

Asia: LVM/237/01/2018

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta kommentoida otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavaraliikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n toiminnan ykkösasia on ollut jo vuosia digitaalisen toimitusketjun kehittäminen, joten olemme hyvin tyytyväisiä, että hallitusohjelman digitaalisen liiketoiminnan koskevan kärkihankeen yhtenä hallitusohjelman loppukauden toimenpiteenä on luoda kehittämissuunnitelma logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi.

#### Yleinen näkökulma

Liittomme on tehnyt vuosia asiassa yhteistyötä eri tahojen, niin viranomaisten, muiden järjestöjen kuin alan yritysten ja logistiikkayritysten asiakkaiden kanssa. Sen perusteella logistiikan digitalisaation edistämisen lähtökohtana tulisi mielestämme olla seuraavat näkökulmat:

- Viranomaisten tehtävänä on poistaa lainsäädännön esteet
- Viranomaistiedot kerätään vain kertaalleen ja ainakin EU-tasolla samassa muodossa hyödyntäen avoimia rajapintoja
- Liikenteestä saatava tieto tulee jakaa avoimen datan periaatteella, huomioiden yksityisyydensuoja, liikesalaisuudet ja turvallisuus
- Yritykset tekevät uudet innovaatiot. Yritysten välinen yhteistyö onnistuu vain, jos siitä syntyy aitoa hyötyä osallistujille.

- Tavoitteena läpinäkyvät digitaaliset toimitusketjut. Kuitenkin yrityksillä on sopimusoikeus ja saavat päättää mitä tietoa jakavat toisten yritysten kanssa.
- Harmonisointia ja standardisointia kannattaa jatkaa koneälyn kehitymisestä huolimatta. Tätä voidaan harvoin tehdä vain Suomen tasolla – pitää olla EU- tai globaalitaso.
- Asioilla on tapana yllättää – monet asiat menevät hitaammin kuin uskomme ja osa taas nopeammin kuin arvioimme tai koko asia ratkeaa tavalla, jota emme edes ymmärtäneet. Siksi asioita on vaikea suunnitella pitkäjänteisesti, vaan tarvitaan pieniä innovaatioita, joista osa kasvaa suuriksi muutoksiksi.
- Logistiikan kannalta digitalisaatio ei ole mikään itseisarvo, vaan väline kehittää liiketoimintaa.

## Visio

Visioissa vuoteen 2020 on paljon oikeita asioita. Vuoteen 2020 on enää vajaat kaksi vuotta, joten aikataulu vaikuttaa epärealistiselta. Tekstissä todetaan: "rahtitiedon tulee kulkea yhdessä tavarankanssa. Tämä ei riitä, vaan olennaiset operatiiviseen kuljettamiseen liittyvät tiedot tulee kulkea ennakkoon, jotta voidaan tehdä tarvittavaa suunnittelua ja optimointia. Näemme, että tämä on yksi suurimpia ongelmia tehokkuuden lisäämiseksi. Esim. kuljetusten ennakkotietojen saaminen ja käyttäminen on hyvin harvinaista. Tekstissä todetaan, että "Palveluissa asiakkaan tarpeet on nostettu keskiöön" Tämä mielestämme toteutuu jo nykyään. Kyse on enempi siitä, että asiakkaat ja asiakkuus muuttuvat (erityisesti kuluttaja-asiakkaiden määrä kasvaa). Paremmalta kuulostaisi lause: "Palvelut kehitetään muuttuvia asiakastarpeita vastaaviksi."

Visiossa 2025 todetaan, että Suomi on pystynyt hyödyntämään maantieteellistä sijaintiaan ja nousemaan keskeiseksi solmupisteeksi myös kansainvälisessä tavarankuljetuksessa. Vastaavanlaisia ajatuksia oli ilmassa 1990-luvulla erityisesti Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen. Jos keskeisellä solmupisteellä tarkoitetaan globaalisti merkittävä solmupistettä, emme pysty näkemään siihen realistisia perusteita. Suomen väestön määrä tai maantieteellinen sijainti ei sitä mahdollista ainakaan vuoteen 2025 mennessä.

Tekstissä todetaan, että "Lopullisena tavoitteena on poistaa kokonaan alan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset." Tavoite tuntuu mahdottomalta, koska niin kauan, kun jotain kuljetetaan, tarvitaan kuljetusvälineitä ja käytetään energiaa. Tavoite toteutuu vain, jos mitään ei kuljeteta. Olisiko parempi tavoite esim. "Ympäristöhaittojen minimointi"?

