

Asia: LVM/237/01/2018

## **Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Viite: LVM/237/01/2018 lausuntopyyntö 1.2.2018

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi tavaralogistiikan digitaalisesta tulevaisuudesta

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry kiittää mahdollisuudesta saada antaa lausunto käsiteltävänä olevasta asiasta.

Tavaraliikenteen digitalisaation edistäminen kehitystä tukevalla lainsäädännöllä on sinällään kannatettavaa. Markkinataloudessa muutosten ajureina toimivat yritykset, jotka asiakastarpeisiin perustuen luovat kannattavasti uusia palveluita. Julkisen vallan rooli on toimia lainsäädännöllisiä esteitä poistavana tahona.

Luonnoksessa valtioneuvoston periaatepäätökseksi tavaralogistiikan digitaalisesta tulevaisuudesta on erittäin paljon hyvää. Luonnos sisältää kuitenkin näkemyksemme mukaan asioita, jotka on luonnokseen kiteytetty pelkistetyksi ja jotka luovat joiltakin osin jopa epärealistisen nähtävän lähitulevaisuuden kuvan. Alla olemme listanneet näkemyksiämme kuhunkin kohtaan.

Johdanto

Johdannossa (kappale kolme) puhutaan logistiikan digitalisaation yleisistä mahdollisuuksista ja hyödyistä. Tässä olisi hyvä tuoda esille se, mistä hyödyt syntyvät. Keskeisin hyötyjen lähde on kuljetustilavuuden parempi hyötykäyttö ja vajaalla kapasiteetilla tapahtuvien siirtymisten minimointi.

Logistiikka on seurausta kaupan osapuolten välisestä tarpeesta siirtää tavaraa. Globalisaatio on johtanut siihen, että tavaran siirtely on lisääntynyt merkittävästi ja kuljetuseräkoot ovat pienentyneet. Markkinataloudessa toimivat logistiikka-operaattorit toimivat omasta näkökulmastaan tehokkaimmalla tavalla hyödyntäen lähetyksiin ja lastitiloihin liittyvää informaatiota parhaalla mahdollisella tavalla.

Tieto logistiikan digitalisaation ajurina

Tiedon hyödyntäminen ja analysointi on selkeä mahdollisuus kaikille ja myös logistiikkapalvelusektorin yrityksille. Kappaleen loppuosassa viitataan tavaraliikenteen MaaS palveluihin. Olisi hyvä perustella selkeämmin mitä näillä palveluilla tarkoitetaan logistiikan ja kuljetussektorin osalta. Henkilöliikenteen MaaS palvelut on nostettu esille liikkumisen suurena murroksena. Keskustelussa näyttää jäävän pienemmälle huomiolle todelliset asiakastarpeet sekä se, että syntyykö markkinaa ja kannattavaa liiketoimintaa henkilöliikenteen palveluja välittävälle (non asset based) MaaS operaattorille.

Tavaraliikenteen ja logistiikan osalta asset based ja non asset based operaattoreita on molempia ollut historiassa jo kauan. Huolitsijan ja huolintaliikkeen roolina on ollut kautta aikojen yhdistää logistiikkapalveluiden tuottajien eri palveluosiot asiakkaan tarvetta vastaavaksi kokonaisuudeksi. Eli logistiikka palveluna ("MaaS") ei ole uusi asia. Digitaalinen palvelutarjonta ja tiedon välittäminen palveluista on nähtävä pikemminkin kehittyneenä kanavana ostaa ja myydä palveluita kuin sinällään uutena palveluna.

Erilaisia kuljetuspörssijä, rahtien tai vapaan kuljetuskaluston sähköisiäkin välityspalveluita on ollut olemassa vuosikymmeniä. On luonnollista, että modernit ja mobiilisti toimivat palvelualustat lisäävät tarjontaa ja tekevät palvelun valitsemisen joustavammiksi ja helppokäyttöisemmiksi. Ilmeistä kuitenkin on, että tulevaisuudessakin yritysten kuljetusratkaisut valtaosaltaan perustuvat pikemminkin palvelutoimittajien kanssa tehtyihin kokonaisratkaisuihin kuin yksittäisten lähetysten pörssikauppaan. Tällöin optimointi ja palvelun tuotannon tekijöiden ohjaus jää suurempien palvelutoimittajan tehtäväksi. Onnistuminen mitataan kilpailukykyisen markkinahinnan kautta.

