



Kertomusluonnoksesta annetut lausunnot

1/2026 Toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen D/722/04.07.02/2024

Väylävirasto 7.12.2025

Liikenne- ja viestintäministeriö 8.12.2025

Huoltovarmuuskeskus 8.12.2025

Liikenne- ja viestintävirasto 8.12.2025

Valtiovarainministeriö 8.12.2025 (ei lausuttavaa)

Työ- ja elinkeinoministeriö 10.12.2025

Ympäristöministeriö 10.12.2025



VTV:n lausuntopyyntö tarkastuskertomusluonnoksesta D/722/04.07.02/2024 14.11.2025

Tarkastuskertomus: Toimivien logistiikka - ja kuljetusketjujen varmistaminen

Valtiontalouden tarkastusvirasto on lähettänyt luonnoksen tarkastuskertomukseksi ja pyytänyt Väylävirastoa antamaan siitä lausunnon (Tarkastuskertomusluonnos, Toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen, D/722/04.07.02/2024). Lausunnossa on pyydetty ottamaan erityisesti kantaa kertomusluonnoksessa esitettyihin suosituksiin. Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausunnon antamiseen ja toteaa seuraavaa:

Tarkastus kohdistui valtion toimenpiteisiin, jotka tähtäävät Suomen logistiikka- ja kuljetusjärjestelmän toimintavarmuuden varmistamiseen. Tarkastuksella haluttiin selvittää, miten valtion toimenpiteet ovat vaikuttaneet logistiikan toimintaedellytyksiin ja mitä tulisi kehittää. Tarkastuksessa arvioitiin 19:ää valtion toimenpidettä, joilla on viimeisen kymmenen vuoden aikana pyritty parantamaan Suomen logistisia toimintaedellytyksiä. Näihin toimiin kuuluivat muun muassa kansalliset strategiat ja rahoitusohjelmat, lainsäädäntö ja sen käytännön toimeenpano, viranomaisten välinen yhteistyö sekä lainsäädäntöön ja muihin päätöksiin vaikuttaminen kansainvälisissä yhteyksissä. Lisäksi tarkasteltiin viranomaisten tehtäviä ja niiden tarjoamia palveluja sekä tulevien toimien suunnittelun perustana käytettävän tiedon keräämistä. Tarkastus keskittyi tavaralogistiikkaan ja -kuljetuksiin.

Tarkastus rajattiin koskemaan tavaralogistiikkaa ja -kuljetuksia, joten henkilöliikenteen toimenpiteitä ei käsitelty. Väyläinfrastruktuurin parantamiseen, ylläpitoon tai kehittämiseen tähtäviä valtion toimenpiteitä ei tarkastuksessa arvioitu.

Väylävirastolla ei ole huomautettavaa tarkastusluonnoksessa esitetyistä suosituksista (3 kpl). Väyläviraston on osaltaan tunnistanut aikaisemminkin tarpeen kehittää sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen liittyvää vaikutusarviointia väylänpitäjän näkökulmasta ja tähän liittyvää kehitystyötä on käynnissä. Aiheen laajuudesta johtuen on tärkeää, että vaikutusarvioinnin (sisältäen taloudelliset vaikutukset) kehittäminen on koordinoitu yli hallinnonalojen.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt johtaja Pekka Rajala

Jakelu Valtiontalouden tarkastusvirasto

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä



Veli-Matti Syrjänen, liikenneneuvos
Tieto-osasto, Tieliikenne- ja kuljetusketjut -yksikkö

Lausunto tarkastuskertomusluonnokseen: Toimivien logistiikka - ja kuljetusketjujen varmistaminen

Valtiontalouden tarkastusvirasto on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä (LVM) lausuntoa tarkastuskertomusluonnokseen. Valtiontalouden tarkastusvirasto pyytää näkemyksiä tarkastuksen havainnoista ja kannanotoista sekä haluaa varmistaa, ettei kertomusluonnoksessa ole asia- tai tulkintavirheitä. Erityisesti Valtiontalouden tarkastusvirasto pyytää ottamaan kantaa kertomusluonnoksessa esitettyihin suosituksiin. LVM kiittää mahdollisuudesta saada lausua kertomusluonnokseen.

Kertomusluonnoksen esittelytekstin mukaan tehdyn tarkastuksen tulokset osoittavat, että valtion toimenpiteet ovat vauhdittaneet logistiikan digitalisaatiota, edistäneet käyttövoimasiirtymää ja tehostaneet kuljetuksia. Valtion toimenpiteet ovat myös parantaneet kustannus- ja kapasiteettiriskien hallintaa sekä vahvistaneet kyberturvallisuutta, mikä on olennaista toimitusketjujen toimintavarmuuden kannalta. Tarkastuksessa havaittiin, että digitalisaation edistämiseen, sähköisten palveluiden kehittämiseen ja infrastruktuuriin kohdistettujen investointien myötä tiedonkulku on parantunut, toimitusvarmuus kasvanut ja huoltovarmuus vahvistunut. Lisäksi varautumisen ja järjestelmien luotettavuuden kehittäminen ovat tukeneet kuljetusten sujuvuutta myös poikkeusoloissa.

