

Alustatalouden faktat ja myytit -podcastin ensimmäinen kausi

Jakso 2: Liikenteen digimurros on vasta edessä

Tässä jaksossa keskustelemme siitä, miten alustatalous voisi mullistaa ihmisten liikkumisen. Puhumme myös siitä, miten esimerkiksi Uber on jo vaikuttanut liikennejärjestelmiin ympäri maailman, ja kuulemme, mitä vaikeuksia alustatyön reguloinnissa on Kaliforniassa kohdattu. Aalto-yliopiston tutkija Eero Aallon sekä sarjayrittäjä William von der Pahlenin vieraina on tänään liikenne- ja viestintäministeriön tietoliiketoimintayksikön johtaja Maria Rautavirta ja MaaS Globalin perustaja ja toimitusjohtaja Sampo Hietanen. Lisäksi erikoisvieraana puhelimen päässä on Piilaaksossa asuva toimittaja Senja Larsen.

[elektronisia ääniä]

Miesääni: Tämäkin ohjelma on Suomen Podcastmedian tuotantoa.

[rauhallista elektronista musiikkia alkaa soimaan taustalla]

Sampo: Tämä on hauska, kun mä kysyn ihmisiltä, että hei, jos mä voisin tarjota sulle koko maailman vähän niin kuin Netflix, kaikki junat, bussit, taksit, autojenjakopalvelut, kaikki skootterit ja kaikki muut ja tuolla yhdellä maksulla, eikö se ole simppeleä, sehän korvaisi auton. Ja kaikki sanoo, no vitsi, noinhan sen pitäisi aina olla.

Naisääni: Tervetuloa kuuntelemaan Alustatalouden faktat ja myytit -podcastia. Alustatalous koskettaa jokaista, jolla on älypuhelin taskussa. Tätä sarjaa juontaa Futucast-podcastistakin tuttu sarjayrittäjä William von der Pahlen. Hänen seuranaan vuorottelevat Aalto-yliopiston alustatalouden asiantuntijat tutkija Eero Aalto sekä professori Robin Gustafsson.

[musiikki vaimenee]

William: Tervetuloa Alustatalouden faktat ja myytit -podcastin pariin. Mun nimi on William von der Pahlen. Ja mun co-hostina ja aisaparina Eero Aalto, tutkija ja alustatalouden asiantuntija. Eero, moi.

Eero: Moi, William.

William: Ja näistä asioista studioon on tänään saapunut puhumaan liikenne- ja viestintäministeriön tietoliiketoimintayksikön johtaja Maria Rautavirta ja MaaS Globalin perustaja ja toimitusjohtaja Sampo Hietanen. Tervetuloa mukaan molemmille.

Sampo: Kiitos.

Maria: Kiitos.

William: Tällein lämmittelyksi voitaisiin pohtia vähän sitä, että missä pisteessä tämä liikenteen digimurros nyt menee. Onko se takanapäin vai onko se vasta tulossa?

Maria: No jos ajattelee, että me Suomessa ollaan edelläkävijöitä, niin me ollaan tulevaisuudessa, mutta kyllähän se todellisuus vielä laahaa perässä. Eli ollaan nähty ensimmäiset markkinoille pelin avaajat. Mutta se varsinainen disruptiohan on vielä tulossa, potentiaalia tässä nyt laskeskellaan.

Sampo: Mä näkisin sillein, että hyvin alkuvaiheessa ollaan. Nyt ollaan vasta oikeastaan tekemässä niitä mahdollistajia siihen murrokseen. Ja mihin mä perustan tämän väitteen, niin katsotaan muita aloja ja katsotaan kuinka pitkälle ne itse bisnekset on siellä disruptoitunut, kuinka kansainvälisiä, kuinka konsolidoituneita, kuinka kehittyneitä ne on. Ja kuinka ne liiketoiminnan struktuurit on muuttunut. Ja liikenteessä oikeastaan se ei ole vielä murtunut. Ne rakenteet, jotka on ollut sieltä oikeastaan 30-luvulta lähtien, niin edelleenkin pitää paikkansa.

Eero: Mä voisin lisätä tähän sen vielä, että jos katsoo tätä digitaalisen talouden kehitystä, niin liikenteessä jo 90-luvulla tuli nämä karttapalvelut, liikennepalvelut. Ja sen jälkeen tämän verkkoteknologian pilvipalveluiden mobiiliin myötä, internetin myötä, tämä ubersaatio. Niin tavallaan tämä teknologinen pohja alkaa olemaan siellä. Mutta nyt me ollaan puhumassa siitä, niin kuin Sampo sanoi, tästä laajasta kokonaisuudesta. Ja siinä myös näiden toimintamallien muutoksesta. Ja se on taloudellisesti aina haastava kysymys.

William: Nimenomaan, joo. Ja miten Sampo MaaS Globalin näkökulmasta sä mainitsit, että te haluatte olla nimenomaan liikenteen operaattori kuluttajalle. Onko tämä se tapa, millä sä määrität tämän alustatalouden teidän näkökulmasta? Vai liittyykö siihen myös muita aspektejä?

Sampo: Nyt kun tullaan oikeasti fyysiseen maailmaan ja tullaan pikkuisen erilaisiin ja kokoluokaltaan täysin erilaisiin juttuihin, niin se pitää myös määritellä se alustatalous uudelleen. Kun puhutaan liikkumisesta palveluna, niin pitää ihan oikeasti miettiä, että sen pitää olla palvelu. Mikä tarkoittaa, että vähän niin kuin auto, eihän se autofirmakaan tule sulle, että tuossa on lista näistä, siinä on tuulilasia ja tämmöistä ja me otetaan tämmöinen provikka ja valitse siitä ja sitten katsellaan. Vaan ne myy jotain ihan muuta kuin sen fyysisen elementin. Itse asiassa siellä on paljon tunnetta ja paljon muuta tämmöistä pelissä. Ja sama tulee tähän. Tämä on hauska, että kun mä kysyn ihmisiltä, että hei, jos mä voisin tarjota sulle koko maailman vähän niin kuin Netflix, kaikki junat, bussit, taksit, autojenjakopalvelut, kaikki skootterit ja kaikki muut ja tuolla yhdellä maksulla, eikö se ole simppeleä, sehän korvaisi auton. Ja kaikki sanoo, no vitsi noinhan sen pitäisi aina olla. Ja sitten normaali ihminen, eihän tämä nyt pitäisi olla vaikeaa, että miksi ei tämä ole jo täällä. Ja se ei kyllä teknologian puutteesta johdu, vaan se johtuu pelisääntöjen puutteesta. Ja siitä, että hirveän monet bisnekset lukee vanhoja alustatalouskirjoja [naurahtaa].

Eero: Tästä mä voisin Sampo kysyä tarkemmin, että miten te eroatte siitä Uberin liiketoimintamallista? Uberkin tavallaan, onhan se moninainen, miten ne yhdistää tarjontaa ja kysyntää palveluksi, niin onhan se aika monimutkainen kokonaisuus myös. Mutta miten te eroatte siitä mallina?

Sampo: No ehkä se ihan lähtökohta on se, että me lähdetään sitten näitä vielä yhdistämään. Eli tavoite on koko ajan, että yhdistetään kaikki mahdollinen. Ei olla itse tuottamassa yhtään niistä kulkumuodoista. Tämä on ihan sillein, että sä pysyt neutraalina, koska se kuluttaja haluaa kaiken, ei vain osan palveluista, mikä tekee koko siitä lähtökohdasta siinä mielessä erilaisen. Ja myös se ansaintalogiikka, mitä tavoitellaan, lähtee siitä, että me pystyisimme erottamaan sen, mistä se asiakas maksaa. Uskaltaisinkin väittää, että ylivoimaisesti isoin osa rahasta tällä hetkellä tuolla, niin sillä ei ole mitään tekemistä rationaalisuuden kanssa. Siis tästä kymmenentuhannen miljardin alasta 76 prosenttia on kiinni autoissa. Ja sitäähän ei ole Uber eikä kukaan vielä oikein aukonut sitä osaa lompakosta. Ja se 76 prosenttia, niin ei sitä ole rationaalisesti ajateltu. Jolloin meidän ajatus onkin kilpailla sen auton kanssa. Ei taksien, ei tämmöisten, vaan ihan sen auton omistamisen kanssa. Ja myös kilpailla sillä, että sulla on joku kuukausimaksu, jolla tehdään. Ja se muuttaa silloin meidän ansaintalogiikkaa. Jos mietitään niin päin, että sä maksat sen, keskimääräinen eurooppalainen maksaa 616 euroa autosta. Nyt mä sanon, että hei anna mulle sama raha kiitos ja mä hoidan kaikki sun matkasi. Jos näin on, niin eikö mun silloin kannata saada tuotettua se halvemmalla kuin mitä sä maksat. Ja se tarkoittaa sitä, että kun sun kilometrit on kuitenkin, ei niitä matkoja tulee enempää, niin tarkoittaa, että mitä halvempia sun kilometrit on, sen parempi mulle. Kaikkein halvin on kun kävelet tai pyöräilet tai käytät joukkoliikennettä. Eli meidän ansaintalogiikka on hyvin erilainen kuin Uberin. Uber haluaa mahdollisimman monta kyytiä ja me taas itse asiassa haluttaisiin, että sä teet mahdollisimman vähän ja mahdollisimman kestävästi.

Eero: Mulla tulee tuosta vähän mieleen, että tuo on kunnianhimoinen tavoite. Koska Uber perustaa vähän siihen vanhaan maailmaan sen liiketoimintamallin, niin teidän liiketoimintamalli on kytköksissä siihen, että ihmiset muuttaa niiden toimintatapoja. Onko tämä väärä tulkinta vai?

Sampo: Joo, tässä siis on hauskaa se, että kaikki aina ajattelee, että se isoin haaste on tuo ihmisten kulutustottumus. Mutta ainakin nyt alustavat tulokset näyttää, että ei se ole se vaikein. Kyllä se vaikein on edelleenkin saada tämä ekosysteemi rullaamaan sillein, että kaikki ymmärtäisi, että se on fiksumpaa, kun yhdessä määritellään kilpailijaksi se omistusauto. Niin siellä on yllättävän paljon sitten semmoisia, mut on yllättänyt muutama semmoinen luku. Me tehtiin aika paljon, Euroopassa tehtiin aika laajakin selvitys siitä, että miten valmiita ihmiset olisivat oikeasti luopumaan autosta. Niin se oli siis 38 prosenttia kaupungeissa, jotka sanoo, että he olisivat valmiita. Ovat etsimässä vaihtoehtoa, mutta niillä ei vaan ole. 70 miljoonaa autoa siis Euroopasta tänään on etsimässä jo vaihtoehtoa. Meillä ei vaan ole tarjota niille palveluita.

William: Miten sä Maria näet tämän sitten enemmän ministeriönäkökulmasta ja siitä, että pyrittäisiin löytämään näitä yhteisiä pelisääntöjä? Ja miten tämmöinen yksityinen toimija näyttäytyy sitten teidän silmissä, joka kuitenkin on tuolla pyrkimässä disruptoimaan tätä liikennettä?

Maria: Mä ostan tuon Sampon ajatuksen siitä, että kyllähän yhteiskunta nyt alkaa herätä siihen, että sillä on rooli tässä digitaalisessa markkinassa asettaa niitä reunaehtoja ja pelisääntöjä. Ja ilahtuneena luettiin tuota komission tuoretta kestävän ja älykkään liikenteen strategiaa. Eli siellähän nyt ekaa kertaa on sitten, että tavoitteena poliittisesti on myös luoda markkinoille ja innovaatioille edellytyksiä. Eli ei katsota puhtaasti liikennetavoitteita eli tehokasta kuljetusta ynnä muuta, vaan ymmärretään, että se kaikki tuotetaan yritysten toimesta. Ja me tarvitaan sinne ne liiketoimintamallit ja markkinamekanismit, millä se kilpailu ajaa siihen tehostamiseen. Sen näkökulman valtavirtaistaminen siihen kaikkeen, mitä liikennesääntelyssä tehdään toivon mukaan nyt vaikuttaa siihen, että päästään pois niistä fragmentoituneista regulaatio- ja hallintomallista. Meillähän on nyt tavallaan kaupungeittain, jokaisella on se oma tapa, miten tämä bisnes pyörii, miten sitä tuetaan ja minkälaisilla mekanismeilla ohjataan. Että kaikki tällaiset siilot ja epäjatkuvuuskohdat, nehan on ihan valtava sitten haaste semmoiselle, joka yrittää juuri siihen luoda sitä skaalautuvaa markkinaa. Ja oikeastaan ollaan pitkään ammuttu siinä mielessä jalkaankin, että kun on tehty julkisina hankintoina kaikki toteuttamiset, niin se on jo sanellut sen, että kukaan ei voi tavallaan skaalata sitä ratkaisua toiseen kaupunkiin. Vaan joka kaupungilla on jokaiseen asiaan oma tilaaja-tuottaja-mallilla tehty toteutus, mikä on jo itsessään yksi semmoinen blokki.

William: Miten Marja sä määrittelisit tämän alustatalouden nimenomaan liikennealalla? Mitä se tarkoittaa?

Maria: Joo, no niin kuin tässä tuli mainittuakin, tämä teknologia-alusta ehkä on ollut meillä jo kunnossa. Ja se on totta kai ollut se syy, miksi digitaaliset palvelut on tavallaan meille nyt jaettu tällä toimintamallilla jo pitkään. Se, että mä näen, että nythän me integroidaan tavallaan alustaa, jossa bitumit ja bitit liittyy yhteen eli se katutila, hallintomallit, kaupunkirakenteet, tämä kaikki pitäisi nyt integroida mukaan tähän toimintaan. Niin se on kertaluokkaa isompi haaste. Mutta ilman muuta tehtävä, jos sitä halutaan sitä ilmastoystävällistä uutta järjestelmää luoda. Me on nähty nyt nämä

sähköpotkulaudat, me nähdään se potentiaali, miten ihmiset muuttaa kuluttamistottumuksia. Mutta se, miksi ne tuli näin nopeasti markkinoille oli se, että niidenhän ei tarvinnut oikeastaan ottaa sieltä hallinnosta ja infrasta mitään muuta kuin se katu. Että tässähän nyt ehkä sähköisen latauksen ympärille on syntynyt yhdenlainen alusta. Ja meillä on jo näitä tällaisia saarekkeitä. Mutta jossain vaiheessa nämä kaikki tulee olemaan sitä yhtä alustaa, missä sitten sähköinen voimansiirto, automaatio ja uudet palvelut tulee sitten yhteen ja ne arvoketjut alkaa sitä kautta kasvattamaan massaa. Ja nythän näitä pelimerkkejä selkeästi kentällä siirrellään.

Eero: Nämä peruskyytipalvelualustat on ollut pitkään. Mutta tämä laajempi integraatiomalli ja sen tarvitsemat osat alueet, ne on vasta kehitteillä. Ja mun mielestä tästä hyvä esimerkki oli tämä Traffic Management Finlandin yhtiöittäminen ja perustaminen, mikä luo sitä liikenteen laajempaa integraatioinfrastruktuuria.

William: Just niin. Voitaisiin ehkä kelata vielä pari askelta taaksepäin. Olisi ehkä hyvä ymmärtää myös, että mihin teknologiaan ja ratkaisuihin ylipäätensä tällä hetkellä tämä alustatalous liikennealalla perustuu. Mitä nämä innovaatiot ovat, mistä puhutaan?

Sampo: Lähtisin ehkä tuossa siitä, että mitä se internet tekee yleensä, niin sehän tekee sekä kysynnän että tarjonnan läpinäkyväksi, parhaimmillaan. Sää pystyt näkemään, missä on kysyntä ja tarjonta. Ja tämä läpinäkyvyyshän on aiheuttanut sen, että ihmisillä on se omistusauto. Koska kyllähän meillä on tuolla resursseja tarpeeksi, kun nämä kumpikin tehtäisiin käyttöön. Ja nyt tavallaan se, että jos me pystytään pääsemään alustataloudesta siihen API-talouteen. Ja leikitään ihan huvikseen ajatuksella, että Suomessa, mulla olisi nyt tässä kartalla näkyvissä kaikki resurssit, jolla pystyy liikkumaan. Ja mulla olisi näkyvissä kaikkien matkapyynnöt. Niin voi herran jestas, miten hyvän palvelutaso tässä saataisiin. Ja sitten voi ottaa hyvän esimerkin käytännössä, kun tuossa oli, Maaseutuakatemia ihminenkö se oli, ja mietittiin, että tällaiset MaaS-palvelut, missä käytetään näitä, niin ei ne varmaan ikinä tule maaseudulle. Ja sitten tämä sanoi, että niin, että he oli tuossa soratien varrella justinsa edellisenä päivänä ja siinä katseli maitolaiturilla, kun joku sanoi, että kun se on niin toista siellä Helsingissä, kun parin minuutin välein tulee ratikat ja muut. Ja he katseli siinä, että kyllä siinä parin minuutin vuorovälein joku väline meni, että jos siihen olisi kyytiin päässyt, niin ihan sama palvelutaso siellä maaseudullakin olisi. Eli tavallaan se, että jos kaikki resurssit tosissaan olisi näkyvissä, niin meillä olisi jo ihan mieletön mahdollisuus. Ja se on ehkä sitten se teknologia, että miten me saadaan olemassa oleva fyysinen maailma paljon tehokkaammin käyttöön.

Eero: Tuo on tosi hyvä pointti. Mä itse asiassa just tänään luin tällaisesta Kaikki kyytiin -kokeilusta, mikä oli Kuntaliiton tällainen haja-asutusseudun uusi integraatiomalli liikkumispalveluille. Ja siinä ainakin simulaatioiden ja tämän selvityksen kautta nähtiin, että se tuo lisää palveluita, vähentää päästöjä ja säästää kustannuksia kunnille. Eli teknologisesti on nämä asiat olemassa. Ja tietysti puhutaan paljon siitä käyttövoimasta, että autot tulee sähköistymään. Ja puhutaan näistä verkkoteknologioista, niin kuin 5G:stä ja tästä connectivity-kehityksestä, kaikki on yhteydessä kaikkeen. Ja tämä liittyy nyt myös näihin tekoälyihin, sensoreihin ja jopa itseajaviin autoihin sitten, jos ja kun semmoista tulee. Että tässä on paljon tällaisia teknologisia elementtejä, mitä on olemassa, mitkä voisi tukea tämä alustamaisuuden kehitystä tällä alueella. Ja myös niitä integraatiomalleja sitten. Eli just tämä, mitä puhutaan tästä datataloudesta ja sen kautta sitten nämä, vaikka tällaiset toiminnalliset rajapinnat, jos niitä olisi jonkinlaisia yhtenäisiä. Vähän niin kuin Applen kehittäjillä on tietty työkalupakki, mitä ne voi käyttää suoraan. Niin jo tällainen yhteinen työkalupakki voisi mahdollistaa sen, ettei tarvitsi jonkun ottaa sitä kaikkea haltuun, vaan kaikki voisi toimia vähän avoimemmin yhdessä.

Sampo: Mä olen jo huomannut, että siis tämä on jo ihan esitystavoissa. Kun puhutaan alustasta, niin joku aina piirtää sen semmoisen, tiedätkö sen serverin tuonne noin. Yksi serveri, johon kaikki menee. No ei nykyään tietotekniikassa tarvita sellaista, se riittää, että sulla on apeja [API-ohjelmistorajapintoja], jotka yhdistelee ja kaikki muut voi käyttää niitä samoja apeja. Ei tarvitse aina mennä johonkin keskustietokoneeseen, joka hallinnoi kaikkea.

Maria: Niin, tuo on ehkä just se, mitä me on tässä datataloudessa Eurooppaan yritetty ajaa. Eli tavallaan meillä aiemminhan ne koodit ja ne säännöt on luotu näiden teknologia-alustojen ja niiden järjestelmien kautta. Eli siellä on ollut Google masteroimassa sitä speksistackia. Ja nyt me halutaan, että yhteiskunnalla on sanansa myös siihen koodiin. Ja just tähän, että jos me tarvitaan niitä mallirajapintoja tai jotain pidemmälle menevää kuin mitä me nyt on ajateltu, että digitaalisessa maailmassa tarvitaan, niin silloin se on yhteiskunnan velvoitekin ottaa sitä omiin käsiin. Että kyllähän me on sanottu ihan tasan tarkkaan, että kuinka leveitä on kaikki tiet, jotta ne samat tiet sopii niille kaikille autoille, me on määritelty autojen mitat. Niin digitaalisessa toimintaympäristössä, sillä on tiettyjä asioita, joista vaan on sovittava yhdessä. Ja tämä on yksi semmoinen mun mielestä konkreettinen, että saadaan data virtaamaan, niin tarvitaan tietynlaisia määrittelyjä. Ja totta kai se tarvii, että yhteistoiminnassa toimialojen ja teollisuuden kanssa. Mutta tähän on nyt se, mitä komissio on laittanut liikkeelle ja odotetaan, että tästä saadaan nyt sitten jotain sellaista konkretiaa, mitä meillä ei aiemmin ole ollut.

William: Kyllä. Ja ehkä tällain alan ulkopuolisen näkökulmasta, niin tuntuu, että tuo on aika kiireellinen ongelma, koska asioita digitalisoidaan vuosi vuodelta enemmän ja enemmän. Ja mitä pirstaloituneempaa se on, niin sitä vaikeampaa sen kokonaisuuden takaisin tuominen tai kiteyttäminen tulee olemaan jatkossa.

Sampo: Tässä on yksi semmoinen ihan liikenteeseen liittyvä asia, mikä on ihan validi pointti. On se, että meillä on tavoitteita ohjata ihmisiäärkevimpiin liikennemuotoihin. Ja mä olen itse lukenut liikennettä ja mua jotenkin aina tämä liikenteen hallinta ja tämä, se on terminäkin jo vähän rieponut, kun me ihmiset ollaan vähän heikosti tuollain hallittavissa. Mutta siellä on järkeviä tavoitteita yrittää saada. Jos mä otan tämän käytännön esimerkin kautta. Itävallan rautatietoimija, joka sanoo, että no ei he oikein halua tällaiseen MaaS-operaattoriin ihan noin vaan integroitua, että siinä voi käydä muuten niin, että kun teillä on siellä autoja ja kaikkia muita, että ne ihmisethän valitsee väärin. Että ei me voida semmoisen antaa tapahtua. Ja mä naurahdin ja luulin tämän vitsiksi, ennen kuin hän sanoi, että ei tämä ole mikään vitsi, eihän me nyt voida sallia herran jestas, että ihmiset itse valitsee, mitä ne [naurahduksia] sieltä ottaa,

että mihin tämä maailma sillä menisi. Tämä ehkä kuvastaa sitä logiikkaa. Ja siinä pitää ymmärtää, että siinä on myös pitkä tausta siitä, että tavallaan kaikki kaupungit on sitä jatkuvaa autoistumista vastaan sillä joukkoliikenteellä taistellut. Ja se ohjaaminen on myös ollut semmoinen metodi. Ja siellä on pitkät perinteet, eikä ne välttämättä sieltä ihan laakista poistu.

William: Mulla pisti silmään, tai ei silmään, mutta korviin yksi mielenkiintoinen pointti, mitä sä sanoit tuosta maaseudusta. Koska se on usein kyllä semmoinen väite, mitä kuulee tähän liittyen. Ja ylipäänsä puhutaan urbanisaatiosta, siitä, miten bussilinjoja viedään pois maaseudulta ja miten siellä ei enää ole vaihtoehtoja. Sen takia myös tavallaan luodaan toinen pakottava keino ihmisille tulla tänne kaupunkiin. Ja meillä alkaa olemaan jo aavekaupunkeja. Ja kaiken järjen mukaan nämä trendit tulevat voimistumaan. Voi olla, että koronavuosi ehkä aiheutti tarpeeksi ison vastatrendin tälle, aika näyttää. Mutta miten, sä mainitsit, että siellä on kyllä niitä kulkuvälineitä, jos ne olisi jotenkin saatavilla ja jotenkin käytettävissä, jostain löydettävissä. Mutta miten tähän asiaan pitäisi suhtautua, onko tämä kriittinen ongelma, joka on myös vähän ikään kuin kiireellinen asia, että me ei voida päästää tätä käsistämme?

Maria: Joo, no se miten on nähty tätä MaaS-kehitystäkin, niin tähän taklaa oikeastaan siis kaupungistumisen lisäksi myös tätä ikääntymisen haastetta ja tätä ilmasto-ongelmaa. Eli meillä on maaseudullakin ikääntyviä ihmisiä, joille pitäisi tuoda ne liikkumisen mahdollisuudet. Tai sitten me joudutaan tekemään jotain kalliimpia ratkaisuja tukemaan sitten sitä kotona asumista. Luin just, että Kela-korvausten se tappi tai se omavastuuosuus ylittyy ihan mahdottoman monilla tuhansilla ihmisillä jo heti tässä alkuvuodesta. Siis, että koko ajan joudutaan kuitenkin kuljetuksia järjestämään. Ja ihmisille tämäkin on jo iso menoerä. Että kyllähän me nyt lähdetään siitä, että me pystytään fiksumminkin tekemään asioita ja sitä kautta luomaan win-win-tilanteita näihin haasteisiin. Siellä maaseudulla, mistä itsekin olen kotoisin, niin se sama bussi edelleen menee kello kahdeksan viemään koululaisia, siellä ei ole muuttunut käytännössä mikään. Mutta silti ne nuoret on ihan eri nuoria kuin silloin, kun me ollaan oltu siellä mopoilemassa tai lankapuhelimen varassa. Eli kysyntää ja keinoja ja käyttäjiä olisi. Mutta se on just se, että onko se syy vai seuraus, että sitten nuorisokin lähtee kaupunkiin.

Sampo: Tämä on tietenkin, kun tulee tällainen uudenlainen konsepti, niin yksi illuusio, mikä helposti tulee, että hei MaaS voitteko ratkaista, meillä on ongelma täällä kehyskunnissa, kun me ei olla saatu millään tätä hoidettua, voitteko ratkaista tämän maaseudun ongelman. Että ensin pitää tietenkin antaa sen syntyä sen ilmiön, että voidaan ruveta ottamaan niitä hyötyjä sieltä. Miten mä itse näkisin, että miten tämä on levinnyt, mun mielestä tässä on hyvä ottaa se analogia sieltä 3G, 4G, muuta. Kyllä mä muistan ajan, milloin sanottiin, että höpöhöpö, ne 3G-verkot ei ikinä tule sinne maaseudulle, ei varmasti tule. Siellä on niin harvaa, että kukaan ei sinne kyllä mitään mastoja laita pystyyn. Kas, niin vaan toimii aika hyvin. Ja sama juttu tässäkin, että jos mietitään sitä, että mitä meidän pitää palvella. Otetaan taas se, että mikä se meidän kilpailija on. Meidän kilpailija on auto. Helsinki on hyvä markkinapaikka, koska täällä on paljon sellaisia, jotka ei oikeasti tarvitse autoa tarvitse, korkeintaan viikonloppuisin. Mutta miksi ne ostaa sen auton, ei ne osta Helsinkiä varten, ne ostaa sen just sitä maaseutua varten. Ne ostaa sen takia, että ne pääsee sinne. Joten jos meillä ei ole samaa tarjontaa, samaa sädettä, jossa me voidaan hoitaa kaikki sun matkat, niin me ei yksinkertaisesti olla kilpailukykyisiä sen auton kanssa. Eli tässä tulee se ilmiö ihan luontaisestikin, että isojen kaupunkien kysyntä nostaa tarjontaa myös siellä maaseudulla. Mikä taas sitten lisää tarjontaa, mikä lisää sitten niitä tarjoamismahdollisuuksia. Tämä tulee omassa ajassa. Sitten on tietenkin mahdollisuus hyödyntää, että jos meillä käytetään, olenko mä väärässä, yli miljardi menee tällaisiin sosiaalisiin kyyteihin. Niin jos me pystytään tavalla tai toisella, mulla ei ehkä ole aina keinoja, mutta jos me pystytään samaan palvelukehitykseen ymppäämään sitä julkista rahaa, firmojen rahaa, jotka kanssa käyttää liikkumiseen, ja yksityistä rahaa, niin mä luulen, että siellä rupeaa se, tässä on kyse kriittisestä massasta. Välineet on olemassa, mutta miten me saataisiin nopeammin kriittinen massa myös sinne haja-asutusalueille. Ja kyllä se tehtävissä on. Mä voin kertoa hyvän esimerkin. Paikka missä on car sharingia, autonjakopalveluita tehty pisimpään, Sveitsissä, niin ihme ja kumma, sitä on tehty niin kauan, että siellä maaseudullakin todella hyvin saat napautettua auton käyttöön. Ihmiset on jo niin tottuneet siihen.

Eero: Tälle alustataloustutkimuksessa usein puhutaan näistä verkostovaikutuksista. Eli mitä enemmän meillä on käyttäjiä, sitä hyödyllisempää se on toisille käyttäjille tai vaikka kyydin tarjoajille. Alustatalouden yrityksen kasvumeکانismi perustuu tähän verkostovaikutukseen. Eli päästään sille positiivisen kasvun kierteelle. Mutta se vaatii tietyn rajapyykin, minkä yli pitää mennä. Mutta sitten, kun sen yli pääsee, niin siihen voi lisätä vaikka mitä. Koska yleensä se arkkitehtuuri on semmoinen modulaarinen eli siihen lisätään lisää palikoita. Ja kaikki ne palikat ei välttämättä tarvitse olla heti edes kannattavia, kunhan se kokonaisuus vähitellen etenee.

[rauhallinen elektroninen musiikki alkaa soimaan taustalla]

Naisääni: Alustatalous sekä liikenteen digimurros etenevät monessa muussa maassa paljon nopeammin kuin Suomessa. Eero Aalto tavoitti Zoomin kautta Piilaaksossa asuvan toimittaja Senja Larsenin. Larsen kertoo, että Yhdysvalloissa liikennepalvelu Uber on jo ehtinyt tuoda muutoksen katukuvaan.

[musiikki vaimenee]

Eero: Olet asunut Kaliforniassa pitkään ja seurannut Piilaakson niin sanottua teknologiapöhinää siellä, missä nämä uudet ideat lähtee lentoon. Lento nopeasti loppuu välillä, mutta välillä taas se lento voi jopa muuttaa maailmaa. Miltä itsestäsi näyttää tulevaisuuden liikenne?

Senja: No se, että nythän käydään läpi murrosvaihetta. Että mitä se tulevaisuuden liikenne on, niin sitä ei vielä kukaan tiedä. Mutta jännittäväähän se on, että kymmenen vuotta sitten ei saanut kukaan vielä oikein alustataloudesta tuloja ja nyt siitä on muodostunut tällainen valtava yhteiskunnallinen mahdollistaja. Mutta sitten taas toisaalta ongelma. Mutta Uber ja Lyft on parasta, mitä on tapahtunut esimerkiksi San Franciscolle. Se ei ole ihme, että se alkoi juuri siellä, koska siellä oli legendaarisen surkeat taksit. Ja nyt, siis ennen koronaa pääsi vain napinpainalluksella, kaksi

minuuttia, niin on auto alhaalla. Ja sitten pääsee sellaiseen mielettömään kulttuurikielikylpyyn jonkun yleensä maahanmuuttajan kanssa. Yhtäkkiä sä kuulet valtavat tarinat jostain Mongoliasta ja ihmisen perheestä. Ja se on todellinen tällainen ikkuna toisiin kulttuureihin. Ja mahtava kokemus tuollaisessa paikassa, jossa se todella toimii.

Eero: Olet itse varmaan huomannut sen, minkälaisen muutoksen nämä kyytialustat on tuonut sinne. Näkeekö sen ihan katukuvasta tai ihmisten kokemuksista jo?

Senja: No se on tuonut sekä hyvää että huonoa. Ruuhkat on kasvaneet aivan järkyttävällä tavalla San Franciscon alueella. Mutta sitten taas toisaalta ihmiset käyttää mieluummin nykyään näitä kuljetusväittäjien kyytejä kuin esimerkiksi julkista liikennettä, koska se on paljon sujuvampaa. Bussibussimatka San Franciscon halki, joka on Helsingin kokoinen kaupunki, kestää tunnin, koska se on todella hidasta se liikenne. Mutta sitten näillä kuljetusväittäjäkyydeillä sä menet suoraan ja puolesta ajassa ja hinta on aikalailla sama, varsinkin jos ottaa kimpapakyydin.

[rauhallinen elektroninen musiikki alkaa soimaan taustalla]

Naisääni: Uber-kuskien takia Kaliforniassa on pyritty pohtimaan, miten alustataloutta olisi hyvä säädellä. Oikeudenmukainen kohtelu aiheuttaa haasteita. Kuinka taata etenkin heikoimmassa asemassa olevien sosiaaliturva?

[musiikki vaimenee]

Senja: Ongelmahan on se, että nämä isot kuljetusväittäjät käytti aivan valtavasti lobbausrahaa, enemmän kuin Kalifornian historiassa ennen. Eli ne sai tavallaan oman asemansa turvattua. Mutta sitten kaikkein vähäosaisimpiin tämä kolahti pahiten. Esimerkiksi kulttuurialaan, pikkuteatteri, musiikkitapahtumat, festarit. Eli tämä niin kutsuttu keikkatyölaki AB5 astui voimaan viime vuonna. Ja se määrää alustatalouden yhtiöt kohtelevaan freelancereita työntekijöinä. Se koskettaa noin miljoonaa ihmisistä. Mutta siinä sotkettiin kokoon sellainen täydellinen sekametelisoppa poikkeuksia ja korjauksia. Ja se ei ole millään tavalla relevantti yhteiskunnallisten haasteiden kannalta. Eli nämä lainsäätäjät yrittää pakottaa työnteon eri muodot työntekijä-työnantaja-struktuurin alle. Kannustaa niitä myönteisiä asioita, antaa niitten kukkia, ja sitten korjaa rikkaruohot pois.

[rauhallista elektronista musiikkia alkaa soimaan taustalla]

Naisääni: Palataan studioon, jossa pohdimme liikenne- ja viestintäministeriön tietoliikennetoimintayksikön johtajan Maria Rautavirran sekä MaaS Globalin perustajan ja toimitusjohtajan Sampo Hietasen kanssa, mitä innovaatioita Suomi voisi viedä maailmalle liikenteen osalta.

[musiikki vaimenee]

William: Ehkä tähän loppuun voisi olla kiinnostava pohtia sitä, että minkälaisen roolin Suomi voisi ottaa myös vähän globaalimmin tässä murroksessa ja sen edesauttamisessa. Onko meillä mahdollisuus omalla esimerkillä täällä osoittaa, että miten tätä asiaa voi reguloida, dataa avata ja ministeriöiden ja yksityisten yritysten välillä olla näkyvää yhteistyötä, jota sitten voisi tuoda myös Euroopan tasolle tai miksi ei jopa globaalimmin? Niin mitä ne ratkaisut voisivat olla, mitä täältä voisi voida ulos?

Maria: Joo, kyllä me on yritetty olla kokoamme suurempi maailmalla, niin kuin se hallitusohjelmaankin on kirjattu. Ja kyllähän tämä eurooppalainenkin keskustelu on paljon lähtenyt siitä aloitteesta, mitä me on näytetty, että tämä oikeasti voisi toimia. Ja että me ollaan siihen saatu sitten mukaan isoja toimijoita. Ja kyllähän tämä nyt näyttää, tämä monetisaatio siis, että jos tässä nyt lyhyellä tähtäimellä nelinkertaistuu MaaS-markkina, niin se, että se pääomittuminen, niin sehän on sitten moninkertaista sinne 2035. Mä jostain luin, että kymmenen triljoonaa eli biljoonia meidän rahayksikössä. Tämä pääomavaltaisuus varmaan tässä on semmoinen haaste, missä Suomen on aika hankala tavallaan olla sitten semmoinen, välttämättä se iso. Mutta onhan meille investoitu isoja rahoja sitten toisillekin aloille. Että kyllä mä nyt luotan, että olemalla edelleen siellä keihäänkärjessä ja paalupaikalla, niin pystytään. Mutta tämä pääomien tarve on näissä disruptioissa aina suuri, että se on ehkä se iso haaste Suomen kokoiselle maalle.

Sampo: LVM on näissä välillä hieman vaatimaton. Kyllähän ne nyt aika staroja tuolla maailmalla on näitten toimenpiteittensä kanssa. Että kyllä meillä on tässä, meillä on käynyt ehkä sitten tuuri tai jotakin muuta, mutta kyllähän Suomi tunnetaan tässä suunnannäyttäjänä. Mun mielestä siitä on jo aika hyviä näyttöjä. Mulla on siis oikeastaan tieteellinen todiste siitä, että me ollaan maailman ykkönen tässä. Tämä on siis erittäin tieteellinen. Se perustuu siihen, että tuossa joku aika sitten Tukholman kauppakamarista mulle soitettiin ja siellä joku ystävällinen henkilö sanoi, että "vi är lite irriterad". Ja sitten mun piti kysyä, että no mikäs teitä noin kovasti ärsyttää. Ja hän sanoi, että kun heille kävi just tuossa joku heikäläinen kertomassa, että siellä Suomessa ja Helsingissä, niin te olette selvästi edellä tässä liikenteen kehityksessä ja tälle. Että miten tämä voi olla näin, he ei siis ymmärtänyt, että näin voi olla ollenkaan [naurahtaa]. Ja pyysivät mua sitten kertomaan, nimenomaan näillä sanoilla, että pyysivät, että "voitko tulla kertomaan, miten korjaamme tämän asian" [naurahtaa]. Se, jos ruotsalainen tunnustaa tuon, niin mun mielestä se on tieteellinen todiste, että me ollaan maailman ykkösiä.

William: Ihan virkistävää kuulla, että se ei ole aina toisinpäin, että meidän pitää yrittää ottaa Ruotsi kiinni tai voittaa heidät, vaan hekin joskus joutuvat meidänkin suuntaan katsomaan.

Eero: Voisin nostaa vielä esille, tämä on varmaan enemmänkin ministeriön saavutus, mutta miten tämä Traffic Management Finland -kokonaisuus vietiin eteenpäin. Ja nyt mä taisin lukea, että yli sata rajapintaa on avattu siellä. Ja se liittyy siihen laajemman liikenteen digitaalisen ja fyysisen infrastruktuurin muodostamiseen. Että mitä mä olen katsonut maailmalla muita esimerkkejä, niin Suomessa me ollaan tässä kehityksessä hyvin kärjessä. Ja tämä, miten

luodaan just tätä infrastruktuuria ja näitä digitaalisia hyödykkeitä, mitä voidaan käyttää hyväksi sitten liiketoiminnan kehittämisessä, niin se on hyvällä suunnalla.

William: Kyllä. Nämä ovat positiivisen kuuloisia sanoja. Toivotaan, että me pystytään ylläpitämään tämä markkinajohtajuus. Ja etenkin pysyä Ruotsin edellä. Ja että me saadaan avattua nämä rajapinnat ja data ja täältä ponnistaa, vaikka sitten MaaS Global kunnolla maailmalle. Olisihan se mahtavaa olla suunnannäyttäjänä tässä ihan aidosti. Kiitos Maria ja Sampo vierailusta, tämä oli mielenkiintoinen keskustelu. Ja kiitti Eero kanssa.

Eero: Kiitos.

Maria: Kiitos.

[rauhallista elektronista musiikkia]

Naisääni: Kuuntelit Alustatalouden faktat ja myytit -podcastia. Tämä oli ensimmäisen kauden toinen jakso. Seuraavassa jaksossa puhumme siitä, voitaisiinko opetusministeriö korvata Googlella. Jos pidit tästä ohjelmasta, muista seurata podcastia Spotifyssa tai tilaa ja arvostele ohjelma Apple Podcastissa, niin muutkin löytävät ohjelman pariin.

[musiikki vaimenee]