Viimeisen kilometrin keskeisenä kysymyksenä Suomessa on kuluttajien halu maksaa palvelusta. Tällä hetkellä tehokkaimmalta vaikuttaa järjestelmä, missä kuluttaja omalla ajallaan ja omalla kustannuksellaan noutaa pienlähetyksen läheisen kauppakeskuksen yhteydessä olevasta pakettiautomaatista, lähikaupasta/kioskista. Samaan paikkaan voi tarvittaessa jättää myös palautuslähetyksen. Pienpaketin kuljettaminen keskusvarastosta automaattiin tai lähipalvelupisteeseen maksaa nykyään markkinahintaisesti muutaman euron. Pienpaketin kotiin toimittaminen palveluna nostaa kustannuksia harvaan asutussa maassamme enemmän kuin mitä kuluttajat ovat näinä päivinä valmiita maksamaan.

Droonit on nostettu esille myös yhtenä vaihtoehtona viimeisen kilometrin haasteelle. Käsitksemme on, että erityisolosuhteissa nämä voivat toimia vaihtoehtona. Toiminnallisista ja erityisesti taloudellisista syistä ei ole nähtävissä, että droonit voisivat toimia volyymiltaan merkittävänä jakeluratkaisuna ainakaan lähitulevaisuudessa.

## Suomen haasteet ja vahvuudet: Haasteet

Ensimmäisessä kappaleessa mainitaan sähköisen rahtitiedon (kotimaan kappaleetavaliikenteessä) prosenttiosuuden olevan vuonna 2016 noin 80%. Käsityksemme mukaan tällä hetkellä tuo luku on hyvinkin yli 90 %, joten näiltä osin merkittävää eroa Suomen ja muiden Pohjoismaiden välillä ei ole.

Toimintamallit logistiikkapalveluissa ovat kehittyneet toisin kuin 2. kappaleessa esitetään. Tässä yhteydessä olisi ollut hyvä tuoda esille tavarankäytön ja vastaanottajien eli tavarakaupan osapuolten väliset sähköiset prosessit ja niiden puuttuminen. Tavarakaupan osapuolten vaillinaisen kyky toimittaa ennakkotietoa tulevista lähetyksistä vaikuttaa merkittävästi logistiikkaoperaattorin mahdollisuuksiin optimoida omaa tuotantoaan. Kuljetusketju ei voi toimia optimoidusti ilman proaktiivista informaatiota – reaktiivisesti toimivaan kuljetusketjuun syntyy väistämättä vajaakapasiteettia tai palvelulupaus jää täyttämättä.

Tavarakaupan osapuolten ja logistiikkaoperaattoreiden tulisi myös nykyistä enemmän kiinnittää huomiota tavarankäytön, pakkausten modulaarisuuteen, lähetysten lastattavuuteen ja pinottavuuteen. Yhdessä oikean, tulevia lähetyksiä koskevan ennakkotiedon kanssa on tulevaisuudessa kenties mahdollista siirtyä myös kappaleetavaliikenteessä automatisoituun tai koneavusteiseen kuormansuunnitteluun.

Tekstistä ei ilmene mihin perustuu käsitys siitä, että pienten logistiikkapalvelutoimijoiden osalta ”merkittävin este löytyy yritysten asenteista”. Vastaavasti suurten toimijoiden osalta annetaan ymmärtää, että näillä ei olisi intressiä muotoilla tiedon rajapintoihin sellaisiksi, ettei niihin voida tarvittaessa kytkeytyä. Nämä käsitykset ovat mielestämme virheellisesti pelkistäviä ja antavat harhaanjohtavan kuvan logistiikkapalvelumarkkinoista ja palvelua tarjoavien yritysten tuotantorakenteista ja toimintamalleista.

On hieman erikoista kytkeä kaupan aukioloaikojen vapauttaminen varastojen aukioloaikoihin yleisellä tasolla. Mielenkiintoinen on myöskin näkemys jakelukuljetusten ajoituksesta ”arkipäivisin ruuhka-aikoina” sen sijaan että ”hyödynnettäisiin vapaampaa kapasiteettia esimerkiksi yöaikaan”. Näiden käsitysten tuominen luonnokseen tässä muodossa heikentää luonnoksen asiasisällön uskottavuutta. Suositeltavaa olisi syvempi tutustuminen palveluyritysten ja asiakkaiden nykyisiin toimintamalleihin sekä olemassa oleviin syy ja seuraussuhteisiin.

Data-analytiikan osaamisen ja ammattilaisten nostaminen keskeiseksi on erittäin hyvä asia. Haasteena tässä on ollut viimeisen kymmenen vuoden matalasuhdanne, missä yritykset ovat karsineet organisaatiostaan logistiikan ja toimitusketjun suunnitteluosaamista. Koulutukseen näillä alueilla tulisikin panostaa nykyistä enemmän. Koulutuksen ja osaamisen lisääminen tulisi nostaa selkeäksi tavoitteeksi sekä toimenpiteiksi.

Kokonaisuudessaan tämä osio ”haasteet” olisi hyvä kirjoittaa osin uudelleen muotoiltuna.

## Vahvuudet

Suomen rooli mahdollisena tavaraliikenteen hubina liittyen Pohjoisen jäämeren väylään on nostettu esille. Viimeaikainen tutkimustieto (Turun Kauppakorkeakoulu) ei tue käsitystä siitä, että pohjoinen meritie olisi lähivuosikymmeninä merkityksellinen vaihtoehtoinen kuljetusreitti Kauko-idän ja Suomen /tai muun Euroopan) välillä. Kauko-idän ja Euroopan välinen tavaraliikenne hakeutuu taloudellisimmille, muille kuin Suomen kautta kulkeville reiteille.

Kouvolassa on toki tehty erittäin hyvää työtä Kiinan rautatiekuljetusreitillä (Railgate Finland – China Express) osalta. Nähtäväksi jää miten pitkälle kaupallinen menestys kantaa, jos valtiollisten tukitoimien (Kiina, Kazakstan) määrä vähenee.

Suomen mahdollisuuksiin toimia hubina ja kauttakulkureittinä merkittäville tavaravolyymeille on suhtauduttava varauksellisesti.

#### Periaatepäätöksen visio ja tavoitteet

Visiona vuoteen 2020 on esitetty mm., että tehokkaan tiedonvaihdon infrastruktuurille on luotu edellytyksiä osittain lainsäädännön ja osittain verkostomaisen yhteistyön avulla. Toisaalta todetaan, että logistiikan palvelut pystyvät vastaamaan keskeisiin muutossaasteisiin erityisesti tarjoamalla uusia ja uudenlaisia logistiikan palveluita. Palveluissa asiakkaan tarpeet on asetettu keskiöön.

Lainsäädäntö on konkreettinen keino, jolla julkinen valta voi vaikuttaa kehitykseen positiivisesti. Visiossa olisikin hyvä konkretisoida mikä on se lainsäädännön avulla saavutettavissa oleva keskeisin konkreettinen muutos.

Muut visiossa esitetyt asiat jäävät helposti korulauseiksi ilman sisältöä. Markkinataloudessa toimivat yritykset pitävät huolen asiakkaan tarpeiden asettamisesta keskiöön.

Visiona vuoteen 2025 esitetään ”Suomi tavaraliikenteen keskeisenä solmupisteenä kansainvälisessä tavaraliikenteessä” ja toisaalta, että ”Suomi on pystynyt toimimaan edelläkävijänä tavaralogistiikan MaaS-palveluille”.

Tavaralogistiikan ns. MaaS-palveluiden osalta on tässä lausunnossa aiemmin otettu kantaa. Kyseessä on kuitenkin valtioneuvoston periaatepäätös, jonka tulisi perustua maan parhaisiin asiantuntijapäätöksiin.

Jos tavaralogistiikan MaaS -palveluista on olemassa konkreettisia näkemyksiä, nämä olisi hyvä tuoda avoimesti arvioitavaksi ja keskusteluun.

Tarpeettoman vahvasti on muotoiltu lause, että ”lopullisena tavoitteena on poistaa kokonaan alan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset”.

Mitä tällä tarkoitetaan? Olisi vähintäänkin syytä avata lauseen taustat ja tavoitteet konkreettisemmin. Tässäkin on hyvä muistaa, että yhteiskuntamme tarvitsee tavaroiden ja hyödykkeiden siirtoa siis logistiikkaa. Parempi muotoilu voisi olla ”tavoitteena on minimoida haitalliset ympäristövaikutukset”.

Vision 2025 viimeisimmässä lauseessa todetaan, että ”Logistiikkasektorin kehitys on luonut Suomelle erinomaiset edellytykset kotimaisen verkkokaupan kasvuun ja kansainväliseen liiketoimintaan”.

Logistiikkasektorimme toimii varsin hyvin vapaassa, markkinaehtoisessa kilpailussa. Keskeinen haaste kotimaisen verkkokaupan kannalta on mm. Kiinasta tulevien pienten verkkokauppälähetysten

arvonlisäverottomuus sekä kansainväliseen postiliikenteeseen liittyvät sopimukset, joilla saattaa olla subventio vaikutuksia.

Visioiden saavuttamisen kannalta neljä keskeistä tavoitetta ovat:

Tavoite 1. Logistiikan hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin luominen

Luonnoksessa esitetyt tavoitteet ovat otsikkotasolla kannatettavia ja hyödyllisiä, joskin joitakin kysymyksiä herää seuraavien kohtien osalta:

”Paperisista asiakirjoista reaaliaikaiseen, automaattisesti käsiteltävään, koneluettavaan tietoon” Hyvä periaate ja tavoite, mutta voidaanko tähän lainsäädännöllä tai muutoin velvoittaa!?

”Tavoitteena hajautettu tiedonjaon infrastruktuuri” Tavoite jää näin kirjoitettuna abstraktiksi. Erityisesti lause ”joissain tapauksissa tulee jopa asettaa velvoite tiedon jakamiseen rajapintojen kautta” olisi hyvä avata, jotta tulisi arvioitua mahdolliset lainsäädännölliset ja jopa mahdolliset perustuslailliset ongelmat, jotka liittyvät sopimusosapuolten luottamuksellisen tiedon avaamiseen.

”Omien tietojen hyödyntämistä ja luottamusta edistettävä” Ensimmäisen kappaleen lopussa todetaan, että ”logistiikassa tarvitaan myös parempaa yritysten oman tiedon hyödyntämistä”. Tämä jää irralliseksi ilman sisältöä eli olisi hyvä avata konkreettisemmin.

Tavoite 2. Lähilogistiikan toimivuuden merkittävä parantaminen

Tässä osiossa kuvataan lähinnä toimintaympäristön muutosta. Vapaassa markkinataloudessa palvelutarjonta reagoi myös lähilogistiikan haasteisiin. Todettakoon, että vielä ei ole nähtävissä esim. 3 D -printtauksen vaikuttavan merkittävästi toimitusketjuihin.

Tavoite 3. Logistiikan älykkään automaation kehittäminen

Luonnoksessa todetaan, että ”täysautomaattisten liikennevälineiden odotetaan olevan todellisuutta kenties jo 2020-luvun puolivälissä”. Tämä voi olla kovastikin optimistinen arvio, kun otetaan huomioon lainsäädännölliset ja myös tekniset haasteet laajamittaisessa käytössä. Automaattisten ja autonomisten liikennevälineiden toiminta edellyttää sitä, että käytössä on häiriöttömästi toimiva, kattava 5 G tietoliikenneverkko. Valitettavasti tämä ei ole tilanne Suomessa edes 4 G:n osalta. Raskaan liikenteen osalta ns. letkassa ajon hyödyt jäävät varsin vähäisiksi suhteellisen pienten volyymien ja soveltuvien tieyhteyksien (lähinnä moottoritiet) vähäisyyden vuoksi.

Tavoite 4. Satamien digitalisaation edistäminen

Sataminen digitalisaation edistämisen osalta luonnokseen on hyvin kiteytetty tavoitetilaa. Oma erillinen asia, kuten luonnoksessakin todetaan, on Suomen satamien suuri kokonaismäärä ja lukuisat pienet satamat, joiden mahdollisuudet investoida teknologiaan ovat rajalliset. Satamaverkoston osalta on syytä antaa markkinoiden ohjata kehitystä, mikä johtaa Suomen kannalta optimaalisempaan, tehokkaaseen satamaverkostoon.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on: (kohdat A-E).

Luonnoksen kohdat A – E ovat kannatettavia.

## Toimenpiteet

A. Mahdollistava lainsäädäntöympäristö ja lainsäädännöllisten esteiden poistaminen (kohdat 1.-13.)

Kohtiin 1.-13. on erittäin hyvin kiteytetty otsikkotasolla keskeisiä asioita.

Näistä haluamme nostaa kohdan 13. tärkeyden esille, olettaen että tähän kohtaan (digitaalisen infrastruktuurin strategia) sisältyy tavoite kattavista, nopeista ja toimivista tietoliikenneverkostosta, joita tuleva kehitys toteutuakseen edellyttää.

B. Logistiikkaverkostojen ja yhteistyöhankkeiden luominen, hyödyntäminen ja kehittäminen (kohdat 14.-19.)

Näistä alakohdissa 18. ("käynnistetään lähilogistiikkatoimijoiden yhteistyö") ja 19. ("tehostetaan tavara- ja henkilökuljetusten yhdistämismahdollisuuksia") osalta on hyvä harkita missä määrin on mahdollista vaikuttaa markkinaehtoisten palveluiden kehittymiseen.

C. Kokeilujen ja pilottien käynnistäminen ja vauhdittaminen (kohdat 20.-25.)

Kohdan 21. johdannon loppuosassa esitetty "tarve yhdistää ohuita tavaravirtoja esimerkiksi tunnuksettoman jakelukaluston avulla" vaikuttaa epärealistiselta. Vapaassa markkinataloudessa on syytä toimijoiden antaa löytää yhteistyömallit, joissa kolmas osapuoli ottaa hoitaakseen muutoin kustannustehottoman tai kannattamattoman palveluosion.

Kohdassa 23. esille nostettujen letka-ajo kokeilujen osalta on hyvä pitää mielessä saavutettavat (max) hyödyt, jos/kun kuljettajan on silti oltava jokaisessa ajoneuvossa.

D. Tietämyksen lisääminen ja asenteiden muuttaminen (kohdat 26.-29.)

Otsikosta (ja tekstikappaleista) voisi aivan hyvin jättää pois "asenteiden muuttamisen". Oikean ja asiallisen tiedon ja siten tietämyksen lisääminen johtaa myös asenteiden kehittymiseen ja mahdollisuuksien oivaltamiseen.

E. EU ja kv-vaikuttaminen (kohdat 30.-33.)

Kohdat 30.-33. ovat kaikki toimenpiteinä kannatettavia.

Helsinki 26.2.2018

Markku Henttinen

toimitusjohtaja

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry on Suomen suurin hankinta- ja logistiikkaosaajien yhteisö, joka tarjoaa jäsenilleen verkoston ja palveluita osaamisen, kilpailukyvyn sekä innovaatioiden kehittämiseksi.

Henttinen Markku  
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry