Ulla Tapaninen
Tenured Associate Professor
Tallinn University of Technology
21.4.2022

1/2022 vp Ajankohtaisselonteko turvallisuusympäristön muutoksesta
Merenkulun huoltovarmuusnäkökulmat

Huoltovarmuuden kansainvälinen toimintaympäristö on muuttunut Covid-19-pandemian ja erityisesti Ukrainan sodan myötä. Ajankohtaisselonteossa koskien turvallisuusympäristön muutosta todetaan, että kriittisen infrastruktuurin varautumista kehitetään sen keskeisiin osa-alueisiin keskittyvillä ohjelmilla. Erityisiä painopisteitä kriittisen infrastruktuurin toimintakyvyn turvaamisessa ovat mm. **toimivat logistiset palvelut ja verkostot.**

Ukrainan sodan myötä monien tuotteiden hinnat ja kuljetuskustannukset nousevat. Raaka-aineiden, kuten viljan, öljyn, hiilen ja kaasun hinta nousee, kun niiden tarjonta vähenee. Samalla myös kuljetuskaluston kysyntä ja hinnat nousevat, koska merkittävä osa maailman raaka-aineiden ostajista joutuu etsimään uusia toimittajia pakotteiden vuoksi ja aiemmin toisilla kuljetusmuodoilla (rautatie, putket) kulkeneet tuotteet siirtyvät merille. Kalustoa on vähemmän käytettävissä, ja markkinat reagoivat siihen nostamalla kuljetusten hintoja.

Suomalaisen yhteiskunnan ja elinkeinoelämän riippuvuus tuontituotteista, -puolivalmisteista ja raaka-aineista on lisääntynyt huomattavasti viimeisten vuosikymmenten aikana. Samaan aikaan **kykymme hallita toimitusketjuja on vähentynyt**.

Suomen lipun alla olevan tonniston tukeminen huoltovarmuusnäkökulmasta on jo pitkään ollut riittämätön ja tehoton toimenpide, sillä mahdolliset toiminnan häiriöt tapahtuvat yhä useammin kaukana merialueistamme ja koskevat vain pientä osaa tuotteista. Tonniston hallinta ei auta, jos tuotetta ei ole saatavilla.

Mahdollisissa poikkeusoloissa kaikkien tuotteiden toimitusketjujen täydellinen hallinta on turhaa. Tavoitteeksi tulee laittaa vain kriittisten tuotteiden ja komponenttien saatavuus.

Toimitusketjujen osien analysointi yritystasolla, mikä on kriittistä ja mikä ei, ja toimenpiteiden kohdistaminen juuri kriittisiin tuotteisiin, tulee olla uuden huoltovarmuuden peruspilari.

Ulla Tapaninen
Tenured Associate Professor
Tallinn University of Technology
21.4.2022

Taustana huoltovarmuuden muutokselle ovat seuraava ilmiöt:

1. Tuotantoa on siirtynyt yhä kauemmas halvan tuotannon maihin, kauemmas Suomen kontrollista.
2. Tuotteet koostuvat yhä useammin osista ja komponenteista, joita jokaista voidaan tehdä eri maassa erilaisista raaka-aineista. Minkä tahansa osan tai komponentin puute voi pysäyttää koko monimutkaisen toimitusketjun.
3. Just-in-time -ajattelun mukaan tuotannoista on viilattu turhat varastot pois, eli kokonaisista toimitusketjuista on tullut häiriöille herkempiä.

Tuotekohtaista huoltovarmuutta voidaan varmistaa monilla tavoilla. Perinteisesti toimitusvarmuutta on lisätty isoilla varastoilla. Tämän lisäksi voimme myös vähentää riippuvuutta esim. muuttamalla kulutustottumuksia, käyttämällä useampia alihankkijoita, suunnittelemalla vaihtoehtoisia tuotteita, ennustettavuudella, tilauspisteen siirtämisellä mahdollisimman viime hetkeen ja hävikin vähentämisellä.

Muita työkaluja toimitusketjujen hallintaan ovat kapasiteetin joustot, aikataulutuksen muutokset ja aikapuskurit sekä tiedonkulun nopeuttaminen kysynnästä tuotantoon. Merenkulussa huoltovarmuuden varmistamiseksi laivaston osalta voidaan miettiä myös kriisiaikojen sopimusjärjestelyjä varustamoiden kanssa.

Valtiovallan tasolla huomio on kiinnitettävä merkittävimpiin suurivolyymisiin tuoteryhmiin, kuten mm energiaan. Siirtymistä kotimaiseen vähähiiliseen tuotantoon, kuten vaihtoehtoisiin energialähteisiin, tulisi huoltovarmuusnäkökulmasta nopeuttaa huomattavasti. Muutosta vauhdittamaan on samalla annettava kannustimia fossiiliriippumattomaan liikenteeseen ja lämmitykseen.

Suomen ainutlaatuinen, julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön perustuva huoltovarmuusmalli on erinomainen lähtökohta huoltovarmuusjärjestelmämme uudistamiseen kohti varmempaa ja tarkemmin fokusoitunutta toimintaa kriisitilanteissa.

Ulla Tapaninen
Tenured Associate Professor
Tallinn University of Technology
21.4.2022

Tausta

- Valtionvarainministeriö toteaa julkaisussaan 2019:19, että merenkulut tuet ovat ensisijaisesti kilpailukykytukia, mutta niillä on katsottu olevan linkitys myös Suomen huoltovarmuuden tukemiseen.

- Merikuljetusten osalta huoltovarmuuslakia on toteutettu varmistamalla Suomen lipun alla kulkevan kaluston riittävyys ja riittävän osaamisen säilyttäminen.

- Tärkeimmät varustamoiden saamat valtiontuet Suomessa ovat miehistötuki ja tonnistovero, yhteensä noin 90 miljoonaa euroa vuodessa. Miehistötuki tarkoittaa, että valtio palauttaa varustamoille mm. merihenkilöstön verot ja eläkemaksut. Tonnistoverotus tarkoittaa sitä, että varustamoita verotetaan tuloveron sijasta aluksen kokoon suhteutetulla verolla. Edellisten lisäksi koronavuonna 2021 matkustaja-autolautoille kohdennettuja koronatukia annettiin vajaa 70 miljoonaa euroa.

- Merenkulun valtiontukiin lasketaan toisinaan myös väylämaksun puolitus ja matkustajalautoille annettava arvonlisä- ja valmisteverottomuus. Väylämaksujen puolitus on ollut viime vuosina noin 40 miljoonaa euroa vuodessa. Sen katsotaan kuitenkin olevan enemmän vientiteollisuuden kuin merenkulun tukea. Arvonlisä- ja valmisteverottomuus perustuu taas EU-sääntelyyn, johon Suomen vaikutusmahdollisuudet ovat pieniä. Sen kooksi arvioitiin yli 200 miljoonaa euroa vuonna 2017.

- Kilpailukyvyn kannalta tuet ovat olleet kohtuullisen onnistuneita. Tällä hetkellä noin kolmasosa ulkomaankaupan kuljetuksista kulkee Suomen lipun alla. Suomalaisilla kauppa-aluksilla työskentelee tällä hetkellä vajaa 5 000 henkeä, joista noin 2/3 varsinaisissa merihenkilöstötehtävissä ja 1/3 ravintola- ja muissa palvelutehtävissä. Vuonna 2019 Suomen meriklusteri, koostuen meriteollisuudesta, varustamoista, satamista ym. työllisti kokonaisuudessaan 50 000 henkilöä ja sen liikevaihto oli yli 14 miljardia euroa. Verrattuna muihin eurooppalaisiin maihin meriklusterimme on pieni, mutta elinvoimainen ja innovatiivinen.