

Asia: LVM/237/01/2018

Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Metsäteollisuuden kommentit periaatepäätöksen tavoitteisiin

Tavoite 1 koskee logistiikan hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin luomista. Metsäteollisuuden näkemys on, ettei rahtitietoja voi avata, koska ne sisältävät tai voivat sisältää liikesalaisuuksiksi luokiteltavia tietoja.

Tavoitteen 3 (Logistiikan älykkään automaation kehittäminen) yhteydessä on mainittu kuljetusten automatisointi ja esimerkiksi letka-ajon yleistyminen. Metsäteollisuus haluaa painottaa, että automatisaatiolla ei voi korvata kuljetuksissa tarvittavaa työvoimaa, vaan toimiala tarvitsee osaavia kuljettajia jatkossakin.

Tavoite 4, sataman automatisaation edistäminen on tärkeää logistiikan toimitusvarmuuden näkökulmasta, etenkin jos/kun sillä voidaan alentaa laittomien lakkojen aiheuttamia häiriöitä kuljetusketjuun.

Digitalisaatio ja tiedon hyödyntäminen puuhuollossa

Puukuljetuksissa Suomessa on viime vuosina jo otettu käyttöön kuljetuksia ja kuljetusten tiedonhallintaa tehostavia ratkaisuja (esim. LogForce- ja Forest Hub -järjestelmät). Keskeisenä kehittämiskohteena jatkossa onkin tietietojen kerääminen ja välittäminen eri toimijoiden välillä.

Tietietojen merkitys on suuri, koska huomattava osa puukuljetusmatkoista kohdistuu valtion alemmalle tieverkolle ja yksityistieverkolle, ja nykyiset tiedot ko. teiden ominaisuuksista ovat tällä hetkellä monin osin puutteelliset. Tietojen puutteellisuus osaltaan lisää puun toimitusketjujen kausivaihtelua, josta seuraa vuosittain yli 70 milj. euron lisäkustannukset. Ajantasaisilla tietiedoilla voidaan suunnitella tehokkaat ja turvalliset kuljetukset. Ilmastonmuutos ja tavoite liikenteen automatisoinniksi edellyttävät yhä tarkempaa dataa myös alemmalta tieverkolta. Joukkoistettu tiedonkeruu (ml. kuorma-autoissa ja niihin sijoitetuissa tiedonkeruulaitteissa syntyvä data) on tunnistettu tärkeäksi keinoksi parantaa alemman tieverkon tietojen ajantasaisuutta ja kattavuutta. Tiedonkeruun nopea kehittyminen mahdollistaa älyväylien synnyn jo lähivuosina, mikä tulisi hyödyntää liikenteen automatisaatiokehityksestä riippumatta.

Eri toimijoiden keräämien tiestötietojen jakaminen, käytön kehittäminen ja niiden ympärille syntyvien uusien kaupallisten palveluiden syntyminen vaatii vastaavia toimia kuin luonnoksessa on esitetty logistiikkatietojen osalta. Esimerkiksi ammattikuljettajan lainsäädännöllinen asema tiedonkerääjänä vaatii selventämistä. Varsinkin yksityistietietoa tuottaisivat ja hyödyntäisivät myös monet muut kuin julkiset toimijat (tiekunnat, asukkaat, hoitourakoitsijat, tien rakentamisen suunnittelijat, kuljetusten tilaajat ja kuljetusyritykset, navigointipalveluiden tarjoajat). Tiestö- ja logistiikkatietojen käytön kehittämistä tulisikin tehdä osin kokonaisuutena tai rinnakkain. Tiestötieto on myös hyvä lähtökohta eri toimijoiden pilottihankkeille, koska siihen ei liity vastaavia liikesalaisuusongelmia kuin logistiikkatietoihin.

