

Asia: LVM/237/01/2018

Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ensimmäiseksi haluan kiittää periaatepäätöksen laatijoita ajankohtaisesta aiheesta. Tämä on hyvin tärkeä kokonaisuus, joka vaikuttaa merkittävästi valmistavan teollisuuden ja kaupan kilpailukykyyn, elinkeino- ja tuotantorakenteeseen sekä kansantalouden elinkelpoisuuteen tulevaisuudessa.

Arvokentän ja logistiikan muutoksesta kannattaa lukea tuore kirja vuodelta 2017:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/2017/10/digilogistiikka-kuluttajan-ohjaamaa-liiketoimintaa/>

Esitettyihin haasteisiin muutama olennainen tarkennus:

Suomalaisen tuotannon arvo suhteessa tuontiin on laskenut koko 2000-luvun ajan. Samalla tuonin ja viennin arvo on kasvanut kokonaisuutena. Kauppataaseemme on negatiivinen. Kuljetusten ja liikenteen kasvu on todennäköisesti 2030 mennessä edelleen merkittävästi suurempaa kuin BKT:n kasvu, koska päästöt lisääntyvät talouden kasvua nopeammin (talouden sekä hankinta- ja tuotantorakenteen muutos) ja lisäksi samalla kun kuljetussuorite kokonaisuutena laskee tai pysyy ennallaan, niin kuljetuskustannukset nousevat.

Elinkeinopolitiikan

tavoitteena on

tuotannon

arvon lisääminen ja vähintään tasapainon ylläpitäminen. Kansainvälisiin kuljetuksiin tarvitaan nopeita,

luotettavia ja

säännöllisiä yhteyksiä ja enemmän ympäristöystävällistä yksikköliikennettä (esim. intermodaalisuus, sisämaaterminaalit ja yksiköt raiteilla). Markkinoilla tapahtuu tällä hetkellä kahdesta suunnasta

huonoa kehitystä. Tiekuljetukset lisääntyvät ja kustannukset nousevat. Muutos edellyttää omistajaohjauksen, pehmeiden sääntelytoimenpiteiden ja taloudellisten kannustimien avulla yritysten motivoimista uudistumaan.

Lisäksi jakelulogistiikan haasteet kaupungeissa ovat massiiviset. Verkkokaupan pakettien toimitusmäärät ovat lisääntyneet 10-30% vuosittain. Kehitetyt ratkaisut lisäävät liikennettä kokonaisuutena: ihmiset käyvät kaupassa, noutavat paketteja ja niitä toimitetaan koteihin edestakaisin. Liikenteen CO2 päästöt Suomessa olivat v. 2016 12,6 milj. tonnia, jossa kasvua 1,5 milj. tonnia vuoteen 2015. Päästötavoitteet vuodelle 2030 ovat taakanjakosopimuksen mukaan -39% vuoden 2005 tasosta. Siis vähemmän CO2-päästöjä ja nyt liikenne tuottaa niitä koko ajan enemmän. Jakeluliikenne on ajateltava kokonaisuutena uusiksi, jotta liikennesuoritetta (ei tonnikipometri vaan arvo/pakettikipometri) voidaan optimoida kasvavan verkkokaupan aikana. On erittäin todennäköistä, että liikenteen CO2 päästöille tulee jatkossa taloudellinen arvo ja tavoitteisiin liittyvät sanktiot.

Visioissa, tavoitteissa ja toimenpiteissä keskeistä on tunnistaa digitaalisten palveluiden ja fyysisen logistiikan konvergenssi. Näkökulma ei voi olla vain logistiikkaan liittyvän tiedon tai yksittäisten tiedonvaihdon osatekijöiden kehittämisessä. Fyysinen rakenne ja prosessit on oltava vahvemmin mukana kokonaisuutena kehittämisohjelmassa. Toimintaympäristö vuonna 2018 on tältä osin oleellisesti erilainen kuin vallitsevat rakenteet ja niihin liittyvät prosessit. Kuluttajat ohjaavat nykyisin laajoja arververkostoja sekä yksittäisiä arvoketjuja. Valtaosa kasvavista logistiikkakustannuksista, matalasta tuottavuudesta sekä rakenteiden muutosvastarinnasta liittyy organisaatioiden inertiaan ja puutteelliseen osaamiseen. Logistiikka nähdään usein aivan perustellusti haitta- ja kustannustekijänä.

Tärkeänä tavoitteena tulee olla valtio-omisteisen Postin ja VR:n resurssien ja verkoston alistaminen kansallisen kilpailukyvyyn ja tavoitteiden alle. Käytännössä tämä tarkoittaa hiilineutraaleja runkokuljetuksia ja kotijakelua. Lisäksi logistisen tiedon hallintaan, hyödyntämiseen ja kehittämiseen tämä tavoite antaa merkittävää toteutuskelpoisuutta ja skaalautuvuutta. Tällä hetkellä kumpikin konserni kilpailee logistiikkamarkkinoilla avoimesti yksityisen sektorin kanssa. Peli ei ole reilua tai kansantalouden kannalta kokonaisuutena järkevää. Kummallakin konsernilla on yhteiskunnan kokonaisedun kannalta poikkeavia intressejä. Esimerkiksi VR-konserni harjoittaa mittavaa runkoliikennettä kumipyörillä, vaikka raideliikenteen osuutta tavaralogistiikassa pitäisi lisätä myös lyhyillä matkoilla. Verkosto ja kapasiteetti ovat vajaakäytössä ja ympäristökuormitus nousee. Yksikkökuljetukset ja -liikenneyhteydet raiteilla ovat vähentyneet viime vuosina. Posti puolestaan rakentaa logistiikkaliiketoimintaa Venäjällä ja laajaa pakettiautomaattien verkostoa Suomessa samalla kun se heikentää kuluttaja- ja kotijakelun palvelutasoa. Kustannukset paketeissa ja postissa ovat nousseet käsittämättömällä tavalla vanhan rakenteen ja monopolin turvin. Kokonaisuutena tämä vie jälleen liikennesuoritetta ylöspäin ja verkoston optimoinnin mahdollisuudet kokonaisuutena huononevat yhteiskunnan kannalta. Kuluttaja- ja postinjakelua pitäisi yhdistää ja kehittää yhtenä kokonaisuutena. Tämä avaisi uuden näkökulman useille kaupan ja teollisuuden yrityksille sekä palvelusektorille. Ovelle asti ja ovelta lähtien. Esimerkkejä maailmalta löytyy benchmarkeiksi sekä VR:n että Postin tulevista rooleista.

Uusi tapa ajatella on nähdä logistiikka arvonluonnin mahdollistajana, jolloin kokonaisuutta katsotaan analytiikan, arvotarjoomien ja asiakaspalvelun näkökulmista digitaalisesti ja fyysisesti. Kuluttaja ja kysyntä ohjaavat kokonaisuutta. Vastaavasti visioissa ja niihin liittyvissä toimenpiteissä tulisi näkyä vahvemmin tämä "kysyntä- ja imuohjaukseen" perustuvat arvonluonnin ja jakeluteiden muodostamisen mallit. Kuluttaja omistaa jatkossa oman tietonsa ja edellytykset alustataloudelle sekä avoimille jakeluekosysteemeille parantuvat merkittävästi. Tätä ajattelua tulisi viedä kehittämisohjelman tavoitteiden ja sisällön tarkennuksissa eteenpäin. Esimerkiksi tavoitteessa neljä mainitaan kehittämisen ympäristönä satamat. Tärkeä logistinen solmukohta, mutta fokus tulisi olla digitalisoiduissa kuljetus- ja jakeluketjuissa kokonaisuutena. Satamat ovat tärkeä lenkin osa, mutta liiketoiminnan ja yhteiskunnallisten vaikutusten näkökulmista koko ketjun sisältää merkittävästi suuremman potentiaalin. Yhtenä visiona voisi olla Suomi ja Helsinki kansainvälisen digilogistiikan osaamisen ja liiketoiminnan keskuksena, kyvykkyyksistä riippuen vuonna 2020 tai 2025.

Tärkeä periaatepäätös, jonka valmisteluun tarvitaan vielä enemmän kokonaisvaltaista digilogistista fokusta ja muutosjohtamisen näkemystä. Vähemmän toimenpiteitä, mutta parempi varmuus niiden vaikuttavuudesta ja toteutettavuudesta.

von Zansen Jani
Futugene Oy