Vision saavuttamiseksi kuvatut neljä tavoitetta ovat oikeasuuntaiset. Kysymys on lähinnä siitä, miten ja millä nopeudella erilaiset teknologiset ratkaisut etenevät käytännössä. Yleisesti yliarvioimme lähitulevaisuuden ja aliarvioimme pitkän aikavälin. Vuosi 2025 tulee vastaan hyvin nopeasti.

Tavoitteiden saavuttamiseksi kuvatut viisi kohtaa A, B, C, D ja E vaikuttavat yleisesti hyviltä. Kohdassa B olisi huomioitava se, että erilaisten verkostojen ja yhteistyömallien kehittäminen ei saisi johtaa kilpailun vähenemiseen. Esim. yksi alueellinen lähijakeluverkosto olisi varmasti tehokkain, mutta se olisi samalla monopoli.

Kohdassa D puhutaan yritysten osaamisesta ja asenneilmapiiristä. Koko periaatepäätöksessä tältä osin vaivaa mielestämme puute koskien kuljetustoimijoiden asiakkaita, lähettäjiä ja vastaanottajia. On edelleen suuri haaste se, että lähettäjiä ei saada tarpeellisia kuljetustilaustietoja sähköisessä muodossa riittävän ajoissa. Jos tämä perustarve ei toteudu, ei muustakaan digitalisaatiosta ole paljoakaan hyötyä.

## Toimenpiteet

Yleisesti voidaan todeta, että toimenpiteitä on suuri määrä ja lähes kaikissa edellytetään alan toimijoiden mukana oloa. Myös samoja viranomaistahoja on monissa toimenpiteissä. Emme näe realistisena, että kaikki toimenpiteet käynnistyisivät yhtä aikaa heti periaatepäätöksen hyväksymisen jälkeen. Tulisi yhdessä käydä läpi, mihin toimenpiteisiin lähdetään heti ja mitkä toteutetaan pidemmällä aikavälillä.

Useammassa toimenpiteessä lähdetään viranomaisvetoisesti tarkastelemaan uusia liiketoimintamalleja (esim. toimenpiteet 17, 18, 21, 23, 24 ja 25). Niissä tulisi hyvin nopeasti päätellä löytyykö yrityksistä yhteisiä intressejä kehittää uusia toimintamalleja. Jos löytyy intressejä, viranomaisten tulisi jäädä sivuosaan (innovaatorahoitus, tiedon antaminen ja välittäminen) ja yritysten tulee itse kehittää varsinainen liiketoiminta. Jos intressejä ei yrityksiltä löydy, toimenpiteillä ei ole edellytystä johtaa liiketoimintaan.

Monessa hankkeessa Liikennelabralla on osoitettu merkittävä rooli. Liikennelabran toiminta on tähän asti ollut hyvin vahvasti henkilöliikenne painotteista. Onko se oikea taho logistiikan osalta ja/vai tulisiko Business Finlandilla olla merkittävämpi rooli?

Seuraavassa on kommentoitu osaa toimenpiteistä. Kommentoimattomat ovat liittomme mielestä hyväksyttäviä tai eivät liity toimialaamme, joten emme kommentoi niitä.

Toimenpiteet 1 ja 2 ovat hyviä ja erityisesti eCMR -lisäpöytäkirjan ratifiointi Suomessa on tehtävä mahdollisimman nopeasti.

Toimenpide 3. Anonyymi tunnuksen tieto ajoneuvon sijainnista, suunnasta ja nopeudesta voidaan välittää keskitetysti liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tuottamiseksi. Tämä on hyväksyttävissä, mikäli ei edellytä ammattiliikenteeltä kuin hyvin pieniä kustannuksia ja tarvittava teknologia on ajoneuvoissa. Jälkiasennuksia ei tule vaatia. Tiedon kerääminen tulee tapahtua mahdollisimman automaattisesti.

Toimenpide 4. Toimenpiteessä selvitetään lainsäädännön mahdollisuuksia edistää tietojen jakamista eri toimijoiden kesken digitaalisesti avoimien rajapintojen kautta sekä mahdollisuutta parantaa yrityksen oman tiedon hallintaa. Tekstissä mainitaan myös: "Tiedon jakamisen osalta varmistetaan, että toimijoilla on velvoite jakaa tiettyjä tietoja muiden toimintaketjun osapuolten käyttöön, ja vastaavasti oikeus saada muilta toimijoilta tarvitsemiaan tietoja (roolipohjaiset käyttöoikeudet). Tämä tarkoittaa, että tiedosta jaetaan vain tarpeellinen osa."

Liittomme mielestä mihinkään pakottavaan tai velvoittavaan tietojenjako ei tule ryhtyä eri kuljetusyritysten tai heidän asiakkaidensa kanssa. Eri kuljetuksissa tarvitaan hyvin erilaisia tietoja, joten käytännössä mistään yleisestä veloitteesta ei ole hyötyä ja se vain pakottaisi jakamaan turhaa tietoa. Kuljetusketjun toimijat jakavat jo paljon tietoa keskenään. Käytännössä kaikki toimivat uudentyyppiset logistiikkaratkaisut, jotka perustuvat tiedon ja-kamiseen kuten Wolt ovat syntyneet vapaaehtoisuuden periaatteella. Suomessa on yleisperiaatteena sopimusvapaus, joten koko ajatusmalli on vastoin yritysten perusoikeuksia sopia keskenään asioita. Yleinen kuljetuksiin liittyvä turvallisuus edellyttää, että tietoa jaetaan vain niille osapuolille, jotka tarvitsevat tietoa. Yhteenvedona yritysten välinen tiedonjakaminen voi perustua vain vapaaehtoiseen toimintaan.

Toimenpide 10. On tosiasia, että kuljetusten monet perustiedot ovat puutteellisia. Tietoja kerätään nykyisin erilaisilla kyselyillä, jotka ovat yrityksille raskaita. Tulisi selvittää, miten tietoja voitaisiin kerätä mahdollisimman automaattisesti. Tietojen julkaisemisen osalta tulee huolehtia siitä, että ne eivät paljasta liikesalaisuuksia.

Toimenpiteet 14. ja 15. ovat kannatettavia tavoitteita. On otettava huomioon, että logistiikka on kansainvälistä, joten hyvin harvoin voidaan tehdä kansallisia standardeja, vakiotietosisältöjen määrittelyjä, sopimusmalleja jne.

Toimenpide 17. TALTIO -hanke ja sen jatkohanke RTECO ovat hyvin mielenkiintoisia. RTECO osoittaa, että muutoksen saamiseen tarvitaan hyvin suuri joukko sitoutuneita tahoja ja toimijoita, jotta muutos olisi mahdollinen. Logistiikan kansainvälisyys on haaste. Kansallisella ratkaisulla ei ole juurikaan merkitystä. Pahimmassa tapauksessa vaikutus on negatiivinen.

Toimenpiteet 18. ja 19. Ongelmat ovat siinä, että löytyykö kannattavia liiketoimintamalleja. Lisäksi kilpailulainsäädäntö on otettava huomioon.

Toimenpide 21. Lohkoketjujen osalta hankkeet lienevät vielä tarkasteluvälillä tutkimushankkeita. Tekoälyhankkeet lienevät etupäässä yritysten tai yritysverkostojen omia hankkeita, joissa potentiaalinen rahoitusorganisaatio on Business Finland.

Toimenpide 22. Kapasiteetin jakopalvelu/-alusta hankkeita on ollut useita niin Suomessa kuin kansainvälisesti viimeisen 20 vuoden aikana. Osa niistä toimii, osa on poistunut markkinoilta. Asiaa ei ole enää tarvetta selvittää, vaan antaa markkinoiden hoitaa tilanteen kehittymistä yritysveroisten hankkeiden kautta.

Toimenpide 23. Verkkokaupan tapauksessa, jos loppuasiakas on kuluttaja, hänellä ei käytännössä ole mahdollisuutta ohjata lähetysten reitittämistä ja toimittamista, jos verkkokauppiaille on eri logistiikkapalveluntarjoajat. Kehitys näyttää menevän siihen suuntaan, että eri logistiikkapalvelujen tarjoajat käyttävät samoja lähivastaanottopisteitä, kuten kioskeja tai kauppoja. Mielenkiintoista voisi olla rakentaa yhteinen digitaalinen osoitteisto, jossa samalla henkilöllä tai pienyrityksellä olisi useita vaihtoehtoisia osoitteita, joita voisi antaa logistiikkapalvelujen tarjoajille/tavaran lähettäjiille. Tulee luoda pelisäännöt kuka vastaa ja saa tehdä muutoksia kyseiseen osoitteistoon.

