

MUISTIO EUROPLATFORMS KOKOUKSESTA BARCELONASTA 29-30.5.2022

© Heikki Lahtinen heikki.lahtinen@limowa.fi (huom. osa raportin tiedoista vielä keskeneräisiä kokouksessa käytyihin keskusteluihin pohjautuvia kirjoittajan omia tulkintoja; linkkien takana olevat materiaalit pidemmällä olevia joko päätettyjä tai ehdotettuja asioita).

Koronapandemian jälkeen ensimmäinen fyysinen tilaisuus pidettiin Barcelonassa toukokuun 2022 lopussa. Tämä oli myös ensimmäinen lähitilaisuus Europlatformsin nykyisen vetäjän Isabel Velascon johdolla. Edellinen kasvatusten tapahtunut Europlatformsin yhteinen kokous oli joulukuussa 2019 Parmassa, ja tässä välissä kokoukset, joista LIMOWAkin on osaan osallistunut, on pidetty Teamsilla. Alkukahveilla oli jo kuitenkin puhetta siitä, että tällaisessa kehitystyössä on tärkeää päästä toisinaan myös kasvatusten tapahtuvaan keskusteluun, ja sitä kautta ehkä syvällisemmin ymmärtämään markkinoilla tapahtuvia ilmiöitä. Varsinainen kokous oli maanantaina 30.5., mutta matkajärjestelyiden vuoksi käytännössä kaikki saapuivat jo sunnuntaina 29.5. päivällä, ja siten illallinen vapaamuotoisine keskusteluineen ja kahdenkeskisine tapaamisineen oli erittäin antoisa. Suurista maista Saksan ja Puolan (sekä Unkarin) edustajat eivät olleet paikalla fyysisesti, mutta meillä on muuten ollut suhteellisen aktiivinen kontakti Saksan edustajiin, jotka hoitavat myös kansainvälistä logistiikkakeskusten rankingia.

Näistä keskusteluissa olivat luonnollisesti koronapandemian ja sotatilanteen opit, mutta myös monet muut, kuten huolintamarkkinoilla tapahtuva vertikaalinen integraatio, kuljettajapula, ympäristökysymykset sekä kuljetus- ja raaka-ainemarkkinoiden häiriöt, joista useiden viimeisten ei nähty yksistään liittyvän sotaan. Vaikka Euroopassa onkin yhteneväinen henki monella tapaa käsillä olevaan sotatilanteeseen, toisaalta kysytään myös sitä, kuinka järkevää taloudellista sodankäyntiä on häiritä merkittäväällä tavalla myös omien toimitusketjujen sujuvuutta. Tämän hetken tilannetta pidetään hyvin huolestuttavana.

Mitä pandemista ja sodasta voidaan oppia. Voivatko globaalit toimitusketjut todella muuttua enemmän paikallisiksi? Ja millaisia alueellisia puskurivarastoja maanosien välisiin toimitusketjuihin tarvitaan? Mikä rooli TEN-T -verkostolla ja sen toimivuudella tässä on? Ranska aloittaa EU-puheenjohtajanaan 1.7.2022 ja Ruotsi 1.1.2023. Näitäkin voidaan katsoa etukäteen siitä näkökulmasta, mitkä aiheet tulevat olemaan EU-agendoilla puheenjohtajien toimesta, ja huomioida oman toimintamme suunnittelussa. Vihreä siirtymä etenee vääjäämättä ja ehkä meillä Suomessa pienemmässä keskustelussa ollut vetytiekartta osana sitä. Ja vetytiekartta on oleellinen kuljetusjärjestelmälle ja sen solmupisteille.



Meillä on Suomessa saatu merkittävää edistystä aikaiseksi, kun liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkäjänteisempää uuden LJS12-lähestymistavan myötä: hallituskaudet eivät liiaksi heiluta linjauksia, vaan vaikuttavat enemmänkin toimeenpanoon ja hienosäätöön. LJS12:n yhteyteen tulisi saada selkeämpi tavarakuljetuslogistiikan strategia ja identifioida 5-6 keskeistä solmupistettä, joiden välisiä yhteyksiä keskenään ja ulkomaille varmistettaisiin entistä sujuvammiksi.

[7.4.2022 on julkaistu turvallisten pysäköintialueiden ohjeistus \(EU-tasolla\)](#). Jatkokokous on pidetty Brysselissä 18.5. (Jesus Sanchez ja Pablo Hoya osallistuivat). Kuinka eri maissa saataisiin sertifioitua nyt rekkaparkkeja tämän ohjeistuksen mukaisesti? Toimitusketjut ovat kansainvälisiä, ja yrityksille olisi hyväksi, jos tämä olisi selkeästi ymmärretty ohjeistus ja osaltaan turvaisi myös toimitusketjuturvallisuutta, ei pelkästään ajoneuvoon ja/tai kuljettajaan kohdistuvia häiriöitä, vaikka nekin ovat tärkeitä. Komissio tietää, että Europlatforms voi auttaa tämän toimeenpanossa, ja nyt siihen voidaan vaikuttaa. Sovittiin, että Italian edustaja Angelo Milotti (Interporto Verona, IRU) osallistuu myös työryhmään, koska hänellä on tähän kiinnostusta ja kokemusta.

Sitä vastoin direktiiviä rekkaparkkien sijoittumisesta 150km:n välein ydinverkolla ei ole kuitenkaan pantu täytäntöön kansallisella tasolla eri maissa. Logistiikkakeskuksissa tema koetaan silti tärkeäksi, ja tähän tarpeeseen halutaan vastata.

Komission vuonna 2019 tekemä tutkimus kuorma-autojen turvallisista ja valvotuista pysäköintipaikoista osoitti, että rahtiin kohdistuvat rikokset olivat viiteajanjaksona yleisempiä kuin koskaan ja että noin 75 prosenttia näistä tapauksista tapahtuu, kun raskaita hyötyajoneuvoja pysäköidään valvomattomille pysäköintipaikoille. Tutkimuksessa todettiin myös, että unionissa on tällä hetkellä suuri pula turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista, sillä käytettävissä on vain 7 000 pysäköintipaikkaa, kun raskaiden hyötyajoneuvojen yöpymispysäköintipaikkojen kokonaiskysynnän arvioidaan olevan 400 000 pysäköintipaikkaa yöstä kohti. Koska turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita ei edelleenkään ole riittävästi ja turvatoimet ja palvelut ovat nykyisillä pysäköintialueilla usein riittämättömiä ja koordinoimattomia, on tarpeen vahvistaa turvallisista ja valvottuja pysäköintialueita koskevat standardit ja sertifiointimenettelyt.

Keskustelussa oli esillä myös se, miten näiden kehittämiseen voitaisiin kohdistaa CEF-rahoitusta. Ja voisiko tässä olla yksi paikka kanavoida rahoitusta niihin kohteisiin Suomessa, joihin näitä kannattaisi luoda? Miten vakuutusyhtiöt huomioivat tämän? Europlatforms voi olla proaktiivinen täytäntöönpanon edistämässä, ja Angelo ottaa kontaktia DG Moveen ennen kesäkuun lopun TEN-T päiviä Lyonissa, jos DG Move ei sitä ennen oma-aloitteisesti lähesty Europlatformsia. Jari Gröhn LVMstä on tässä ryhmässä mukana Suomen edustajana.

<https://www.mitma.gob.es/carreteras/aparcamientos-seguros/safe-and-secure-parking-places> Espanjassa on tällainen tietokanta olemassa rekkaparkeista, mutta vasta muutamat niistä ovat EU standardin mukaisia.

Meidän kannattaa LIMOWA:ssa huolehtia, että jäsenistömme saa tarvittavan tiedon rekkaparkeista sekä mahdollisuuden hyödyntää investointitukia näiden toteuttamiseen. Nopeampana ja matalamman tason asiana tulisi olla nykyisten entistä parempi dokumentointi ja tiedonjakaminen. Sopiva väline tähän voisi olla [esimerkiksi Tietorahdin sovellus](#), jossa on jo nouto/jättöpaikkoja hyvin kerättynä. HL käy tunnustelukeskustelun tästä LVM:n kanssa; olisiko syytä, että toteuttaisimme ja ylläpitäisimme tällaista yhdessä? Ja tietysti yleisemmälläkin tasolla voidaan yhdistää tämä LVM/Väylä jne. kansallisen tason keskusteluun kuljetusjärjestelmän solmupisteistä ja niiden varustelusta (ml. rekkapysäköinti).

DTLF seuraava tapaaminen syyskuun jälkimmäisellä puolikkaalla. Isabel informoi täältä kokouksesta mahdollisesti esille nousevat logistiikka-alueita koskevat teemat. Meidän yhteistyökumppaneistamme eestiläiset ovat olleet Prologin johdolla aktiivisia DTLF (ja mm. VTT Suomesta). Huhun mukaan Maersk olisi irtisanoutunut Tradelens -yhteistyöstä ja siten lohkoketjun kehittämisestä ja käyttöönnotosta. Millä tavalla saksalaislähtöinen Open Logistics Foundation voisi paikata tätä? Yksi keskustelu koski myös kuljetussanomien välittämistä, ja siellä tapahtuvaa konsolidaatiota; monopoliasemaa ei haluttaisi antaa markkinatoimijalle eikä varsinkaan maksaa siitä ylihintaa.

Espanjassa on tehty tuore tutkimus logistiikka-alueiden vaikutuksista yrityksille ja yhteiskuntaan. Tällainen tutkimus tarvitaan myös EU-alueelle (edellinen tehty ilmeisesti 10v sitten), ja siinä on mielenkiintoista nähdä, mitä hyötyjä meillä Suomessa syntyy nykyisistä solmukohdista ja mitä voisi syntyä? Europlatforms edistää kyseisten selvitysten teettämistä, ja tämä osin liittyy myös nykyisiin jäsenmaksutasoihin: ennen kuin Europlatformsiin tulee lisää toimintaa ja suoraa jäsenhyötyjä, ainakaan tämä kokous ei korottanut jäsenmaksuja, jotka ovat tälle vuodelle olleet 50% normaalitasosta. Europlatformsin nettisivustossa on tällä hetkellä ongelmia, jonka ratkaisun aikataulusta ei ole vielä täyttä varmuutta. Todennäköisesti loppuvuoden kokouksen agendalle tulee ehdotus kokonaan uusitusta sivustosta.

Kent Bentzenin esittelemät ajankohtaiset asiat logistiikkakeskittymiä koskien (kokouksen liitännäisohjelma, ei päätösasioita):

CEF 7.7.2021 on hyväksytty. Multimodaaliterminalien käsitelmäärittely TEN-T -käytävillä myös muiden kuin RRT:n osalta (esim. Urban ja satamasolmut). Velvoittaa jäsenmaita suorittamaan markkinatutkimuksen ja ehdottamaan toimintasuunnitelman multimodaaliterminaliverkoston luomiseksi (3 vuoden kuluessa). Näitä on oltava yksi myös jokaisen kaupunkikeskittymän yhteydessä (31.12.2040). Ja tässä on oltava myös yksi vaihtoehtoisen polttoaineen tankkausasema raskaalle kalustolle. Muut toimenpiteet pitää pääsääntöisesti olla voimassa 31.12.2030. Puheenjohtajamaat poimivat tästä laajemmasta strategiapaperista toimeenpantavia teemoja omille ajanjaksoilleen. Esim. Ranska 8.3.2022 Brussels TEN-T -dokumentti. Section6 multimodal "Infrastructure for multimodal freight terminals". ks. myös alakohta 3 "transshipment capacity in existing terminals". RRT terminaalien pitää ylittää 800.000tn rahtivolyyymiä (solmupistestatusta ylläpitääkseen?). Multimodaaliterminalissa on oltava riittävä materiaalinkäsittelyteknologia.

EU-tason vaikuttamisessa on hyvä huomata, että satamat ovat paljon voimakkaampia ja paremmin esillä kuin sisämaan keskittymät. Tällä hetkellä maaraja Venäjän ja muiden kolmansien maiden suuntaan on Suomen osalta kiinni, mutta isossa kuvassa EU:ssa tulisi nähdä myös maakuljetukset osana kansainvälistä kauppaa, kun nykyinen kehitystoiminta painottuu (omasta mielestäni liiaksi) merisatamiin.

Seuraavat kokoukset:

Kokousta seuraavan päivänä alkoi Barcelonan SIL-messut. LIMOWA:n matka jatkui Stuttgartiin LogiMATiin, mutta espanjassa voisi olla syytä tutustua itsehallintoalueiden logistiikkakeskusten ylläpitäjiin (esim. CIMALSA Kataloniassa <https://www.cimalsa.cat/> ja Zaragozan logistiikka-alueeseen Plazaan ja sen ympärillä olevaan myös sisälogistiikkaa käsittelevään toimintaan. Espanjalaisia on mukana myös ALICE:n toiminnassa ja siten sopivina kandidaatteina meidän verkostossamme t&k-toiminnalle.

Portugalin (Kreikan ja Unkarin) edustajien kanssa saattaisi taas olla yhteistyötä ”Euroopan reuna-alueella toimimisesta” ja siten Brysselissä vaikuttamisessa. Sotatilannetta sivuttiin myös siitä näkökulmasta, että vaikka pakotteet ovatkin nyt selkeät ja kovat – pitkään tehty työ esimerkiksi Kiinan junien kehittämisessä ei saisi valua kokonaan hukkaan.

Seuraava kokous Lissabonissa TRAn kanssa yhtä aikaa. Vahvistetaan tarkka päivä 13-17.11.2022, kun muu TRA-ohjelma vahvistuu. Todennäköisesti Europlatformsin kokous ja illallinen osuvat ke 16.11.2022. Lisätään TRA LIMOWA:n syksyn tapahtumakalenteriin tiedoksi myös jäsenistölle. ALICE:n toimintaa on myös siellä jokaisena päivänä. Espanjalaisen ACTE:n edustaja vaihtuu Juan Manuel Caboksi Carlos Chocarron siirtyessä muihin tehtäviin.