

Asia: LVM/237/01/2018

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

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Satamaliitto ry

28.2.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: LVM/237/01/2018

Asia: Valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta

Suomen Satamaliitto ry pitää kannatettavana digitalisaation vahvistamiseen tähtäävän kehittämissuunnitelman laatimista. Tavarakuljetusten kehittämiseen digitalisaation avulla tarvitaan siihen osallistuvien toimialojen ja toimintojen yhteistä työtä sekä mahdollistavan lainsäädännön tukea. Digitalisaatio kuljetuksissa edellyttää käytössä olevien toimintamallien arviointia ja

tarvittaessa uudelleen arviointia. Todellinen lisäarvo ei useinkaan tule olemassa olevan toimintatavan digitalisoinnista vaan toimintatapojen muuttamisesta sen avulla.

## Satamat osana Suomen logistiikkakenttää

Haluaisimme korostaa joitakin satamasektorin ominaispiirteitä, jotka vaikuttavat digitalisaation edistämisen reunaehtoihin ja tavoitteenasetteluun. Suomessa toimii 25 päätoimialaltaan satamanpitämistä harjoittavaa osakeyhtiömuotoista satamaa. Tämän ohella Suomessa on kymmeniä kuntien ylläpitämiä satamapaikkoja sekä kymmeniä, ellei satoja teollisuuden satamapaikkoja, joista muutama on merkittäviä teollisuuden yksityissatamia.

Satamanpitäjä hallinnoi ja kehittää sataman infrastruktuuria ja hyödyntää tietovirtoja liikenteen ohjaamiseksi satamaan ja satamassa. Tavarankäsittelystä vastaavat satamaoperaattoriyritykset puolestaan kehittävät tavarankäsittelyn prosesseja hyödyntäen koneiden ja laitteiden automaatiota ja IOT:n mahdollisuuksia. Molemmat keskeiset toimijat satamassa hyödyntävät digitalisaation mahdollisuuksia toimintojensa kehittämiseksi ja matkustajien sekä tavaroiden liikenteen sujuvoittamiseksi.

Suomen satamamarkkina on hajanainen pitkän rantaviivan ja eri puolille Suomea sijoittuneen tuotannollisen teollisuuden vuoksi. Suomen tavaravirrat ovat ohuet ja etäisyydet pitkät.

Vuonna 2017 ulkomaan tavaraliikenteen volyymi oli 98,7 miljoonaa tonnia, josta puolet kulki kolmen suurimman sataman kautta (Helsinki, Haminakotka sekä Neste Oyj:n Porvoon yksikkö). Noin 90 prosenttia ulkomaan tavaraliikenteestä kulki 12 sataman kautta. Ulkomaan tavaraliikennettä rekisteröitiin kuljetetun vuonna 2017 yhteensä 49 satamassa, joista 10 on sisävesisatamia Saimaan vesialueella. Näistä satamista 20 oli toiminnaltaan sellaisia, joissa aluksia kävi harvemmin kuin keskimäärin kerran viikossa.

EU:n TEN-T verkkoon kuuluu Suomessa 3(4) ydinsatamaa ja 12 kattavan verkon satamaa. Näin kaikki ovat markkinaehtoisesti toimivia yhtiöitä.

## Satamat ja automaatio

Tavarankäsittelyn automaation kehittyminen sekä sataman smart port -konseptit ovat suurissa Euroopan satamissa kehittyneet niiden merkittävästi suuremman koon vuoksi Suomen satamia nopeammin. Euroopan suurimman sataman, Hollannin Rotterdamin sataman tavaraliikenteen vuosivolyymi 2017 oli 467,4 miljoonaa tonnia ja Saksan suurimman sataman, Hampurin sataman noin 140 miljoonaa tonnia. Suomen suurin tavaraliikenteen yleissatama, Helsingin Satama kautta kulki 14,4 miljoonaa tonnia ulkomaan tavaraliikennettä. Helsingin Satama oli vuonna 2017 Euroopan vilkkain matkustajasatama yhteensä 12,3 miljoonan matkustajan määrällä.

Suomen satamien digitalisaation hyötyjen vauhdittaja ei ole satamien suuret volyymit vaan ohuiden kuljetusketjujen tehostaminen ja olemassa olevan kapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen. Tavarankäsittelyn automaatio puolestaan kehittyy investointien suuren mittaluokan vuoksi nykyisiä laitteita ja koneita automatisoimalla vaiheittain. Näkymä siitä, että Suomessa siirryttäisiin kovinkaan nopeasti täysiautomoituihin konttisatamiin, on epärealistinen. Markkinaehtoisesti toimivien satamayhtiöiden ja satamaoperaattoriyritysten investoinnit edellyttävät kaupallisen ansaintalogiikan toteutuakseen.

Suomen valtion rooli huolehtia että sääntely mahdollistaa digitalisaatiokehityksen. Julkisia varoja ohjataan pilottiprojekteihin, joista hyötyjä voidaan levittää kannustamaan kehitystä. Kansallisten julkisten varojen kohdentamisella ei kuitenkaan tule vääristää kilpailua satamakentässä. Digitalisaatiokehitys on ensisijaisesti markkinaehtoista satamien liiketoimintaa tukevaa ja asiakaslisäarvoa synnyttävää toimintaa, jolla tehostetaan niin kuljetusketjujen sujuvuutta kuin organisaatioiden omia toiminnallisia prosesseja. Digitalisaatiolla on myös merkittävä rooli kuluttajapalveluiden kehittämisessä (matkustajaliikenne).

Periaatepäätöksen visio, tavoitteet ja toimenpiteet

Suomen Satamaliitto pitää visioiden saavuttamiselle määriteltyä neljää tavoitetta kolmen ensimmäisen osalta käytännöllisinä, mutta satamien osalta asiaa varsin kaukaa katsovana. Satamasektori on jo osana kuljetusketjujen digitalisaatioon ja älyratkaisujen käyttöön tähtäviä aloitteita ja hankkeita, ja näitä toimia pitää jatkaa ja tuoda ne laajemmin koko toimialalle. Kehittämisohjelman toimenpide-ehdotukset kuitenkin sisältävät satamasektorille merkityksellisiä ja hyödyllisiä aloitteita.

Suomen Satamaliitto ry

Annaleena Mäkilä, Toimitusjohtaja

Kirsti Tarnanen-Sariola, Apulaisjohtaja

Tarnanen-Sariola Kirsti  
Suomen Satamaliitto ry