



# Ohjelmayhteistyö liikennealan kestävän kasvun vauhdittamiseksi 2018–2023

Oppeja, kokemuksia ja suosituksia

Kimmo Ylisiurunen, Marko Forsblom, Jarkko Vesa, Tiia Orjasniemi, Atte Riihelä

Valtioneuvoston julkaisu 2024:3

# Ohjelmayhteistyö liikennealan kestävän kasvun vauhdittamiseksi 2018–2023

Oppeja, kokemuksia ja suosituksia

Kimmo Ylisiurunen, Marko Forsblom, Jarkko Vesa, Tiia Orjasniemi,  
Atte Riihelä

Valtioneuvosto Helsinki 2024

**Julkaisujen jakelu**

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston  
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-  
arkivet Valto

[julkaisut.valtioneuvosto.fi](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi)

Valtioneuvosto

Liikenne- ja viestintäministeriö

Työ- ja elinkeinoministeriö

CC BY-SA 4.0

ISBN pdf: 978-952-383-672-3

ISSN pdf: 2490-0966

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2024

## Ohjelmayhteistyö liikennealan kestävän kasvun vauhdittamiseksi 2018–2023 Oppeja, kokemuksia ja suosituksia

### Valtioneuvoston julkaisu 2024:3

**Julkaisija** Valtioneuvosto

**Tekijä/t** Kimmo Ylisiurunen, Marko Forsblom, Jarkko Vesa, Tiia Orjasniemi, Atte Riihelä  
**Kieli** suomi

**Sivumäärä** 35

### Tiivistelmä

Liikennealan kasvuohjelmatyön 2018–2023 tavoitteena on ollut edistää liikennealan yritysveitoista innovaatiokehitystä, kansainvälistymistä ja kestäväää kasvua. Tavoitteena on ollut synnyttää Suomeen 5–7 aktiivista liikennealan kansainvälistä liiketoimintaekosysteemiä sekä 10 000 uutta kestävän kasvun työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Kasvuohjelmatyön keskeisiä työkaluja ovat olleet yksityisen ja julkisen sektorin sekä tutkimusalan yhteistyö ja ekosysteeminen ajattelu, jonka tavoitteena oli luoda innovatiivisia ja kestäviä ratkaisuja liikennealan kansainvälisille markkinoille.

Ohjelma käynnistyi Liikennealan kansallisena kasvuohjelmana 2018–2022, mikä päivitettiin Liikennealan kestävän kasvun ohjelmaksi 2021–2023. Ohjelmat muodostavat yhtenäisen jatkumon. Ohjelman ensimmäisellä jaksolla luotiin yhteinen tulevaisuuskuva ja tiekartta alan kehitykselle, investointitarpeille ja globaaleille liiketoimintamahdollisuuksille. Toisen jakson painopisteenä oli yritysten ja ekosysteemien vauhdittaminen globaaleiksi menestystarinoiksi.

Ohjelmatyön keskiössä on ollut systemaattinen yhteistyö, jossa ohjelman koordinaatio, ohjaus ja sidosryhmätyöskentely ovat olleet ratkaisevia onnistumistekijöitä. Ohjelma on tuonut yhteen laajan joukon toimijoita edistämään liikennealan kehittymistä ja kasvua, ja se on vahvistanut suomalaisen liikennealan osaamisen sekä tuotteiden ja palveluiden tunnettuutta kansainvälisesti.

**Asiasanat** liikenne, kasvu, elinkeinopolitiikka, ekosysteemit, kansainvälistyminen

**ISBN PDF** 978-952-383-672-3

**Asianumero** VN/8608/2019

**ISSN PDF** 2490-0966

**Hankenumero** TEM096:00/2018

**Julkaisun osoite** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-672-3>

## Programsamarbete i syfte att påskynda en hållbar tillväxt inom transportsektorn 2018–2023

### Lärdomar, erfarenheter och rekommendationer

---

#### Statsrådets publikationer 2024:3

**Utgivare** Statsrådet

**Författare** Kimmo Ylisiurunen, Marko Forsblom, Jarkko Vesa, Tiia Orjasniemi, Atte Riihelä  
**Språk** finska

**Sidantal** 35

---

#### Referat

Målet med ett tillväxtprogramarbete för transportsektorn 2018–2023 har varit att främja en företagsdriven innovationsutveckling, internationalisering och hållbar tillväxt inom transportsektorn. Målet har varit att skapa 5–7 aktiva internationella ekosystem för affärsverksamhet inom transportsektorn och 10 000 nya arbetsplatser inom hållbar tillväxt i Finland före 2025. Samarbete mellan den privata och den offentliga sektorn samt forskningssektorn har varit centrala verktyg för tillväxtprogramarbetet. Därtill har det tillämpats ett ekosystemiskt tänkesätt, vars syfte har varit att skapa innovativa och hållbara lösningar på den internationella transportmarknaden.

Programmet inleddes som Det nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn 2018–2022 och uppdaterades till Programmet för hållbar tillväxt inom transportsektorn 2021–2023. Programmen bildar ett sammanhängande kontinuum. Under programmets första period skapades en gemensam framtidsbild och en färdplan för sektorns utveckling, investeringsbehov och globala affärsmöjligheter. Fokus under den andra perioden låg på att bidra till globala framgångssagor för företag och ekosystem.

Systematiskt samarbete har stått i centrum för programarbetet. I samarbetet har samordning, styrning och samarbete med intressentgrupper varit avgörande framgångsfaktorer. Programmet har fört samman ett stort antal aktörer för att främja utvecklingen och tillväxten inom transportsektorn och det har stärkt kännedomen om den finländska transportsektorns kompetens samt om produkter och tjänster internationellt.

**Nyckelord** transport, tillväxt, näringspolitik, ekosystem, internationalisering

---

**ISBN PDF** 978-952-383-672-3

**Ärendenummer** VN/8608/2019

**ISSN PDF** 2490-0966

**Projektnummer** TEM096:00/2018

---

**URN-adress** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-672-3>

---

## Programme cooperation for promoting sustainable growth in the transport sector in 2018–2023 Recommendations and lessons learnt

---

### Publications of the Finnish Government 2024:3

<b>Publisher</b>	Finnish Government		
<b>Author(s)</b>	Kimmo Ylisiurunen, Marko Forsblom, Jarkko Vesa, Tiia Orjasniemi, Atte Riihelä		
<b>Language</b>	Finnish	<b>Pages</b>	35

---

### Abstract

The aim of the growth programme work for the transport sector for 2018–2023 was to promote the business-driven innovation development, internationalisation and sustainable growth of the sector. The objective was to establish 5 to 7 active, international business ecosystems in the transport sector in Finland and create 10,000 jobs by 2025 to promote sustainable growth. The main tools of the growth programme work included cooperation between the public, private and research sectors, as well as ecosystem thinking with the aim of creating innovative and sustainable solutions for the international market in the transport sector.

The programme first started as the National Growth Programme for the Transport Sector for 2018–2022 and was then updated to the National Programme for Sustainable Growth in the Transport Sector for 2021–2023. The programmes form a coherent continuum. The first period resulted in a shared vision and roadmap for development and investment needs and global business opportunities in the sector. The priority of the second period was to advance the businesses and ecosystems into global success stories.

The programme work focused on systematic cooperation, in which the programme coordination, guidance and stakeholder work were decisive success factors. The programme brought together a wide range of actors to develop the transport sector and promote its growth. It also raised international awareness of Finnish transport sector expertise, products and services.

<b>Keywords</b>	transport, growth, economic and industrial policy, ecosystems, internationalisation		
<b>ISBN PDF</b>	978-952-383-672-3	<b>ISSN PDF</b>	2490-0966
<b>Reference number</b>	VN/8608/2019	<b>Project number</b>	TEM096:00/2018

---

**URN address** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-672-3>

---

# Sisältö

<b>Esipuhe</b> .....	7
<b>1 Liikennealan kasvuohjelmatyö vuosina 2018–2023</b> .....	8
1.1 Tausta .....	8
1.2 Liikennealan kansallinen kasvuohjelma – alan kehityssuunta.....	9
1.3 Liikennealan kestävän kasvun ohjelma – alan yhteistyö kotimaassa ja viennissä ..	10
1.3.1 Yhteistyöllä yritysvetoiseen kasvuun ja vientiin.....	10
1.3.2 Alan yhteinen tahtotila ja tavoitteet .....	12
1.3.3 Kehityksen tiekartta toimenpiteiden lähtökohtana.....	14
<b>2 Liikennealan kasvuohjelman oppeja</b> .....	16
2.1 Kansallinen kasvuohjelma kehikkona yhteistyölle.....	16
2.2 Kestävän kasvun ohjelman tavoitteet yritysten kasvussa.....	18
2.3 Ohjelmatyötä yhteistyöllä.....	19
2.4 Useat toimijat hyötöjinä.....	20
<b>3 Onnistumisia ja haasteita</b> .....	23
3.1 Kokemuksia ohjelman toimivista ja haastavista elementeistä.....	23
3.2 Ohjelman SWOT -analyysi.....	27
<b>4 Suosituksia</b> .....	29
4.1 Yhteistyön jatkuvuus avainasemassa.....	29
4.2 Suosituksia vuosille 2024–2025.....	30
<b>5 Yhteenveto</b> .....	33

## ESIPUHE

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma on tuonut yhteen laajan joukon toimijoita edistämään liikennealan kehittymistä ja kansainvälistä kasvua.

Ohjelman ja sen laajan yhteistyöverkoston tavoitteena oli toimialan investointien ja yritysten vientivetoisen kasvun edistäminen. Fokuksessa eivät olleet yksittäiset liikennehankkeet ja esimerkiksi päivänpolttavat liikennepoliittiset kysymykset. Ohjelmassa tarkasteltiin sen sijaan laajemmin liikennealan innovaatio- ja elinkeinopolitiikkaa.

Ohjelmassa hyödylliseksi koettiin sen mahdollistamat yhteistyön rakenteet ja tapa jakaa yhteistä näkemystä ja tavoitteita työ ja elinkeinoministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, hallinnonalojen virastojen, tutkimusorganisaatioiden, kaupunkien, yritysten sekä muiden sidosryhmien kesken. Ohjelmaa toteutettiin pienillä resursseilla panostaen yhteistyötä tukevaan koordinaatioon ja viestintään. Tähän raporttiin on koostettu yhteen ohjelman aikana saatuja kokemuksia, oppeja sekä haasteita. Samalla raportti nostaa esiin suosituksia, joiden tavoitteena on varmistaa ohjelman aikana syntyneiden hyvien käytäntöjen jatkuvuus.

Haluamme kiittää kaikkia ohjelmatyössä suoraan ja välillisesti mukana olleita panostuksesta ohjelman tavoitteiden edistämiseksi. Työ liikennealan kestävän kasvun eteen jatkuu varmasti, mutta eri tavoin. Kuten usealla muullakin toimialalla, myös liikennealalla suomalaiseen osaamiseen perustuvan kasvun ja viennin kasvattaminen on yhä tärkeämmässä asemassa. Toivottavasti ohjelman kokemuksia voidaan hyödyntää jatkossa sekä liikennealan kasvun ja kansainvälistymisen edistämässä, mutta myös laajemmin muiden toimialojen kasvua tukevien politiikkatoimien suunnittelussa.

Tammikuu 2024

### **Sampsa Nissinen**

Ryhmäpäällikkö, Työ- ja elinkeinoministeriö

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman ohjausryhmän puheenjohtaja

### **Emil Asp**

Yksikön johtaja, Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman ohjausryhmän varapuheenjohtaja



# 1 Liikennealan kasvuohjelmatyö vuosina 2018–2023

## 1.1 Tausta

Liikennealan kasvuohjelmatyössä lähtökohtana on ollut edistää toimialan yritysvetoista innovaatiokehitystä, kansainvälistymistä ja kestäväää kasvua ja siten realisoida toimialan teknologia- ja palveluratkaisujen vientipotentiaali. Lähestymistapana on ekosysteeminen ajattelu, jossa julkisen ja yksityisen sektorin sekä tutkimusalan yhteisvoimin luodaan tavoitteiden saavuttamista tukeva systemaattinen toimintatapa sekä kehitetään toimialan liiketoimintaekosysteemejä.

Kehitystä on tuettu Liikennealan kansallinen kasvuohjelma<sup>1</sup> -hankkeessa, joka julkistettiin joulukuussa 2017 ja päivitettiin Liikennealan kestävään kasvun ohjelma 2021–2023<sup>2</sup> -hankkeeksi heinäkuussa 2021. Ohjelmatyön näkökulmasta ohjelmat ovat täydentäneet toisiaan ja niiden toimenpiteet ovat muodostaneet yhtenäisen jatkumon. Liikennealan kansallinen kasvuohjelma sisälsi 9 toimenpidealuetta ja 32 konkreettista toimenpidettä, jotka jakaantuivat valmistelussa mukana olleiden tahojen vastuulle. Liikennealan kestävään kasvun ohjelma sisälsi 10 strategista toimenpidealuetta ja 23 konkreettista toimenpidettä, jotka vastaavalla tavalla jakaantuivat valmistelussa mukana olleiden tahojen vastuulle. Osa toimenpiteistä olivat jatkumoa aiemmasta kasvuohjelmatyöstä ja osa oli kokonaan uusia toimenpiteitä.

Ohjelman taustalla on liikennealalla käynnissä oleva vihreä ja digitaalinen murros. Ohjelmatyö perustui kansallisen yhteistyön ja markkinan hyödyntämiseen alan osaamisen kehittämisessä ja yritysten markkinareferenssien luomisessa. Tavoitteena oli tätä kautta tukea toimialan uudistumista ja luoda ratkaisuja, joille löytyy myös kansainvälistä kysyntää samalla, kun kehitetään kansallista liikennejärjestelmää kestäväksi, sujuvaksi ja turvalliseksi.

---

1 Liikennealan kansallinen kasvuohjelma 2018–2022 [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160361/TEM\\_oppaat\\_15\\_2017\\_Liikennealan\\_kansal\\_kasvuohjelma\\_11122017.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160361/TEM_oppaat_15_2017_Liikennealan_kansal_kasvuohjelma_11122017.pdf)

2 Liikennealan kestävään kasvun ohjelma 2021–2023 <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-646-4>

## 1.2 Liikennealan kansallinen kasvuohjelma – alan kehityssuunta

Kasvuohjelmatyön ensimmäisellä ohjelmajaksolla luotiin yhteinen tulevaisuuskuva alan kehityssuunnasta, näkemys nykyisestä toimijakentästä ja osaamisesta sekä tiekartta alan kehitys- ja investointitarpeista sekä globaaleista liiketoimintamahdollisuuksista. Ohjelmaa koordinoitiin ITS Finlandin toimesta keräten samalla älyliikennettä laajemmin koko liikennealaa yhteiseen foorumiin ja yhteisten tavoitteiden taakse.

Ohjelmatyön kantavana ajatuksena on ollut kansallisen yhteistyön ja markkinan hyödyntäminen alan osaamisen kehittämässä ja yritysten markkinareferenssien luomisessa. Yhteistä näkemystä ja tahtotilaa yritysten ja julkisen sektorin rooleista liikennemarkkinassa rakennettiin Liikennealan pelikirjassa<sup>3</sup>. Kasvuohjelman yhteisenä isona tavoitteena oli luoda Suomeen useampia liikennealan yritysveitoisia kasvuekosysteemejä, joiden kohteena ovat vientimarkkinat ja tavoitteena miljardi-luokan liikevaihto. Kasvuohjelman tavoitteet tukivat täten myös laajempien kansallisten elinkeino- ja innovaatiopoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Osana liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimeenpanon vaikuttavuuden varmistamista toteutettiin ohjelman ulkopuolinen arviointi vuonna 2021<sup>4</sup>. Arvioinnin toteutti Gaia Consulting Oy. Seuraavissa kappaleissa nostetaan tiivistetysti näissä esille nousseita hyödyllisiä oppeja, joiden perusteella seuraavaa ohjelmajaksoa on kehitetty:

*”Väliarvioinnissa saatujen tulosten perusteella voidaan todeta, että kasvuohjelma on edistänyt yritysveitoista kehitystä, kasvua ja kansainvälistymistä. Kasvuohjelman toimenpiteet on saatu käynnistettyä, mutta toteutus on monen toimenpiteen osalta vasta alkuvaiheessa, jolloin vaikuttavuus on toistaiseksi jäänyt rajalliseksi. Syitä tähän ovat esimerkiksi väliarvioinnin tarkastelun lyhyt aikajänne, resurssien puute toimenpiteiden toteutuksen osalta sekä liikkumiseen ja liikenteeseen voimakkaasti vaikuttanut globaali pandemia. Kasvuohjelma nähdään mahdollistajana, joka tukee liikennealan kehitystä sekä tunnistettujen kärkimittarien – kasvu, vienti, TKI-toiminta ja digitalisaatio – toteutumista.*

3 Liikennealan pelikirja <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2021062940555>

4 Liikennealan kansallisen kasvuohjelman väliarviointi <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-653-2>

*Johtopäätökset ja suositukset kasvuohjelman vaikuttavuuden lisäämiseksi korostavat kasvuohjelman jatkamista ja toiminnallistamista, keskittymistä kaupallistamiseen ja vientiin, toimenpiteiden ja toimijoiden koordinaation kehittämistä, ohjausryhmän roolin operationalisoimista sekä koordinaattorin roolin tärkeyttä.”*

Kasvuohjelman ohjausryhmä suositteli väliarvioinnin perusteella painottamaan ohjelman vientinäkökulmaa, sekä selkeyttämään ja priorisoimaan ohjelmatoimenpiteitä. Ohjausryhmän keskustelussa pidettiin tärkeänä myös ohjelman kansainvälisen tunnettuuden lisäämistä Future Mobility Finland<sup>5</sup> -sivustoa hyödyntämällä. Myös ekosysteemien keskinäistä linkittämistä ja teemoittaista työskentelyä toimenpiteiden edistämiseksi painotettiin.

## 1.3 Liikennealan kestävän kasvun ohjelma – alan yhteistyö kotimaassa ja viennissä

### 1.3.1 Yhteistyöllä yritysvetoiseen kasvuun ja vientiin

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021–2023 jatkoi aiemman Liikennealan kansallisen kasvuohjelman viitoittamalla tiellä edistäen liikenteen toimialan yritysvetoista innovaatiokehitystä, kansainvälistymistä ja kestävästä vientivetoista kasvua. Liikennealan kansallinen kasvuohjelma päivitettiin ohjausryhmän päätöksellä Liikennealan kestävän kasvun ohjelmaksi vastaamaan sekä pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitteita että huomioiden myös toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset.

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021–2023<sup>6</sup> oli julkisen ja yksityisen sektorin sekä tutkimusalan yhteistyössä valmistelema kokonaisuus. Ohjelma valmisteltiin laaja-alaisesti ja avoimesti vuoden 2020 aikana Liikennealan kansallisen kasvuohjelman ohjausryhmän ohjauksessa.

Ohjelma tavoitteli liikenteen toimialan uudistumista ja alan vientivetoisen kasvun edistämistä ekologisilla, taloudellisilla ja sosiaalisesti kestäväillä ratkaisuilla. Siinä, missä Liikennealan kansallinen kasvuohjelma keskittyi enemmän kansalliseen systemaattiseen yhteistyöhön alan toimintaympäristön kehittämiseksi sekä

5 Future Mobility Finland -sivusto <https://futuremobilityfinland.fi/>

6 Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021–2023  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-646-4>

liiketoimintaekosysteemien vauhdittamiseksi, Liikennealan kestävän kasvun ohjelma painopisteenä oli alan yritysten ja ekosysteemien vauhdittaminen globaaleiksi menestystarinoiksi. Ohjelmien perustana on ollut ekosysteeminen yhteistyö ja etenkin yksityisen ja julkisen sektorin toimijoiden välisen yhteistyön tiivistäminen.

Ohjelma toimi vahvasti verkottuneena ja yhdessä laajan sidosryhmäverkoston kanssa. Toiminnan ytimen muodostivat ohjelman ohjausryhmä, ohjelman sihteeristö ja työryhmä. Ohjelma toimi laajasti yhteistyössä alan kotimaisten ja kansainvälisten verkostojen kanssa.

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman toimeenpanon seurannasta vastasi **ohjausryhmä**, joka seurasi ohjelman toimenpiteiden edistymistä ja päätti mahdollisista uusista, täydentävistä toimenpiteistä. Ohjausryhmä koostui työ- ja elinkeinoministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, Espoon, Helsingin, Oulun, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupunkien, Business Finlandin, Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitran, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:n, Hämeen Liiton, Väyläviraston, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Ilmatieteen laitoksen, Helsingin seudun liikenne HSL:n ja ITS Finland ry:n sekä kuudesta yritysmaailman edustajasta. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi työ- ja elinkeinoministeriön edustaja ja varapuheenjohtajana liikenne- ja viestintäministeriön edustaja. **Ohjelman sihteeristön** muodostivat työ- ja elinkeinoministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön nimeämät henkilöt, ITS Finlandin edustaja ja ohjelmajohtaja. Ohjelman työtä ja etenemistä tuki lisäksi **työryhmä**, joka käsitteli kulloinkin ajankohtaisia teemoja ja ryhmän rooli tiedonvaihdon kanavana oli oleellinen. Työryhmä koostui ohjausryhmän julkisen sektorin toimijoiden nimeämistä edustajista.

Ohjelman koordinoinnista vastasi **ohjelmajohtaja tiiminsä** kanssa. Ohjelmajohtaja raportoi ohjelman etenemisestä ohjausryhmälle ja toimi ohjelman koordinointi-tehtävissä sekä kaikissa ohjelman käytännön toimenpiteissä.

Ohjelma toimi vahvasti verkottuneena alan tai alaa lähellä olevien tahojen kanssa. Ohjelman ohjausryhmän laajan toimijajoukon lisäksi ohjelman **kotimaisen sidosryhmän** muodostivat Business Finlandin ohjelmat (Smart Mobility and Batteries from Finland (-2022), Decarbonised Cities (2023-), Data Economy (2023-)), KIRA -kasvuohjelma, alan ekosysteemit ja klusterit (mm. SCIC – Smart City Innovation Cluster, Liikenteen dataekosysteemi, SmartRail Ecosystem, Nokia/LuxTurrin5G, VAMOS Ecosystem, Kone/ The Flow of Urban Life -ekosysteemi, Wärtsilä/ Zero Emission Marine -ekosysteemi, Oulu Automotive Cluster ja Tampere Automotive Cluster).

Ohjelman tavoitteiden mukaisesti ohjelma tähtäsi alan kansainväliseen näkyvyyteen sekä yritysten vientimahdollisuuksien maksimoimiseen, minkä toteuttamiseksi ohjelma toimi aktiivisesti **kansainvälisen verkostonsa** kanssa. Ohjelma hyödynsi kansainvälisissä toiminnoissaan vahvasti Suomen Team Finland -verkostoa (Business Finland -henkilöstö ja lähetystöjen edustajat maailmalla) sekä alan toimijoiden olemassa olevia verkostoja. Kansainvälisistä verkostoista voi lisäksi mainita esimerkiksi älyliikenteen maaorganisaatiot National ITS Associations (ITS Finlandin kaltaiset maaorganisaatiot kuten ITS Estonia, ITS Norway, ITS Sweden jne.).

### 1.3.2 Alan yhteinen tahtotila ja tavoitteet

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman päätavoitteena oli toimialan investointien sekä yritys- ja vientivetoisen kasvun edistäminen julkisen ja yksityisen sektorin sekä tutkimuksen yhteistyönä pohjautuen ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäviin ratkaisuihin. Tavoitteena oli realisoida toimialan teknologia- ja palveluratkaisujen vientipotentiaali.

Kasvuohjelman näkökulmana oli kestävän kasvun ratkaisujen kehittäminen ekosysteemisellä yhteistyöllä. Tarkoituksena ei ollut keskittyä yksittäisiin liikennehankkeisiin, liikennealan yleiseen kehittämiseen tai liikennepoliittisiin kysymyksiin. Kasvuohjelman fokus oli siten lähempänä innovaatio- ja elinkeinopolitiikkaa kuin liikennepoliitiikkaa.

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman tavoitteena on synnyttää Suomeen 5–7 aktiivista liiketoimintaekosysteemiä sekä 10 000 kestävän kasvun työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Ohjelman avulla pyrittiin kansallisen markkinan hyödyntämiseen yritysten osaamisen kehittämisessä ja asiakastarpeista lähtevien markkinareferenssien luomisessa. Vastaavasti ohjelma edisti Suomen asemaa kansainvälisesti tunnettuna liikennealan huippuosaamisen, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan sekä investointien ja uuden liiketoiminnan edelläkävijänä.

## LIIKENNEALAN KESTÄVÄN KASVUN OHJELMAN TAHTOTILA JA TAVOITTEISTO

### TAVOITE

Suomi on kansainvälisesti menestyvä älykkään ja kestävä liikenne- ja logistiikkatoimialan tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan, investointien ja uuden liiketoiminnan edelläkävijä tarjoten sujuvia, turvallisia ja nollapäästöisiä ratkaisuja. Ohjelman tavoitteena on edistää alan kestäviin ratkaisuihin perustuvaa vientivetoista kasvua ja synnyttää Suomeen 5–7 aktiivista liikennealan kansainvälistä liiketoimintaekosysteemiä sekä toimialan uuden liiketoiminnan kautta 10 000 uutta kestävä kasvun työpaikkaa vuoteen 2025.

### SUOMEN LIIKENNEALASTA KEHITTYY

1. Kasvava toimiala, jolla toimii tulevaisuudessa useita kansainväliseen kasvuun tähtääviä kestävään liiketoimintaan pohjaavia liiketoimintaekosysteemejä.
2. Edelläkävijä vähähiilisten ja kiertotalouteen pohjautuvien liikenteen ja logistiikan ratkaisujen kehittämisessä ja käyttöönotossa päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja alan hiilikädenjäljen kasvattamiseksi.
3. Monipuolisen ja korkeatasoisen tutkimuksen ja siitä syntyvien keksintöjen ja innovaatioiden synnyttäjä ja hyödyntäjä sekä uusia toimijoita houkutteleva uusiutuva toimiala.
4. Ennakkoluuloton edelläkävijämarkkina uusien teknologioiden ja palveluiden systemaattisessa, käyttäjälähtöisessä pilotoinnissa ja ratkaisujen skaalauksessa. Julkiset hankinnat, edelläkävijälainsäädäntö ja aktiivinen kansainvälinen yhteistyö tukevat kestävien ratkaisujen markkinan ja uusien innovaatioiden syntymistä.
5. Houkutteleva liikennealan testi- ja pilotointialustojen sekä sijoitusten ja investointien kohde.
6. Alan startup-yrityksille dynaaminen toimintaympäristö ja vakiintuneen liiketoiminnan yritysten kansainväliselle kasvulle luotettava liiketoimintaympäristö.
7. Uusien teknologioiden ja liiketoimintamallien, kuten MaaS:in, lohkoketjujen, koneoppimisen, tekoälyn, automaation, massadatan sekä uusien nollapäästöisten käyttövoimien ja polttoaineiden jne. aktiivinen ja ennakoiva sovellusala.

### 1.3.3 Kehityksen tiekartta toimenpiteiden lähtökohtana

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman tiekartassa 2021–2023 toimenpiteitä käsiteltiin laajoina kokonaisuuksina, joissa valitut strategiset toimenpiteet muodostivat toisiaan tukevat toimenpidealueet. Ohjelman tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeisiksi toimenpidealueiksi oli tunnistettu 1) toimintaympäristö kestäväille kasvulle, 2) skaalautuvia kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille ja 3) jatkuva ekosysteeminen yhteistyö.

#### **TIEKARTAN TOIMENPIDEALUEET JA STRATEGISET TOIMENPITEET**

##### **TOIMINTAYMPÄRISTÖ KESTÄVÄLLE KASVULLE**

1. Yhteinen tahtotila ja mahdollistava hallinto edistämään kestävää liikennettä ja liiketoimintaa
2. Monipuolisen rahoituksen kehittäminen ja hyödyntäminen innovaatioiden ja kansainvälistymisen tueksi
3. Kansallisen ja kansainvälisen tutkimusyhteistyön ja toimialan osaamisen kehittäminen
4. Ennakoiva vaikuttaminen EU:ssa ja kansainvälisillä foorumeilla

##### **SKAALAUTUVIA KESTÄVIÄ RATKAISUJA VIENTIMARKKINOILLE**

5. Kaupungit toimivat alustana kestävien edelläkävijäratkaisujen kehittämisessä ja käyttöönotossa
6. Vaikuttavien ja skaalautuvien kokeiluiden rakentaminen
7. Innovatiiviset julkiset hankinnat tukevat markkinareferenssien ja skaalautuvien ratkaisujen syntymistä
8. Digitaalisen tiedon hyödyntäminen kestävä liiketoiminnan pohjaksi

##### **JATKUVA EKOSYSTEEMINEN YHTEISTYÖ**

9. Kestävän kasvun ekosysteemien ja kansainvälistymisen systemaattinen edistäminen
10. Panostus yhteiseen kansainväliseen markkinointiin ja kestävä liikenteen brändiin

Toimenpidealueet muodostuivat kymmenestä strategisesta toimenpiteestä, joissa kussakin esitettiin niiden eteenpäin viemiseksi tunnistetut ensimmäiset alatoimenpiteet. Tiekartan toimenpiteet vaativat pääsääntöisesti useamman toimijan yhteistyötä. Toimenpiteissä määritettiin päävastuutaho sekä keskeisiä muita tahoja, joita tarvittiin toimenpiteen edistämiseksi.



## 2 Liikennealan kasvuohjelman oppeja

Kestävän kasvun ohjelmaa edistettiin Liikennealan kansallisen kasvuohjelman väliarvioinnin ja ohjelmassa tehdyn analyysin pohjalta. Tässä kappaleessa käsitellään tiiviisti oppeja kasvuohjelmityön sisällön, tavoitteiden, organisoinnin ja toimijoiden näkökulmasta. Ohjelmityön onnistumisia ja haasteita on koostettu kappaleessa 3 sekä suosituksia jatkoa varten kappaleessa 4.

### 2.1 Kansallinen kasvuohjelma kehikkona yhteistyölle

Liikennealan kansallisen kasvuohjelman toteutumista sekä kokemuksia toimialan kehittämiseksi ja kasvuohjelmityön jatkamiseksi on kuvattu laajemmin ohjelman valtion-avustusselvityksessä, mistä seuraavat huomiot on poimittu. Kasvuohjelma toimi kehikkona alan yhteistyölle ja kasvupotentiaalin ulosmittaamiselle. Eri organisaatio- ja toimialarajat ylittävälle yhteistyölle on ollut liikennesektorilla tarvetta, jotta liikennealan kasvupotentiaali huomioitaisiin systemaattisesti eri julkisen sektorin hankkeissa ja toimissa sekä eri toimijoiden verkottamiseksi.

Koko alan kehittämiseksi on ollut hyödyllistä, että liiketoiminnan edistämisen näkökulmaa on tarkasteltu koordinoitusti ja pitkäjänteisesti. Tuomalla toimijat yhteen selkeän ohjelmakokonaisuuden alle on luotu kehikko yhteistyölle ja osapuolten vuoropuhelulle sekä uusia kumppanuuksia ja tapoja oppia toisilta. Toimintamalli on kiinnostanut myös muilla toimialoilla ja vastaavia kokonaisuuksia ollaan kehittämässä ainakin rakentamis- ja energia-alalle.

Systemisen muutoksen fasilitointi ja aikaansaaminen vaatii runsaasti työtä ja muutoksen aikaperspektiivi on useita vuosia, jopa vuosikymmeniä. Vaikka itse muutos kestää aikansa, on tärkeää saavuttaa tuloksia myös lyhyemmällä tähtäimellä. Näitä tuloksia ja hyviä esimerkkejä on tärkeä tuoda näkyväksi tekijöiden motivaation ja sitouttamisen varmistamiseksi.

Pitkäjänteisyydellä saavutetaan vaikuttavuutta. Liikennealan kasvuohjelma-kokonaisuus on ollut todella laaja ja tavoitteet kunnianhimoiset eli siihen nähden resurssit ohjelman täytäntöönpanoon ja sen koordinointiin ovat olleet varsin

vähäiset, mikä olisi hyvä ottaa huomioon vastaavissa hankkeissa jo alkuvaiheessa. Tavoitteisiin nähden pitkäaikaisempi ohjelma- ja rahoituskokonaisuus olisi vaikuttavampi, vrt. esim. Ruotsin Drive Sweden<sup>7</sup> -ohjelma.

Vaikka ohjelma toi eri toimijoita aiempaa enemmän yhteen liikennealan kestävän kasvun teeman ja ekosysteemikehittämisen pariin, on edelleen havaittavissa sekä organisaatioiden välisiä että sisäisiä siiloja ja haasteita tiedonkulussa, mikä osaltaan vähentää vaikuttavuutta ja kykyä nopeisiin muutoksiin. Näin laajassa hankkeessa on tärkeää olla muutama pitkäaikainen avainhenkilö mukana ja varmistaa tiedon siirtyminen henkilövaihdosten yhteydessä.

Ohjelman ensimmäisen vaiheen kuluessa havaittiin tarve alkuperäisten toimenpiteiden terävöittämiselle ja selkeälle vastuuttamiselle sekä resursoinnille jo valmisteluvaiheessa. Tämä otettiin huomioon laadittaessa Liikennealan kestävän kasvun ohjelmaa.

Vaikuttavuuden kannalta myös mittaristo olisi hyödyllistä vastaavissa hankkeissa laatia ennalta jo valmistelun aikana sekä asettaa selkeitä numeerisia tavoitteita. Toisaalta kuitenkin tunnistetaan, että laajassa systeemissä muutoksessa vaikuttavuusketjujen osoittaminen on väistämättä haasteellista.

Ohjelman aikana havaittiin, että tietopohja ja tilastointimenetelmät eivät vastaa tarpeita esim. arvioitaessa alan kehitystä ja tulevaisuudennäkymiä. Menetelmiä pyritään kehittämään jatkossa LVM:n ja TEM:n hallinnonalan toimesta.

Liikennealan kasvuohjelmatyön puitteet alan toimijoiden yhteistyölle on tehnyt melko helpoksi luoda näkemyksen yhteiseksi visioksi ja tavoitteeksi, mutta toimintatapojen rakentuminen konkreettiselle yhdessä tekemiselle, kuten esimerkiksi yli organisaatorajojen ulottuville yhteisille pilotoinneille tai hankinnoille, on ollut haastavampaa. Yhteistyön tekemistä voisi helpottaa, jos organisaatioissa sisäisesti sitoutettaisiin yhteistyöhön eri tavoin ja eri tasoilla. Osallistuvissa organisaatioissa vastuuhenkilöt tulee määritellä selkeästi ja siten helpottaa ja varmistaa pitkäaikainen sitoutuminen työhön.

---

7 Drive Sweden -ohjelma <https://www.drivesweden.net/en>

## 2.2 Kestävän kasvun ohjelman tavoitteet yritysten kasvussa

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman sisältö ja tavoitteet on kuvattu edellä. Etenkin ohjelman kunnianhimoisen tavoite, jossa Suomi on kansainvälisesti menestyvä älykkään ja kestävän liikenne- ja logistiikkatoimialan tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan, investointien ja uuden liiketoiminnan edelläkävijä, ohjasi vahvasti ohjelman toimenpiteitä etenkin kansainvälisen tunnettuuden ja menestys-edellytysten parantamiseksi.

### OHJELMA-ANALYYSIÄ

**Päätavoitteena edistää liikenteen toimialan yritysvetoista innovaatiokehitystä, kansainvälistymistä ja kestävästä vientivetoista kasvua.** Ohjelma edisti päätavoitteensa mukaisesti aktiivisesti alan kansainvälistymistoimenpiteitä. Ohjelmassa synnytettiin suoria Team Finland -kontakteja kohdemaihin, aloitettiin alan kansainvälistymissuunnitelman koostaminen ja aktivoitiin alan päätoimijat koordinoitumpaan yhteistyöhön (mm. perustetut vienti- ja ekosysteemiryhmät). Päätavoite ohjasi voimakkaasti ohjelman toimenpiteiden priorisointia.

**Liiketoimintaekosysteemitavoite.** Liiketoimintaekosysteemejä, joissa liikenneteema on ainakin osittain mukana, on syntynyt Suomeen mm. Business Finlandin Veturi -ohjelman (esim. Koneen, Nokian, Tietoevryn, Wärtsilän) myötä sekä erityisiin liikenneteemoihin liittyvien toimijoiden ryhmittyessä (esim. SmartRail Ecosystem, Smart City Innovation Cluster, Tampere ja Oulu Automotive Cluster). Ohjelman puitteissa nämä eri toimijat tuotiin osaksi vienti- ja ekosysteemiryhmiä sekä kansainvälistymissuunnitelman laadintaa.

**10 000 työpaikan tavoite vuoteen 2025.** Ohjelmajakson alku ajoittui vielä korona -epidemian vaikutusajalle, jolloin yritysten talouteen, työllistämiseen, riskinotto- ja -halukkuuteen oli paljonkin negatiivisia vaikutuksia. Tällä on yritysten talous- ja työllisyyslukujenkin valossa ollut merkittävä vaikutus vielä vuoden 2021 lukuihin. Ohjelman sihteeristön toimesta tehty yritysten julkisista tilinpäätöstiedoista kerätty suunta-antava seurantakartoitus osoitti kuitenkin vahvaa kasvua liikennealan älykkäitä ja kestäviä ratkaisuja tuottavien yritysten liikevaihto- ja työllistävyysluvussa.

**Kymmenen strategista toimenpidettä.** Ohjelmaan kirjatut 10 strategista toimenpidettä sisälsivät yhteensä 23 alatoimenpidettä, joiden laajuus vaihteli. Ohjelman aikana toimenpiteiden koordinaatiotehtäviä (ohjelman tehtävät ko. toimenpiteissä) priorisoitiin alatoimenpiteiden välillä. Samanaikaisesti on huomioitava, että osa toimenpiteistä oli luonteeltaankin sellaisia, että niiden koordinaatio- ja toimenpidevastuu oli ohjelman ulkopuolella (esim. virastoissa ja ministeriöissä) ja siten olivat ohjelman näkökulmasta enemmänkin tiedonvaihto- ja seurantatoimenpiteitä.

Ohjelman sihteeristön ja ohjausryhmän toimesta tehdyn toimenpiteiden priorisoinnin voidaan todeta olleen rajalliset resurssit ja koordinaatiotyön vaikuttavuus huomioiden perusteltua ja kannatettava operatiivinen päätös ohjelman aikana. On myös hyvä huomata, että kasvuohjelma ja sen tavoitteet on kirjattu useisiin ministeriöiden ja kaupunkien omiin ohjelmiin ja suunnitelmiin, joiden kautta on edistetty yritysvetoisen kestävä kasvun ja viennin toimia aiempaa laajemmalla rintamalla. Yritysvetoista kasvua tukee lisäksi kasvuohjelmassa laadittu pelikirja teeseineen.

## 2.3 Ohjelmatyötä yhteistyöllä

Ohjelman koordinaation, ohjauksen ja sidosryhmien yhteentoimivuuden merkitys ohjelman onnistumiselle oli iso. Onnistumisessa korostuu, onko ohjelman rakenne toimiva ja saadaanko sidosryhmät tukemaan ohjelman tavoitteiden toteuttamista.

### OHJELMA-ANALYYSIÄ

**Ohjelman rakenne.** Ohjelman organisoinnin rakenne toimi pääosin hyvin mahdollistaen mm. ohjelman sisäisen tiedonvaihdon. Haastavaa toimeenpanon osalta oli ohjelman laaja-alaisuus ja sen hallinta. Toisaalta laaja-alaisuus ja toimijoiden monipuolisuus mahdollistivat tiedonvaihdon ja siten tietopääoman kasvun, mitä jo sellaisenaan voidaan pitää erinomaisena yhteistyön tuloksena. Näkemys siitä, että yhteisillä toimenpiteillä voidaan edistää yritysten kasvua ja vientiä parantui. Toimeenpanon haasteita pyrittiin hallitsemaan priorisoimalla toimenpiteitä ohjausryhmässä päätetyllä tavalla.

**Sidosryhmät.** Sidosryhmät ovat kiistatta elinehto tämäntyyppisen laaja-alaiseen alan koordinaatioon pyrkivän ohjelman toteutuksessa. Tässä ohjelma onnistui hyvin ja keskeiset sidosryhmät kytkettiin toimimaan yhteisen tavoitteen edistämiseksi. Erityisesti tässä onnistuttiin alan kansainvälistämisessä (Team Finland -yhteistyö, vientiryhmä, ekosysteemiryhmä). Kaupunkien aktiivisuus pelisääntöjen ja ohjelman tavoitteiden mukaisen yritysveltoisen innovaatiokehityksen edistämässä ja mahdollistamisessa vaihteli suuresti kaupungeittain (mm. innovatiiviset hankinnat, tiedonvaihto).

## 2.4 Useat toimijat hyötyjinä

Ohjelma tavoitteli sekä liikennealan toimijoille tuotettavaa lisäarvoa että laajempia yhteiskunnallisia hyötyjä. Yrityksille hyödyt realisoituvat liiketoiminnan kasvuna ja kannattavuuden parantumisena. Samanaikaisesti hallinnonala odottaa kehitystä liikennejärjestelmän toimivuudessa, tehokkuudessa ja kestävyudessa. Yhteiskunnalliset hyödyt liittyvät kansantaloudelle tärkeiden vientitulojen ja uusien työpaikkojen kasvattamiseen. Toimenpiteiden mukainen kehitys ja sen mukanaan tuomien vaikutusten sykli vaihtelee, jolloin osa vaikutuksista näkyy kauaskantoisina, pitkäjänteisen kehityksen tuloksina.

Ohjelma edesauttoi myös ennakoimaan alan kehittymistä, tukemaan kehitystä, säättämään tarvittavia reunaehtoja sekä vaikuttamaan kansainvälisestäkin tulevaisuuden suuntaviivoihin. Liikenteen toimialan uudistumisella ja alan vientivetoisen kasvun edistämällä ekologisilla, taloudellisilla ja sosiaalisesti kestäväillä ratkaisuilla on parhaimmillaan vaikutusta laajastikin toimijoidenomissa tehtävissä.

### OHJELMA-ANALYYSIÄ ERI TOIMIJOIDEN NÄKÖKULMASTA

**Yritykset.** Ohjelman ytimessä olivat yritykset – tavoitteena liike-toiminnan kasvu ja kannattavuuden vahvistaminen. Yritysten liike-toiminnan ja kasvun edellytysten edistäminen edistävät kiistatta alan osaamisen kehittymistä ja suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Ohjelmassa laaditun pelikirjan teesien mukaisesti alaa kehitettäessä syntyy ohjelman tavoitteiden mukaista yritysveltoista kasvua, elintärkeitä kotimaisia kokeilu- ja referenssitoteutuksia sekä osaamista.

Ohjelman kautta luotiin suomalaisille yrityksille suoria vientikontakteja Team Finland -verkostoyhteistyöllä sekä edistetty ekosysteemistä yhteistyötä avaten aiempaa monipuolisempia mahdollisuuksia kasvuun. Yritysten rooli kasvun luojana on ohjelman aikana korostunut ja ohjelman vaikutus mm. alan T&K -rahoitukseen on tunnistettu.

**Tutkimus ja kehitysorganisaatiot.** Ohjelmassa tutkimus- ja kehitysorganisaatioiden rooli korostui etenkin ekosysteemisen kehittämisen ja kokeilujen edistämisessä. TKI -organisaatioilla on lisäksi vahva rooli kansainvälisen tutkimushanketoiminnan ytimessä, mikä osaltaan edesauttaa kasvuohjelman tavoitteiden toteutumista. Mm. EU-tutkimushankkeiden entistä vahvempi koordinaatiotarve tulisi huomioida nykyistä, ohjelmassakin käytyä keskustelua ja aloitettuja toimenpiteitä konkreettisempänä kokonaisuutena – saadaksemme kotiutettua tarjolla olevaa tutkimustukea suomalaisen yritysvetouden kehittämisen tueksi. Tutkimus-, kehitys- ja innovaatio-organisaatioilla on lisäksi tunnistettu rooli osana esim. sääntelyn kehittämistä, kaupunki- ja aluekehittämistä sekä hankintaosaamista.

**Kaupungit.** Kaupunkien rooli liikennealan kestävän kasvun edistämisessä on monella tapaa merkittävä. Kaupungit toimivat alustana kestävien edelläkävijäratkaisujen kehittämisessä ja käyttöönotossa. Älykkään liikenteen ja liikkumisen kokeilualustatoiminta tarjoaa yrityksille mahdollisuuden kokeilla ratkaisuja ja toisaalta mahdollisuuden saada referenssejä. Älykkään liikenteen kokeilutoiminnan keskiössä ovat usein digitaaliset ratkaisut ja älykkäät palvelut. Kaupunkien yhteiskehittämisen edistämistä tavoiteltiin tässäkin ohjelmassa ja sitä tulee jatkossakin tavoitella. Tähän on tarjolla mm. innovatiivisten hankintojen työkaluja, tukitoimintoja ja jopa resursseja, joiden hyödyntäminen ei vielä ohjelman aikana toteutunut toivottavalla tasolla. Kaupunkien rooli korostuu lisäksi nykyisellään ja jatkossakin kansainvälisen yhteistoimintaverkostojen, -hankkeiden ja tavoiteasetannankin puolesta. Kaupunkiverkostot tulisi jatkossa hyödyntää aiempaa paremmin. Kaupunkien omat kestävyydelle asetetut tavoitteet ovat yhteneviä kasvuohjelman tavoitteille ja siten synergiat ovat helposti tunnistettavissa. Kaupungeille ohjelma tarjosi siten mahdollisuuden tukea tavoitteidensa mukaisten kestävien liikenneratkaisujen kehittymistä ja käyttöönottoa.

**Liikenne- ja viestintäministeriö ja hallinnonalan virastot.** Ministeriö ja virastot (Traficom ja Väylä) toimivat aktiivisesti ohjelman tavoitteiden edistämiseksi sekä osana ohjelmaa että usean toimenpiteen edistämisessä osana liikennehallinnon jatkuvaa toimintaa. Ohjelma kytkeytyi myös vahvasti Liikenne 12 -suunnitelman toteutukseen ja sen parhaillaan tehtävään päivitystyöhön, missä nähdään jatkossakin tarve huomioida yritysveltoiset innovaatiot ja kehitys. Suunnitelmassa tarkastellaan mm. verkkoja, liikenteen palveluita sekä liikenteen tietonäkökulmia, mihin kasvuohjelma tavoitteineen ja sisältöineen liittyy. Ohjelmassa tunnistettiin edistysaskelia ministeriön, virastojen ja kaupunkien yhteistyössä, jota jatkossakin tulisi yhä parantaa.

**Vienninedistämisorganisaatiot.** Ohjelman aikana syntyi vahva liikennealan sidos Team Finland -verkoston maaorganisaatioihin sekä Euroopan elpymis- ja palautumistukivälinerahoituksen toimiston kanssa. Ohjelma yhdisti alan vientiorganisaatiot vientiryhmään, minkä seurauksena voidaan jatkossa alan vientiponnisteluiden synergioita ja toimenpiteitä koordinoida paremmin. Ryhmän toiminta jatkuu yhdessä ekosysteemiryhmän kanssa ohjelman päättyttyä.

## 3 Onnistumisia ja haasteita

### 3.1 Kokemuksia ohjelman toimivista ja haastavista elementeistä

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman 2021-2023 koordinaatiossa hyödynnettiin edellisen ohjelmajakson arviointia mm. toiminnan painopisteiden ja fokuksen kohdistamisessa. Tämä näkyi erityisesti kansainvälisten vienninedistämistoimenpiteiden painottamisena ja yritysten kytkemisenä lähemmäksi ohjelman koordinaatorajapintaa.

#### OHJELMA-ANALYYSIÄ

Havaintoja siitä, mikä ohjelmassa on toiminut ja minkä osalta on tunnistettu erityisiä haasteita.

#### TOIMIVIA

**Liikennealan kestävän kasvun tavoitetila.** Kasvuohjelmalle laadittu tavoitetila tavoitteineen olivat kunnianhimoisia ja samalla konkreettisia. Yritysten liiketoimintatavoitteiden sekä työllistävyyden toimiminen ohjelman perustana ohjasi ohjelmatoimintaa vahvasti myös julkisen sektorin näkökulmasta, mikä vahvisti alan toimimista yhteisen tavoitetilan saavuttamiseksi.

**Ydinviesti ja Future Mobility Finland -sivusto.** Alan tarjoama kiteytettiin kansainvälisesti käytettäväksi ydinviestiksi kooten yritysten tuotteita ja palveluita viestittäväksi markkinoille. Kasvuohjelman ensimmäisessä vaiheessa luotu Future Mobility Finland -sivusto toimi alan kansainvälisten vientituotteiden ja -ratkaisujen näyteikkunana uutisointien ja tarjoamakuvausten myötä. Alan ydinviesti tuotiin ohjelman toteuttamana käytettäväksi alan toimijoille Future Mobility Finland -sivuston välityksellä. Ydinviestille tunnistettiin selvä tarve etenkin Team Finland-verkoston toimijoilla. Future Mobility Finland -sivusto toimii nykyisellään hyvin alan näyteikkunana keräten sivustolle



noin 2 000 kansainvälistä kävijää kuukaudessa. Kävijät tulevat noin sadasta maasta ja kävijöiden sitoutuneisuutta kuvaavat tunnusluvut vahvistavat kävijöiden kiinnostuksen sivustosta.

**Kansainvälistymisen suunnitelmallisuus.** Alan kansainvälistymisen ja viennin edistämiseksi ohjelmassa luonnosteltiin malli koko liikennealaa koskevalle kansainvälistymissuunnitelmalle. Kansainvälistymissuunnitelmalla tavoitellaan systemaattista, pitkäjänteistä, tavoitteellista ja tuloksellista alan kansainvälisen kasvun kehittämistä. Ohjelman aloittama ja luonnostelema alan kansainvälistymissuunnitelmarunko todettiin erittäin tarpeelliseksi (mm. Business Finland -näkökulma) ja sen myötä eri toimijoiden kanssa käytyä keskustelua voitiin strukturoida mm. yhteisten tavoitteiden osalta. Jatkeena suunnitelmalle käynnistettiin vientiryhmän toiminta sekä alan vientikartan laadinta.

**Vientiryhmä.** Vientitoimenpiteitä koordinoimaan perustettiin erityinen vientiryhmä, missä alan avaintahot koordinoivat vienninedistämisen resurssointia ja synergioita. Vientiryhmän muodostavilla suomalaisen liikennealan vientiä edustavilla tahoilla on yhtenäiset tavoitteet sekä resursseja, joiden käyttöä koordinoidaan eri kohdemarkkinoille sopiviksi. Samanaikaisesti voidaan huolehtia siitä, että julkisen sektorin ja toimialaorganisaatioiden vienninedistämistyössä ei synny päällekkäisyyksiä. Vientiryhmän rooli alan kansainvälistymissuunnitelman käytännönpanossa on jatkossa keskeinen. Lisäksi käynnistettiin "vientikartan" laadinta alan viennin ja kansainvälisten suhteiden ja toiminnan koordinoimiseksi ja työkaluksi. Vientiryhmä toimii verkostojen verkostona kytkien sekä kansalliset että kansainväliset verkostot yhteistyöhön keskenään.

**Ekosysteemiryhmä.** Ekosysteemien välisen yhteistyön (tavoitteiden synergiat, verkostojen alihankkijaosaaminen yms.) merkitys tunnistettiin ohjelmassa tärkeäksi kasvun mahdollistamiseksi. Ekosysteemiryhmä tunnisti useita ekosysteemien välisiä synergiamahdollisuuksia, joita edistetään ekosysteemien yhteistyönä. Synergiamahdollisuuksista esimerkkinä voi mainita kaupunkiraideliikennratkaisuja edistävän sekä kaupunkiliikenteen tietopalveluita kehittävän Veturi -ohjelman hankeyhteistyö. Vienti- ja ekosysteemiryhmän toimijat tavoittelevat vahvasti vientiä ja siten toimijoiden tavoitteet yhtenevät.

**Team Finland -yhteistyö.** Ohjelma kontaktoi aktiivisesti ohjelman tunnistamien kiinnostavien liikennealan markkinoiden Team Finland -toimijoita. Ohjelma toteutti Team Finland -verkoston kanssa kustannustehokkaan mallin (markkinatunnustelu -webinaari, tarkentavat markkinaselvitykset, tarkentavat aihekohtaiset webinaarit, suorat asiakaskontaktointit, yrityksille kohdistetut Team Finland -työkalut) kohdemaan markkinoiden tunnusteluun ja avaamiseen suomalaisille yrityksille. Team Finland -verkostoa tuettiin mm. hyödyntämällä alan ydinviestiä – tarjoamakuvausta alan tuotteista, ratkaisuksista ja palveluista. Yhteistyö on jatkuva prosessi, missä alan koordinaatio kotimaassa tukee Team Finland -toimijoiden työtä kohdemarkkinoilla – toisiaan täydentäen. Syksyllä 2023 toimenpiteitä on toteutettu 5–7 maassa, minkä lisäksi ehdotus toimenpiteiden käynnistämisestä on saatu 5-7 maasta. Vastaavien toimenpiteiden toteuttaminen kasvuohjelmatyön jatkeena mahdollistaisi merkittävän vientipotentiaalin alalle.

**Liikennealan pelikirja.** Vuonna 2021 julkaistu Liikennealan pelikirja toimii toimialan yhteisenä tahdonilmaisuna alan aktiivisesta ja vastuullisesta kehittämisestä sekä systemaattisesta uudistamisesta vientivetoiseksi kasvualaksi. Pelikirja sisältää erittäin hyödylliset teesit liikennealan kehittämiseksi. Teesit edistävät innovaatiomyönteistä toimintamallia, mutta teesien jalkauttaminen on tunnistettu yhä haasteelliseksi. Kotimaan referenssimarkkinan toimivuus ja innovaatiomyönteisyys on avainasemassa liikennealan vientimahdollisuuksien synnyssä ja vauhdittamisessa - etenkin julkisen sektorin vahva rooli kotimaisen referenssimarkkinan sääntelijänä, suunnittelijana ja hankkijana huomioiden.

**Ohjelmatoimenpiteiden priorisointi.** Ohjelman toimenpiteitä priorisoitiin ohjausryhmän ja sihteeristön toimesta perustuen aiempiin (mm. väliarviointi) suosituksiin ohjelman koordinaatiotyön painopisteistä sekä osapuolten omaan arvioon toimenpiteiden vaikuttavuudesta ohjelman tavoitteiden toteutumisen kannalta. Priorisoinnilla voitiin keskittää ohjelman rajalliset resurssit tuloksellisesti valittuihin toimenpiteisiin, jotka ohjelman tavoitteet huomioiden kohdistuivat esimerkiksi kansainvälistymiseen, alan näkyvyyden kasvattamiseen sekä ekosysteemien yhteistoimintaan. Ohjelman toimenpidekohtaista etenemistä on raportoitu ohjelman jatkuvana ohjausryhmätyönä sekä vuosiraportoinnissa.

**Kehittäminen kokeiluiden avulla.** Referenssimarkkinan kehittämisestä kokeiluilla ja kokeiluympäristöillä on saavutettu hyviä kokemuksia esimerkiksi kaupunkien liikenteen automaation sekä raideliikenteen edistämiseksi. Näiden myötä on syntynyt uutta liiketoimintaa ja ne ovat mahdollistaneet kokeiluissa syntyneiden ratkaisujen skaalaamisen ja monistamisen – myöskin vientiin. Onnistumisien taustalla on julkisen sektorin, yritysten sekä tutkimuksen yhteistyö sekä yhtenäiset yritysvetoiset tavoitteet.

## HAASTAVIA

**Laaja toimenpidekokonaisuus.** Laajan ohjelman kaikkien toimenpiteiden yhtäaikainen toteutus vaatisi kokonaiskoordinaatioon ja toteutukseen runsaasti resursseja. Osa toimenpiteistä oli muiden kuin ohjelman koordinaation vastuulla, mutta kokonaisuuden hallinta vaati ja vaatii jatkossakin toimenpiteiden priorisointia ja luokittelua.

**Työryhmätoiminta.** Ohjelman työryhmätoimintaa ei voitu hyödyntää halutulla tavalla. Laajan ohjelman toimenpiteiden syvällisempi käsittely työryhmässä olisi edellyttänyt ohjelmaan osallistuvien organisaatioiden laajempaa osallistumista työryhmään, mikä vastaavasti olisi vaatinut lisäkoordinaatiota ja organisaatioiden laajempaa sitoutumista työryhmätyöskentelyyn.

**Referenssimarkkinan tuen laaja-alaisuus.** Tuki yritysvetoiselle referenssimarkkinan kehittymiselle ei ole vielä laajaa ja rajoittuu usein muutamien aktiivisten toimijoiden edistämäksi. Esimerkiksi innovatiivisten hankintatapojen sekä ohjelmassa laaditun pelikirjan teesien mukaisten toimintatapojen soisi yleistyvän nykyisestä. Ratkaisujen skaalautuvuuden ja monistettavuuden mahdollistamat yhteishankinnat laajentaisivat myös omalta osaltaan referenssimarkkinan toimivuutta yritysvetoisten innovaatioiden synnylle.

## 3.2 Ohjelman SWOT -analyysi

Ohjelman ja toimialan nykytilannetta (vahvuudet ja heikkoudet) sekä tulevaisuutta (mahdollisuudet ja uhat) on kiteytetysti käsitelty perinteisen SWOT -analyysin keinoin seuraavassa.

- Miten **vahvuuksia** tulisi entisestään vahvistaa?
- Miten **heikkouksia** korjataan tai niiden vaikutuksia lievennetään?
- Miten **mahdollisuuksia** hyödynnetään jatkossa?
- Miten varaudutaan **uhkiin** tulevaisuudessa?

**Taulukko 1.** Ohjelman SWOT -analyysi

VAHVUUDET	HEIKKOUEDET
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suomalainen teknologinen osaaminen liikennealan digitalisoinnissa on vahvaa.</li> <li>• Toimialan avoin vuoropuhelu kotimaassa mahdollistaa vientivetoisen kehitysympäristön.</li> <li>• Yhteistyö Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa on vahvaa ja mahdollistaa mm. yhteistarjoomien muodostamisen.</li> <li>• Ekosysteemit ja niissä toimivat veturiyritykset ovat tunnustaneet voimavaraksi yhteistyön ja roolin laajempien vientikokonaisuuksien synnyttämisessä (ekosysteemiryhmä).</li> <li>• Vientitoimijat suunnittelevat yhdessä alan vientitoimintaa yhdistäen näin resursseja ja maksimoiden synergiat (vientiryhmä).</li> <li>• Alan viennin tukena toimii Team Finland -verkosto, joka on kasvuohjelman koordinaation ja tarjoomatuen myötä valmiina laajemmille vientimarkkinan selvitys- ja avaamistoimenpiteille.</li> <li>• Alan kehityksen tukena toimii TKI-ohjelmia, joissa resursseja (ja vaatimuksia) vientiin tähtäävien tuotteiden ja palveluiden kehittämiseksi.</li> <li>• Alan ja alan tuotteiden digitalisuuden ja kestävyuden kehittämiselle on vahva tuki mm. hallitusohjelmassa.</li> <li>• Alan kehitystä tukee mahdollistava ja ennakoiva sääntely.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suomalainen osaaminen keskittyy usein teknologian kehittämiseen isojen disruptiivisten kokonaisuuksien sijaan.</li> <li>• Liikennealalla vallitsee rahoituksen puute laajamittaiseen, koordinoituun ohjelmarakenteeseen.</li> <li>• Alalla ei hyödynnetä riittävästi innovatiivisia julkisia hankintoja uusien skaalattavien ja monistettavien vientituotteiden synnyttämiseksi.</li> <li>• Alan aktiivisuus pelisääntöjen ja ohjelman tavoitteiden mukaisen yritysvedon innovaatiokehityksen edistämiseksi ja mahdollistamisessa vaihtelee suuresti.</li> <li>• Liikennealan kansainvälisesti kiinnostava ”kärki” on kapea, yritysten määrä on rajallinen ja alalta puuttuvat todella isot liikennealan kotimaiset toimijat.</li> <li>• Ala ei ole pystynyt hyödyntämään kansainvälistä TKI-rahoitusta (mm. EU-rahoitus) isossa mittakaavassa.</li> <li>• Ala ei koordinoi riittävästi kansainvälisen tutkimus-, kehitys- ja innovaatorahoituksen hankkimista suomalaisten toimijoiden käyttöön.</li> <li>• Alan innovaatioita edistävä kokeilutoiminta on usein pienimuotoista, tavoitteetonta ja koordinoimatonta, minkä johdosta kehitys on usein hidasta, tehotonta (ml. päällekkäisyydet) ja tuloksetonta (ml. skaalattavuuden/monistettavuuden puute).</li> <li>• Alan koulutus ei vastaa muutostarpeisiin.</li> </ul>
MAHDOLLISUUDET	UHAT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alalla laadittu yhteinen ydinviesti ja tarjooma avaavat uusia vientimahdollisuuksia.</li> <li>• Alalle syntyneet kansainväliset yhteydet avaavat uusia ja laajempia vientimahdollisuuksia ja yhteistyö Pohjoismaiden ja Baltian kanssa laajemman ja kattavamman tarjooman muodostamiseksi.</li> <li>• Team Finland -verkosto on maailmalla hyödynnettävissä alan viennin tueksi.</li> <li>• Systemaattinen, tavoitteellinen ja tuloksellinen kansainvälistyminen on avain koordinoitumpaan, tavoitteellisempaan ja tuloksellisempaan vientiin ja kasvuun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alalle syntyneet jatkuvat vientiä ja siten kasvua edistävät prosessit lakkaavat</li> <li>• Alan viennin ja kehityksen koordinaatiota ei ole riittävässä laajuudessa ja siten viennin synergioita ei synny ja/tai toimijat yrittävät yksin uusille markkinoille.</li> <li>• Resurssit alan yhteistarjooman ja tarinan ylläpitämiselle puuttuvat.</li> <li>• Alan kansainvälistä TKI-rahoitusta ei saada käyttöön riittävästi.</li> <li>• Kokeilut eivät johda pitkäaikaiseen hyödyntämiseen eivätkä synnytä vientiä tukevia referenssejä suomalaisille yrityksille kokeilujen lyhytaikaisuudesta, pienuudesta sekä jatkumattomuudesta johtuen.</li> <li>• Suomen liikennejärjestelmän kehitys tapahtuu kansainvälisten yritysten toimesta suomalaisten toimiessa vain käyttöönottajina.</li> </ul>

## 4 Suosituksia

### 4.1 Yhteistyön jatkuvuus avainasemassa

Ohjelman yleinen tavoite edistää alan kestävästä kasvusta yritysten vientiaktiviteeteilla vastaa hyvin tuoreen hallitusohjelmankin tavoitteita. Liikennealan murros jatkuu, mikä haastaa alan toimijoita, mutta samanaikaisesti avaa uusia mahdollisuuksia innovaatioille ja kasvuun. Viimeaikaiset geopolittiset muutokset, entisestään vahvistuvat ympäristö- ja päästötavoitteet sekä teknologinen murros varmistavat, että liikenneala on kehityksen keskiössä. Yleinen talouden tila ja rahoitusmarkkinan haasteet vaikuttavat alaan pitkään.

Nykyisen ohjelmajakson päätyttyä vuoden 2023 lopussa suositellaan, että ohjelman toteutukseen osallistuneet eri toimenpiteistä vastanneet organisaatiot jatkaisivat toimenpiteiden edistämistä tarkoituksenmukaisessa laajuudessa. Nykyisistä toimenpiteistä erityisesti niiden toimenpiteiden, joilla edistetään kansainvälistä näkyvyyttä ja vientimahdollisuuksia, rooli korostuu kasvun mahdollistamiseksi viennistä. Vientituotteita ja -osaamista synnyttävät erityisesti innovaatioita tukevat hankintatavat. Edistäessään samanaikaisesti hankintayksiköille laadukkaampien ja kestävämpien ratkaisujen synnyn, tukevat ne uuden osaamisen syntyä sekä avaavat mahdollisuuksia kehittää vientiin soveltuvia innovaatioita. Edelläkävijämarkkinan luominen ja voittavien ekosysteemien rakentaminen vaativat pitkäjänteistä ja systemaattista työtä sekä panostuksia kaikilta osapuolilta.

Ohjelman ydintoimintojen mukaisia tehtäviä on tavoiteltavaa jatkaa. Näitä ovat

1. Alan vientimahdollisuuksien edistäminen ja suomalaisen osaamisen ja ratkaisujen esille tuominen mm. viestinnällisin keinoin.
2. Toimialan kansallinen koordinaatituki Team Finland -verkostolle uusien markkinamahdollisuuksien selvittämiseen ja avaamiseen.
3. Pitkäjänteisen ja suunnitelmallisen kansainvälistymissuunnitelman tarkentaminen ja jalkauttaminen alan tarjoaman, kehityksen ja vientiä edistävien yhteisöjen tiedonvaihdon ja synergioiden koordinoimiseksi.
4. Yritysvetoisten innovaatioiden ja niitä synnyttävien kokeilujen ja hankintojen edistäminen ja huomioiminen kotimaan referenssimarkkinassa mm. kaupunkikehityksessä ja liikennejärjestelmätyössä.

Muita kuin ydintehtäviä on hyvä edistää mm. hallinnonalan yksiköissä omana työnä. Näiden ja ydintoimintojen kesken on kuitenkin syytä varmistaa tiedonvaihdon säännöllinen toteutuminen.

## 4.2 Suosituksia vuosille 2024–2025

Seuraavat suositukset on laadittu huomioiden päättyneen ohjelman kokemukset sekä tunnistaen ohjelmatoimenpiteiden välitön toiminnan jatkuvuuden tarve.

**Liikenteen alan toimijat jatkavat yhteistyötä Team Finland -verkoston kanssa.** Yhteistyö on pitkäjänteistä askelittain etenevää toimintaa, missä kansallisen koordinaation rooli on vahva alussa kansainvälisten markkinoiden kysynnän ja kotimaisen yritystarjonnan kohtaamiseksi. Jatkossa koordinaatio keskittyy kohdemaan aktiviteettien tukemiseen mm. kotimaan kontaktoinneilla ja toimijakentän keskusteluttamisella Team Finland -verkoston toiminnan tukemiseksi.

**Future Mobility Finland -sivuston ylläpidon jatkaminen.** Sivuston sisällön muodostavat erityisesti alan kansainvälisesti kiinnostavat uutiset sekä liikenteen alan kiinnostavinta tarjoomaa kuvaava ydinviesti. Sivuston tunnettuutta voi edelleen vahvistaa sosiaalisen median kohdistetulla mainonnalla ja toimijoiden yhteistyöllä.

**Vientiryhmä jatkaa toimintaansa** tavoitteenaan koordinoida alan viennin synergiahyötyjä, täydentää jo aloitetun alan kansainvälistymissuunnitelman sisältöä ja toteuttaa konkreettisia toimenpiteitä. Ryhmää on syytä laajentaa nykyisten (Business Finland, ITS Finland, Fintraffic, SCIC, Tampereen ja Oulun Automotive -klusterit, Keskuskauppakamari, VTT) lisäksi vientiin erityisesti tähtäävien alan toimijoiden osalta. Vientiryhmän on myös hyvä ylläpitää tilannekuvaa alan kansainvälisistä yhteyksistä ja vientiaktiviteeteista esimerkiksi ylläpitämällä näistä erityistä vientikarttaa.

**Ekosysteemiryhmä jatkaa toimintaansa** veturiyritysten aktivoimiseksi jatkuvaan vuoropuheluun keskenään sekä alan pienempien yritysten kanssa. Vuoden 2024 aikana on hyvä pohtia ekosysteemiryhmän sekä vientiryhmän yhdistämistä vientiaktiviteettien tehostamiseksi.

**Liikennealan julkiset toimijat edistävät innovatiivisia hankintoja ja innovatiivisuutta edistäviä hankintamenettelyjä** kuten esikaupallista hankintaa, yhteiskehitysprosessia ja innovaatiokumppanuutta yritysten

kanssa. Kaupunkien ja liikennealan muiden tilaajatoimijoiden tulee tunnistaa mahdollisia kohteita julkisille innovatiivisille hankinnoille ja yhteishankinnoille. Uusien innovaatioiden ja liikennealan yritysvetoisen kasvun edellytyksiä edistetään myös kiinnittämällä näihin huomiota jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä, esim. Liikenne12 päivityksessä. Innovatiiviset julkiset hankinnat -rahoitus (Business Finland) mahdollistaa tuen julkiselle sektorille kehitettäessä innovatiivisia ratkaisuja palveluiden ja toiminnan uudistamiseksi. Rahoituksen ja innovatiivisten hankintojen hyödyntämistä voisi kiihdyttää alan innovatiivisten hankintojen toteuttajien kokoaminen yhteistyöryhmäksi. KEINO-osaamiskeskuksen rooli hankintayksiköiden ja hankintojen tukena innovatiivisten julkisten hankintojen kehittämisessä on oleellinen.

**Referenssimarkkinaa kehitetään tavoitteellisiin ja pitkäjänteisiin kokeiluihin perustuen.** Uusien yritysvetoisten vientituotteiden kehitystä on syytä jatkossakin tukea kokeiluilla ja tarvittaessa laajemmilla kokeiluympäristöillä, joita tulisi toteuttaa siten, että ne onnistuessaan jäisivät välittömästi yritysten referensseiksi ja niitä toteutetaan aidot, liikennejärjestelmän kehitystarpeet huomioiden. Tämä on hyvä huomioida hankintatavoissa mm. hyödyntämällä innovatiivisten hankintojen mahdollistamia toimintatapoja. Erityisissä, laajamittaisissa liikennejärjestelmän murrosteemoissa on suositeltavaa toimia julkisen sektorin, yritysten sekä tutkimuksen yhteistyössä, tästä hyvänä esimerkkinä kaupunkiraideliikenteen kansainvälisestäkin ainutlaatuinen kaupunkiliikkumisen raitiovaunukeskeinen Lyyli Living Lab<sup>8</sup> -ympäristö (kehitys-, kokeilu-, testaus- ja markkinointiympäristö palveluineen), joka mahdollistaa älykkään kaupunkiliikenteen ratkaisujen kehittämisen ja referenssien hankkimisen aidossa toimintaympäristössä.

**Työryhmätoimintaa** vastaavaa, alan ydintoimijoiden yhteisten asioiden edistämistä voisi jatkaa nk. kehitysfoorumeilla. Näissä kulloinkin ajankohtaista teemaa käsitellään sekä referenssimarkkinan edellytysten luojien (kaupungit, virastot yms.) sekä ratkaisujen toimittajien (yritykset, tutkimus) kesken. Foorumeissa tulee nostaa innovatiivisten hankintojen mahdollisuudet erityisrooliin, ja foorumit voisivatkin näin toimia hankintoja ennakoivan markkina-keskustelun työkaluna. Näistä kehitysfoorumeista on saatu hyviä kokemuksia

---

8 Lyyli Living Lab -kaupunkiraideliikenteen kehitysympäristö  
<https://www.tampereenratikka.fi/lyyli/>



Tampereella toimivan innovaatio-, kokeilu- ja kehitysyhteisön, ITS Factoryn<sup>9</sup> toiminnassa, missä niiden avulla on toimintaa ja tilaisuuksia voitu fokusoida erityisiin teemoihin ja siten osallistujien kiinnostus on tilaisuuteen korkea.

**Suomalaiset vahvat osaamisalueet keihäänkärkinä maailmalle.** Ohjelmassa tunnistettujen suomalaisen osaamisen kärkiteemojen terävöittämistä on syytä jatkaa. Tunnistetut kärkiteemat – liikenteen sähköistymisestä satamien digitalisoitumiseen – on kuvattu Future Mobility Finland -sivustolla alan ydinviestinä vientimarkkinaan. Vientitavoitteiden näkökulmasta ydinviestiä on hyvä tarkastella ja tarvittaessa päivittää mm. vienti- ja ekosysteemiryhmissä. Lisäksi ohjelman aikana käynnistyneitä tai aktiivisesti jo toimineita kansainvälisyyteen tähtääviä toimia on hyvä jatkaa. Fintrafficin käynnistämä laaja-alainen dataekosysteemityö jatkuu ja vahvistuu etenkin liikennedatan ratkaisujen vientiklusteritoiminnan myötä. Ajoneuvo- sekä työkonetoimijoiden klusterit jatkavat aktiivisesti fokusalueensa kehittämistä ja vientiponnisteluja. Alalle on käynnistynyt ja käynnistymässä kasvava määrä Business Finlandin Veturi -ohjelman hankkeita, joissa on vahva liikenneteema. Business Finlandin älykäs kaupunki- ja datateemaiset ohjelmat luovat alalle kehitysresursseja. Vastaavasti ITS Finland edistää jatkossa kasvavassa määrin älyliikenneratkaisujen vientiä mm. monivuotisten, kansainvälisten yhteistyöprojektien avulla pohjoismaisten ja Baltian kumppaneidensa kanssa. Alan kansainväliseen TKI-toimintaan tulee panostaa – hyödyntäen se samalla vientikanavana. Jotta referenssimarkkinan edellytykset tuottaa uusia, kilpailukykyisiä ratkaisuja vientiin mahdollistuisi, tulee hyvät kokeilu ympäristö- ja hankintamallit monistua laajasti.

---

9 Tampereen innovaatio-, kokeilu- ja kehitysyhteisö – ITS Factory <https://itsfactory.fi/>

## 5 Yhteenveto

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma ja sitä edeltänyt Liikennealan kansallinen kasvuohjelma kokosivat laajan joukon toimijoita edistämään liikennealan kehittymistä ja kasvua. Ohjelmien myötä suomalaisen liikennealan osaamisen sekä tuotteiden ja palveluiden tunnettuus kansainvälisesti vahvistui ja samanaikaisesti kotimaisen markkinan toimivuus parantui. Ohjelmassa käynnistetyt hyvät käytänteet on syytä huomioida ohjelman päättyessä, jotta alan jatkuva kehittyminen ja kasvu mahdollistetaan jatkossakin.

Erityinen ohjelman luoma lisäarvo alalle oli ohjelman myötä vahvistuneessa ja erilaisten toimijoiden luomassa yhteisessä tahtotilassa ja sitä tukevassa kasvaneessa tiedonvaihdossa. Ohjelma onnistui pienillä resursseillaan toteuttamaan laaja-alaisen liikennealan koordinaatiota, missä toimenpiteiden fokuointi ja priorisointi olivat isossa roolissa. Vahva yhteinen visio nähtiin tehokkaaksi ja toimivaksi yhteistyön selkärangaksi, mitä toimenpiteet tavoitteineen tehostivat vahvistaen vision toteutumista. Aito toimialan yhteinen visio toimii myös viestinnän välineenä edistäen yhteistä keskustelua ja vaikuttamista alan kehittymiseen.

Kasvuohjelma mahdollisti laaja-alaisen ja tavoitteellisen yhteistyön aina suomalaisten toimijoiden keskuudesta kansainvälisen Team Finland -verkoston vienninedistämisen tasolle. Hyvien käytäntöjen jatkuvuudesta huolehtimiseksi tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkuvaan liikennealan pelikirjassakin esitettyjen innovaatiomyönteisen toimintamallien edistämiseen. Vastaavasti alan viennin edistämiseksi tulee huolehtia suomalaisen osaamisen koostavan tarjooman ylläpidosta ja kansainvälisen vientikoneiston tukemisesta liikennealan yhteisponnisteluna. Varsinaisen viennin tekevät yritykset, mutta liikennealan yritysraakenteen huomioiden monipuolinen tuki ovien avaamiselle, toimijoiden yhteistarjoaman koostamiselle sekä alan näkyvyyden kasvattamiselle on erittäin tarpeellista.

Alan kasvun edistäminen julkisesti tuetuilla toimenpiteillä vaatii priorisointia ja yhä rohkeampaa konkreettisten kehitysaihioiden tunnistamista ja käynnistämistä. Priorisointia on tehtävä toimenpiteiden vaikuttavuuden näkökulmasta, sekä suomalaisen osaamisen ja tarjooman keihäänkärkien valinnassa. Samassa yhteydessä on hyödynnettävä alan isojen toimijoiden rooli niiden toimiessa vetureina ja tarjoten näin mahdollisuuksia pienemmille yrityksille. Vastaavasti

kohdemarkkinoiden valinnassa priorisointi ja potentiaalin aikainen tunnistaminen mahdollistavat resurssien järkevän käytön. Parhaimmillaan pienempien yritysten innovatiiviset keihäänkärkiratkaisut ja isompien yritysten laajat voimavarat avaavat yhdessä ainutlaatuisia mahdollisuuksia.

Viennin merkitystä ei voi väheksyä Suomen talouden tasapainottamisessa. Suomi elää viennistä liikennealallakin, kun tavoitteena on kasvu ja kotimaan markkinan rajallisuus on tunnistettu. Vientivetoisen kasvun edistämiseen on jatkossakin vahva hallitusohjelman tuki. Tämä koskee myös liikennealaa, missä merkittävän murroksen liikennealalle aiheuttavat vihreä siirtymä ja digitalisoituminen. Kehitys – riippumatta siitä, onko kyse hallinnon ohjaavista toimenpiteistä tai megatrendien mukaisesta globaalista kehityksestä – on lähes poikkeuksetta kansainvälisesti samankaltaista ja siten se samanaikaisesti avaa mahdollisuuksia monistettaville ja skaalattaville ratkaisuille. Tämä edellyttää kotimaan markkinalta tukea, joka kiihdyttää innovatiivisten ja monistettavien yritysveltoisten ratkaisujen syntyä – samalla hyötyen innovaatioiden ja yhteiskehittämisen tuloksista. Investoinnit Suomeen toimivat myös kasvun voimavarana ja luovat mahdollisuuksia kehittää suomalaista kilpailukykyä alalle. Selkeä visio ja tavoitteet edesauttavat houkuttelevan investointiympäristön vahvistumista.

Alan positiivinen liiketaloudellinen suunta sekä työllistävyyden kasvu viestivät liikennealan positiivisesta kehityksestä kansantaloudellisestikin. Haasteista huolimatta liikennealan yrityksiä ja niiden kasvun tunnuslukuja tarkasteltaessa voidaan todeta alan kasvaneen niin liiketoiminnan volyymin kuin työllistävyyden näkökulmasta. Liikennealan ja liikennealalla toimivien yritysten julkisista liiketaloudellisista tunnusluvuista karkeasti arvioiden alalle on vuosina 2018–2022 muodostunut 3 000–5 000 uutta työpaikkaa ja samanaikaisesti ko. yritysten liikevaihto on arviolta vähintään kaksinkertaistunut kasvun ollessa yli 500 miljoonaa euroa. Luvut eivät edusta tarkasti liikennealan kehitystä ja niissä on epätarkkuutta, koska laskelmissa mukana olleissa yrityksissä on mukana monialayrityksiä, mutta ne kertovat karkeasti muutoksen positiivisesta trendistä. Tulokset ovat varsin merkittäviä, kun tiedetään että liikennealan älykäs ja kestävä siirtymä on vasta alussa.

Globaaleina kehitystrendeinä liikenteen sähköistyminen, liikennejärjestelmän digitalisoituminen, datan ja tiedon hyödyntäminen sekä liikkumisen kestävyysparantaminen näkyvät varmasti yritysten toiminnassa ja siten avaavat mahdollisuuksia kasvuun. Tässä kehityksessä mukana pysyminen vaatii jatkossa aktiivista osallistumista TKI-hankkeisiin, minkä maksimoimiseksi tulee Suomessa kansallisen TKI-rahoituksen rinnalla entisestään aktivoida toimijoita mm. EU-hankerahoituksen hakemiseen ja varmistaa kansallisen vastinrahoitusjärjestelmän toimivuus.

Kasvuohjelma loi useita toimivia malleja edistää alan kasvua ja kansainvälistymistä. Liikennealan pelikirja antaa yhä hyvän henkisen perustan edistää yritysten kehittämistä ja toimimista kotimaan liikennemarkkinassa sekä selventää eri toimijoiden roolia ekosysteemisessä kehittämisessä. Vientiorganisaatioyhteistyö Team Finland -verkoston sekä kotimaan vientitoimijoiden kesken vientiryhmässä mahdollistavat jatkossa synergioita ja siten yksittäisiä resursseja isommat hartiat. Alan toimijoiden klusterit, ekosysteemit ja veturitoiminnot synnyttävät suomalaiselle teollisuudelle mahdollisuuden innovaatioille sekä kanavia kasvuun ja vientiin. Aktiivinen tiedonvaihto suomalaisten toimijoiden kansainvälisistä aktiviteeteista ja niiden potentiaalin hyödyntämiseksi käynnistettävät toimijoiden yhteisponnistelut sekä alan yhteisen tarjooman ydinviesti varmistavat entistä laajemman ja yhtenäisemmän näkyvyyden kansainvälisesti. Ohjelmassa aloitettu systemaattinen, pitkäjänteinen, tavoitteellinen ja tuloksellinen työ alan kansainvälisen kasvun ja viennin kehittämiseksi tulisi jatkua käytännön yhteistyössä eri toimijoiden välillä.

Lopuksi on hyvä huomata, että kasvuohjelma onnistui laajalla yhteistyöverkostolla toteuttamaan lukuisia konkreettisia toimia niin vienninedistämiseen, viestintään, kotimarkkinan toimivuuteen kuin toimijoiden verkottamiseenkin liittyen. Se vei käytäntöön lukuisia toimenpiteitä, jotka tukevat sekä kaupunkien että hallinnon tavoitteita, mutta erityisesti nosti esille yritysten merkitystä ja mahdollisuuksia alan uudistamisessa. Laaja-alainen kasvuohjelma on ollut tärkeä selkänöja ja luonut alan toimijoille yhteisen näkemyksen uusien palvelujen ja teknologioiden kokeilujen edistämisestä osana liikennejärjestelmän kehittämistä. Työ alan uudistumisen ja kansainvälistymisen edistämisessä ei kuitenkaan ole vielä valmis, oikeastaan se on saatu vasta alulle.



VALTIONEUVOSTO  
STATSRÅDET

SNELLMANINKATU 1, HELSINKI  
PL 23, 00023 VALTIONEUVOSTO  
valtioneuvosto.fi  
julkaisut.valtioneuvosto.fi

ISBN pdf: 978-952-383-672-3

ISSN pdf: 2490-0966