EUROOPPALAINEN HYBRIDIUHKIEN TORJUNNAN OSAAMISKESKUS

HELSINKI

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

10.1.2023

Eduskunnan Talousvaliokunnalle

HUOLTOVARMUUSSELONTEKO

Meneillään oleva konflikti näyttää eurooppalaisittain sodalta, jota käydään Ukrainassa. Valitettavasti Ukrainan sota on vain yksi episodi laajemmassa kamppailussa, jossa vastakkain ovat ns ”Länsi” eli liberaalit demokratiat ja niiden globaalia asemaa haastamaan lähteneet autoritääriset valtiot. Haaste perustuu pitkälti Kiinan valtaisaan taloudelliseen potentiaaliin ja sen yhä kolmannessa maailmassa nauttimaan kannatukseen.

Idän ja lännen konflikti saattaa jatkua pitkään ja sisältää erilaisia vaiheita. Suomi on jäämässä tällaisen konfliktin rajapinnalle haastavaan maantieteelliseen asemaan. Venäjä näyttää nyt käytännössä, kuinka maan elinkelpoisuuden kiistäminen on edelleen sodankäynnin metodi. Tilanne puoltaa kansallisen Huoltovarmuusjärjestelmän ylläpitämistä, edelleen kehittämistä, volyymien lisäämistä tarvittaessa ja resursoinnin varmistamista. Resurssien osalta ollaan uudessa tilanteessa, kun rahastoon kerätyt varat on alun perin säädetty kerättäviksi fossiilisista polttoaineista ja siten syntyvä rahoitusvirta on suppeneva. On myös hyvin tärkeää säilyttää järjestelmään kuuluva kyky nopeisiin päätöksiin.

Energiaan ja toimitusvarmuuteen liittyvät ongelmat ovat nyt kasautumassa. Vaikka sota ei suuremmin laajenisi, on mahdollista, että vielä vuonna 2024 kohdataan erilaisia huoltovarmuuteen liittyviä vaikeuksia. Jos niihin liittyy sotilaallisen tilanteen heikkenemistä, voi Suomen huoltaminen olla vaikeuksissa. Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista kannattaa nyt päivittää mahdollisimman nopeasti, kuten selonteossa esitetäänkin. Aika on myös sopiva siihen, että alan lainsäädäntö päivitetään tulevalla hallituskaudella. Muutoinkin selonteon lopuosan toimenpide-esitykset ovat järkeviä.

Alalla tapahtuu paljon positiivista kehitystä EU:ssa, mikä on kuvattu selonteossa. Suomen aivan erityisen ja eristäytyneen sijainnin niitä ei tule käyttää kansallisen Huoltovarmuusjärjestelmän korvaamiseen ja siten mahdollisesti vesittämiseen. Tukitoimituksista ei kriisissä olisi varmuutta varsinkaan niin kauan kuin Suomi ei ole NATO:n jäsen, mikä on selonteossa kuvattu (NATO-maiden keskinäinen ensisijaisuus). Tästä huolimatta Suomen tulee toimeenpanna uudet EU-instrumentit tehokkaasti ja toimia aktiivisena EU-resilienssin kehittäjänä. Olemme kuitenkin yksi todennäköisimmistä avun tarvitsijoista pitkällä aikavälillä ja vahva yhteisön tukimekanismi voi jopa ehkäistä kriisejä.

Meriliikennettä koskien selonteossa näkyy erityisesti viime vuonna Liikenne- ja viestintävaliokunnassa käyty keskustelu meriliikenteelle vaihtoehtoisten toimitusreittien

selvittämisestä. Tämä kirjaus johtaa vääriin mielikuviin. On selvää, että erilaisiin ase- ja hätäapukuljetuksiin Suomi voisi tarvita maayhteyksiä länteen ja niitä kannattakin kehittää. Suurempi asia jää tässä kuitenkin mainitsematta ja se on talouselämämme kilpailukyvyn peruuttamaton riippuvaisuus merikuljetuksista. Meritse vuosittain kulkeva tavaramäärä on sellainen, ettei siitä voida siirtää maayhteyksille kuin todella vähäinen murto-osa. Toimiva vientiteollisuus ei siis mitenkään voi perustua meriliikenteen korvaaviin yhteyksiin.

Vaikka nykyisin puhutaan Itämerestä tulevana NATO:n sisämerenä, jonka alueella meriliikenne on pysyvästi turvassa, tämä mielikuva on väärä. NATO:n kyky sotilaallisiin operaatioihin Itämerellä on useista syistä rajoittuneempi kuin yleisesti ajatellaan. Venäjä jää kaikkine rantavaltion oikeuksineen alueelle ja se voi toteuttaa erilaisia merellisiä hybridioperaatioita tai merisotatoimia tilanteen salliessa. Osan häiriöistä voi aiheuttaa niin, ettei tekijää kyetä nimeämään. Vaikeudet voivat johtua myös muista syistä, kuten Pandemia osoitti.

Suomen suuntautuva meriliikenne voi siis joutua monin tavoin siihen asemaan, että merikuljetusten hinnat nousevat ja toimitusvarmuus häiriintyy. Tällaisen tilanteen jatkuessa pidempään tai toistuessa useammin, on seurauksena mittavia taloudellisia tappioita, kun vientiteollisuuden kilpailukyky heikkenee ja kauppa lopulta tyrehtyy. On tärkeää jatkossakin ylläpitää ja kehittää valmius subventoida meriliikennettä poikkeuksellisissa tilanteissa. Sen lisäksi kannattaa pitää yllä riittävä määrä osaavaa henkilöstöä ja Suomen lipun alle rekisteröityjä jäässäkulkukykyisiä aluksia.

Merionnettomuuksiin liittyvät vahingot voivat olla varsin suuria ja niiden vakuuttamiseen liittyy avoimia kysymyksiä (mm. kyber). Suomen valtion tulisi varmistaa liikenne myös suurten vahinkojen varalta ja ottaa asia aktiivisesti esille myös EU:ssa.

Esitän kunnioittavasti Valiokunnan harkitsevan meriliikenteen erityisen aseman kirjaamista sopivalla tavalla tämän selonteon yhteydessä. Näin asia olisi varmasti esillä mahdollisessa Valtioneuvoston päätöstä huoltovarmuuden tavoitteista valmisteltaessa. Tätä puoltanee asian mahdollisesti erittäin suuri vaikutus maan talouteen.

Haavoittuvuudet ja resilienssiverkoston johtaja
Kommodori evp. Jukka Savolainen