LVM yhtyy kertomusluonnoksessa esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan kansainvälisessä vaikuttamisessa Suomen erityisolosuhteiden esiin tuominen vaatii riittäviä resursseja ja osaamisen säilyttämistä, jotta vaikutusmahdollisuudet säilyvät. LVM:n näkemyksen mukaan tarkastuksessa esille tuotu tarve vahvistaa logistiikka- ja kuljetusalan koulutusta ja osaamista on erittäin perusteltu. Logistiikka-alan osaavan työvoiman saatavuuden varmistaminen tulee olemaan yksi keskeisimpiä Suomen toimintaedellytyksiin vaikuttavia tekijöitä tulevina vuosina.

Kertomusluonnoksen kohdan 2.1 mukaisesti Suomen logistiset edellytykset ovat kansainvälisesti vertailtuna hyvät. Suomi on menestynyt Maailmanpankin julkaisemassa kansainvälisessä logistiikan suorituskykyä (LPI) mittaavassa arvioinnissa tyypillisesti erinomaisesti. LVM yhtyy kyseisen kyselytutkimuksen tulosten johtopäätöksiin. LVM kuitenkin huomauttaa, että viime vuosien maailmanpoliittisen tilanteen muuttuminen ja itärajan sulkeutuminen ovat vaikuttaneet Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen. Esimerkiksi rajat ylittävä raideliikenne on pienentynyt merkittävästi. Myös esimerkiksi jäänmurron vuosittaiset panostukset ovat Suomessa muita naapurivaltioitakin huomattavasti suuremmat.

Kertomusluonnoksessa esitettyjen Tarkastusviraston suositusten kanssa LVM:n kanta on pääosin yhteneväinen. Suosituksen 1 osalta nk. AFIR-tuet valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä, joten TEM tulisi lisätä vastuuministeriöiden joukkoon. LVM on yhtä mieltä siitä, että hallinnonalalla on yhä käytössä vanhoja tietojärjestelmiä ja järjestelmäkehittämisen resurssit ovat niukat. Suosituksen 2 osalta LVM toteaa, että tällainen arviointikeino on ainakin periaatteessa jo olemassa, koska väylähankkeiden arvioinnissa käytetään aina hyöty-kustannusanalyysejä ja laajaa



vaikuttavuuden arviointia. Varautumisen sopivan määrän arviointia pystyy täten tehdä taloudelliselta pohjalta. Haasteen muodostaa hyöty-kustannusanalyysin eri tilanteisiin soveltamisessa tarvittava asemointi ja tietopohja. Yleisesti vaikutusarvioinnin kehittämiseen on viime vuosina panostettu valtioneuvoston ja virastojen tasolla, ja kehittämistyö LVM:n hallinnonalalla jatkuu. Suositusten 3 osalta LVM toteaa, että ministeriöt pyrkivät aina huolelliseen lainvalmisteluun, jotta logistiikka- ja kuljetusalaan vaikuttavan lainsäädännön selkeys ja ennakoitavuus varmistetaan. LVM toteaa, että merkittävä osa hallinnonalan lainsäädännöstä on peräisin EU-sääntelystä tai kansainvälisistä sopimuksista. LVM nostaa esille, että logistiikka- ja kuljetusalaan vaikuttaa myös muiden kuin suosituksessa mainittujen LVM:n, valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanslian hallinnonalojen lainsäädännöt.

Lopuksi LVM kiinnittää huomiota joihinkin kohtiin, jotka vaativat uudelleenmuotoilua. Kohdan 3.1 alakohdassa 7 kirjoitetaan satamien olevan osa valtion väyläverkkoa. Satamat ovat itsenäisiä toimijoita, joskin ne ovat olennainen osa valtakunnallisia kuljetusyhteyksiä. Lisäksi Suomen jäänmurtopalveluita ei ole tarkoitus uudistaa, vaan murtajakalustoa. Jäänmurtaja Aion rakentaminen aloitetaan 2026 ja sen valmistumista tavoitellaan 2029.



Jakelu: kirjaamo@vtv.fi

LAUSUNTO

8.12.2025

HVK/2024/01128

Lausuntopyyntö D/722/04.07.02/2024
VTV:n lausuntopyyntö tarkastuskertomusluonnoksesta Toimivien logistiikka - ja kuljetusketjujen varmistaminen

Lausunto VTV:n tarkastuskertomukseen Toimivien logistiikka - ja kuljetusketjujen varmistaminen

Huoltovarmuuskeskus kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja on perehtynyt Lausuntopyyntöön tai sen taustalla olevaan materiaaliin. Huoltovarmuuskeskus esittää lausuntonaan seuraavaa:

Tarkastus kohdistui valtion toimenpiteisiin, jotka tähtäävät Suomen logistiikka - ja kuljetusjärjestelmän toimintavarmuuden varmistamiseen. Huoltovarmuuskeskus on tarkastuskertomusluonnoksessa esitetyn kanssa samaa mieltä siitä, että valtion toimet ovat vahvistaneet logistiikka- ja kuljetusketjujen toimintaedellytyksiä erityisesti parantamalla varautumista ja järjestelmien luotettavuutta .

Huoltovarmuuskeskus osallistui tarkastukseen strategisen kehittämissuunnitelman, Logistiikka 2030 -ohjelman, näkökulmasta. Huoltovarmuuskeskus haluaa täsmentää, että Logistiikka 2030 -ohjelmalla pyritään varmistamaan logistiikan ja kuljetusketjujen toimivuus mahdollisissa poikkeus- ja häiriötilanteissa ja ohjelman pääpaino on huoltovarmuudessa ja varautumisessa. Kuitenkin varautuminen perustuu toimintaan normaalioloissa ja tarkastuskertomusluonnoksessa oleva lause pitää erinomaisesti paikkansa: ”Varautumisen olennainen perusta on logistisen järjestelmämme toimivuus normaalioloissa.”

Huoltovarmuuskeskus pitää tarkastuksen kolmea suositusta hyvinä. Suositukset liittyvät resurssien riittävyyteen kansallisesti tärkeisiin toimintoihin, varautumistoimien taloudellisen arvioinnin kehittämiseen sekä lainsäädännön huolelliseen valmisteluun.

Tarkastuskertomusluonnoksessa korostetaan merikuljetusten jatkuvuuden varmistamista sekä satamien ja terminaalien toimintavarmuutta. Juuri näihin teemoihin myös Logistiikka 2030 -ohjelman vastaa.

Huoltovarmuuskeskus haluaa mainita, että Turun yliopiston tekemä Logistiikkaselvitys 2023 rahoitettiin ensimmäistä kertaa osittain Logistiikka 2030 -



ohjelmasta ja tuolloin mukana oli ensimmäistä kertaa toimitusketjun resilienssiin liittyviä kysymyksiä. Uusin logistiikkaselvitys ja sen haastattelututkimus on parhaillaan käynnissä ja toimitusketjun resilienssin kysymyksiä on täsmennetty entisestään. Nyt käynnissä oleva selvitys rahoitetaan myös osittain Logistiikka 2030 -ohjelmasta.

Huoltovarmuuskeskuksen Logistiikka 2030 -ohjelman rahoitustarve (11,9 milj. euroa) vuosille 2024–2027 on hyvin nostettu esiin tarkastuskertomusluonnoksessa. Vuosittain rahoitus vahvistetaan budjetoinnin yhteydessä. Ohjelman toteutus tulee turvata jatkossa niin resurssien kuin rahoituksen näkökulmasta.

Huoltovarmuuskeskus näkee, että myös akkuteollisuuden mineraalitarpeet (Tarkastuskertomusluonnoksen Kuvio 7) linkittyvät myös huoltovarmuuteen ja varautumiseen. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi huoltovarmuuden turvaamisesta ja Huoltovarmuuskeskuksesta sekä turvavarastolain muuttamisesta (HE 145/2025 vp) määrittelee, että Huoltovarmuuskeskus hoitaa tehtävät, joista säädetään puiteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestäväen tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) N:o 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1252) 21 artiklan 2 kohdan a ja c alakohdassa ja 3 kohdassa ja 24 artiklan 1 kohdassa.

Tarkastuskertomusluonnoksen s. 26 mainitaan, että ”Logistiikka 2030 -ohjelma edistää sähköisten rahtitietojen käyttöä, mikä nopeuttaa ja selkeyttää tullauskäytäntöjä sekä tukee logistiikan palveluiden kehittämistä ja kilpailukykyä.” Huoltovarmuuskeskus huomauttaa, että Logistiikka 2030 -ohjelman tarkoituksena ei ole suoraan edistää sähköisten rahtikirjojen käyttöä, mutta ohjelman puitteissa on selvitetty eFTI-implemентаatioon varautumista. Projektin ensisijainen tarkoitus oli tukea viranomaisten eFTI-implemентаatiotyötä. Projektilla haluttiin edistää Suomen kansallista eFTI-implemентаatiota ja selvittää, mitä erityistarpeita viranomaisten tulisi huomioida ennen eFTI:n käyttöönottoa.

Tarkastuskertomusluonnoksen s. 28 mainitaan: ”Ohjelma tukee myös sähköverkkoinvestointien hyödyntämistä maasähkö- ja latausinfraan kehittämisen kautta.” Ohjelman tavoitteita paremmin kuvaava muotoilu olisi esim.: ”Ohjelma tukee myös kuljetusten jatkuvuutta pyrkien varmistamaan esimerkiksi terminaalien sekä satamien kriittistä sähkönsaantia kaikissa olosuhteissa.” Näin ilmaistuna asiaa ei esitetä ohjelasuunnitelmasta poikkeavasti. Logistiikka 2030 -ohjelmassa on laadittu vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyvä selvitys. Selvitys antaa Huoltovarmuuskeskukselle eväitä siihen, miten ja millä tavalla tulevaisuudessa pitäisi varautua, kun liikenne siirtyy hiljalleen käyttämään muita kuin fossiilisia polttoaineita.

Tarkastuskertomusluonnoksen s. 31 mainitaan, että ”Logistiikka 2030 -ohjelma parantaa toimijoiden valmiuksia hallita sisävesien käytettävyyteen liittyviä riskejä tukemalla sisävesiliikenteen kehittämistä ja infrastruktuurin ylläpitoa. Ohjelma tukee myös talvimerenkulun toimivuutta ja jäänmurtokaluston saatavuutta.



Investoinnit uusiin jäänmurtajiin parantavat talvimerenkulun kehittämistä ja kaluston uudistamista.” Huoltovarmuuskeskuksella on vasta suunnittelussa projekti nimeltä ”sisävesiliikenteen merkitys huoltovarmuuteen”. Sisävesiliikenne osana logistiikan kokonaisuutta nähdään Logistiikka 2030 -ohjelmassa tärkeänä arvioida. Alueelliseen saavutettavuuteen Huoltovarmuuskeskus täsmentää, että Logistiikka 2030 -ohjelma pyrkii varmistamaan kriittiset kuljetukset koko Suomen alueelle.

Logistiikka 2030-ohjelmasuunnitelma on parhaillaan päivityksen alla ja vaikka talvimerenkulku on Suomelle kriittisen tärkeä, Huoltovarmuuskeskuksella ei ole parhaillaan siihen liittyen toimenpiteitä käynnissä, koska Väylävirasto tekee parhaillaan omaa tulevaisuuden tarveselvitystä yhdessä Ruotsin viranomaisten kanssa. Huoltovarmuuskeskus tekee jatkuvasti tiivistä yhteistyötä talvimerenkulun osalta Väyläviraston kanssa. Talvimerenkulku on Logistiikka 2030 -ohjelmassa yhtenä tärkeänä teemana merikuljetusten jatkuvuuden turvaamisessa.

Huoltovarmuuskeskus on samaa mieltä tarkastuskertomusluonnoksen toteamuksesta varautumiseen ja tukijärjestelmään liittyen: ”Olisi tärkeä löytää varautumiskeinoja niin, että varautumista varten rakennettavaa infrastruktuuria on kannattavaa hyödyntää laajasti myös normaalioloissa.” Huoltovarmuuskeskus haluaa korostaa, että huoltovarmuus perustuu normaaliolojen toimintamalliin.

Tarkastuskertomusluonnoksessa s. 38 mainitaan seuraavaa: ”Logistiikka 2030 -ohjelma kattaa koko maan, mutta painottuu erityisesti pohjoisiin yhteyksiin, joissa logistinen saavutettavuus on haasteellisempi.” Huoltovarmuuskeskus haluaa korjata, että ohjelma kokonaisuudessaan painottuu koko Suomen huoltovarmuuden turvaamiseen, mutta keinot ja toimenpiteet vaihtelevat tarpeen ja alueen mukaan. Pohjois-Suomessa korostuu erityisesti pitkät etäisyydet ja logistiikan kannalta haastavampi saavutettavuus.

Tämän lausunnon täsmennykset huomioituna Huoltovarmuuskeskus pitää tarkastuskertomusta kattavana. Tarkastuskertomus kattaa hyvin toimivien logistiikka - ja kuljetusketjujen varmistamisen ja antaa toimenpiteiden tilanteesta oikean kuvan.

Lisätiedot

Lisätietoja antaa Katriina Viljanen, johtava varautumisasiantuntija (katriina.viljanen@nesa.fi, 029 505 1159).

Jarna Hartikainen



Huoltovarmuuskeskus
Försörjningsberedskapscentralen
National Emergency Supply Agency

Jakelu Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV

Tiedoksi

Valtiontalouden tarkastusvirasto
kirjaamo@vtv.fi

Päiväys/Datum

08.12.2025

Dnro/Dnr

TRAFICOM/14963/00.02.00/2025

Viite/Referens

Lausuntopyyntökirje 14.11.2025

D/722/04.07.02/2024

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausunto VTV:n tarkastuskertomuksen luonnoksesta Toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen

Valtiontalouden tarkastusvirasto on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa tarkastuskertomuksen luonnoksesta Toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jatkossa Traficom) asiantuntijat ovat osallistuneet luonnoksen valmistelun aikana haastatteluihin ja kyselyihin sekä toimittaneet sen pohjaksi aineistoa. Yhteistyö on ollut rakentavaa ja toiminut hyvin. Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Traficom pitää luonnoksen sisältöä ja sen havaintoja hyvänä. Siihen on tiivistetty hyvin keskeisiä havaintoja varsin monimutkaisesta ja laajasta aihepiiristä. Traficom pitää hyvänä, että luonnoksessa on tunnistettu virastolle syntyvät haasteet uusien vastuiden myötä, kun niiden toteuttamiseen ei ole osoitettu lisäresursseja. Traficom:n näkemyksen mukaan luonnoksen pienenä puutteena on kuitenkin lentorahdin ja kaupunkiseutujen pienet roolit osana logistiikkajärjestelmää sekä tiiviin esitystavan vuoksi teeman jääminen yleiselle tasolle, vaikka siihen vaikuttavat logistiikan ohella useat laajemmat yhteiskunnalliset tekijät. Olisi myös hyvä nostaa luonnokseen tarpeen vahvistaa päätöksenteon tietopohjaa erityisesti toimenpiteiden vaikuttavuuden näkökulmasta, jota Traficom:n tilanne- ja ennakointityökuvatyö pyrkii tukemaan.

Luonnoksessa on todettu; *"Satamien logistiset yhteydet teollisuuteen keskittyvät eteläisen Suomen pääväylille. Tämä rajoittaa pohjoisten ja sisämaan satamien käyttöä, vaikka niillä voisi olla potentiaalia esim. kaivosterollisuuden kuljetuksissa. Satamien kansainväliset yhteydet puolestaan painottuvat Ruotsiin, Norjaan ja Saksaan, mikä voi rahoittaa saavutettavuutta."* Tämä toteamus jää vähän epäselväksi. Suomen suurimmat satamat sijaitsevat Etelä-Suomessa, minkä takia myös satamien maakuljetukset keskittyvät Etelä-Suomeen. On hyvä huomioida, että kuljetusten kustannustehokkuus ohjaa niitä Etelä-Suomen satamiin, ei niinkään esimerkiksi väyläverkon palvelutaso. Tähän vaikuttavat mm. kuljetuksia synnyttävien tuotantolaitosten ja toimintojen sijainti, suuremmat volyymit (skaalaetu), parempi alusyhteystarjonta ja lyhyempi aluskuljetusmatka. Myös alusyhteystarjonta muodostuu markkinaehtoisesti, yhteyksiä syntyy sinne minne on eniten kysyntää. Satamien automaation kehittäminen voi luonnoksen mukaan tulevaisuudessa tuottaa merkittäviä hyötyjä satamille. Tämä on totta, mutta pidemmälle menevä automatisaatio on vielä kallista ja myös haastavaa Suomen

ilmastossa, minkä takia se vaati isot volyymit ja soveltuu lähinnä isoille konttisarjoille.

Valtion todetaan osallistuvan satamaverkon kehittämiseen rahoittamalla infrastruktuuria ja sen ylläpito. Sen lisäksi valtion eri toimijat osallistuvat myös monella muulla tavalla satamaverkon toimintaan ja sen kehittämiseen mm. lupa- ja säädösprosessien, kansainvälisen vaikuttamisen, strategisen suunnittelun, kehityshankkeiden, digitalisaation kehittämisen, liikenteen ohjauksen ja valvonnan avulla.

Satamaverkon tiivistämisen todetaan mahdollisesti tuovan merkittäviä kansallisia hyötyjä mm. jäänmurron sekä väyläinfrastruktuurin rakentamisen ja kunnossapidon kautta. Tämän on totta, minkä lisäksi satamatoimintojen keskittyminen toisi skaalaetuja kuljetusten käsittelykustannuksissa ja parantuneessa alusyhteystarjonnassa. Toisaalta on hyvä tunnistaa, että harvempi satamaverkko kasvattaisi joidenkin yritysten maakuljetusmatkoja, mikä saattaisi edellyttää liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen kehittämistä korvaaviin satamiin. Tämä voisi heikentää näiden yritysten kustannuskilpailukykyä ja pitkällä aikavälillä johtaa tuotannon tai tuotantolaitosten supistumiseen.

Raskaan liikenteen jakeluinfrastruktuurin kehittäminen tulisi yhdistää raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston parantamiseen. Tämä on hyvä tavoite, mutta samalla on tarpeen huomioida taukopaikkojen kehittämisen haasteet. Raskaalla liikenteellä on pitkään ollut haasteita taukopaikkojen riittämättömyyden ja palvelutason kanssa. Muun muassa hitaat kaavoitus- ja lupaprosessit sekä kuntien haluttomuus kehittää taukopaikkoja, voi osaltaan hidastaa myös jakeluinfrastruktuurin kehittymistä, jos ne kytketään vahvasti osaksi taukopaikkojen kehittämistä. Lisäksi latausinfrastruktuuri tulisi kehittää huomattavasti tiheämmällä verkolla kuin taukopaikkoja.

Tarkastuksessa oli noussut esiin, että vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston kehittämisasetuksen (AFIR) toimeenpano on tuottanut Liikenne- ja viestintävirastolle uusia tehtäviä, mutta virastolle ei ole osoitettu näihin lisäresursseja. Traficom tunnistaa tämän ja se hankaloittaa tehtävien laadukasta toteutusta ja toimeenpano onkin osin vielä vaiheessa. Asetuksen tuleva uudelleentarkastelu on hyvä paikka LVM:n hallinnonalalle vaikuttaa EU-säädöksiin ja käyttövoimamurroksen edistämiseen sekä niiden vaatimiin virkamiestehtäviin.

Suomen rautateillä tavaraliikenteen kilpailu on tunnistettu vähäiseksi. Se on totta etenkin verrattuna tiekuljetuksiin, mutta viimeisen kymmenen vuoden aikana VR:lle on syntynyt kilpailua, kun kolme uutta toimijaa on aloittanut toimintansa.

Luonnoksessa Digirata-hanke on nostettu yhdeksi esimerkiksi, jonka avulla on pyritty vähentämään kriisitilanteen ja kyberturvallisuuden riskejä. Tätä nostoa voisi vielä pohtia. Digiradan ansiosta kulunvalvonta voi olla automaation, reaaliaikaisen seurannan ja parempien diagnostiikkatyökalujen sekä eurooppalaisen standin takia luotettavampaa. Toisaalta se se tuottaa uudenlaisia haavoittuvuuksia kyberturvallisuuden näkökulmasta, koska siirrytään suljetusta järjestelmästä osaksi laajempaa radiopohjaista ja kaupalliseen infraan perustuvaa järjestelmää. Digiradan avulla pyritään paremman luotettavuuden lisäksi parantamaan ratakapasiteetin käyttöä, minkä vaikutukset painottuvat etenkin kaksi- tai useampiraiteisille rataosille, joita on etenkin Etelä-Suomessa.

Erilaisten toimenpiteiden todetaan luonnoksessa kohdistuvan usein rajatulle kohderyhmälle tai maantieteelliselle alueelle. Traficom:n näkemyksen mukaan tämä pitää paikkansa. Jos tavoitteena on mahdollisimman suuri vaikutus logistiseen tehokkuuteen käytettävissä olevilla resursseilla, niin tällöin tulisi suosia sellaisia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat mahdollisimman laajaan osaan elinkeinoelämää. Alueellisen tasa-arvon tavoittelemisen tai ennalta rajattujen kohderyhmien tukeminen saattavat viedä resursseja vaikuttavimmalta toimenpiteiltä ja siten heikentää kokonaistehokkuutta. Siksi erilaisten tukien ja muiden toimenpiteiden vaikutuksia on syytä selvittää perusteellisesti ennen niiden toteuttamista.

Varautumistoimenpiteiden tarkempi arviointi on nostettu hyvin esille ja sen kehittämiseen on syytä panostaa. Toimenpiteiden läpinäkyvä arviointi olisi tärkeää ja etenkin niiden taloudellista arviointia olisi tarpeen kehittää, jotta voidaan säilyttää tasapaino poikkeustilanteisiin varautumisen ja normaaliolojen toiminnan varmistamiseen käytettävien resurssien välillä. Haasteeksi voi kuitenkin muodostua se, että tieto tarkemmista tarpeista on vain rajatulla joukolla viranomaisia.

Luonnoksessa on hyvin tunnistettu, että esimerkiksi pohjoiseen suunnitellut raideinvestoinnit parantaisivat Suomen yhteyksiä länteen, mutta niiden toteutus on kallista ja operatiivisesti haastavaa. Poikkeustilanteissa yhteyksien parantamisella voi olla hyvin suuri merkitys, mutta normaalioloissa yhteyksien kysyntä on hyvin rajallista ja saattaa viedä vähiä resursseja vaikuttavimmilta hankkeilta. Pelkästään varautumisen vuoksi rakennettava ja ylläpidettävä infrastruktuuri on erittäin kallista, minkä takia pitäisi pyrkiä yhteensovittamaan varautumisen ja normaaliolojen tarvetta, kaksoiskäyttöä. Ylipäätään on tärkeä pohtia sitä, ovatko isot mittavat infrastruktuuriinvestoinnit tehokkain keino logistiikan turvaamiseksi. Liikenteen palveluiden tai esimerkiksi lupa- ja säädösprosessien kehittäminen saattavat olla huomattavasti helpommin toteutettavissa vähemmällä resursseilla. Siksi teemaa on hyvä selvittää tarkemmin ja vaikutusten arviointiin on eri hankkeiden osalta syytä panostaa.

Traficom:n näkemyksen mukaan elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja toimivuuteen vaikuttaa laaja joukko tekijöitä, joista logistiikka on vain yksi, vaikkakin keskeinen. Logistiikan tehokkuus ja sen merkitys muodostavat kuitenkin ennen kaikkea laajemman yhteiskunnallisen haasteen. Suomen sijainnista johtuvaa rakenteellista takamatkaa ei voida kokonaisuudessaan poistaa väyläinvestoinneilla tai digitalisaatiolla. Tästä syystä elinkeino- ja työvoimapolitiikan olisi tarkoituksenmukaista tukea yritysten suuntautumista korkeampaan jalostusasteeseen, jossa kuljetuskustannusten suhteellinen merkitys on pienempi. Lisäksi on syytä huomioida, että kansainvälisen kaupan logistiset ketjut sijoittuvat pääosin Suomen ulkopuolelle, minkä takia Suomen valtion toimijoiden vaikutusmahdollisuudet niihin ovat hyvin rajalliset.

Jarkko Saarimäki

Pääjohtaja

Marko Mäenpää

Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 8.12.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Lausunto

8.12.2025

VN/34902/2024
VN/34902/2024-VM-5

Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV

Tarkastuskertomusluonnos toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen

Valtiovarainministeriöllä ei ole lausuttavaa oheiseen asiaan.

Ystävällisin terveisin,

tehtäväksi saaneena
Kaisa Koponen

Jakelu Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV

Tiedoksi VM, Panu Kukkonen

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Valtiovarainministeriö

PL 28
00023 Valtioneuvosto

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Snellmaninkatu 1 A
Helsinki

Puhelin
Telefon
Telephone

0295 16001
+358 295 16001

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

kirjaamo.vm@gov.fi



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Valtiontalouden tarkastusvirasto

LAUSUNTO

10.12.2025

VN/34900/2024

VTV:N LAUSUNTOPYYNTÖ TARKASTUSKERTOMUSLUONNOKSESTA TOIMIVIEN LOGISTIIKKA - JA KULJETUSKETJUN VARMISTAMINEN

Työ- ja elinkeinoministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua Valtiontalouden tarkastusviraston (VTV) tarkastuskertomusluonnoksesta. Tarkastus kohdistui valtion toimenpiteisiin, jotka tähtäävät Suomen logistiikka- ja kuljetusjärjestelmän toimintavarmuuden varmistamiseen. Tarkastuksessa arvioitiin 19:ää valtion toimenpidettä, joilla on viimeisen kymmenen vuoden aikana pyritty parantamaan Suomen logistisia toimintaedellytyksiä. Tarkastettuja toimenpiteitä ovat olleet mm. Logistiikka 2030-ohjelma, valtion työvoimatoimet ja energiainvestoinnit.

Tarkastuksen tulokset osoittavat, että valtion toimenpiteet ovat vauhdittaneet logistiikan digitalisaatiota, edistäneet käyttövoimasiirtymää ja tehostaneet kuljetuksia. Varautuminen yhteiskunnan toiminnan jatkumiseen myös kriisitilanteissa on Suomessa otettu vakavasti ja siihen panostetaan merkittävästi. Toimivina ja kustannustehokkaina varautumiskeinoina tunnistettiin esimerkiksi pohjoismainen varautumisyhteistyö, viranomaisten ja yritysten yhteistyö kansallisissa harjoituksissa ja kehitystyössä sekä digitalisaation hyödyntäminen.

Huoltovarmuuden ja varautumisen näkökulmasta toimenpiteet, kuten Logistiikka 2030 -ohjelma ja kansalliset harjoitukset, ovat olleet keskeisiä. Varautumisen suunnittelu itsessään ei ole suuri kustannus, mutta sen yhteydessä esiin nousevat infrastruktuurin kehittämistarpeet voivat edellyttää merkittäviä investointeja. Tämä korostaa pitkäjänteisen suunnittelun ja resurssien perustellun kohdentamisen tärkeyttä.

VTV esittää luonnoksessaan kolme suositusta liikenne- ja viestintäministeriölle, valtiovarainministeriölle ja valtioneuvoston kanslialle

1. Kansallisesti tärkeisiin toimintoihin, kuten kansainväliseen vaikuttamiseen, tietojärjestelmien kehittämiseen ja uusien käyttövoimien asetuksen (AFIR) toimeenpanoon tulee varmistaa riittävät resurssit.
2. Varautumistoimien taloudellista arviointia tulisi kehittää, jotta päätöksenteolle muodostuu vahva tietopohja. Tämä tukee resurssien tarkoituksenmukaista kohdentamista esimerkiksi varautumiseen tarvittavan väyläinfrastruktuurin rakentamisen ja normaaliolojen logistiikan toimivuuden välillä. Päätöksenteossa tulee tuoda esiin selkeästi ja läpinäkyvästi sekä taloudelliset että muut mahdolliset perustelut.
3. Tulisi huolellisella valmistelulla varmistaa logistiikka- ja kuljetusalaan vaikuttavan lainsäädännön selkeys ja ennakoitavuus sekä vaikutusten arviointi.

Työ- ja elinkeinoministeriö on tutustunut tarkastuskertomuksen luonnokseen ja pitää sitä yleisesti ottaen hyvin ja perusteellisesti laadittuna. Luonnoksessa esitetyt

havainnot ja niistä tehdyt johtopäätökset ovat ministeriön käsityksen mukaan oikeaan osuvia ja perusteltuja.

Hannu Kananen
Tarkastusneuvos

Juha Pekka Niemi
Tarkastusneuvos

Tiedoksi: Kansliapäällikkö Timo Jaatinen
Työllisyys ja toimivat markkinat -osasto
Energiaosasto
Hallitusneuvos Eeva Vahtera
Hallitusneuvos Kari Klemm
Neuvotteleva virkamies Henri Backman
Johtava asiantuntija Maija Palmu
Johtava asiantuntija Timo Nyyssönen



Kirje

10.12.2025

VN/34898/2024
VN/34898/2024-YM-4

Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV

Ympäristöministeriön lausunto tarkastuskertomusluonnoksesta Toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen

Valtiontalouden tarkastusvirasto on 14.11.2025 lähettänyt ympäristöministeriölle luonnoksen tarkastuskertomukseksi ja pyytää antamaan siitä lausunnon. Lausuntopyyntönsä tarkoituksena on kuulla näkemyksiä tarkastuksen havainnoista ja kannanotoista sekä varmistaa, että kertomusluonnoksessa ei ole asia- tai tulkintavirheitä. Lausunnossa on pyydetty ottamaan kantaa erityisesti kertomusluonnoksessa esitettyihin suosituksiin.

Ympäristöministeriö osallistui tarkastuksen aloitushaastatteluun.

Tarkastusviraston suositukset

- 1. Liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanslian tulisi yhdessä varmistaa riittävät resurssit kansallisesti tärkeisiin toimintoihin, kuten kansainväliseen vaikuttamiseen, tietojärjestelmien kehittämiseen ja uusien käyttövoimien asetuksen (AFIR) toimeenpanoon.*
- 2. Liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanslian tulisi kehittää varautumistoimien taloudellista arviointia, jotta päätöksenteolle muodostuu vahva tietopohja. Tämä tukee resurssien tarkoituksenmukaista kohdentamista esimerkiksi varautumiseen tarvittavan väyläinfrastruktuurin rakentamisen ja normaaliolojen logistiikan toimivuuden välillä. Päätöksenteossa tulee tuoda esiin selkeästi ja läpinäkyvästi sekä taloudelliset että muut mahdolliset perustelut.*
- 3. Liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanslian tulisi huolellisella valmistelulla varmistaa logistiikka- ja kuljetusalaan vaikuttavan lainsäädännön selkeys ja ennakoitavuus sekä vaikutusten arviointi.*

Yleisiä huomioita

Tarkastusviraston suosituksissa ei suoraan mainita ympäristöministeriötä. Ympäristöministeriön vastuulla olevalla alueidenkäytön suunnittelua koskevalla lainsäädännöllä on vaikutuksia

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Ympäristöministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 35
00023 Valtioneuvosto

Aleksanterinkatu 4-10
Helsinki

0295 16001
+358 295 16001

09 1603 9320
+358 9 1603 9320

kirjaamo.ym@gov.fi

logistiikka- ja kuljetusalaan. Alueidenkäyttölaissa eri kaavatasojen sisältövaatimukset edellyttävät liikenteen tarkoituksenmukaisen järjestämisen huomioimista ja asia on mukana myös alueidenkäyttölain uudistuksessa. Kaavoitus eri tasoilla perustuu vaikutukset arvioivaan suunnitteluun. Ympäristöministeriö vastaa myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT), jotka ovat osa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, valmistelusta. Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla varmistetaan ja esitetään alueidenkäytön valtakunnallisten- tarpeiden toteutumisesta kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Voimassa olevassa valtioneuvoston v. 2017 päätöksessä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista on yhtenä teemana tehokas liikennejärjestelmä: "Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukohden toimivuudelle.

Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet."

Raportissa todetaan: *Tarkastuksessa korostui, että merikuljetusten ja satamien toimivuus ovat keskeisiä Suomen huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen kannalta, ja että vaihtoehtoisten käyttövoimien riittävä saatavuus satamissa on tärkeää varmistaa. Tarkastus osoitti, että valtion toimenpiteiden kustannustehokas kohdentaminen edellyttäisi kansallisesti tärkeiden satamien priorisointia.*

Satamaverkkoa käsitellään tällä hetkellä päivitettävänä olevassa merialuesuunnitelmassa.

Yhtenä arvioituna toimenpidealueena raportissa on valtion osallistuminen kaupunkiseutujen kehittämiseen ja tarkastettavana toimenpiteenä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmat (MAL/ MALPE). Ympäristöministeriö vastaa yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa MAL-sopimusten valmistelusta.

Tarkastuksen tuloksena havaintona todetaan mm., että kaupunkiseutujen kehittäminen on myös olennainen osa koko kansallisen logistiikkajärjestelmän kehittämistä. Esimerkkinä toimenpiteistä, jotka tukivat käyttövoimasiirtymää ja tehostivat kuljetuksia, tuodaan MAL-sopimukset. "**MAL-sopimukset** ovat edistäneet kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämistä ja tukeneet logistiikan sujuvuutta."

Huomioita raportista:

Sivulla 23, kohdassa 9 puhutaan strategisena toimenpidealueena *valtion osallistumisesta kaupunkiseutujen suunnitteluun*. Ympäristöministeriö tarkentaa, että valtio osallistuu MAL-suunnittelussa tehtävään yhteistyöhön, mutta varsinainen MAL-suunnittelu tehdään seuduilla. Valtio solmii kaupunkiseutujen kanssa MAL-sopimuksia. Vaikuttaa että raportissa on rinnastettu MAL-sopimusmenettely ja MAL-suunnittelu. MAL-sopimukset ovat MAL suunnitelmien toteuttamisen

väline. Mikäli tarkoitetaan molempia voisi luontevampi ilmaisu olla kaupunkiseutujen suunnittelun sijaan kaupunkiseutujen kehittäminen.

Ympäristöministeriö ehdottaakin, että kohdan 9 (s.23) lause: *”Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmien (MAL/PE) (2011–>) tavoitteena on kehittää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää, maankäyttöä ja asumista sopimuksellisella kumppanuudella, tukien kestävästä yhdyskuntarakennetta ja logistiikan sujuvuutta.”* muutettaisiin muotoon: Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusten (MAL) (2011–>) tavoitteena on tukea Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. MAL-sopimukset perustuvat kaupunkiseuduilla tehtävään maankäyttöä, asumista ja liikennettä yhteensovittavaan suunnitteluun, jonka pohjalta kunnat ja valtio sopivat yhteiset tavoitteet ja toimenpiteet, jotka tukevat myös logistiikan sujuvuutta osana kestävästä liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kokonaisuutta.

Kaupunkiseudut käsittävät keskuskaupungin ja ympäristökunnat. Ympäristöministeriö ehdottaakin, että sivulla 39 lauseesta *”Valtion osallistuminen kaupunkiseutujen kehittämiseen MAL-sopimuksin kohdistuu suuriin kaupunkiseutuihin ja niiden ympäristökuntiin”* poistetaan ja niiden ympäristökuntiin, mikäli ei tarkoiteta kaupunkiseutuja laajempaa aluetta. Jatkolauseessa *”Vaikutukset ulottuvat myös asukkaisiin ja elinkeinoelämään näillä alueilla, mikä tekee MAL-sopimuksesta keskeisiä kaupunkien logistisen kehityksen kannalta.”* olisi hyvä käyttää sanaa kaupunkiseutu. MAL-sopimukset ovat koko kaupunkiseudun kehittämisen väline, ei vain keskuskaupunkien.

Sivulla 44 todetaan *”Luonnonsuojelu- ja pohjavesialueet voivat vaikeuttaa latausasemien rakentamista ja viivästyttää lupaprosesseja.”*

Ympäristöministeriö toteaa, että hyvällä suunnittelulla voitaisiin minimoida tällaisia ongelmia, jotka liittyvät erilaisten vaikutusten hallintaan ja yhteensovittamiseen. Jos strategisena toimenpiteenä on, että valtio osallistuu kaupunkiseutujen suunnitteluun, niin silloin jo suunnitteluvaiheessa pystytään nämä huomioimaan ja välttämään ristiriitoja.

Sivulla 46 puhutaan MAL-sopimusten roolista kansallisen logistisen järjestelmän kehittämisessä, ja kappale päättyy virkkeeseen: *”Jos MAL-sopimuksilla haluttaisiin parantaa logistisia toimintaa-dellytyksiä, niihin tulisi sisällyttää enemmän suunnitelmia, joiden tavoitteena on suora ja konkreettinen vaikutus logistiikkaan.* Tässä ehkä tarkoitetaan toimenpiteitä, joiden tavoitteena on suora ja konkreettinen vaikutus logistiikkaan eikä erillistä logistiikkasuunnitelmaa.

Yksikön johtaja

Anna-Leena Seppälä

Erityisasiantuntija

Ruusa Degerman

Jakelu Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV