

Asia: VN/10156/2019

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko ohjelman tavoitteet tunnistettu oikein? Jos ei niin, miten tulisi muuttaa?

Kyllä

2. Kuinka realistisena pidät esitettyjä tavoitteita?

Tavoitteet on asetettu sopivalle tasolle.

Toimintaympäristö Luvussa 2 on kuvattu liikennealan keskeisiä muutosvoimia sekä liikenteen toimialaa ja markkinoita ja esitetty toimialan SWOT-analyysi. Näkökulma on erityisesti kestävän liiketoiminnan kehittämisessä. ää väliotsikko

3. Mahdolliset kommentit toimintaympäristökuvaukseen.

Kestävän liiketoiminnan kannalta näkisin, että Suomessa on vahvuuksia kestävyteen liittyen (liikennealalla, kaupunki- ja yhdyskuntakehittämisessä, liiketoimintanäkökulmistakin), mutta samaan aikaan kestävyys ei ole vielä niin vahvasti omaksuttu, että sen varaan automaattisesti rakentuisi kestävä kasvua. Tämän vuoksi tulisi tietoisemmin pyrkiä vahvistamaan kestävyden ja kestävän liikenteen ja logistiikan ratkaisujen yhteyttä yritysten liiketoimintaan.

SWOT-taulukossa todetaan heikkoutena (kohdassa investointien fokus), että "Liikenneinvestointien on edelleen väyläinvestointipainotteista". Osoitetaan, että "Liikenneinvestoinnit ovat edelleen väylärakentamispainotteisia". Sama liittyy myös liikennejärjestelmän kehittämiseen, jossa pitkäjänteisempään suunnitteluun pyrkimisestä huolimatta fokus on vaarassa ajautua väyläinvestoinneista keskusteluun. Kestävä liikennettä ja liiketoimintaa tulisi tarkastella myös julkisen sektorin toiminnassa paljon laajemmin kuin vain esimerkiksi innovatiivisina hankintoina. Tämä voisi tarjota suomalaisyrityksille (esim. suunnittelu- ja konsulttiyritykset) ja osaamiselle myös vientimahdollisuuksia, jos löytyy fiksua tapoja tuotteistaa liikennejärjestelmän kehittämistä esim. allianssien ratkaisulla. Yhä useammin nämä ovat muuta kuin rakentamista, tarpeiden ratkaisemista kestävämmällä tavalla.

SWOT-taulukossa uhkana esitetään, että osaajat siirtyvät ulkomaille. Tämä on myös käännettävissä toisin päin, eli osaajat voivat houkuttaa toimijoita ja investointeja (esim. tutkimus- ja osaamiskeskustoja) Suomeen, vrt. Nokian palveluksesta vapautuneet osaajat.

Koronatilanne on nostanut esille suomalaista osaamista, joka liittyy huoltovarmuuteen ja toimivaan logistiikkaan. Tämän osalta voisi myös syntyä osaamisen ja konseptien vientiä (jatkuvuuden turvaaminen, julkisen sektorin ja yritysten väliset yhteistyömallit jne.).

Kestävä yritysveltoinen kasvu ja ekosysteeminen ajattelu Luvussa 3 on kuvattu ekosysteemisen kehityksen merkitystä liikennetoimialan innovaatioiden ja viennin edistämiseksi sekä kuvattu vireillä olevaa ekosysteemikehitystä.

4. Puuttuuko tunnistettujen ekosysteemien joukosta jokin vireillä oleva ekosysteemi tai mahdollinen ekosysteemiaihio?

-

5. Miten muuten haluaisit kommentoida liikennetoimialan ekosysteemistä kehittämistä?

Ekosysteemiaihioita on paljon, joten näitä tulisi mahdollisuuksien mukaan kytkeä yhteen, jos ne voivat yhdessä olla vaikuttavampia, esim. eri kaupunkien hankkeet tai toisilleen lähekkäiset teemat (vähäpäästöisyys/sähköistyminen). Ekosysteemiaihioista tulisi tunnistaa ne, jotka ovat aidosti kestävässä kasvuun tähtääviä ja kestävyyttä kaikissa näkökulmissa (ympäristö, sosiaalinen, taloudellinen) edustavia, ja vahvistaa näissä kestävyyslementtiä. Tämä edellyttää myös tutkimuksen kytkeä vahvemmin mukaan, jotta kestävyys tulee otettua huomioon moniulotteisesti.

Tiekartta 2021 - 2023 Tiekarttaan valikoituneiden toimenpiteiden määrittämisen lähtökohtana on ollut niiden välitön tai välillinen vaikuttavuus ekosysteemien kehittämiseen ja kestävässä yritysveltoiseen kasvuun. Tiekartta on päivitetty vuosina 2018 – 2020 Liikennealan kansallisen kasvuohjelman tiekartan täytäntöönpanosta saatujen kokemusten sekä laajapohjaisen sidosryhmien kanssa tehdyn valmistelun pohjalta. Tiekarttaan on valittu ohjelman tavoitteisiin peilaten vaikutuksiltaan merkittävimmät toimenpiteet. Fokus on ollut nimenomaan kestävässä liikenteeseen liittyvän liiketoiminnan syntymistä edistävissä toimenpiteissä. Ohjelman nimenomaisten toimenpiteiden lisäksi on tunnistettu hankkeita, joiden eteenpäin viennissä on tärkeää ottaa huomioon liikennealan kestävässä kasvun edistämisen näkökulma. Vuosien 2021-2023 tiekartan keskeisiksi toimenpiteiksi on määritelty: 1. Toimintaympäristö kestävässä kasvuun i. Yhteinen tahtotila ja mahdollistava hallinto

uudistumisen perustana ii. Monipuolisella rahoituksella vipua
kehittämiseen iii. Tutkimuksella ja osaamisella kilpailuetua iv.
Vahva yhteinen EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen 2. Skaalautuvia
kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille v. Kaupungit
edelläkävijämarkkinoiden alustana vi. Kokeiluilla kehityksen kärkeen
vii. Julkisilla hankinnoilla markkinareferenssejä ja skaalautumista
iix. Digitaalinen tieto hyötykäyttöön 3. Jatkuva ekosysteeminen
yhteistyö ix. Yritysvetoisen kasvuekosysteemit viennin vetureiksi
x. Yhteinen kansainvälinen näkyvyys Läpileikkaavina ajureina kaikissa
toimenpidekokonaisuuksissa näkyvät ilmastonmuutos, kaupungistuminen,
digitalisaatio sekä eri sektorirajat ylittävät ratkaisut. Ilmastonmuutoksen ja
kaupungistumisen globaaleihin haasteisiin vastaavat ratkaisut luovat
mahdollisuuksia toimialan kestäväälle kehitykselle. Digitalisaatio kaikissa
liikkumisen ja kuljettamisen muodoissa ja eri sektorirajojen (kuten liikenne,
energia ja rakennettu ympäristö) rajapinnoista löytyvät ratkaisut puolestaan
antavat keinoja ratkaisujen kehittämiseen ja uusiin innovaatioihin.

6. Mikä toimenpidekokonaisuus on tärkein toimialan kestävä liiketoiminnan vauhdittamista ajatellen?

Toimintaympäristö kestäväälle kasvulle

Toimintaympäristö kestäväälle kasvulle Toimenpidekokonaisuuden toimilla pyritään luomaan yrityksille pitkän jätteen näkymä politiikka- ja lainsäädäntökehitykseen ja vahvistamaan yhteistä tahtotilaa liikenteen toimialan kestävä kasvun edistämiseen, tarjoamaan innovaatioita ja kansainvälistä kasvua tukevia rahoitusmahdollisuuksia sekä kehittämään mekanismit kansallisen ja EU-rahoituksen täysimääräiseen hyödyntämiseen, vahvistamaan kotimaista ja kansainvälistä tutkimusyhteistyötä sekä tutkimustulosten hyödyntämistä liiketoiminnan pohjan ja vahvistamaan vaikuttamista EU- ja kansainvälisellä tasolla mahdollistavan kansainvälisen toimintaympäristön ja verkostojen kehittämiseksi.

7. Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina? Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

Jatketaan liikenteen kehittämis- ja kansainvälistymisohjelma Smart Mobility Finlandia, joka on monivuotinen laaja kokonaisuus, jonka kautta hyödynnetään laajamittaisesti kansallista ja EU:n TKI -rahoitusinstrumentteja ja joka sisältää Export- ja Invest in -toimet.

Skaalautuvia kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille Toimenpidekokonaisuuden toimilla pyritään luomaan kaupunkien toimilla kotimarkkina kestäville

asiakaslähtöisille ratkaisuille, rakentamaan vaikuttavuudeltaan ja skaalautuvuudeltaan nykyistä suurempia kokeiluja, tukemaan julkisilla hankinnoilla innovaatioiden syntymistä ja rakentamaan Suomeen toimiva ekosysteemi liikenteen ja liikkumisen sekä toimialarajat ylittävälle tiedon hyödyntämiselle.

8. Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina? Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

Edistetään kestävän ja hiilineutraalin liikenteen ja liikkumisen liiketoimintaratkaisujen ja ekosysteemien syntymistä kaupunkiseuduilla.

Jatkuva ekosysteeminen yhteistyö Toimenpidekokonaisuuden toimilla pyritään kiihdyttämään liikennealalla jo käynnistynyttä ekosysteemistä yhteistyötä liiketoimintaekosysteemien syntymiseksi sekä kansainvälistämiseksi. Rakentamaan yhtenäistä liikennealan kasvutarinaa kansainvälisen näkyvyyden lisäämiseksi sekä kansainvälisten kumppaneiden ja investoreiden houkuttelemiseksi

9. Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina? Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

-

10. Miten ehdotettuja toimenpiteitä pitäisi kehittää? Mitä muita toimenpiteitä ehdottaisit?

Toimenpiteissä tuntuu korostuvan kasvu kestävän kasvun sijaan. Kestävyys-elementtiä olisi hyvä tuoda enemmän mukaan koko ohjelmassa ja toimenpiteissä. Tulisi tunnistaa, miten eri toimenpiteillä parhaiten edistetään kestävää kasvua, ei pelkästään kasvua. Kestävydessä tulisi taloudellisen näkökulman mukana olla aina myös ympäristö- ja sosiaalinen kestävyys. Sosiaalinen kestävyys liittyy esimerkiksi liikenneköyhyyteen.

Henkilöliikenteen lisäksi on tärkeää huomioida myös tavaraliikenne ja logistiikka. Näissä kestävyiden ohella esim. vastuullisuus ja jäljitettävyyden korostuvat, jolloin digitaaliset ratkaisut voivat palvella myös näitä taloudellisen tehokkuuden tavoittelun lisäksi.

Kasvava ala tarvitsee uusia osaajia ja osaamista, jota tulee tukea myös jatkuvan oppimisen avulla. Koronapandemiakin voi johtaa elinkeinorakenteen muutoksiin, joista syntyy paine toimialojen uudistumiseen ja uusiin osaamistarpeisiin. On tärkeä tunnistaa, että yritykset hakeutuvat ja investoivat sinne, missä on osaajia, mikä korostaa kotimaisten koulutuksen merkitystä elinkeinoelämälle Suomessa. Toimenpiteiden 4 ja 5 rinnalla voisi hyvin olla koulutukseen kohdistuvia toimenpiteitä. Uusia osaamistarpeita vastaavan koulutuksen suunnittelu ja kehittäminen yhteistyössä verkostomaisesti voi olla tärkeä tuki kasvuyrityksille ja -ekosysteemeille.

Toiminnan ennustettavuus on monille toimijoille ja yrityksille tärkeä tekijä. Kiristyvät päästövähennykset vaativat nopeita toimenpiteitä, mikä on haaste ennakoitavuuden kannalta. Myös digitalisaation uudet mahdollisuudet ja uhat ovat haaste ennakoitavuudelle. Liikennealalla toimijoiden tulisi huomioida nämä erilaiset aikaperspektiivit (nopeat muutokset, hitaasti muuttuva infrastruktuuri, ihmisten käyttäytyminen, rahoitus, ...).

11. Onko organisaatiosi kiinnostunut olemaan mukana jonkin toimenpiteen/toimenpiteiden eteenpäin viennissä, minkä?

Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne on kiinnostunut yhteistyöstä kestävästä liikennealan ja liiketoiminnan kehittämisessä. Erityisesti toimintaamme liittyy iii (Tutkimuksella ja koulutuksella kilpailuetua) -kohtaan. Tutkimus- ja koulutustoiminta kytkeytyvät osaksi kestävästä kasvun ohjelmaa, ja on tärkeä tunnistaa ne yhteydet, jotka näillä keskenään ja liiketoiminnan, työllisyyden ja kasvunäkymien kannalta. Liikenteen tutkimuskeskus Verne tekee monitieteistä yhteistyötä Tampereen yliopiston sisällä ja muiden toimijoiden kanssa (mm. yliopistot, tutkimuslaitokset, yritykset, virastot, kaupungit ja seudulliset sekä alueelliset toimijat).

Tähän liittyen tiedoksi, että opetus- ja kulttuuriministeriö myönsi joulukuussa 2020 rahoituksen Education network for automated and connected transport for sustainable cities (ENACT) -verkostolle vuosille 2021-2022. Verkostossa ovat mukana Tampereen yliopisto, Aalto-yliopisto, Lapin yliopisto, Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto, Turun yliopisto ja Vaasan yliopisto sekä Metropolia-ammattikorkeakoulu. Rahoitus on tarkoitettu verkostomaisen yhteistyön alkuvaiheen tukemiseen. ENACT-hankeessa on tarkoitus käynnistää korkeakouluverkosto, jonka opetustarjonta kasvattaa kokonaisvaltaista näkemystä kestävästä liikennejärjestelmän kehittämisestä.

12. Muu mahdollinen palaute.

Kyselyn kohdissa 7, 8 ja 9 on vaikea arvottaa vaikuttavimpia toimenpiteitä, kun on useita tavoitteita, ja eri toimenpiteet vastaavat näihin eri tavalla. Monet toimenpiteistä ovat hyviä, mutta on vaara, että ne (esim. toimenpiteet 17-21) jäävät kauaksi ylätasen tavoitteista, eikä niiden avulla synny muutamassa vuodessa realisoituvia tuloksia, jotka täyttäisivät ylätasen tavoitteita. Ylipäättään tavoitteiden täyttymisen mittaaminen on hankalaa, mikä oli myös tunnistettu lausunnoille lähetetyssä luonnoksessa. Kaikki keskeiset mittarit ovat haastavia. Yksi taso on se, että liikennealaan liittyvää toimintaa tehdään niin monentyyppisissä yrityksissä (esim. ICT- ja suunnittelu- ja konsulttiyritykset), että relevanttien yritysten tunnistaminen on hankalaa. Seuraava taso on tunnistaa, mitä olisi kestävästä kasvusta, jos haluttaisiin erottaa tämä omaksi alueekseen (muusta kasvusta/liiketoiminnasta). Määrittelyhaasteet on siis tärkeä tunnistaa, mikä liittyy myös esim. toimenpiteeseen 15c, johon liittyen on tarve määrittellä, mitä digitaalisella kaksosella tässä yhteydessä tarkoitetaan.

Pöllänen Markus
Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

