

Outi Nietola

12.3.2019

27/19/L/A

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätöksestä kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi

Metsäteollisuuden kommentit periaatepäätöksen tavoitteisiin

Tavoite 1 koskee logistiikan hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin luomista. Metsäteollisuus korostaa tiedon avoimuuden edistämistä, ettei rahtitietoja voi avata, koska ne sisältävät tai voivat sisältää liikesalaisuuksiksi luokiteltavia tietoja. Yritysten välistä tiedonkulkua on kuitenkin tärkeää kehittää lisäämällä tietojen yhteen toimivuutta ja edistämällä uusien teknologioiden hyödyntämistä. Tietosuojakysymyksiä on tarpeen käsitellä yritysten ja ammattilaisten näkökulmasta.

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. Jo puoliautomaation ja paremman väylätiedon avulla logistiikan turvallisuutta ja ekologisuutta voidaan parantaa kattavasti ja lyhyellä aikajänteellä.

Tavoitteessa 3 on mainittu myös HCT-yhdistelmät ja todettu niistä saatavat hyödyt erityisesti merikonttien ja elintarvikkeiden kuljetuksissa sekä kappaletavaraliikenteessä. Metsäteollisuus haluaa nostaa esille myös raakapuu- ja hakekuljetuksissa todennettuja yli 76-tonnisen kaluston ympäristö- ja tehokkuushyötyjä. Riippuen kalustoratkaisusta, suuremmalla kuljetuskalustolla voidaan saavuttaa yli 20 % säästö polttoaineenkulutuksessa per kuljetettu tonni.

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

Yleisesti metsäteollisuus haluaa korostaa, että logistiikan ja kuljetussektorin digitalisaation edistäminen edellyttää toimivaa ja kunnossa olevaa infraa. Toimiala pitää tärkeänä, että väylien kunnossapitoon saadaan vähintään 300 miljoonan euron pysyvä vuotuinen lisärahoitus.

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 on tietojen kerääminen ja välittäminen eri toimijoiden välillä. Tietojen merkitys on suuri, koska huomattava osa puukuljetuksista on alemmalla tieverkolla ja yksityisteillä, ja nykyiset tiedot ko. teiden ominaisuuksista ovat tällä hetkellä puutteelliset. Tietojen puutteellisuus lisää osaltaan puukuljetuksiin kohdistuvaa kausivaihtelua, josta seuraa vuosittain yli 70 miljoonan euron lisäkustannukset. Ajantasainen tietäminen mahdollistaa tehokkaiden ja turvallisten

Outi Nietola

12.3.2019

27/19/L/A

kuljetusten suunnittelun. Ilmastonmuutos ja tavoitteet 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 kehittämissuunnitelmassa on esitetty logistiikkatietojen osalta. Esimerkiksi ammattikuljettajan lainsäädännöllinen asema tiedonkerääjänä vaatii selventämistä. Varsinkin yksityistietoa tuottaisivat ja hyödyntäisivät myös monet muut kuin julkiset toimijat (tiekunnat, asukkaat, hoitourakoitsijat, tien rakentamisen suunnittelijat, kuljetusten tilaajat ja kuljetusyrietykset, 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.

Toimialan logistiikan, tietietojen että muiden väylätietojen osalta tärkeät luonnoksen toimenpiteet

Toimenpide 3, ammattiliikenteen paikannusvelvoitteiden selvittäminen Digitalisaatio tuo hyvät edellytykset liikkumistietojen hyödyntämiseen tienpidon täsmäsuunnittelussa ja siten tienpidon resurssien tehokkaampaan hyödyntämiseen. Tämä koskee etenkin vähäliikenteistä, mutta metsäteollisuuden kannalta kriittistä alempiasteista tieverkkoa. Metsäteollisuus ei ota tässä vaiheessa kantaa paikannustiedon toimittamisen pakollisuuteen tai vapaaehtoisuuteen. Paikannustiedon pakollisuus tai kokeilu voitaisiin rajata vain yli 76-tonnisiin HCT-yhdistelmiin, mikäli myöhemmin päätetään massojen nostosta vain rajatulla tieverkolla.

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

Metsäteollisuus ei kannata lastitietojen avaamista, koska ne voivat sisältää liikesalaisuuksiksi luokiteltavia tietoja. 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 täydentävää 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 10, Tavaraliikenteen tilasto- ja tutkimustiedon muodostamisen ja saatavuuden edistäminen lainsäädännöllä

Outi Nietola

12.3.2019

27/19/L/A

Metsäteollisuus pitää tavoitetta kannatettavana.

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, Väyliä koskevan tiedon kerääminen ja jakaminen

Metsäteollisuus pitää tavoitetta tärkeänä. Väyliä koskevien reaaliaikaisten ja ennakkotietojen saatavuus on tärkeää kuljetusten tehokkaan suunnittelun näkökulmasta. Toimenpiteessä on tarpeen ottaa huomioon myös alemman tieverkon kuljetukset ja siten kuntien katuverkkoon ja yksityistieverkkoon liittyvät toimijat sekä uudenlaiset julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyömallit ja tiedonjakoalustat. Aihepiirin ympärillä on jo toteutettu/käynnissä pilotteja, joiden tuloksia ja kokemuksia voidaan hyödyntää.

Toimenpide 15, Tietoinfrastruktuurin tarvitsemien yhteensopivuuden elementtien valmistelu (standardit, vakiotietosisällöt, sopimusmallit ja käytännesäännöt)

Toimialakohtaiset erityispiirteet tulee ottaa huomioon kaikille yhteisten elementtien lisäksi. Standardien, käytännesääntöjen ja mahdollisesti lainsäädännön puutteiden takia yrityksillä jo olevaa väylädataakaan ei uskalleta jakaa eri toimijoiden välillä. Keskeisiä kysymyksiä ovat mm. datan omistajuuteen, jakamiseen ja hyödyntämiseen liittyvät kysymykset sekä tietosuojakysymykset (koskien myös yritysdataa ja ammattilaisen keräämää dataa).

Toimenpide 16, Tietotarpeiden kokonaiskuvan ja tulevaisuuden tarpeiden hahmottamisen jatkaminen

Vapaaehtoisen tietojen vaihdon kokeilut ovat nopea tapa siirtyä teemassa konkreettisesti eteenpäin. Metsäsektorilla (puukuljetukset) eri osapuolten hankkeet jatkuvat.

Toimenpiteet 21, 25 ja 26, 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. Business Finlandin rahoitusta tulee kehittää joustavampaan suuntaan niin, että yhteistyö myös suurien yritysten ja tutkimusorganisaatioiden kesken on mahdollista (vrt. SHOK-ohjelmat).

Kansainvälisellä yhteistyöllä on tärkeää varmistaa, että Suomessa tehtävä kehitystyö ei ole ristiriidassa kansainvälisen kehityksen kanssa.

Outi Nietola

12.3.2019

27/19/L/A

Toimenpiteessä 26 on otettava huomioon automaation eri asteet (puoliautomaatiolla logistiikan turvallisuutta ja ekologisuutta voidaan parantaa kattavasti ja jo lyhyellä aikajänteellä) sekä 5G-verkon mahdollisuudet (mm. 5G Momentum).

Kokeiluihin tulee sisällyttää myös toimenpiteiden 14 ja 15 mukaisia teemoja.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja