



# Digitalisaatio yrityksen toiminnassa

Pekka Aaltonen Logistiikkayritysten Liitto ry ja  
SKAL

# Aiheita

- Digitalisaatio mitä se on
- Digitalisaation mahdollisuudet liiketoiminnassa
- Digitalisaation mahdollisuudet logistiikassa
- SKALin logistiikan digitalisaation toimenpideohjelma
- Päästöjen laskenta ja raportointi

# Who am I?

- Syntynyt v 1960
- DI TKK:lta rakennustekniikan osastolta 1988, liikenne- ja tietekniikka + kuljetus- ja materiaalitalous
- VTT Tie- ja liikennelaboratorio, tutkija 1988 – 1992
- Liikenne- ja viestintäministeriö, erikoistutkija tavaraliikenneyksikkö 1992 - 1998
- Tekes, teknologia-asiantuntija, 1998 - 2002
- LOGY Compence (LOGY:n koulutusyhtiö), johtaja ja toimitusjohtaja 2002 - 2009
- VTT, erikoistutkija, asiakaspäällikkö ja tiimipäällikkö 2009 – 2011
- Logistiikkayritysten Liitto ry, toimitusjohtaja, 2011 –
- SKAL, logistiikkajohtaja, 2022 -

# Digitalisaatio

- **Digitalisaatio** tai **digitalisoituminen** tarkoittaa digitaalisen tietotekniikan yleistymistä arkielämän toiminnoissa. Sen voidaan katsoa alkaneen 1980-luvun kotitietokoneiden käyttöönotosta. Lisäksi yhteisöllisyyden ja kansalaisyhteiskunnan vaikutuskanavat ovat laajentuneet. Digitalisaatio **on poistanut aikaan, tilaan, tiedonsaantiin ja osallistumiseen liittyviä rajoituksia** kansalaisten vuorovaikutuksesta ympäröivän yhteiskunnan kanssa.
- Digitalisaatio on monimuotoistanut palvelutyötehtäviä. Kehityskulku on muuttanut liiketoimintamalleja ja luonut uusia arvonlisäys- ja ansaintamahdollisuuksia.

# Digitalisaatio liiketoiminnassa

- Teknologioiden lisäksi digitalisaatiossa hyödynnetään digitaalisten palveluiden myötä muuttunutta **asiakaskäyttäytymistä ja markkinoiden toimintatapoja**. Esimerkiksi älypuhelinien yleistyttyä ihmiset käyttävät internet-palveluita jopa kymmeniä kertoja päivässä ja uusissa käyttötilanteissa kuten julkisissa kulkuneuvoissa. Markkinoiden toimintatapoja taas muuttavat esimerkiksi jakamistalous tai lainsäädäntö.
- Digitalisaatio on muuttanut **kuluttajan ja yritysten valtasuhteita**. Kuluttajan mahdollisuudet ovat kasvaneet ja yritykset ovat joutuneet kansainväliseen kilpailuun.
- Se millaista palvelua kuluttaja on tottunut saamaan digitalisaation avulla on siirtynyt ja siirtymässä yritysten väliseen liiketoimintaan – esim. kuljetusten nopeus.

# Digitalisaation ja digitoinnin erot

- **Digitointi** on melko mekaaninen prosessi, jossa fyysistä dataa ”käännetään” digitaaliseen muotoon. Digitaalinen tieto koostuu ykkösistä ja nolista. Digitaalinen tieto torjuu luonnostaan vääristymiä ja sitä voidaan myös siirtää ilman poistumaa. Maailmanlaajuiset viestintäverkot käyttävät, tallentavat ja käsittelevät tietoa digitaalisessa muodossa.
- **Digitalisaatio** puolestaan hyödyntää digitoitua tietoa prosessien parantamiseen.

# Digitalisaatio liiketoiminnassa

- Yrityksille digitalisaatio on keino uudistaa liiketoimintaa. Esimerkkejä:
  - Arvoketjun virtaviivaistaminen myymällä **verkkokaupassa** tuotteita suoraan toimittajien varastoista ilman omia myymälöitä ja varastoja.
  - Kansainvälisen kasvun hakeminen verkkokaupan avulla.
  - **Joukkoistamisen** hyödyntäminen asiakaspalvelussa.
  - **Ilmaisuuuden** ekonomian ja kaksisuuntaisen markkinan hyödyntäminen ansainnassa.
  - **Uusien palvelutuotteiden** luominen big datan, teollisen internetin ja pilvipalveluiden avulla.
- Digitalisaatio vaikuttaa sekä palvelutoimintaan että teollisuuteen, ja aiheuttaa **rakennemuutosta** kun työpaikkoja katoaa joiltakin aloilta ja syntyy toisille aloille.

# Digitalisaation hyödyt

- Digitalisaation hyödyt ovat paljon suuremmat kuin haitat. Tässä on muutama hyöty:
  - Paremmat valmistusprosessit
  - Tuotteiden läpimeno markkinoille nopeutuu
  - Asiakaspalautteisiin vastaaminen nopeutuu
  - Uudet palvelut
  - Paremmat ennusteet ja näkymät
  - Koko toimitusketju voi hyötyä alusta loppuun asti hoidetusta integraatiosta
  - Aikaisempaa alemmat tuotantokustannukset



# Digitalisaation haitat

- Huono digitalisaation implementointi saattaa piilottaa taakseen pari mahdollista sudenkuoppaa. Tämä voi ilmetä esimerkiksi seuraavin tavoin:
  - Käyttöliittymän parantaminen siihen pisteeseen, että se tuhoaa kannattavuuden. Asiakas saa tästä paljon lisäarvoa mutta ei itse liiketoiminta.
  - Winner-takes-it-all -talouden edistäminen, joka on synonyymi monopolille
  - Huono ymmärrys digitalisaation synnyttämistä toimintakokonaisuuksista
  - Prosessien päällekkäisyyksien huomiotta jättäminen

# Digitalisaatio ei onnistu tai näy tuloksissa

- On paljon kirjoiteltu epäonnistuneista digihankkeista tai siitä, että hyötyjä ei ole syntynyt. Alla muutamia syitä miksi näin on käynyt:
  - On lähdetty ratkaisemaan liian suurta kokonaisuutta kerralla
  - On lähdetty digitoimaan ja digitalisoimaan nykyinen toiminta miettimättä onko nykyinen toimintatapa (prosessit) oikein
  - Ei ole ymmärretty mitä digitalisaatiolla voi oikeasti saavuttaa. Digitalisaatio ei yksin ratkaise mitään.
  - Ei ole kirkastettu, mitä digitalisaatiolla yritetään ratkaista. Mikä on ongelma tai parannustarve, johon haetaan ratkaisua.
  - Käytössä olevan tiedon laatu ei mahdollista digitalisaation hyötyjä. Oma ydintietojen hallinta ei ole kunnossa (masterdata) tai toimitusketjun muiden kumppanien tieto ei mahdollista toimintaa.
  - Ratkaisutoimittaja ja asiakas puhuvat eri kieltä – ei ymmärretä toinen toisiaan.
  - Lopulliset käyttäjät ovat olleet liian vähän mukana kehitystyössä.

# Logistiikka ja digitalisaatio

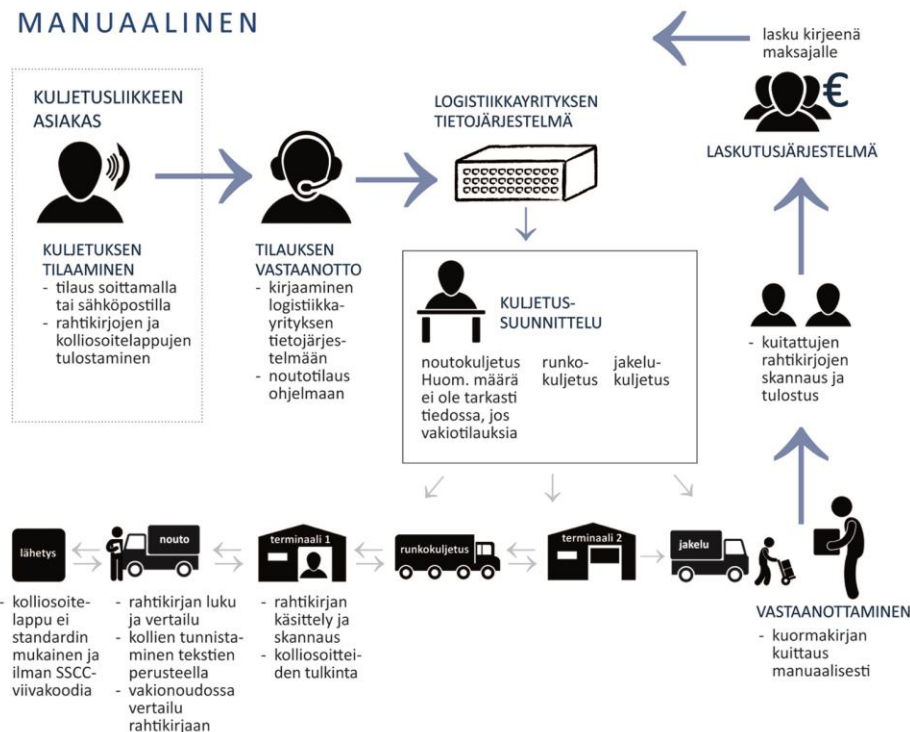
- On hyvä ymmärtää, että meillä on jo paljon digitalisaatiota käytössä logistiikassa, joilla on tehostettu asioita tai luotu uusia palveluita. On helppo löytää esimerkkejä, että, jos digitalisaatio ”poistetaan”, niin tehottomuus kasvaa ja tarvitaan lisää työntekijöitä tekemään sama suoritus tai koko palvelua ei olisi olemassa kuten
  - Kuluttajien verkkokaupan lähetysten tilaus ja seuranta
  - Kappale- ja pakettilogistiikassa isoilla toimijoilla koko prosessi on parhaimmillaan paperiton
  - Automaattitilaukset
  - Reitinoptimointi ja muu optimointi ja suunnittelu tietokoneavusteisesti
  - Ajoneuvojen reaaliaikainen seuranta
  - Ajotavan seuranta yhdessä polttoaineen kulutuksen kanssa
  - Jne.

# Logistiikka ja digitalisaatio

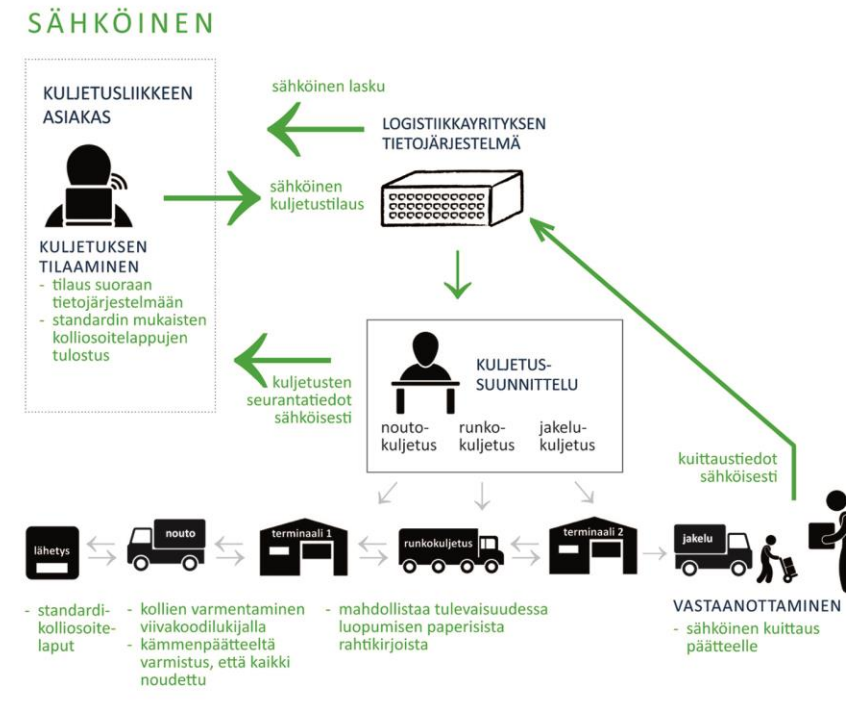
- Suomi on monessa mielessä logistiikan digitalisaatiossa kehityksen kärkipäässä
  - Meillä mm. kappaletavaralogistiikassa isoimmilla ketjuilla kuljetustilaustiedoista käytännössä kaikki kulkee sähköisesti. Ajoneuvoissa on päätelaitteet ja käytetään käsipäätteitä kollisoitelappujen lukemiseen, joka siirtää tiedot järjestelmiin.
  - Metsäteollisuudessa on pitkään ollut raakapuukuljetuksissa ajoneuvopäätteet.
  - Monet kuljetusyrietykset ovat integroituneet rajapintojen kautta asiakkaiden tietojärjestelmiin tilausten suhteen.
  - Merenkulun Portnet-järjestelmä ollut mallina muillekin maille
- Kyberturvallisuus
  - Asia, jonka merkitys ei vähene. Tätä ei voi liikaa korostaa. Voi olla jopa kehitystä hidastava voima. Valitettavasti on kasvava ongelma.

# Manuaalisen ja sähköisen kuljetustilaamisen erot

## MANUAALINEN



## SÄHKÖINEN



Isoilla järjestelmillä, kuten Kaukokiito, Posti ja Schenker lähes kaikki kuljetustilaustiedoista saadaan nykyään sähköisesti. Datan laadussa vieläkin haasteita. Kuva vanha sillä paperisista rahtikirjoista pitkälti luovuttu.

# Miksi sähköinen kuljetustilaus?

## Virheet vähenevät

- Täydelliset tiedot koko kuljetusketjun ajan  
-> ei virheitä kuljetussuunnittelussa
- Oikea määrä kuljetuskapasiteettia oikeaan paikkaan
- Tarvittavat tiedot kuljettajien käytössä
- Standardirahtikirjoissa ja -kolliosoitelapuissa kaikki tarvittavat tiedot, helposti luettavissa viivakoodilukijalla



## Tehokkuus kasvaa

- Vähemmän manuaalisia työvaiheita
- Mahdollistaa kuljetusketjujen ja kuljetusten yhdistelyn tehokkaan hallinnan, seurannan ja optimoinnin  
-> kustannukset pienenevät
- Vähemmän kuljetusten ympäristöhaittoja

## Laatu paranee ja kehitys jatkuu

- Hyvä palvelukokemus loppuasiakkaalle - win-win-win
- Luo perustan logistiikka-alan palveluille ja niiden kehittymiselle tulevaisuudessakin

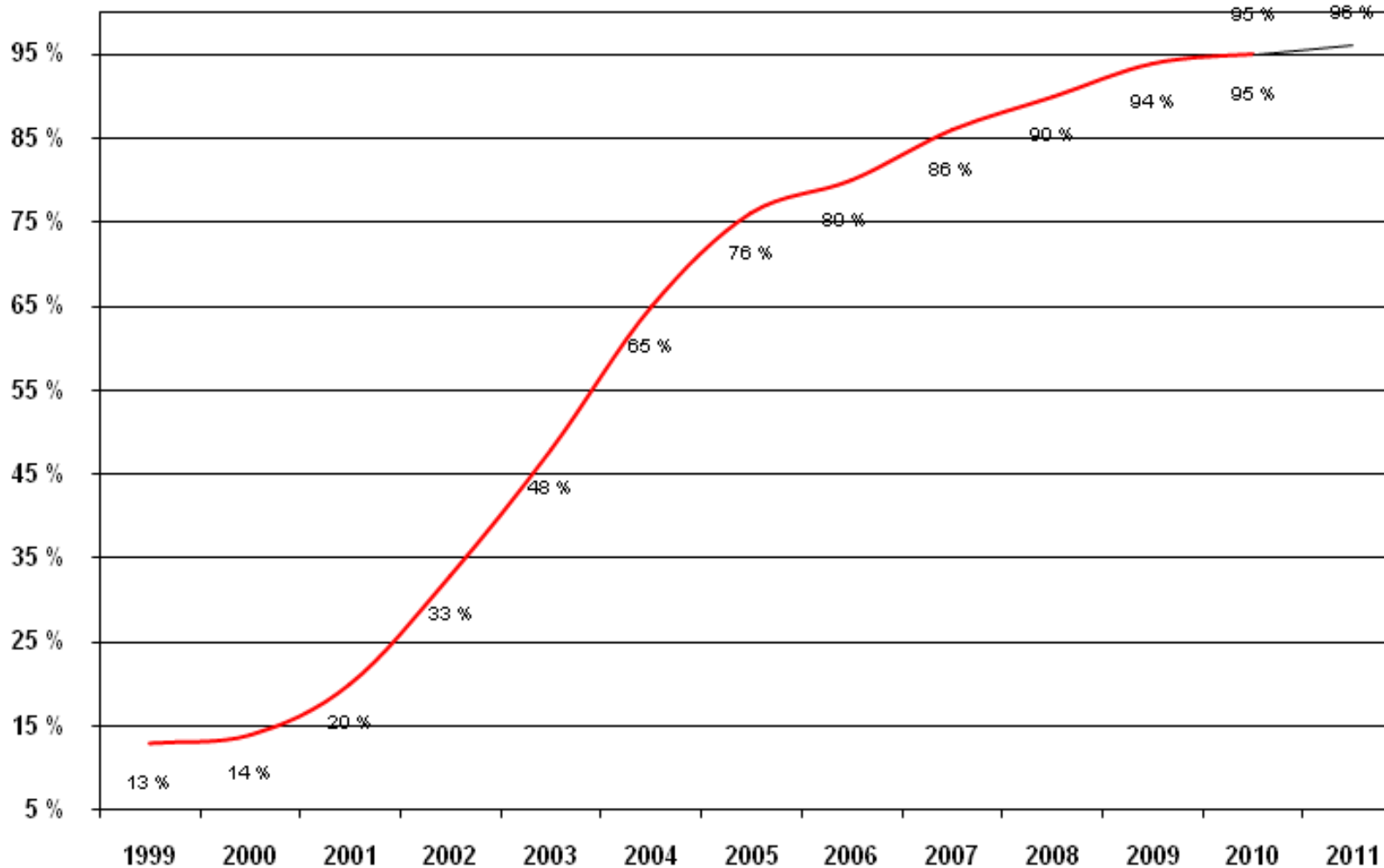


# Logistiikka ja digitalisaatio

- Miten tieto saadaan ketjussa virtaamaan
  - Usein tarvitaan joku joka ottaa kokonaisvastuun = pakottaa muut mukaan
  - Yksittäinen toimija, jonka tietoja tarvitaan, ei välttämättä itse hyödy mitään tiedon välittämisestä. Tulee nähdä koko ketjun hyöty.
  - Uber tyyppinen ratkaisu. Joku uusi taho ottaa informaatiovirran haltuun ja johtaa koko toimintaa (uhka nykyisille toimijoille)
- Ekosysteemeistä
  - Eivät ole logistiikassa juurikaan ottaneet tuulta Suomessa
  - Ongelmana on, että jokaisen mukana olijan pitäisi hyötyä, mikä on vaikea toteuttaa. Osalle yritystä ekosysteemi on jopa uhka.
  - Tulee lähinnä start up yrityksiä, jotka pyytävät yritysten dataa ja ratkaisevat, jonkin erikoisasian, mutta kokonaishyötyä ei löydy.
  - Winner takes it all riski on todellinen logistiikassa

# e-thinking from order to invoice

History continue



Share of EDI –  
transmitted Transport  
instructions via EDI for  
domestic in Schenker  
Sweden

Crossborder 88.4%  
Feb. 2011





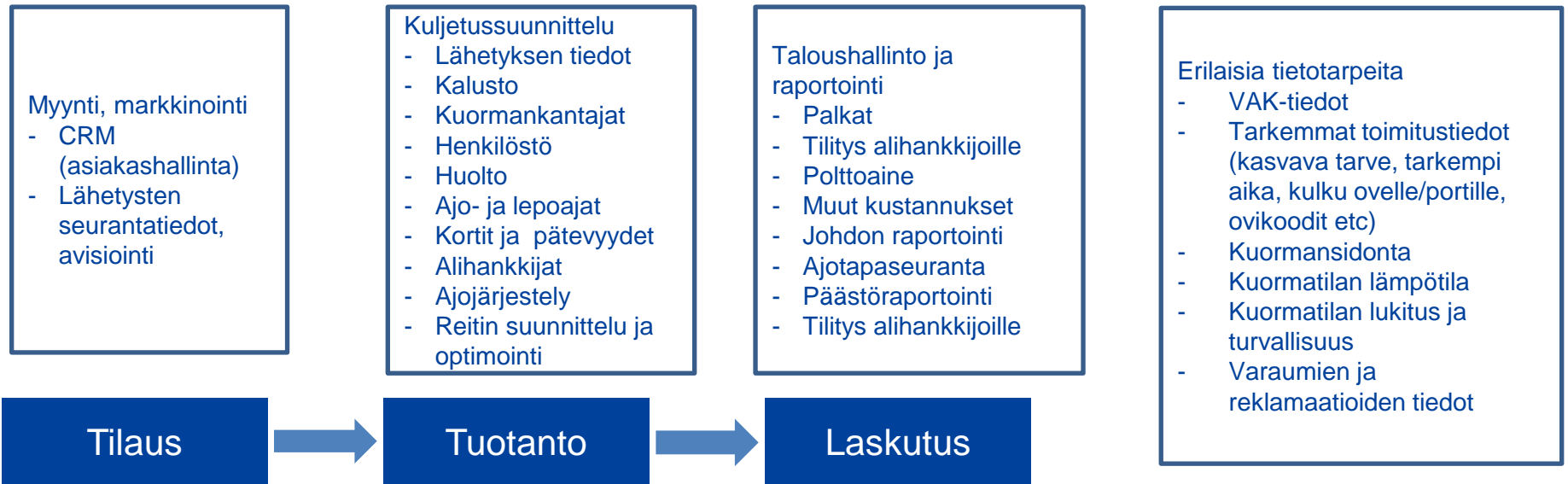
# SKALin digitalisaation toimenpideohjelma

Pekka Aaltonen

# Digiohjelman tarkoitus ja valmistelu

- Tarkoitus:
  - Kaikille tahoille, jotka ovat kiinnostuneita logistiikan digitalisaation mahdollisuuksista ja tavoitteista; jäsenet, oma organisaatio, poliitikot, viranomaiset, ratkaisutoimittajat, muut etujärjestöt.
  - Raportissa on pyritty hahmottamaan:
    - Miten digitalisaatio on edennyt ja miten se vaikuttaa logistiikkayrityksiin
    - Mitkä ovat tavoitteet SKALin digitalisaation edunvalvonnassa
    - Mikä on SKALin rooli logistiikan digitalisaation kehityshankkeissa
  - Ohjelma ei sinänsä tarjoa konkreettisia välineitä suoraan kuljetusyrityksille vaan keskittyy digitalisaation edistämiseen yleisellä tasolla.
- Valmistelu
  - Valmisteltu SKALin sisäisenä työnä. Pekka Aaltonen vastannut kokoamisesta. SKALissa ollut sisäinen kommentointikierros. Hyviä kommentteja saatu pyydetyiltä ulkopuolisilta: viranomaisilta, parilta LL:n jäseneltä, digiratkaisujen toimittajilta ja muilta järjestöiltä.

# Tieliikenteen kuljetus- ja logistiikkayrityksen kuljetusprosessi, tietotarpeet ja digitalisaatio

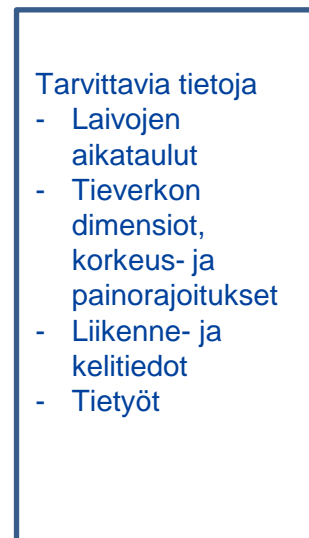


Kuvattu erilaisia tietoja, jotka kaikki voi olla digitaalista. Ei ole kaiken kattava. Monella yrityksellä ei ole kaikkea tätä, mutta osalla on muuta kuten erikoiskuljetuksissa.

Yksi lähestymistapa voisi olla tarkastella digitalisaatiota eri yrityskokoon, toimialan ja kuljetusketjun aseman mukaan.

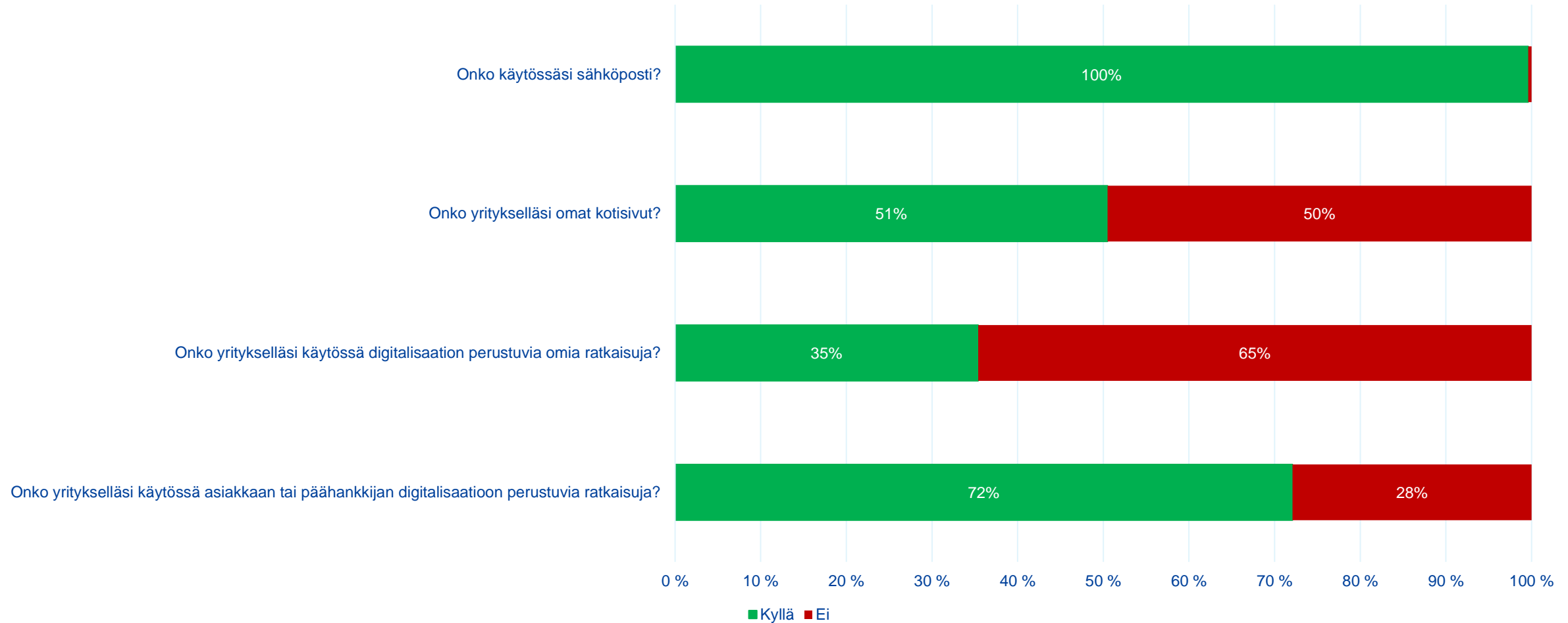
Kun digitalisaatiota lisätään, niin siitä on saatava konkreettinen hyöty; alemmat kustannukset, parempi palvelu, virheiden väheneminen.

Loppupelissä tuotetaan asiakkaalle lisäarvoa kannattavasti.



# Digitaaliset peruslähtökohdat yrityksessäsi

N=545



# Digiohjelman sisältö

- Barometrikyselystä näkyy, että 2/3 osalla ei ole omia digitaalisia ratkaisuja, mutta yli 2/3 on asiakkaan tai päähankkijan järjestelmä. Kiinnostusta digiasioihin on.
- Keskusteluissa noussut esiin, että digitalisaatio on selkeästi menestyksen edellytys yhä pienemmillä yrityksillä.
- Kuljetusprosessi on tärkein, Se edellyttää, että kuljetusyrityksellä on kuljetushallintajärjestelmä, jotta digitaalista kuljetustietoa voidaan hyödyntää.
- Alihankkijat tai isojen asiakkaiden tietojärjestelmiin kytketyt yritykset eivät juurikaan saa dataa oman toiminnan tueksi esim. taloushallintoansa varten tai päästöraportointiin.
- Digitalisaatio itsellään ei tuo hyötyjä. Pitää olla konkreettisia asioita, joita kehitetään ja pystytään parantamaan, jotta saadaan hyötyjä.
- Kun digitalisaatio halutaan ottaa avuksi tulee miettiä koko prosessin kehitysmahdollisuudet eikä vain digitoida nykyistä toimintaa.

# Tunnistettuja mahdollisuuksia ja haasteita

- Yksi näkökulma on myös se, että eri yrityksillä on hyvin erilaiset tarpeet. Standardiratkaisuja on vaikea löytää, joten tarvitaan erilaisia ratkaisuja koon, toimialan tai toimitusketjun aseman mukaan.
- Alihankkijat tai isojen asiakkaiden tietojärjestelmiin kytketyt yritykset eivät juurikaan saa dataa oman toiminnan tueksi esim. taloushallintoansa varten tai päästöraportointiin.
- On paljon erilaisia appeja ja muita ratkaisuja, joiden hyödyllisyyttä varsinkaan pienen kuljetusyrityksen on vaikea arvioida. Tieto leviää yritykseltä toiselle. Osalla on haasteita ihan digiperustaitojen kanssa.
- Järjestelmien integraatiot ovat helpottuneet viimeisen viiden vuoden aika kuten esim. REST API-rajapintojen käyttö.
- Vain harvalla kuljetusyrityksellä on mahdollisuus lähteä hypeteknologiaan mukaan eri riskien ja talouden vuoksi. Tullaan mukaan vasta, kun teknologia on kypsää.
- **Kun digitalisaatio halutaan ottaa avuksi tulee miettiä koko prosessin kehitysmahdollisuudet eikä vain digitoida nykyistä toimintaa.**

# Digiohjelman keskeiset toimenpiteet

- SKALin tavoitteena on, että Suomen logistiikkasektori pystyy hyödyntämään kehityksen kärjessä mahdollisimman tehokkaasti digitalisaatiota omassa toiminnassaan ja verkostossa parantaen alan ja Suomen kilpailukykyä.
- Esitämme raportissa muun muassa seuraavia toimenpiteitä:
  - Hyödynnetään täysimääräisesti digitalisaatio liikenne- ja erityisesti tieverkon suunnittelussa, kehittämisessä ja kunnossapidossa sekä liikenteen ohjaamisessa ja valvonnassa. Erityiskohteena on talvihoidon oikean tarpeen ja ajoituksen ennakointi.
  - Lainsäädäntö ja muu viranomaistoiminta mahdollistavat digitalisaation hyödyntämisen yritysten välisessä toiminnassa, mutta perustuvat vapaaehtoisuuteen, jotta toimintamallit vastaavat yritysten todellisia tarpeita eri tilanteissa. Elinkeinoelämän tulee yhdessä hakea keinot, joilla digitalisaation avulla saavutetaan tehokkaat ja laadukkaat logistiikkapalvelut.
  - Julkisen sektorin omaa digitalisoitumista toimintaa tulee kehittää siten, että digitaalinen asiointi on yritysten ensisijainen asiointitapa. Se on joustavaa, helppoa ja tieto kulkee eri viranomaisen välillä siten, että samojen tietojen välittäminen viranomaisille riittää tehtäväksi kerran.



Päästöjen laskeminen ja  
raportointi sekä digitalisaation  
näkökulma



# Vastuullisuus ja sen ajankohtaisuus

- Vastuullisuus on nouseva trendi niin yritysmaailmassa, kuin tavallisessa arjessa.
- Termeinä yritysvastuu, yhteiskuntavastuu, vastuullinen yritys ja vastuullinen liiketoiminta viittaavat organisaation vastuuseen sosiaalisista, taloudellisista ja ympäristövaikutuksista.
- Nämä kolme osa-aluetta nivoutuvat tiiviisti toisiinsa
- Ympäristövastuu on nouseva asia ja siihen vaikuttaa kuljetusalalla erityisesti kaksi asiaa
  - EU:n komission esitys kasvihuonepäästöjen laskemisesta (CountEmission) ja
  - Yritysten kestävyysraportointia koskeva direktiivi (CSRD)

# Kuljetuspalvelujen kasvihuonepäästöjen laskeminen

- Komissio antoi asetusehdotuksen 11.7.2023 osana kuljetusten viherryttämispakettia kuljetuspalveluiden kasvihuonepäästöjen laskemisesta ja raportoinnista (COM (2023) 441 final "CountEmission EU).
- Ehdotus on ladattavissa [täältä](#) ja siihen liittyviä kysymyksiä ja vastauksia suomeksi löytyy [täältä](#).
- Aloite kattaa sekä tavara- että henkilöliikenteen päästöt sekä liikenteen solmukohtissa aiheutuvat päästöt. Päästöjen laskenta perustuu uuteen standardiin EN ISO 14083:2023.
- Aloite ei velvoita ketään laskemaan ja raportoimaan. Mutta jos päästöjä lasketaan ja raportoidaan kolmansille osapuolille, tulee se tehdä tämän aloitteen mukaisesti komission ehdottamalla menetelmällä kuljetuksille, jotka alkavat tai päättyvät EU:n alueelle.

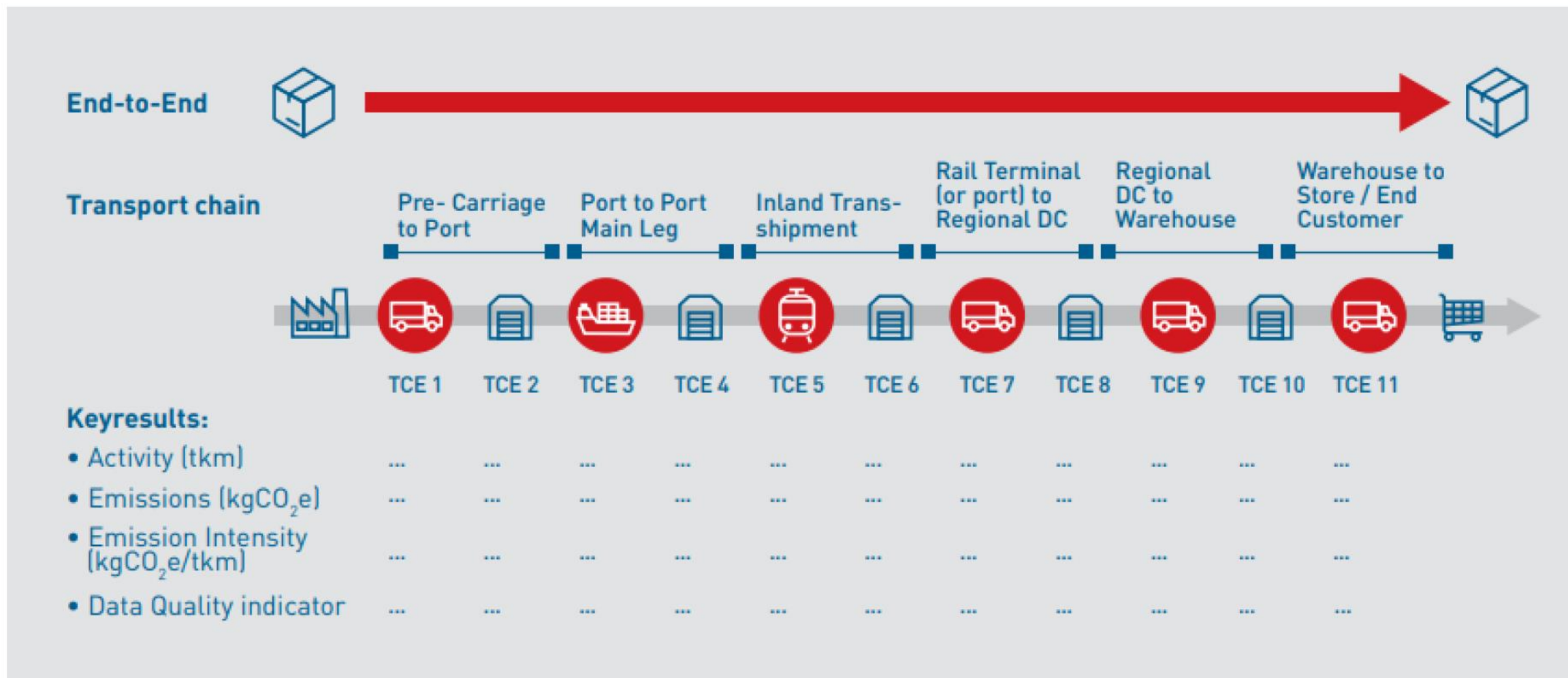
# Kuljetuspalvelujen kasvihuonepäästöjen laskeminen

- Päästöjen laskennassa tulee priorisoida lähtötietoina ensisijaisia tietoja, jolla tarkoitetaan suoriin mittauksiin perustuvia määrällisiä arvoja. Toissijaisten tietojen käyttö on kuitenkin mahdollista tietyin edellytyksin erityisesti pk-kuljetusyrityksille.
- Toissijaisilla tiedoilla tarkoitetaan mallinnettuja tietoja ja oletusarvoja, jotka olisi johdettu esimerkiksi laskentatyökalua käyttäen tai kirjallisuudesta. Näitä laskennassa käytettäviä tietoja olisi saatavilla EU:n tietokannoista.
- Laskennassa päästöissä on mukana polttoaineen koko elinkaaren päästöt – päästökompensaatiot eivät kuulu tähän laskentaan.

# Kuljetuspalvelujen kasvihuonepäästöjen laskeminen

- Sallitaan myös kansalliset, alueelliset tai toimialan omien päästöintensiteettiarvojen käyttö, joka on Suomelle tärkeää isojen ja tehokkaiden ajoneuvoyhdistelmien vuoksi.
- SKALin näkökulmasta esitys on hyvin oikean suuntainen. Tällä hetkellä liikenteen päästölaskennassa on runsas kirjo erilaisia laskentamenetelmiä, joiden vuoksi vertailu ja tilastointi on epäluotettavaa. Esitys vähentää riskiä, että kuljetusyritys, joutuisi laskemaan asiakkailleen päästöjä eri tavoilla.
- Esitetty laskentamalli ottaa huomioon polttoaineen koko jakeluketjun, ketään ei pakotetaan laskemaan tai raportoimaan päästöjä, ja esitys antaa helpotuksia erityisesti pk-yrityksille.
- Voimaantulon siirtymäaika on myös riittävän pitkä 3,5 vuotta asetuksen hyväksymisestä eli käytännössä menee vähintään 4 vuotta tästä eteenpäin.
- Komission esityksessä on epätarkkuuksia, jotka on korjattava.
- EU:n parlamentin ja neuvoston käsittely on käynnissä, joten tätä ei ole lopullisesti päätetty.

# Esimerkki raportointimallista



# Kuljetuspalvelujen kasvihuonepäästöjen laskeminen

- Kuljetusyritysten asiakkailta on jo tullut kysymyksiä kuljetusyrityksille päästölaskennasta ja raportoinnista. Jatkossa se ei riitä, vaan tulee ja on tullutkin jo muutamia vaatimuksia päästöjen laskennasta ja raportoinnista
- Tähän johtaa muun muassa EU:n [CSRD direktiivi](#), joka vaatii yrityksiä raportoimaan myös välillisistä kuljetuksista syntyneet päästöt.
  - 1.1.2024 suuret yritykset. Ensimmäinen raportointi 2025
  - 1.1.2025 muille suurille kirjanpitovelvollisille, jos kaksi kolmesta toteutuu; tase yli 20 milj. euroa, liikevaihto yli 40 milj. euroa tai palveluksessa yli 250 henkilöä. Ensimmäinen raportointi 2026
  - 1.1.2026 Listautuneet pienet ja keskisuuret yritykset. Ensimmäinen raportointi 2027. Siirtymäaika 2028 saakka
  - 2028 EU:n ulkopuoliset yhtiöt joiden liikevaihto EU:ssa suurempi kuin 150 milj. euroa ja vähintään yksi tytäryhtiö EU:ssa. Ensimmäinen raportointi 2029
- Eli aika pian moni yritys ei kysele, vaan vaatii näitä tietoja ja siitä tulee ehto päästäkseen mukaan tarjouskilpailuihin.
- Kuljetusketjussa tämä tarkoittaa sitä, että iso logistiikkayritys tulee pyytämään näitä myös alihankkijoiltaan sama koskee KTK-yrityksiä.

# Kuljetuspalvelujen kasvihuonepäästöjen laskeminen

- Esityksen pitäjän oma näkemys on, että:
  - Päästöraportointi tulee vähitellen pakolliseksi kuljetusyrityksille.
  - Se lisääntyy jo ennen kuin asetus (CountEmissions) astuu voimaan erityisesti CSRD-direktiivin vuoksi
  - Kannattaa kysyä suoraan ainakin omilta tärkeimmiltä asiakkailta, mitä suunnitelmia ja millä aikataululla heillä on päästöjen raportoinnin suhteen. Mitä tietoja tullaan tarvitsemaan kuljetusyrityksiltä.
  - Kannattaa käyttää asetusehdotuksen ISO-standardia laskentamenetelmänä jo nyt, jos alkaa rakentamaan oma päästölaskentaa ja -raportointia. Se on globaali standardi, johon logistiikka-ala on menossa EU:ta laajemmin
  - Kannattaa miettiä onko peesaaja ja menee mukaan vasta, kun on pakko vai voiko tämä olla omaa kilpailuasetelmaa parantava ratkaisu?
  - Kannattaako aloittaa toissijaisilla tiedoilla vai panostaa heti ensisijaisiin jälleen omaa kilpailuasetelmaa parantaakseen.
  - Siihen kannattaa myös varautua, että ensin kysellään/vaaditaan päästöraportointia ja seuraavaksi asiakkaat kysyvät, miten aioitte vähentää päästöjä, koska meidän oma tavoite on vähentää x prosenttia vuoteen 20xx mennessä.

# Yhteenveto

- Digitalisaatio ei ole uusi asia. Jotkut asiat etenee hitaasti – joskus tulee hyppyjä.
- Digitalisaatio on tässä ja nyt – ei voi ajatella, että ei koske meitä – koskee kaikkea toimintaa ja on olennainen kilpailukykytekijä.
- Digitalisaatio ei ole taikasana, joka ratkaisee kaiken – mikä on oman yrityksen tarpeet, joissa digitalisaatiosta voi olla hyötyä – myös taloudellisesti.
- Kun digitalisaatio halutaan ottaa avuksi tulee miettiä koko prosessin kehitysmahdollisuudet eikä vain digitoida nykyistä toimintaa.
- Ympäristöraportointi ja -vastuullisuus ottaa nyt vauhtia. Sekin kannattaa nähdä kilpailukykytekijänä kuin turhana taakkana.



# Kiitos

