10.1.2023

Eduskunnan talousvaliokunta

Asiantuntijakuuleminen 11.1.2023 VS 8/2022 vp

Huoltovarmuusselonteko

Suomen Satamaliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Kansallinen huoltovarmuus perustuu yhteistyöhön: kyse on yhteistyöstä julkisen ja yksityisen sektorin välillä, yhteistyöstä ministeriöiden ja huoltovarmuuskeskuksen kesken sekä yhteistyöstä ministeriöiden kesken. Kansallista huoltovarmuutta kuvaa sen laaja-alaisuus, kattavuus, keskinäisriippuvuus ja poikkisektoraalisuus. Huoltovarmuustoiminta nojaa kriisitilanteissakin markkinaehtoiseen toimintaan. Suomen Satamaliitto näkee tärkeäksi selonteossa korostaa yhteistyön keskeistä roolia kansallisen huoltovarmuuden toiminnan kivijalkana.

Kansainvälisen yhteistyön merkitys tuodaan selonteossa hyvin esille. Erityisesti kansainvälisen saavutettavuutemme kannalta ja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta pohjoismaisen yhteistyön tärkeys on tunnistettu, erityisesti Ruotsin ja Norjan kanssa. Se, mikä selonteosta käytännössä uupuu – ymmärrettävistä syistä – on tarkastelu, miten kansallinen huoltovarmuusjärjestelmämme asettuu aikanaan Suomen NATO-jäsenyyden vastaaviin kansainvälisiin rakenteisiin. Suomen satamiin tullee kohdistumaan sekä sataman infrastruktuuriin että kaupallisen satamanpitämisen toiminnallisuuteen vaateita, jotka tarkastellaan sopimuspohjaisesti asianomaisen viranomaisen ja satamanpitämisestä vastaavan satamayhtiön kanssa.

Logistiikan merkitys todetaan kansainvälisen yhteistyön näkökulmasta. Logistiikan rinnalle olisi perusteltua nostaa erikseen (meri)satamat ja niiden toiminnallinen merkitys kansainvälisen saavutettavuuden vuoksi. Suomen satamat ovat osoittaneet toimivuutensa, jatkuvuuden hallinnan ja varautumiskykynsä viimeaikaisten kriisien kuluessa, tarkoittaen tässä aikayhteydessä erityisesti Covid-19 -pandemian aikaa.

10.1.2023

Kansainvälisen yhteistyön puitteissa on tarpeen myös todeta EU:n sisämarkkinakehitys ja sen toimivuus, ja Suomen saavutettavuus, niin liikenteen verkkojen kuin myös tietoliikenteen ja energiaverkkojen kohdalla. Nykyinen EU:n TEN-kehitys (Trans-European-Network) on jo jonkin aikaa ollut muuttumassa keskitetympään käytäväkehitykseen. Suomen on aktiivisesti oltava mukana kytkeytymässä manner-Euroopassa syntyviin uusiin käytäviin ja siten huolehdittava kansallisen huoltovarmuuden kytkeytymisestä muun Euroopan unionin sisämarkkinakehitykseen.

Toimintamallin kuvaus on asiakirjassa varsin perusteellinen. Kansallinen mallimme on kattava ja monipolvinen, osin senkin vuoksi, että kansallinen huoltovarmuus ulottuu niin alueellisesti, toimialoittain kuin hallinnonkin puolella laaja-alaisesti moniin eri toimijoihin. Toimintamallin monimuotoisuus on osaltaan välttämättömyys, mutta hallintorakenteen keskinäisten roolien ja vastuiden kirkastaminen sekä päällekkäisyyksien poistaminen kaipaa jatkuvaa kehittämistä.

Suomen kansallisen huoltovarmuuden toimintamallin erityinen piirre on nimenomaan vapaaehtoisuuteen nojaava yritystoiminnan panos kansalliseen huoltovarmuuteen. Tätä erityispiirrettä on tarpeen varjella jatkossakin.

Poolitoiminnan ydin on operatiivinen, bottom-up -lähtökohdista tarpeet tunnistava toimintamalli. Sektoritoiminnan keskeisiä vahvuuksia ovat puolestaan yksitäistä poolitoimikuntaa taikka poolia/toimialaa laajemman strategisen tilannekuvan muodostaminen ja tämän myötä poolin operatiivisen toiminnan ja harjoitusten tukeminen.

Suomen Satamaliitto ry näkee kuljetusten, logistiikan ja satamien muodostamassa sektorikohtaisessa strategisessa varautumisen tilannekuvan muodostamisessa ja yhteistyön tiivistämisessä hyödyntämätöntä potentiaalia. Roolien kirkastamista ja tehtävien sekä vastuiden konkretisointia on tarpeen jatkaa logistiikkasektorin puitteissa HVK:n syksyllä 2022 käyttöön otetun uuden organisaatio- ja toimintamallin myötä.

Selonteon liitteessä todetaan Satamaliiton näkemyksen lailla se, että varautumistoimenpiteiden yhteensovittamista on tarpeen edelleen tehostaa, jotta järjestelmä toimii kokonaisuudessaan mahdollisimman tehokkaasti. HVK:n uuden organisaation (uudet funktiot) ja toimintamallin (ohjelmatoiminta) myötä ensivaikutelma on, että poolitoimintaa ohjataan kolmen eri henkilön/funktion kautta. Poolitoiminnan kannalta on oleellista, että HVK:n sisäinen koordinaatio on toimivaa ja tiedonjakamiselle on luotu moderneja työkaluja johdon ja asiantuntijoiden käyttöön. Uuden organisaation sisäänajossa syntyy varmasti (alkuun) uutta hallinnollista taakkaa niin ohjaavalle taholle kuin ohjattaville pooleille, mutta kolmen ohjaustahon keskinäisen roolituksen on väistämättä oltava selkeää pitemmän päälle.

10.1.2023

Selonteossa jätetään lausumatta erikseen näkemys siitä, mikä taho johtaa ja ohjaa poolien toimintaa. Poolien toiminnan sisältöjen tulee vastata yritysten toiminnan jatkuvuuden hallinnan tarpeita, mutta itse poolitoiminnan kokonaisuuden ohjaus ja johtaminen tulisi olla yksiselitteisesti Huoltovarmuuskeskuksen vastuulla, yhtä lailla kuin poolitoiminnan rahoituksesta vastaa HVK. Vastaavasti sektorikohtainen strateginen varautumisen johtaminen tapahtuu asianomaisen ministeriön johdolla.

Selonteossa nostetaan perustellusti esille huoli huoltovarmuusrahaston rahoituksen turvaamisesta. Muuttunut turvallisuusympäristömme nostaa samoin perustellusti esille tarkastelun varmuus-, velvoite- ja turvavarastoinnista ja näiden uudelleen arvioinnista.

Satamien kriittinen rooli tuodaan tarkastelussa esille sekä satamien rooli kriittisenä infrana että huoltovarmuuskriittisenä logistiikkapalveluiden tuottajana. Satamat toimivat sopimuspohjaisesti jatkuvuuden hallinnassa ja varautumisessa. Suomen satamat ovat ilmaisseet näkemyksensä siitä, ettei alalla ole tarvetta lakisääteiseen valmiussuunnitteluun palaamiselle (mikä oli tilanne satamien ollessa osa kuntaorganisaatiota ja siten osa julkista sektoria).

Satamien rooli on myös hyvin tärkeä alueellisen huoltovarmuuden ylläpitämisessä ja kehittämisessä. Päätoimialaltaan yleisiä satamia (satamayhtiöitä) on manner-Suomessa 24 kappaletta, minkä lisäksi Suomessa toimii lukuisia teollisuuden omia satamia. Suomessa ei ole valtion omistamia yleisiä satamia.

Suomen Satamaliitto ry osallistuu jatkossakin aktiivisesti HVO-toimintaan sen logistiikkasektorissa ja satamapoolin toiminnassa.

Annaleena Mäkilä
toimitusjohtaja, Suomen Satamaliitto ry
puheenjohtaja, HVO Satamapooli