

### Pääkirjoitus:

---

#### Auto, tekniikka ja kuljetus 1/2020 **Tieto on valtaa**

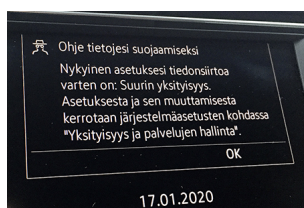
Nykymaailmassa tiedosta on tullut yhtä halutuimmista ja sitä myötä arvokkaimmista pääomista. Markkina-arvoltaan maailman suurimpien yritysten kymmenen parhaan joukossa on teknologia- ja verkkokauppayhtiöitä, kuten Microsoft, Apple, Amazon, Alphabet, Facebook ja Alibaba, joiden liiketoiminta vähintään liittyy merkittävässä määrin tietoliikenteeseen ja tiedon keräämiseen.

Tiedon merkitys on kasvanut yhteiskunnan eri osa-alueiden digitalisoituessa ja viettäessämme yhä enemmän aikaa verkottuneissa ympäristöissä. Tiedonkeruun merkityksen kasvulle ei tulevaisuudessa näy loppua. Päinvastoin, dataa aletaan kerätä yhä uusilla tavoin ja uusista asioista. Jokainen

kuljetusalalla vähänkin toimiva tietää, mikä merkitys tiedonhallinnalla alalla on ja missä määrin sitä kerätään. Esimerkiksi polttoaineenkulutuksen seurannalla tai kuljetusten hallintajärjestelmillä voi yksittäinen yritys parantaa tuottavuuttaan huomattavasti. Toisaalta maailmanlaajuiset multimodaaliset kuljetusverkot ovat muuttuneet huomattavasti nopeammiksi ja sujuvammiksi.

Mielikuvissa voimakkaasti teräksen muokkaamiseen perustuva autonvalmistukseen ei ole tässä poikkeus. Liitettävyyden (connectivity) onkin yksi autoteollisuudessa ja kuljetusalalla toistetuista muotianoista.

Älypuhelimien saa nykyään helposti yhdistettyä jokaiseen ajoneuvoon ja autovalmistajat tarjoavat omia tietoja kerääviä sovelluksiaan. Autot ovat nykyään myös yleensä varustettu modeemeilla ja tietoa keräävillä antureilla. Nykyteknologia mahdollistaa mitä mielikuvituksellisemman tiedon keräämisen, myös siitä ajoneuvoon kiinnitetystä puhelimesta.



#### **Yksityisyysasetukset on nykyautoissa yksi asia, mikä pitää huomioida.**

Autojen keräämä tieto parantaa niiden toimintaa ja turvallisuutta huomattavasti. Tieto myös myydään tai annetaan autonomistajalle tai yrittäjälle takaisin erilaisina paketoituina palveluina. Näin kerätty tieto on omiaan helpottamaan elämää, parantamaan yrityksen toimintaa tai antamaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

Tiedonkeruuseen liittyy myös ongelmia. Tietoa voidaan esimerkiksi myydä kolmannelle osapuolelle. Suurena ongelmana onkin se, että auton omistajalla tai yrityksellä ei ole enää välttämättä ymmärrystä tiedonsiirtoprosesseista.

Saksan autoliitto ADACin mukaan autot keräävät palveluidensa avulla suunnattoman määrän tietoa, eikä siitä ole selvyyttä mitä tietoa lopulta kerätään ja mihin se päättyy. Auto ei ole myöskään ainoa asia, joka tietoa kerää. Tietoa keräävät lisäksi muun muassa puhelimet ja esimerkiksi kuljetusyrityksen käyttämät paikkatietojärjestelmät.

Tietoa kerätään auton ja tavarankuljetuksen liikkeistä, kuljetusyrityksen työntekijästä, kuljetusyrityksestä, kokonaisista logistisista prosesseista ja niin edelleen. Kuljetusyrityskään ei välttämättä hallitse ja omista kaikkea liiketoimintansa tuottamaa ja siihen liittyvää informaatiota.

Sitran tuoreen selvityksen mukaan datan kerääjien ja hyödyntäjien verkosto on niin monimutkainen, että ihmisten on mahdotonta selvittää datan kulkua. Sitran digijälkiselvitys keskittyi älypuhelimella tehtyyn internetin käyttöön, mutta ongelma on samanlainen kaikessa tiedonkeruussa. Tietosuoja-asetus (GDPR) toimii Sitran mukaan vain osittain. Pelisääntöjä autojenkin tiedonsiirrolle odotetaan tulevan EU:n komission toimesta.

Onnistutaan pelisääntöjen luomisessa sitten miten tahansa, datan merkitys tuskin pienenee. Tieto on nyt valtaa ja tulevaisuudessa vielä enemmän valtaa. Monipuolisesti tietoa tuottavalla kuljetusalalla toimiville menestys voi olla kiinni siitä, miten kaikkea mahdollisesti kerättävissä olevaa tietoa osaa parhaiten hyödyntää.