Puukuljetusten logistiikkatietojen, tietietojen että muiden väylätietojen osalta tärkeät luonnoksen toimenpiteet

Toimenpiteet 3 ja 10, ammattiliikenteen paikannusveloitteiden selvittäminen Digitalisaatio tuo hyvät edellytykset liikkumistietojen hyödyntämiseen tienpidon täsmäsuunnittelussa ja siten tienpidon resurssien tehokkaampaan hyödyntämiseen (varsinkin vähemmän liikennöidyllä, mutta metsäteollisuuden kannalta kriittisellä alemmalla tieverkolla). Metsäteollisuus ei ota tässä vaiheessa kantaa siihen, tulisiko paikannustiedon toimittaminen olla pakollista vai tulisiko se perustua vapaaehtoisuuteen.

Toimenpide 4, Lainsäädännön mahdollisuuksien selvittäminen tietojen jakamisen edistämiseksi avointen rajapintojen kautta

Myös tiestötietojen osalta lainsäädäntöä ja avointen rajapintojen hyödyntämistä tulee vielä kehittää yrityksissä ja ajoneuvoissa syntyvän datan hyödyntämiseksi myös yritysten omissa sekä kaupallisissa prosesseissa (varsinkin yksityisteiden osalta tarvitaan valtion liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita täydentää palvelua ja tiedontuotantoa)

Toimenpiteet 5 ja 6, Viranomaisten välisen tiedonkulun tehostaminen ja viranomaisten hallinnoiman tiedon avoin saatavuus

Puhtaan viranomaistiedon lisäksi kehittämisessä on tarpeen mahdollistaa myös julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä kehitettävät ratkaisut.

Toimenpide 13, Digitaalisen infrastruktuurin strategian valmistelu

Tietoverkot joillakin haja-asutusalueilla asettavat tällä hetkellä rajoitteita puun korjuun ja kuljetuksen sekä tuotannon väliselle tiedonsiirrolle. Yhä ajantasaisemman, kattavamman ja myös kuvaa sisältävän datan siirtäminen vaatii toimivan ja kohtuukustannuksin hyödynnettävät tietoyhteydet.

Toimenpide 14, Tietoinfrastruktuurin tarvitsemien yhteensopivuuden elementtien valmistelu (standardit, vakiotietosisällöt, sopimusmallit ja käytäntönsäännöt)

Toimialakohtaiset erityispiirteet tulee ottaa huomioon kaikille yhteisten elementtien lisäksi.

Toimenpide 15, Tarpeiden selvittäminen

Tarpeiden selvittäminen vaatii vielä lisätyötä. Vapaaehtoisen tietojen vaihdon kokeilut ovat nopea tapa siirtyä teemassa konkreettisesti eteenpäin.

Toimenpiteet 20 ja 25, Kokeilut ja pilotit

Pilotit ovat keskeinen keino viedä digitalisaatiota eteenpäin, koska näin saadaan tulevia ekosysteemejä verkottumaan toisiinsa. Julkisen sektorin osarahoituksella piloteissa varmistetaan kokeiluista syntyvien kokemusten jako eri toimijoille. Kansainvälisellä yhteistyöllä on tärkeää varmistaa, että Suomessa tehtävä kehitystyö ei ole ristiriidassa kansainvälisen kehityksen kanssa.

Toimenpiteissä tulisi nostaa kehityskohteena myös eri toimijoiden/sektoreiden avoimet palvelualustat, joiden kautta eri keinoin kerättyä ja jatkojalostettua dataa voidaan jakaa eri toimijoille ja synnyttää tietoon perustuvaa liiketoimintaa. Puuhuollon osalta uusien palvelualustojen kehitystyötä onkin jo käynnissä sekä metsävarojen että yksityisteiden osalta. Julkisen ja yksityisen sektorin roolit palvelualustojen kehityksessä ja ylläpidossa vaatii strategista pohdintaa.

Suomessa on korkeatasoista osaamista keinoälyn, suurten tietomassojen ja esineiden internetin osalta. Osaamisen yhdistäminen pilotteihin mahdollistaa uusien innovaatioiden kehittämisen ja nopean käyttöönoton.

Kehittämisessä on hyvä tarkastella erikseen kotimaan ja kansainvälisiä kuljetuksia. Kotimaan kuljetuksissa on paremmat ja nopeammat mahdollisuudet kansallisiin ratkaisuihin.

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Nietola Outi
Metsäteollisuus ry