla, ei kaupalla ole tarvetta sijoittua ainoastaan keskustoihin tai joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa oleviin sijaintipaikkoihin. Keskustat ja muut joukkoliikenteen solmukohtat ovat kuitenkin ympäristön kestävyuden kannalta parhaita kaupan sijoittumispaikkoja. Toisaalta on huomattava, että kaupan keskittyminen keskustoihin heikentää kaupan palvelujen saatavuutta, erityisesti niiden väestöryhmien kannalta, joille asiointi autolla ei ole mahdollista. Tämän vuoksi myös joukkoliikenteen liikenneyhteyksien turvaaminen on tärkeää.

Verkkokaupan kasvun ja kuluttajien ostokäyttäytymisen muutosten seurauksista johtuen arvioidaan, että kaupunkien vetovoimaiset kaupalliset alueet tulevat supistumaan ja liiketiloja jää tyhjilleen taikka niihin tulee muuta toimintaa kiihtyvään tahtiin vuoteen 2031 mennessä. Vaarassa ovat erityisesti väestön muutosta ja ikääntymisestä kärsivät alueet ja kaupungit.¹⁹ Erilaiset voimakkaat kehityskulut ja muutokset, kuten digitalisaatio ja pandemiat voimistavat kaupan toimialan muutosta ennustetusta. Vaikutukset ovat paikoin voimakkaita ja erityisesti pienillä toimijoilla on vaikeuksia pitää fyysinen kauppa kannattavassa toiminnassa esimerkiksi yli pandemia-ajan.

Keskustoista tulee enenevästi tapahtuma- ja elämyskeskuksia muun muassa elokuvateattereineen ja muine viihdepalveluineen. Kaupat näyttävät kaupunkien keskustoissa osin korvautuvan kahviloilla ja ravintoloilla, joka suoraan kaupan kannalta katsottuna voidaan nähdä kielteisenä. Ravintolat ja kahvilat tukevat kuitenkin epäsuorasti kauppojen säilymistä keskustoissa pidemmällä aikavälillä, koska ne muodostavat keskustaympäristöjä vahvistavan infrastruktuurin, joka pitää keskustoja vilkkaina ja elinvoimaisina.

Kivijalkakaupat ovat erityisesti verkkokaupan kasvun myötä etsineet uusia toimintatapoja. Kivijalka- ja erikoiskaupan roolit ovat murroksessa verkkokaupan kasvun myötä, myös täydentäen toisiaan. Osa on avannut fyysisen kaupan rinnalle verkkokaupan. Yksi kivijalkakaupan uudistumisen suunta on myös hybridikauppa, esimerkiksi "showroomit", joissa tuotteita voi kokeilla ja tilata tuotteen verkkokaupasta, kauempana keskustoista sijaitsevista yksiköistä. Toisaalta on arviona, että kivijalkakaupassa palvelu on hintaa tärkeämpi. Tulevaisuudessa erikoiskaupan vahvuudeksi arvioidaan olevan henkilökohtainen palvelu, henkilökunnan asiantuntemus sekä asiakkaalle neuvonantajan

¹⁷ Mitronen & Närvänen.

¹⁸ MRL kaupan selvitys.

¹⁹ Mitronen & Närvänen.

roolissa toimiminen. TEM kirjallinen kuuleminen. Jotkin toimipisteet ovat myös lopettaneet tai siirtäneet toimintaansa toisaalle. Keskustoissa kivijalkakauppojen liiketiloja on tyhjentynyt eri puolilla valtakuntaa. Kaupan siirtyminen keskustojen ulkopuolelle vähentää kaupunkien vetovoimaa, erityisesti kotimaisen ja ulkomaisen matkailun näkökulmasta.

Uusien kauppakeskusten vahvuuksia ovat kaupan tarjonnan ohella monet kaupalliset ja yhteiskunnalliset palvelut sekä niiden hyvä liikenteellinen saavutettavuus.

Kauppakeskuksissa on entistä enemmän myös toimistoja, liikuntapaikkoja sekä muita oheistoimintoja, joiden avulla pyritään vahvistamaan kauppakeskusten kilpailukykyä, houkuttelevuutta ja käytettävyyttä asiakkaille, vuokralaisille ja muille toimijoille. Nähtävissä on, että kauppakeskusten keskinäinen kilpailu lisääntyy ja huonoissa liikenteellisissä paikoissa tai vanhentuneissa tiloissa toimivat kauppakeskukset lopettavat toimintaa vuoteen 2031 mennessä. Sama kehitystrendi uhkaa vanhentuneita ostos- ja lähikeskuksia. Myös erilaiset pandemiat ja muut terveys- ja turvallisuusuhat asettavat kauppakeskukset entistä hankalampaan asemaan, jopa globaalisti. Kauppakeskukset ovat viime vuosina kilpailleet verkkokaupan kasvua vastaan elämyksellisyydellä ja tarjonneet kuluttajalle mahdollisuuksia ajanviettoon houkutteleviksi suunnitelluissa myymälätiloissa, ravintoloissa ja viihdekeskuksissa. Tämä nähdään yhtenä kauppakeskusten menestymisen mahdollistajana.

Kauppakeskusten ja kaupan toiminta haavoittuu nopeasti terveys- ja turvallisuusuhan tilanteissa.

Vaikka kauppakeskuksissa on saman katon alla paljon kaupallilikeitä ja palveluja kuluttajille, ovat erilaiset terveys- ja turvallisuusuhat haaste toimijoille. Koronapandemia on vähentänyt kuluttajien halua vieraila fyysisissä myymälöissä tai julkisissa paikoissa yleisesti. On arvoitu (2020), että Yhdysvalloissa noin 25 prosenttia kauppakeskuksista tullaan sulkemaan.²⁰ Tilanteet elävät kuitenkin ripeästi. Esimerkiksi kauppakeskukset autioituvat keväällä 2020 koronaviruspandemian tultua Suomeen. Jo kesän ja syksyn 2020 aikana pandemian tilanne leventyi Suomessa ja asiakkaat palasivat kauppakeskuksiin. Elämme edelleen koronaviruspandemian tilannetta ja, eikä vielä tässä vaiheessa tiedetä, kuinka pitkäaikaisia koronaviruspandemian vaikutukset kauppakeskuksiin ovat jatkossa ja muuttavatko kuluttajat käyttäytymistään pysyvästi.²¹ Tulevaisuutta ajatellen tämä on kuitenkin osoittanut, että erilaiset terveys- ja turvallisuusuhkiin liittyvät tekijät muuttavat nopeasti kuluttajakäyttäytymistä ja siten ravistelevat ja jopa autioittavat ripeästi kauppakeskuksia ja kauppoja, erityisesti erikoiskauppoja.

5.2 Verkkokauppa ja kaupan logistiikan muutostrendit

Väestön kasvaessa suurissa kaupungeissa, myös sujuvan logistiikan tarve kaupunkialueilla kasvaa. Lisäksi verkkokaupan jatkuva kasvu on nostanut suoraan asiakkaille jaeltavien lähetysten määriä. Kokonaisvaltaisella kaupunkilogistiikan suunnittelulla sujuvoitetaan jakelu- ja keräilylogistiikkaa sekä tarvittavaa infrastruktuuria kaupungeissa.

Maailman Pankin logistiikan suorituskykyä kahden vuoden välein mittavaan indeksin mukaan Suomi on menestynyt toimitusketjujen johtamisessa hyvin. Vuonna 2018 Suomi oli vertailun 12. paras maa maailmassa.²² Ostaminen ja hankintaprosessit ovat tehokkaan toimitusketjun varmistamisessa merkittävässä roolissa. Hankintojen kustannukset muodostavat usein suurimman osan yrityksen kustannuksista, joten tehokkaalla hankintatoimella on hyvin suuri merkitys yrityksen kilpailukykyyn kannalta. Suomessa kaupan alan hankinnat tehdään pääasiassa useiden eri toimitusketjujen kautta, kuten globaalien hankintayhtiöiden kautta.²³

Suomen ulkomaankaupan viennistä noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan meritse. Rautatiekuljetuksilla on tuonnissa noin 10 prosentin osuus ja vastaavasti maantiekuljetuksilla on viennissä hieman alle 10 prosentin osuus. Kotimaan sisäisissä tavaramäärien kuljetuksissa maantieliikenteen osuus on hallitseva osuuden ollessa noin 86 prosenttia, kun rautatieliikenteen osuus on noin 12 prosenttia ja vesiliikenteen noin 2 prosenttia.²⁴

Helsingin, Tampereen ja Turun muodostaman kasvukolmion alueella on muuhun maahan verrattuna hyvin vahvat ja monipuoliset kuljetusvirrat. Valtakunnallisesti merkittävimmät

²⁰ The New York Times 5.7.2020.

²¹ Mitronen & Närvänen.

²² <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (haettu 13.4.2021)

²³ Päivittäistavarakauppa. Valikoimien lähtökohtana kuluttajien tarpeet. <https://www.pty.fi/kaupan-toiminta/hankinta-ja-valikoimat/>.

²⁴ Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020.

tavaraliikenteen solmut ovat pääkaupunkiseudulla. Rautateillä on teollisuuden ja transiton merkittäviä kuljetusvirtoja erityisesti pohjoisemmassa Suomessa ja kaakossa.²⁵ Valtakunnallisen tavaraliikenteen kokonaisennusteen mukaan kuljetussuorite kasvaa vuoteen 2030 mennessä noin 18 prosenttia vuodesta 2017²⁶.

Kaupan alan toimitusketjuista on kehittynyt hankintatoimen kehittymisen myötä entistä tehokkaampia. Samalla toimitusketjut ovat kehittyneet entistä monimutkaisemmiksi ja myös alttiimmiksi erilaisille logistiikan häiriöille. Koska logistiikka on pääosin markkinaehtoista toimintaa, toimitusketjujen häiriöttömyyden varmistaminen ja kuljetusmuodon valinta ovat pääosin kaupan alan omien hankinta- ja toimitusketjujen johtamisen varassa. Tulevaisuudessa on entistä tärkeämpää, että kaupan alan toimitusketjujen hallinnassa varautumissuunnitelmat ovat ajan tasalla, ja äkillisiin häiriöihin pystytään nopeasti vastaamaan. Euroopan komissio valmistelee EU-alueen yhteistä tavaraliikenteen pandemian tai vastaavan kriisin varautumissuunnitelmaa, jolla on tarkoitus pystyä Euroopan tasolla turvaamaan tavaraliikenteen sujuvuus kaikissa tilanteissa. Suomi valmistelee logistiikan kestävyteen tähtääviä toimenpiteitä fossiilittoman liikenteen tiekartassa, valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja logistiikan digitalisaatiostrategiassa.

Verkkokauppa logistiikan muutoksen ajurina

Verkkokauppa vaikuttaa liikennemääriin tavalla, josta ei ole vielä tarkkaa kokonaiskuva.²⁷ Tällä hetkellä verkkokaupan kasvu on pienentänyt merkittävästi tuotteiden toimituskokoja ja heikentänyt kuljetusten yhdistelymahdollisuuksia, joka voi johtaa kasvihuonekaasupäästöjen kasvamiseen. Tämän vuoksi erilaiset liikenteen tehostamista sekä sujuvoittamista edistävät toimenpiteet vähentävät päästöjä ja lisäävät kustannustehokkuutta.

Verkkokauppaostosten yleistymisen sekä suuren tavaroiden palautusprosentin johdosta tavaraliikenteen määrät ovat kasvaneet. Samaan aikaan myös suuret, perinteiset toimijat siirtävät palveluitaan internetiin ja avaavat verkkotilausten noutopisteitä kaupunkien keskustoihin.²⁸ Verkkokaupan kasvu on vaikuttanut erityisesti kuluttajatuotteiden toimituskertojen lukumäärien lisääntymiseen. Verkkokauppa on lisännyt suoria toimituksia asiakkaalle ja tuotteita kuljetetaan pienemmällä kalustolla ja useammalla ajoneuvolla. Logiikkayritysten ajoneuvosuorite siis kasvaa.²⁹ Tuotteiden kuljetusreitti valmistusmaasta Suomeen on Postin selvityksen mukaan pääpiirteissään samanlainen riippumatta siitä, ostaako kuluttaja tuotteen verkko- vai kivijalkakaupasta³⁰. Se, miten tuote matkaa "last mile" eli viimeisen kilometrin matkan asiakkaalle, vaikuttaa ympäristökuormaan. Tavaraliikenne kasvaa verkkokaupan kasvun rinnalla.

Eryisesti kaupunkiliikenteen kehittämisessä on päästövähennysmahdollisuuksia, esimerkiksi logistiikan toimijoiden "last mile"-ratkaisujen kautta. Onnistuneella kaupunkijakelulla voidaan vaikuttaa siihen, että jakeluvälineet ovat päästöttömiä tai vähäpäästöisiä, muun muassa muuttamalla kaluston sähköiseksi tai käyttämällä polkupyöriä. Nämä ratkaisut vaativat kuitenkin kuljetusyrityksille kaupunkialueen läheisyyteen lähijakeluasemia. Vastuullisuusajattelu kasvaa kaiken aikaa ja asiakkaat vaativat vastuullisesti tuotettuja kuljetuspalveluita koko ajan enemmän.

Verkkokaupan jakelukanavan toimintakyky on muodostunut erääksi keskeisemmäksi kilpailukykyyn vaikuttavaksi tekijäksi. Verkkokaupan asiakkailla on suuret odotukset jakelukanavan toimivuuden suhteen. Perinteisillä kauppapaikoilla tuotteita odotetaan esimerkiksi saatavan haluttuun paikkaan mahdollisimman reaaliaikaisesti asiakkaiden tarpeiden mukaisesti ja luotettavasti. Myös lopputuotteen hinta nousee, kun jakelukanavaan lisätään uusi väliportaita.³¹ Verkkokauppa on tullut pysyväksi osaksi kauppa ja sen osuus tulee yhä voimistumaan. Tämä voimistaa tarvetta jo tänä päivänä ja myös tulevaisuudessa panostaa kuljetuspalveluihin sekä jakelun sujuvuuteen ja ripeuteen, joita kohtaan asiakkaiden odotukset kasvavat. Myös odotukset kestävyydelle kasvavat niin asiakkaiden kuin yhteiskunnan taholta. Suomalaisen verkkokaupan jakelukanavien merkitystä korostaa ja haastaa myös kansainväliset verkkokaupat, joilla on tänä päivänä jo varsin pitkälle vietyjä ja ripeitä jakelukanavia. Suomalaisen kaupan yhä voimakkaammin

²⁵ Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020.

²⁶ Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018.

²⁷ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2020

²⁸ Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020.

²⁹ Logistiikan digitalisaation ilmastovaikutuksia koskeva selvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:8, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162319>.

³⁰ Postin selvitys

³¹ Logistiikan maailma. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/digitalisaatio/nettikaupan-logistiikka/>

kansainvälistyessä maakunnista maailmalle, korostuu jakelukanavien toimintakyvyn ketteryys globaalien toimijoiden rinnalla.

5.3 Kauppa osana huoltovarmuutta

Kaupan toimivuus ja arvoketjut

Kaupalla on olennainen merkitys Suomen huoltovarmuuden toteutumisessa, sen tavoitteena on turvata ruoan ja välttämättömien tuotteiden saanti kaikissa tilanteissa.³²

Elintarvikehuoltosektori koordinoi poikkihallinnollisesti alan varautumista, jotta koko elintarvikehuollon ketju toimisi mahdollisimman hyvin normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Sektoriin kuuluvat alkutuotantopooli, elintarviketeollisuuspooli, kauppa- ja jakelupooli sekä kotitalouksien varautumista tukeva toimikunta.³³

Päivittäistavara- ja elintarvikehuollon perustan muodostavat toimivat markkinat ja kotimaassa toimiva elintarviketeollisuus. Voimassa olevan yhteiskunnan turvallisuusstrategian (2017) mukaan päivittäistavara- ja elintarvikehuollolla varmistetaan kaikissa turvallisuustilanteissa väestön hyvinvoinnin kannalta tärkeiden elintarvikkeiden ja eräiden muiden perustarvikkeiden, kuten hygieniatuotteiden, saatavuus sekä joukkoruokailun toimintaedellytykset.³⁴ Turvallisuusstrategian mukaan päivittäistavara- ja elintarvikehuollon järjestelmä perustuu toimiviin markkinoihin, kotimaassa toimivaan elintarviketeollisuuteen ja sen jalostuskykyyn sekä elintarvikelogistiikan ja kaupan toimintakykyyn. Keskeisessä asemassa ovat markkinoiden, logistiikan, maksujärjestelmien, tietojärjestelmien ja -yhteyksien sekä sähköjakelun toimivuus ja leipäviljan varmuusvarastointi.⁴

Kaupan globaali keskittyminen haastaa myös huoltovarmuutta. Kaupan valikoima kasvaa ja kansainvälistyy. On kuitenkin todennäköistä, että tulevaisuudessa globalisaatio jatkaa etenemistään ja eri maissa myytävät elintarvikkeet samankaltaistuvat hiljalleen tämän kehityksen johdosta. Tämä kehityskulku suosii hyvin keskitettyjä ja suurivolyymisia tuotantoja, jotka toteutuvat hyvin esimerkiksi Keski-Euroopassa, josta valmistuotteet tuotaisiin tehokkaan logistiikan avulla myös Suomeen. Trendinä on, että poikkeustilanteissa suositaan entuudestaan tuttuja tuotteita. Kaupan on oltava kuluttajalähtöinen myös huoltovarmuuden osalta, joten on tärkeää, että markkinat toimivat. Kuluttajat toivovat nopeutta, monipuolista valikoimaa, lisäksi on otettava huomioon eri kuluttajaryhmät, esimerkiksi erikoisruokavalioiden osalta.²

Toimiva huoltovarmuus edellyttää, että toimijat pyrkivät reagoimisen sijasta ensisijaisesti ennakkointiin ja varautumiseen. Ennakoinnin suunnittelu edellyttää hiljaisten signaalien havaitsemista sekä ennakkointimenetelmien ja tutkimustiedon, innovatiivisen kokeilukulttuurin sekä tieto- ja paikkatietoanalyysien hyödyntämistä. Toimintaympäristön muutostrendien seuranta ja skenaarioiden läpikäynti harjoituksissa lisää valmiuksia odottamattomissa tilanteissa. Toinen keskeinen osa varautumisen kehittämistä on palautteen, auditointien, onnettomuustutkiminnan ja muiden asiantuntija-arviointien hyödyntäminen.⁴

Kaupan infrastruktuurin ja logistiikan toimivuus

Kriittisten logististen toimintojen tarvitseman infrastruktuurin käytettävyyden ja palautumiskyvyn turvaaminen sekä ulkomaankaupassa että kotimaassa on tulevaisuudessa entistä keskeisempää. Kriittisellä infrastruktuurilla turvataan perusrakenteita, palveluja ja niihin liittyviä toimintoja, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ylläpitämiseksi, esimerkiksi energiajärjestelmät, logistiset palvelut, maksujärjestelmät sekä vesi- ja jätehuolto. Varautumisen pääpaino on kriittisen elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toimivuuden sekä väestön toimeentulon edellyttämien kotimaan liikenne- ja kuljetuspalveluiden turvaamisessa. Suomen sijainnista johtuen varautumisessa painotetaan välttämättömien ympärivuotisten merikuljetusten sekä satamien ja niiden toimintaa tukevien verkostojen toimivuutta. Kriittinen satamaverkosto on kansallisesti turvattavaa infrastruktuuria. Kriittisten logististen verkostojen ja palvelujen toimivuuden edellyttämän kaluston ja ohjausjärjestelmien sekä ammattitaitoisen henkilöstön riittävyys ja

³² Mitronen, Lasse & Närvänen, Elina: Asiantuntija-artikkeli kaupan toimialasta. Työ- ja elinkeinoministeriö, Helsinki 2020

³³ <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/toimialat/elintarvikehuolto/elintarvikehuoltosektori>.

³⁴ Yhteiskunnan turvallisuusstrategia. Turvallisuuskomitea 2017.

käytettävyys varmistetaan. Elinkeinopoliittisin toimenpitein pidetään yllä merenkulkuelinkeinon riittävää kansainvälistä kilpailukykyä.³⁵ Kuljetusketjussa korostuu tuonnin sekä pääväylien ja -teiden merkitys. Alkutuotannon kuljetuksissa ketjun alkupää on tyypillisesti vähäliikenteisellä tieverkolla.³⁶

Kaupan toimintojen jatkuvuuden turvaamisessa on huomioitava myös sähkön, polttoaineiden ja tietoteknisten palvelujen saatavuus. Sähkön siirto- ja jakeluverkosto on haavoittuva Suomen kaltaisessa maassa, missä energian tuotanto ja käyttö on maantieteellisesti laajalle hajautettu, siirtoetäisyydet ovat pitkiä ja energian siirto tapahtuu verkostoissa, jotka ovat fyysisesti suojaamattomia sekä lumelle ja myrskyille alttiita. Sähkönjakelu- ja viestintäverkkojen välillä on voimakas keskinäisriippuvuus.⁵ Sähkönsaanti on merkittävä tekijä kaupan toiminnan jatkuvuudelle. Ilman sähköä eivät toimi kaupan kylmälaitteet, tilaus- ja kassajärjestelmät tai valot.

Kaupan ja koko yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rahoitusmarkkinapalvelujen jatkuvuus varmistetaan kansallisin varajärjestelyin. Erityisen tärkeää on huolehtia varajärjestelyistä, joilla turvataan pankkien välinen maksuliikenne, arvopaperien selvitys-, toimitus- ja säilytystoiminta sekä korttimaksamisen infrastruktuuri ja korttivarmennukset myös silloin, jos näiden toimintojen kannalta kriittiset järjestelmät Suomessa tai maan rajojen ulkopuolella eivät ole käytettävissä.⁵

Elintarvikeketju on tulevaisuudessa yhä riippuvaisempi monimutkaisista kansainvälisistä yhteyksistä, esimerkiksi pakkausmateriaalien ja tuotantopanosten osalta. Valtioneuvoston päätöksessä huoltovarmuuden tavoitteista todetaan, että kansainvälisten keskinäisriippuvuuksien ja globaalien arvoketjujen merkityksen kasvu edellyttää alati kehittyvää kansalliset rajat ylittävää yhteistyötä huoltovarmuuden kannalta kriittisten materiaalien ja resurssien saatavuuden turvaamiseksi.⁶

Tietoturvallisuus ja kyberuhka

Kybertoimintaympäristön uhat ja hybrdivaikuttaminen ovat luonteeltaan rajat ylittäviä, eikä niihin voida varautua tehokkaasti pelkästään kansallisin toimin. Huoltovarmuuden tavoitteena on varmistaa kriittisten toimintojen välttämättä tarvitsemien digitaalisen yhteiskunnan verkkojen ja palveluiden toimivuus, niiden häiriösietoisuus sekä palautumiskyky, tiedon hyödynnettävyys ja tieto-omaisuuksien saatavuus siten, että niihin voidaan luottaa myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Tavoitteena on myös ohjata kriittisiä toimintoja käyttämään rakenteita, palveluja ja tieto-omaisuuksia turvallisesti sekä kriittisimmiltä osiltaan hyödyntämään erityisesti turvattuja digitaalisia rakenteita, palveluja ja tietoja. Painopisteinä ovat kriittisten toimintojen kyberturvallisuuden kehittäminen asetettujen vaatimusten mukaiseksi, kyberturvallisuusasioiden tietoisuuden parantaminen sekä kansainvälisten tietoliikenneyhteyksien varmentaminen. Myös sähköverkkojen ohjausjärjestelmät ovat pitkälti automatisoituja, ja niihin voi kohdistua merkittäviä kyberuhkia.³⁷

Digitaalista toimintaympäristöä koskevan tiedon ja ymmärryksen merkitys korostuu tulevaisuudessa. Yksityisten ja julkisten organisaatioiden opastaminen toimivista ja turvallista toimintamalleista ja riskienhallinnasta tulee entistä tärkeämmäksi. Yritystasolla häiriöt ja loukkaukset voivat aiheuttaa merkittäviä taloudellisia vahinkoja ja laajemmassa mittakaavassa häiriöillä voi olla vaikutusta koko yhteiskunnan huoltovarmuudelle ja peruspalveluiden saatavuudelle.³⁸

³⁵ Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista, 1048/2018

³⁶ Elinkeinoelämän kuljetukset tieverkolla - volyymi- ja arvoanalyysi. WSP Finland Oy 2017

³⁷ Yhteiskunnan turvallisuusstrategia. Turvallisuuskomitea 2017.

³⁸ Tietoturvan ja tietosuojan parantaminen yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:1

5.4 Johtopäätökset ja kehittämisehdotukset

Johtopäätös 1.

Tulevaisuudessa kaupan tavarat ja palvelut vaihtavat omistajaa yhä enenemässä määrin paikkariippumattomasti ja verkkokauppa tekee fyysisen asiointin kauppaliikkeissä osin tarpeettomaksi. Tämä kehitys sisältää voimakkaista muutosajureita. Samaan aikaan on menossa kehitys, jossa kaupallinen toiminta keskittyy erityisesti kaupunki- ja kuntakeskustoihin, kauppakeskuksiin sekä keskustojen ulkopuolisiin kauppakeskittymiin ja maaseutualueilla sekä jopa kaupunginosissa kaupat kehittyvät monipalvelukeskuksiksi. Kaupunkien vetovoimaiset kaupalliset alueet tulevat supistumaan ja liiketiloille tulee uutta käyttöä. Keskustoista tulee enenevässä määrin tapahtuma- ja elämyskeskuksia. Kivijalka- ja erikoiskaupat löytävät uusia toimintatapoja hybridikauppoina, erityisesti verkkokaupan kasvun myötä.

Kehittämisehdotus 1.1. Selvitetään, millaisia uudenlaisia keinoja ja välineitä kaupan toimiala tarvitsee vauhdittamaan toimialan uudistumista ja kaupallisten keskustojen (kuten, kaupunkikeskukset, kaupunkien ulkopuoliset kauppakeskukset) **elinvoimaa (kaupan alan uusiutumistukipaketti: TKI-panokset**, mahdollisesti myös **investoinnit**, kuten drone logistiikkaan, verkko- ja hybridikaupan kehittämiseen sekä **osaamiseen**).

Kehittämisehdotus 1.2. Jatkokehitetään maaseutualueiden monipalvelukeskusten -toimintamalli vahvistamaan alueiden elinvoimaa julkisten ja yksityisten palvelujen tuottamisessa (kyläkauppatuki vol 2).

Johtopäätös 2.

Tulevaisuudessa kauppa on uudistunut muuttuneessa toimintaympäristössä. Myös kaupan sijainnin ohjaus, kaavoitus sekä lupaprosessit tukevat kaupan uudistumista. Ennakoivalla, osallistavalla ja avoimella kaavoituksella ja maapolitiikalla edistetään kaupan toimijoiden mukana oloa suunnittelussa aiempaa paremmin.

Kehittämisehdotus 2.1. Selvitetään ja jatkokehitetään kaupan sijainnin ohjauksen ja siihen liittyvän sääntelyn sujuvoittamisen tarpeita huomioiden kaupan toimintaympäristön muutokset, erityisesti digitalisoituminen, ilmastonmuutos sekä terveys- ja turvallisuusuhat.

Johtopäätös 3.

Suomen maantieteellinen sijainti, harva-asutus ja suuri pinta-ala ohjaavat kaupan alan kuljetusmuotojen ja jakelukanavien valintaa. Tulevaisuudessa suomalaisen verkkokaupan jakelukanavan toimintakyky, sisältäen tietoliikenneyhteydet, on muodostunut erääksi keskeisimmäksi kilpailukykyyn vaikuttavaksi tekijäksi.

Kehittämisehdotus 3.1. Selvitetään, millä toimenpiteillä valtio sekä kaupan alan yritykset ja alan järjestöt voivat edistää verkkokaupan tehokkaita sekä nopeita jakelukanavia ja logistisia ratkaisuja, verkkokaupan kasvussa sekä kansainvälistymisessä.

Kehittämisehdotus 3.2. Selvitetään, millaisia kehittämistarpeita kansallisessa lainsäädännössä on miehittämättömien ilma-alusten/dronien käytössä/käytössä osana logistista ketjua tavaroiden kuljettamisessa.

Kehittämisehdotus 3.3. Selvitetään, voisiko sertifioiduista ympäristöystävällisistä (0-päästöinen, hiilinegatiivinen) kuljetusketjuista syntyä kilpailuetua.

Johtopäätös 4.

Tulevaisuudessa digitalisoitumisen ja logistiikan kehityksen myötä kauppa toimii globaalisti, eikä keskity kotimarkkinoille. Ulkomaisten toimijoiden varastot voivat tulevaisuudessa sijaita yhä kauempana Suomesta. Tällä puolestaan saattaa olla merkittäviä vaikutuksia Suomen huoltovarmuuteen erilaisissa häiriötilanteissa. Elintarvikehuollon turvaamisella varmistetaan väestön ravinnon saatavuus, laatu ja turvallisuus. Kriittisen infrastruktuurin varmistaminen on kaupalle tärkeää, erityisesti sähkön osalta.

Kehittämissuositus 4.1. Kartoitetaan, millä toimenpiteillä valtio voi tukea markkinoiden toimintavarmuuden turvaamista päivittäistavarahuollossa. Suomen huoltovarmuuden turvaamiseksi on kiinnitettävä tulevaisuudessa erityistä huomiota suomalaisen alkutuotannon sekä elintarviketeollisuuden omavaraisuuden ja kaupan kotimaisen omistuksen pitämiseen jatkossakin hyvällä tasolla.

Kehittämissuositus 4.2. Luodaan kaupan toimialalle huoltovarmuuden uusi toimintamalli yhteistyössä keskeisten toimijoiden kanssa (esimerkiksi harvennettu myymäläverkostomalli sisältäen muun muassa maksu- ja tietoliikenteen, varasähköjärjestelmän, kansalaisten palvelupisteen, tiedon-, veden ja välttämättömien jakelu).

Lähteet

Aro, Timo (2016) Suomi kaupungistumisen näkökulmasta 2030? Diaesitys, ARA-seminaari 2016, 19.1.2016, Helsinki. <<https://www.slideshare.net/TimoAro/suomi-kaupungistumisen-nakokulmasta-2030>>, haettu XX.XX.2021.

Holstila, Eero – Soininvaara, Ilppo – Huttunen, Jaakko – Antikainen, Janne – Aro, Timo – Hämäläinen, Timo – Aro, Rasmus – Mustonen, Veera (2021) Kaupunkipolitiikan koronäläkkeet – Kaupunkipolitiikan tiekartta V. Verkkojulkaisu, MDI Public Oy. <<https://www.mdi.fi/content/uploads/kaupunkipolitiikan-tiekartta5-mdi-digi-210326.pdf>>, haettu XX.XX.2021.

Härkin, Natalia (2020) Kaupan toimialan tulevaisuusselonteon kirjallisen kuulemisen yhteenveto. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2020:49. Työ- ja elinkeinoministeriö 15.10.2020, Helsinki.

Kaupan toimialan tilannekuva, muutos ja tulevaisuuskuva, EY (2021) Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2021:XX. Työ- ja elinkeinoministeriö XX.XX.2021, Helsinki.

Kelola, Kati (2019) Kaikki mitä olet halunnut tietää kaupungistumisesta – ja vähän enemmänkin. Helen Oy, 22.8.2019. <<https://www.helen.fi/asiakaspalvelu/ajankohtaista/arjessa/sahko/kaupungistuminen>>, haettu XX.XX.2021.

Koskela, Katja – Santasalo, Tuomas (2020) Maankäyttö- ja rakennuslain kaupan selvitys.

Vuoden 2017 muutosten vaikutus sijainnin ohjaukseen ja tulevaisuuden ohjaustarpeet. Ympäristöministeriön julkaisuja 2020:10. Ympäristöministeriö 8.4.2020, Helsinki.

Lehtonen & Kotavaara (2021)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (2020) Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020. Verkkojulkaisu, 14.4.2020. <<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4n%20nykytila%20ja%20toimintaymp%C3%A4rist%C3%B6n%20muutokset.pdf>>, haettu XX.XX.2021.

Mitronen, Lasse – Närvänen, Elina (2020) Asiantuntija-artikkeli kaupan toimialasta. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2020:55. Työ- ja elinkeinoministeriö 3.12.2020, Helsinki.

Pekonen, Pauliina – Mäkikangas, Hannu – Franssila, Heljä – Salmi, Jaana (2021) Mitä lisääntyvä monipaikkaisuus meille mahdollistaa? Valtiovarainministeriö. Julkaistu 26.3.2021. <<https://valtioneuvosto.fi/-/10623/mita-lisaantyyva-monipaikkaisuus-meille-mahdollistaa->>, haettu XX.XX.2021.

Päivittäistavarakauppa (2020)

Saarijärvi, Hannu (2019) Näkökulmia kaupan transformaatioon. Blogit, Kaupan liitto.
<<https://kauppa.fi/uutishuone/2019/01/23/nakokulmia-kaupan-transformaatioon/>>, haettu XX.XX.2021.

Valtiovaraministeriö (2021) Energiaverotus. <<https://vm.fi/energiaverotus>>, haettu XX.XX.2021.

Varley, Rosemary – Rafiq, Mohammed (2004) Principles of Retail Management. Basingstoke: Palgrave.

Yritystietojen raportointijärjestelmä (2021)

H. Saarijärvi, Näkökulmia kaupan transformaatioon, 2019.

<https://kauppa.fi/uutishuone/2019/01/23/nakokulmia-kaupan-transformaatioon/>

Ilmola, J. Kestävän henkilöliikenteen toimintaedellytykset pandemioiden aikana, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:16

Kiiskinen, E., Kallionpää, E., Metsäpuro, P., & Rantala, J. (2013). Toimintamalleja kaupunkilogistiikan kehittämiseen. Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018.

Logistiikan digitalisaation ilmastovaikutuksia koskeva selvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu- ja 2020:8, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162319>

Logistiikan digitalisaatiostrategia: Kohti tehokasta ja kestävä logistiikkaa digitalisaatiolla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:13 <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162463>.

Logistiikkaselvitys 2018, Turun kauppakorkeakoulun julkaisu

Logistiikan maailma. <https://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikka-lukiolaisille/kuljetusten-ja-jakelun-logistiikka/>

Loppuraportti: Kaupan toimialan digitalisaation edistäminen (EY)

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätöksestä logistiikan digitalisaatiosta

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/59e6f645-281f-44bc-bee7-ef995dad3632/3f527e9e-0957-4699-a03a-dbc5e645ba35/RAPORTTI_20210204101903.PDF

Matkaviestinverkon laajakaistapalvelujen peittoalueet. Traficom

<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/matkaviestinverkon-laajakaistapalvelujen-peittoalueet>.

Päivittäistavarakauppa. Valikoimien lähtökohtana kuluttajien tarpeet. <https://www.pty.fi/kaupan-toiminta/hankinta-ja-valikoimat/>

Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020.

Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista, 1048/2018.

Mitronen, Lasse & Närvänen, Elina: Asiantuntija-artikkeli kaupan toimialasta. Työ- ja elinkeinoministeriö, Helsinki 2020.

Elintarvikehuolto, sektorit ja poolit:

<https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/toimialat/elintarvikehuolto/elintarvikehuoltosektori>

Yhteiskunnan turvallisuusstrategia. Turvallisuuskomitea 2017.

Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista, 1048/2018

Elinkeinoelämän kuljetukset tieverkolla - volyyymi- ja arvoanalyysi. WSP Finland Oy 2017

Usein kysyttyä: <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/usein-kysyttya>

KOVA-toimikunta: <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/toimialat/kova-toimikunta>

Logistiikan digitalisaatiostrategia, LVM 5.10.2020

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162463>

Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, luonnos 2.2.2021,

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/59e6f645-281f-44bc-bee7-ef995dad3632/3f527e9e-0957-4699-a03a-dbc5e645ba35/RAPORTTI_20210204101903.PDF

Kestävän henkilöliikenteen edellytyksiä, LVM.

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162465/LVM_2020_16.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Lehtonen, Olli & Kotavaara, Ossi: Havaintoja ihmisten liikkuvuudesta ja nettomuuttoliikkeestä koronapandemian aikana. Julkaistaan Maaseutututkimus-lehden numerossa 1/2021;
<https://journal.fi/maaseutututkimus>

Päivittäistavarakauppa ry: Päivittäistavarakauppa 2020,
https://www.ptv.fi/fileadmin/user_upload/tiedostot/Julkaisut/Vuosijulkaisut/FI_2020_vuosijulkaisu.pdf

Tietoturvan ja tietosuojan parantaminen yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö 2021:1