Toimenpide 24. Letka-ajokokeilut ovat mielenkiintoisia ja niitä voidaan testata Suomessakin, kunhan kiinnostuneita yrityksiä löytyy. Käytännössä voitaneen kokeilla vain moottoritieverkolla, joka on Suomessa suppea.

Toimenpide 26. Esitettyjä sähköisiä työkaluja pk-yrityksille voi tehdä vain yritys tai organisaatio, joka investoi tuotteisiin ja kehittää niitä liiketaloudellisin perustein. SKALin MobiCarnet on hyvä ratkaisu.

Toimenpide 27. Tunnetusti viranomaisvetoisesti pk-yritysten saavuttaminen tällä tapaa ei toimi. Paikalle tulevat vain ne yritykset, jotka jo ovat kiinnostuneita. SKAL on tehnyt tässäkin asiassa hyvää työtä omassa verkostossa. Tämän tyyppistä tietoa tulisi saada erityisesti kuljetuspalveluja ostaviin ja kuljetuksia lähettäviin pk-yrityksiin.

Toimenpide 28. On vaikea ymmärtää miten kaavoitus olisi ensisijainen asia tämän periaatepäätöksen toteuttamiseen. Kaavoitus muuttuu erittäin hitaasti.

Toimenpide 29. Lieneekö tässä virhe. 5,5 miljoonaa kuluttajaa tuskin tavoitetaan tilaisuuksilla?

Lopuksi haluaisimme vielä korostaa seuraavia asioita:

- uusien ratkaisujen tulee lisätä kilpailua eikä vähentää sitä
- pk-yritysten digitoinnissa on vielä paljon työtä, niin kuljetusyritysten kuten heidän asiakkaiden osalta
- varsinkin isoilla yrityksillä on raskaita toiminnanohjausjärjestelmiä, jotka palvelevat muutakin kuin logistiikkaa. Niiden uusiminen on hidasta ja siksi avoimet rajapinnat ovat tärkeitä. Masterdatan laadussa on vielä paljon kehitettävää. Sen heikkous kansainvälisestäkin estää tällä hetkellä tekoälyn soveltamista.

Kohdassa haasteet todetaan, että Suomessa tavarankuljetusten tiedoista 80 % siirtyi sähköisistä vuonna 2016. Lähteenä olevan Veli-Martti Syrjäsen raportin alkuperäinen lähde on allekirjoittanut. Tarkemmin sanoa kuljetustilautustiedoista saadaan jäsentemme kotimaan kappalevaraliikenteessä 80 prosenttia sähköisessä muodossa. Ei siis kata koko kuljetussektoria ja luvulla tarkoitetaan asiakkailta saatavia kuljetustilautustietoja. Itse asiassa luku on jo nyt 90 prosenttia. Liitomme tavoitteena on saavuttaa mahdollisimman nopeasti täysin paperiton toimitusketju päättyen sähköiseen laskuun. Nykyinen positiivinen kehitys on saatu aikaiseksi kolmella perusasialla:

1. Standardimuotoinen esitystapa ja tiedonsiirto (EDIFACT, XML) kuljetustilautustietojen välittämisessä
2. Sähköinen standardirahtikirja, joka sisältää yksilöllisen rahtikirjanumeron ja viivakoodin
3. Standardoidut kollisoitelaput, jotka sisältävät kollien yksilöivät SSCC-viivakoodit

Nämä seikat ovat jatkossakin kotimaanliikenteen digitalisaation peruskiviä ja sopivat myös moneen muuhun kuljettamiseen kuin kappaletavaraan. Huomattakoon, että kaikki edellä mainitut perustuvat sovittuihin standardeihin, jotka taasen perustuvat kansainvälisiin stan-dardeihin. Lisää tietoa esim. <https://www.tieke.fi/pages/viewpage.action?pageId=15111173>

Liitomme mielestä näiden standardien ja toimintamallien edistäminen kotimaanliikenteessä olisi edelleen hyvin tärkeää. Valtiovallan toivotaan tukevan näiden käyttöä ja niitä tukevia ratkaisuja.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jä-senten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,4 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 7000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4500 henkilöä.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen

Toimitusjohtaja

Aaltonen Pekka  
Logistiikkayritysten Liitto ry