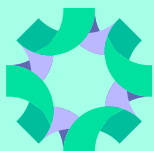




# Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset Suomen merikuljetuksiin

Loppuraportti



**Huoltovarmuusorganisaatio**



# Huoltovarmuusorganisaatio

## [www.huoltovarmuuskeskus.fi](http://www.huoltovarmuuskeskus.fi)

Huoltovarmuudella tarkoitetaan kykyä sellaisten yhteiskunnan taloudellisten perustoimintojen ylläpitämiseen, jotka ovat välttämättömiä väestön elinmahdollisuuksien, yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuden sekä maanpuolustuksen materiaalien edellytysten turvaamiseksi vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa. Huoltovarmuuskeskus (HVK) on työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan laitos, jonka tehtävänä on maan huoltovarmuuden ylläpitämiseen liittyvä suunnittelu ja operatiivinen toiminta.

### **Julkaisija:**

Huoltovarmuusorganisaatio, Vesikuljetuspooli. Huoltovarmuusorganisaatio on verkosto, joka työskentelee yhdessä Suomen toimintakyvyn ja sen edellyttämän huoltovarmuuden hyväksi. Siihen kuuluvat Huoltovarmuuskeskus ja sen hallitus, Huoltovarmuusneuvosto sekä eri toimialojen sektorit ja poolit.

**Laatinut:** Brave Logistics Oy.

Pekka Koskinen ja Irmeli Rinta-Keturi

**Kansikuva:** GettyImages

**Taitto:** LM Someco Oy

**Julkaisu vuosi:** 2023

**ISBN:** 978-952-7470-26-8

# Sisältö

<b>1 Johdanto</b>	<b>4</b>
1.1 Suomalaisen merenkulun toimintaan vaikuttavia muutostekijöitä	4
1.2 Ohjausryhmä	5
1.3 Toteutustapa	5
<b>2 Johtopäätökset</b>	<b>7</b>
2.1 Strategiset havainnot	7
2.2 Muutokset tavaravirtoihin	8
2.3 Muutokset satamien toimintaan	8
2.4 Muutokset varustamoiden toimintaan	10
2.5 Sodan vaikutus suomalaisen lipun käyttöön Suomen meriliikenteessä	11
2.6 Huoltovarmuuskriittiset asiat	11

# 1 Johdanto

Huoltovarmuusorganisaatioon kuuluva Vesikuljetuspooli toteutti Logistiikka 2030 -ohjelmaan liittyvän selvityksen, jonka tavoitteena oli selvittää mitkä ovat helmikuussa 2022 Venäjän aloittaneen Ukrainan sodan vaikutukset Suomen meriliikenteessä kulkevan tuonnin ja viennin lastivirtoihin sekä satamien, satamaoperaattoreiden ja varustamoiden toimintaan erityisesti Suomen huoltovarmuuden kannalta.

Toisena tavoitteena oli selvittää mikä on ollut sodan vaikutus ”suomalaisen lipun” käyttöön Suomen meriliikenteessä.

Teollisuuden ja logistiikan toimintaympäristöön on vaikuttanut useita merkittäviä häiriöitä muutaman viimevuoden aikana, pandemia, sota ja inflaatio. Se, mikä näistä on ollut vaikuttamassa toimintaan, ei aina ole yksiselitteistä.

## 1.1 Suomalaisen merenkulun toimintaan vaikuttavia muutostekijöitä

### Suomen merellisen ulkomaankaupan muutokset 2021–2022

Suomen ulkomaankauppaan ja merenkulkuun on kohdistunut merkittävä rakenteellinen muutos Ukrainan sodan seurauksena. Vienti, tuonti ja transito Venäjältä on loppunut lähestulkoon kokonaan. Muutamia pakotteiden ulkopuolella olevia tavararyhmiä (esim. lannoitteet) kulkee vielä transitona Mussalon sataman kautta.

Meriliikenteen osuus Suomen ulkomaankaupasta on noussut 92 %:iin vuonna 2022. Vuonna 2021 meriliikenteen osuus oli 82 % Suomen ulkomaankaupasta. Tämä muutos selittyy maapuolen kuljetusten loppumisella Venäjän kanssa. Suomen vienti ja tuonti Venäjältä perustui suurelta osin juna- ja autokuljetuksiin, jotka ovat nyt jääneet pois. Metsäteollisuuden raaka-ainevirrat olivat suurin tavararyhmä näissä kuljetuksissa.

### Sanktioiden vaikutus Suomen merenkulkuun ja ulkomaankaupaan

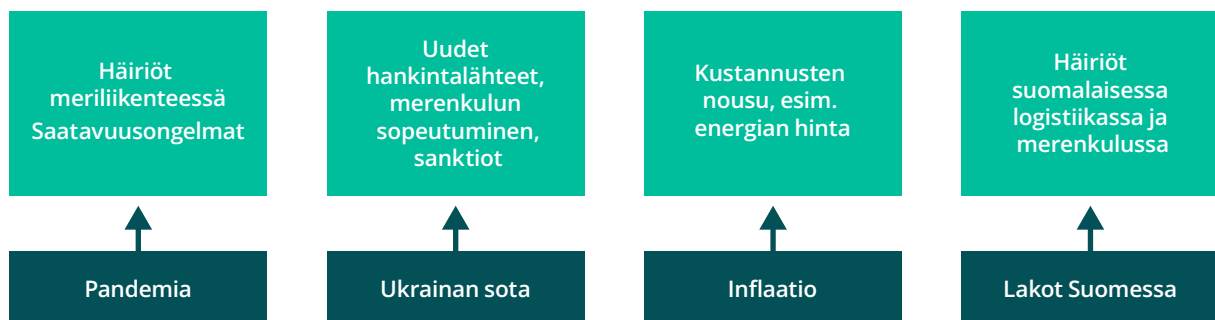
Suomen ulkomaankaupaa ja meriliikennettä säännöstelee EU-tason pakotteet, joilla on ollut suora vaikutus Suomen meriliikenteeseen, tavaravirtoihin ja satamien toimintaan.

Sanktioiden vaikutukset Suomen meriliikenteeseen voidaan kiteyttää seuraaviin päätöksiin ja päivämääriin:

- Venäjältä kaasumaisen maakaasun tuonti loppui 21.5.2022
- Viimeinen raakaöljytankkeri saapui Primorskin öljysatamasta 20.7.2022. Raakaöljyn tuonti Venäjältä on joulukuusta 2022 kokonaan pakotteiden alla.
- Muiden öljytuotteiden tuonti Venäjältä loppui 5.2.2023
- Kivihiiilen tuonti loppui 10.8.2022.
- Venäläisten alusten kieltä käydä EU-maiden satamissa 8.4.2022

Nämä muutokset johtuivat pääosin EU:n asettamista tuontipakotteista, mutta myös suomalaiset yritykset olivat etukenossa lopettamassa omaa Venäjän tuontiaan.

## Vaikutukset Suomen meriliikenteeseen, tavaravirtoihin ja satamiin



## Merenkulun turvallisuustilanne

Itämeren turvallisuustilanne on muuttunut vuosiksi eteenpäin. Venäjän satamat ja aluevedet julistettiin sotariskialueeksi kansainvälisen Joint War Committeeen toimesta huhtikuussa 2022. Laivojen vakuutukset nousivat merkittävästi ja lähes kaikki länsimaiset varustamot lopettivat liikennöinnin Venäjälle. Ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne on lisännyt jännitteitä koko Itämerellä, hybridivaikuttamisen ja kyberhyökkäysten riskit ovat nousseet. Sotilaallisen liikeyhdyntän ja meriliikenteen häiriöiden riskit ovat kasvaneet merkittävästi.

Suomalaiset satamat, satamaoperaattorit ja varustamot ovat valmistautuneet kyberhyökkäysten varalta. Kyberturvallisuutta on harjoitettu Huoltovarmuusorganisaation harjoituksissa sekä satamakohtaisissa, omatoimisissa harjoituksissa.

## Varjolaivaston näkyminen Suomeen

Yksi huolestuttavimpia muutoksia on ollut Venäjän öljykuljetusten siirtyminen niin sanotun varjolaivaston kuljetettavaksi pakotteitten takia.

Varjolaivastolla tarkoitetaan erityisesti Venäjän öljykuljetuksissa käyttämiä tankkereita, joiden meriturvallisuus yleisellä tasolla, ikä, jääluokka, henkilöstön osaaminen sekä alusten rahoitus ja vakuutukset ovat eri tasolla, kuin pakotteita asettaneissa länsimaissa. Varjolaivasto näkyy erittäin vahvasti meriliikenteessä, erityisesti Suomenlahden venäläisissä öljykuljetuksissa, mutta ne eivät vaikuta suoraan Suomen öljykuljetuksiin.

## Sodan vaikutukset ilmastonmuutoksen torjuntaan

Ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvät asiakokonaisuudet näkyvät myös Suomen meriliikenteessä monella tavalla. Sodan aiheuttamat tavaravirtojen hankintalähteiden ja merilogistiikan muutokset ovat toteutettu tavalla, jossa rahtikustannusten nousu on hyväksytty ja ympäristöarvoista on jouduttu hetkellisesti luopumaan.

Ilmastonmuutos ja siitä seuranneet ilmiöt johtivat päätöksen kivihiilen käytön lopettamisesta energiatuotannossa. Useat energiayhtiöt ovat kuitenkin päättäneet jatkaa kivihiilen polttoa sekä lämmön että energian tuotannossa ainakin vuoteen 2024 asti. Nämä muutospäätökset johtuivat sodan aiheuttamasta epävarmuudesta energiateollisuuden polttoaineiden saannissa ja hinnan kehityksessä.

Samaan aikaan on puupohjaisten polttoaineiden kysyntä kasvanut merkittävästi Itämeren alueella. Tämä on lisännyt laivojen kuljetussuoritetta merkittävästi. Puupohjaisten polttoaineiden hinnat ja merirahdit ovat pysyneet korkealla tasolla.

## Polttoaineiden hinnannousu, rahti- ja matkustajaliikenne

Laivojen polttoaineiden (LNG, diesel ja muut polttoaineet) hinnat nousivat sodan käynnistymisen jälkeen. Talvella 2023 hinnat ovat laskeneet korkeimmista hinnoista ja samalla dieselin ja LNG hinnat ovat lähentyneet toisiaan.

Rahtiliikenteessä on ollut pitkään käytännössä bunkkerilisä (baf = bunker adjustment factor), jolla on saatu asiakkailta korvaus korkeammista polttoainehinnoista. Ahtausliikkeet ovat myös ottaneet käyttöön polttoainelisan konetyössä.

Matkustajaliikenteen puolella on kahdella varustamolla erillinen bunkkerilisä lipun hinnoissa. Yksi varustamo on korottanut lipun hintoja vastaamaan bunkkerin hinnannousua.

## 1.2 Ohjausryhmä

Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat poolisihteeri Juha Savisaari, toimitusjohtaja, vesikuljetuspoolin puheenjohtaja Tiina Tuurnala ja vanhempi varautumis-asiiantuntija Jukka Etelävuori Vesikuljetuspoolista.

## 1.3 Toteutustapa

Selvitys toteutettiin haastatteleamalla valittujen ulkomaan meriliikenteen satamien, niissä toimivien satamaoperaattoreiden, Suomeen liikennöivien varustamoiden sekä teollisuuden edustajia.

Selvitys toteutettiin maaliskuussa 2023 ja sen tekivät Pekka Koskinen ja Irmeli Rinta-Keturi Brave Logistics Oy:stä.

## Haastattelut

<b>Satamat</b>	HaminaKotka	Ville Kuitunen	9.3.2023
	Naantali	Yrjö Vainiala	10.3.2023
	Helsinki	Jukka Kallio	13.3.2023
	Inkoo	Thomas Bergman	14.3.2023
	Loviisa	Tiina Vepsäläinen	14.3.2023
	Kvarkenports	Teijo Seppelin Tommi Tuominen	15.3.2023
	Oulu	Marko Mykkänen	17.3.2023
	Kemi	Markku Rautio	16.3.2023
	Rauma	Janne Virta	23.3.2023
	Turku	Erik Söderholm	23.3.2023
	Hanko ja Koverhar	Anders Ahlvik	28.3.2023
	Pori	Mika Mäkelä	27.3.2023
	Kokkola	Torbjörn Witting	3.4.2023
	<b>Satamaoperaattorit</b>	Herman Andersson	Jari Rantamäula
Steveco		Tapio Mattila	21.3.2023
Kemi Shipping		Kari Lundell	21.3.2023
<b>Varustamot</b>	Meriaura	Riinu Walls	10.3.2023
	Helsinki Chartering	Jari Järvi	13.3.2023
	Wasaline	Peter Ståhlberg Tony Ehrs	15.3.2023
	Bore Line	Håkan Modig	22.3.2023
	Maersk	Satu Lindeberg	16.3.2023
	Finnshipping	Oscar von Hertzen	17.3.2023
	Wallenius SOL	Jonas Wåhlin	17.3.2023
	CMA-CGM	Mikael Ruhala	20.3.2023
	ISC-Shipping	Guy Platten	20.3.2023
	Finnlines	Staffan Herlin	20.3.2023
	ESL Shipping	Mikki Koskinen	3.4.2023
	Viking Line	Jan Hanses	4.4.2023
	Tallink Silja	Margus Schultz	6.4.2023
	Eckerö Line	Björn Blomqvist	5.4.2023
	<b>Teollisuus</b>	Yara	Lasse Oksanen
UPM		Jukka Hölsä	21.3.2023
StoraEnso		Timo Hatva	17.3.2023
Neste		Kalle Winter	28.3.2023
Pankaboard		Pasi Piiparinen	29.3.2023

## 2 Johtopäätökset

Tehtyjen haastatteluiden perusteella voidaan todeta, että helmikuussa 2022 alkanut Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ei ole aiheuttanut merkittäviä häiriöitä Suomen viennin ja tuonnin merilogistiikkaan. Markkinat reagoivat ja sopeutuivat nopeasti, korvaavat hankintalähteet löydettiin ja niitä tukevat logistiset ratkaisut on toimeenpantu. Sodan aiheuttamien muutosten ennakoidaan kestävän vielä vuosia. Toimijat ovat varautuneet nyt tehtyjen muutosten pysyvyyteen pidemmäksi aikaa ja he varatutuvat myös vahvistamaan toimintaansa näiden muutosten pohjalta. Eräs haastateltava kuvaili tilannetta sanoilla ”business as usual, mutta hereillä ollaan”.

Sodan alettua toimijat ovat kiinnittäneet entistä enemmän huomioita turvallisuuskäytäntöihinsä; fyysisten rakenteiden suojaamiseen, IT-järjestelmiin ja henkilöstöön. On mm. uusittu ja lisätty kameroita ja kehitetty kulunvalvontaa. VAP-varauksiin on kiinnitetty enemmän huomiota, niitä on tarkasteltu suuremmalla tarkkuudella ja tietoja on päivitetty. VAP-varauksiin huomion kiinnittäminen liittyy henkilöstön riittävyyteen vakavissa poikkeusoloissa. Lastien seuranta pakotteiden alaisten tuotteiden ja ns. kaksoiskäyttötuotteiden varalta tuottaa lisätyötä, mutta valvonnan toimivuus on elintärkeä yritysten toiminnan jatkuvuudelle.

### 2.1 Strategiset havainnot

- Markkinoiden sopeutuminen
  - Kaikki aikaisemmat tavaravirrat Venäjältä, jotka ovat tulleet Suomen omaan kulutukseen on korvattu toisilla länsimaisilla hankintalähteillä
  - Uudet ja korvaavat hankintalähteet on saatu sovittua muutamassa kuukaudessa
  - Varustamot ja satamat sopeutuivat muutokset yhtä nopeasti
  - Osa venäläistä tuotteista tuotiin Suomeen venäläisellä tonnistolla ennen sotaa
    - Tämä liikenne on loppunut johtuen pakotteista ja Saimaan liikenteen loppumisesta
  - Venäjän transitoliikenteelle Suomen kautta ei ole löytynyt korvaavia lastivirtoja
- Merenkulun sopeutuminen
  - Merenkulku on sopeutunut nopeasti ja hyvin uusien tavaravirtojen kuljetuksiin Itämeren ja Pohjois-Euroopan satamien alueelta Suomeen
  - Kuljetusmäärät ovat kasvaneet varustamoille ja rahtitaso on pysynyt korkeana, myös break-bulk-laivoille
- Suomen rannikkoliikenne on kasvanut merkittävästi raakapuuliikenteen osalta
- Rannikkoliikenne hoidetaan pääosin ulkolaisella tonnistolla, ei Suomen lippua
  - Öljytuotteiden rannikkukuljetuksissa on myös suomalaista tonnistoa
- Satamien sopeutuminen
  - Liikennemäärät ja laivakäynnit ovat lisääntyneet erityisesti satamissa, jossa käsitellään kuivabulk-lastejä
  - Joissakin satamissa on liikennemäärät pienentyneet
  - Satamien infrastruktuuri ja operaattorien resurssit ovat riittäneet hyvin tähän sopeutumiseen
  - Satamien liikennemäärät ovat osittain pienentyneet, mutta samalla satamien tavaramaksuihin perustuva tulovirta on kasvanut
  - Joissakin satamissa liikennemäärät ovat palautuneet notkahduksen jälkeen
- Tavaravirtojen sopeutuminen, suurimmat tavaravirtojen muutokset
  - Venäjän hakkeen ja kuitupuun tuonti on jäänyt pois. Korvaavista lähteistä tuotu kuitupuu on kasvattanut määriä Suomen satamissa.
  - Venäjän hiili on jäänyt pois. Muiden maiden hiili jatkaa vielä, ainakin vuoden.
  - Venäjän vilja on jäänyt pois (Loviisa, Rauma, Naantali)
  - Ruotsin ja Baltian maiden vienti, transito-liikenne Venäjälle jäänyt pois
  - Venäläiset rekat jääneet pois Finnlinkiltä, Siljalta, Viking Linelta ja Eckerö Linelta
  - Venäjän transito on loppunut Suomen satamista. Lannoitteet kulkevat vielä.
  - Uusien autojen kuljetukset Itämeren alueella
  - Isot autolaivat ovat poistuneet markkinoilta
- Matkustajaliikenteen muutokset
  - Venäläiset ja aasialaiset turistit ovat jääneet pois
- Ruotsin vienti Venäjälle
  - Vaasan, Naantalien ja Turun satamien kautta on kulkenut Ruotsin vientiä Venäjälle venäläisillä rekoilla
  - Esimerkiksi paperituotteita, metalleja ja Volvon kuorma-autojen hyttejä
  - Ei ole löytynyt korvaavia lastejä



- Pohjois-Karjalan alueen yritysten logistiikka
  - Alueen logistiikka perustuu rekkakuljetuksiin, koska Saimaan kanavan liikenne ei ole käytettävissä
  - ”Suomalaisen logistiikan palvelutaso heikkenee itäisessä Suomessa, kun mennään kohti pohjoista”
- Huoltovarmuuden kannalta strategiset havainnot
  - Suomen riippuvuus meriliikenteestä
  - Meriliikenteen osuus Suomen ulkomaankaupasta oli 82 % vuonna 2021 ja vuonna 2022 osuus oli 92 %
  - Etelä-Suomen pellettisatama
  - Etelä-Suomeen tarvitaan satama, johon voidaan tulla isolla bulk-laivalla, jossa lastina haketta tai pellettejä
  - Pelletit edellyttävät varastokapasiteettia
  - Länsi- ja Pohjois-Suomen roro-yhteydet Ruotsiin
  - Länsi- ja Pohjois-Suomen satamissa tulisi olla riittävän syvät ja leveät väylät uusille roro-laivoille
  - Yhteistyön kehittäminen Ruotsin viranomaisten ja satamien kanssa
  - Strateginen huoltovarmuusyhteistyö Ruotsin ja Norjan kanssa
  - Olisi perusteltua syventää keskustelua yhteistyö Ruotsin ja Norjan viranomaisten kanssa koskien Ruotsin ja Norjan infrastruktuurin ja logistiikan palvelutarjoajien kapasiteetista mahdollisessa häiriötilanteessa
- Tulevaisuuden näkymät
  - Muuttunut markkina- ja logistiikkatilanne näyttää pysyvältä ainakin seuraavat ”kymmenen vuotta”

## 2.2 Muutokset tavaravirtoihin

Merkittävimmät muutokset tavaravirtoihin ovat kohdistuneet metsä- ja energiateollisuuden raaka-aineiden tuontiin. Metsäteollisuuden kuitupuun Venäjän tuonti on korvattu hankintalähteillä Itämeren alueelta ja kotimaasta. Kotimaan tuonti on lisännyt rannikkoliikennettä Pohjois-Suomesta Etelä-Suomen satamiin. Energiateollisuuden kivihiilen, energiapuun, hakkeen ja pellettien tuonti Venäjältä myös korvattu hankintalähteillä Itämeren alueelta ja kotimaasta ja jopa over-seas-markkinoilta.

Sodan seurauksen Saimaan kanavan kautta kulkeva liikenne loppui kokonaan. Kanavan kautta kulkeva vienti on siirtynyt Etelä-Suomen satamiin, HaminaKotkaan, Loviisaan ja Kokkolaan. Kanavan liikenteen loppuminen vaikutti kaikkein eniten Yaran Siilinjärven tuotteiden

vientiin. Raaka-aineille on kuitenkin löytynyt uudet lähteet ja kuljetukset ovat siirtyneet Kokkolan ja Uudenkaupungin satamiin sekä rautateille Siilinjärveltä Kokkolaan. Saimaan kanavan liikenteen loppumisen vaikutuksia on selvitetty aiemmin Vesikuljetuspoolin teettämässä selvityksessä Logistiikan muutokset Saimaan alueella.

Raakaöljyn ja muiden öljytuotteiden kuljetukset Venäjän satamista (Ust Luga ja Primorsk) Suomeen loppuivat pakotteiden astuttua voimaan. Neste on hankkinut raakaöljyn Pohjanmeren alueelta. Käytössä oleva tankerit (3 kpl) ovat riittäneet raakaöljyn kuljetuksiin. Sodalla ei ole ollut vaikutusta polttonesteiden jakeluun Suomen rannikon terminaaleihin.

Venäjältä tullut maakaasu on korvattu LPG:n laivatuonnilla. Nesteellä on kolme LPG-alusta aikarahtauksessa ja Borealiksella on kaksi rahdattua LPG-laivaa.

Suomen kautta kulkenut transitoliikenne on loppunut lähes kokonaan. Ainoastaan toistaiseksi pakotteiden ulkopuolella olevat lannoitteet kulkevat edelleen HaminaKotkan sataman kautta. Venäläisten konttien transitoliikenne oli lähes loppunut jo ennen sotaa. Transitoviljan kuljetukset Loviisan ja Naantalın satamista on myös loppunut. Transitoliikenteen loppuminen on vaikuttanut eniten Kokkolan satamaan, jonka kautta on kulkenut venäläistä rautapellettiä noin 3 miljoonaa tonnia vuodessa.

Sota on myös vaikuttanut jossain määrin Ruotsista Suomen satamien kautta kulkevaan Venäjän ja Itä-Euroopan rekkaliikenteeseen, joka on kulkenut venäläisellä kalustolla. Tämä liikenne on jäänyt pois Turun, Naantalın ja Vaasan satamista. Tallinnan liikenteessä on ollut myös Baltian maiden tavaravirtoja, jotka ovat kulkeneet Helsingin sataman kautta rekoilla Venäjälle. Tämäkin liikenne on loppunut.

## 2.3 Muutokset satamien toimintaan

Sodan vaikutukset satamien operatiiviseen toimintaan ovat olleet melko pieniä. Lastivirtojen muutoksiin on kyetty reagoimaan olemassa olevalla kalustolla ja henkilöstöllä. Merkittävin vaikutus on ollut raakapuukuljetusten lisääntyminen erityisesti Etelä-Suomen satamissa, mikä on lisännyt aluskäyntien määrää ja aiheuttanut satunnaista ruuhkaa laitureilla ja lisännyt puun varastointiin käytettävän kenttätilan tarvetta. Raakapuun kuljettaminen rannikkoliikenteenä on lisännyt lastinkäsittelyä Pohjois-Suomen satamissa, mutta satamat ovat kyenneet hoitamaan käsittelyn hyvin. Raakapuuta käsitellään keväällä 2023 yli kahdessa kymmenessä Suomen rannikkosatamassa mukaan lukien Maarianhamina.

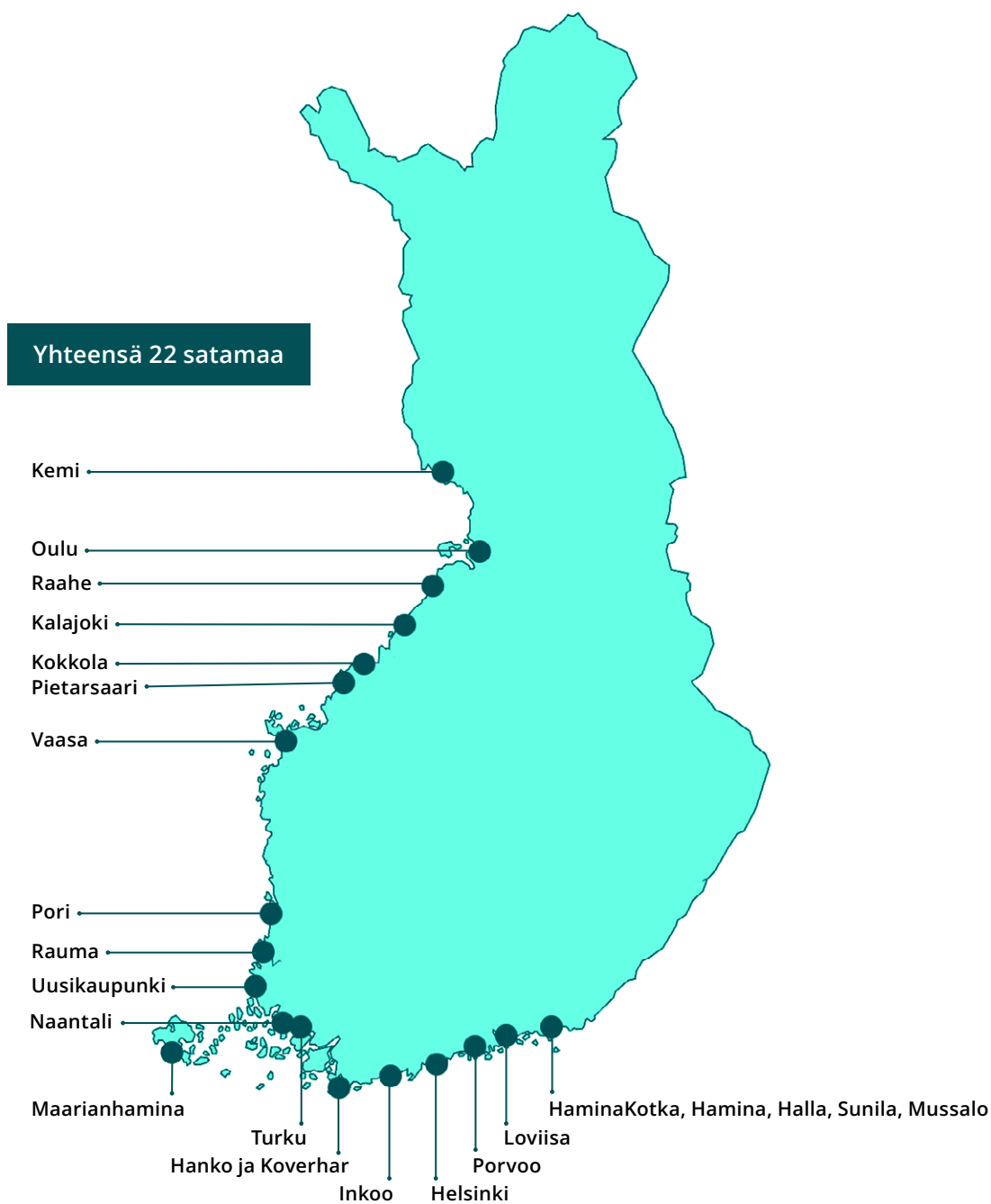


Sota on tuonut kustannuspaineita satamille. Energia-kustannukset ovat nousseet. Ahtausliikkeet ovat ottaneet käyttöön polttoainelisiä, jolla kustannuksia saatu siirrettyä asiakkaille. Rakentamisen ja ylläpidon kustannukset nousseet, myös materiaalien saanti on vaikeutunut. Työkoneiden ja varaosien hinnat ovat nousseet, ja joissakin tuotteissa toimitusajat ovat pidentyneet.

Haastatteluissa sivuttiin myös Suomen NATO-jäsenyyttä ja sitä, miten se tulee vaikuttamaan satamiin. Mitä ja minkä satamien kautta kalustoa Suomeen kuljetaan, mihin satamaan "laivastovierailut" kohdistuvat,

missä harjoitellaan ja onko näillä vaikutusta sataman jokapäiväiseen, kaupalliseen toimintaan. Asia kiinnostaa satamia kovasti, mutta syvempi keskustelu ja pohdinta jätettiin näiden keskusteluiden ulkopuolelle.

Alla olevassa karttakuvassa näkyvät ne satamat, joissa on uutta raakapuuliikennettä, joka on käynnistynyt Venäjän tuontipuun loppumisen jälkeen. Tässä työssä ei ole kuitenkaan haastateltu Suomen kaikkia satamia, joten kartasta voi puuttua satamia, joissa myös on raakapuun käsittelyä.



## 2.4 Muutokset varustamoiden toimintaan

Ennen Venäjän hyökkäystä yhdeksän suomalaista varustamoaa liikennöi Venäjälle ja kevään 2022 aikana kaikki suomalaiset varustamot lopettivat kaiken Venäjän liikenteen.

### Konttiliikenne

Suuret, globaalit konttivarustamot lopettivat liikennöintinsä Pietariin heti sodan alettua, vain yksi globaali konttivarustamo ajaa vieläkin humanitääristä lastia Pietariin. Kahden konttivarustamon Suomen liikenne oli jo aiemmin irrotettu Pietarin liikenteestä, joten sen loppuminen ei aiheuttanut reittimuutoksia Suomeen. Yhdellä konttivarustamolla on vielä Suomen satamat ja Pietari samassa liikennejärjestelmässä.

Varustamot hakivat omaisuuttaan pois Pietarista, mm. tyhjiä kontteja, joita tuotiin myös Suomeen Mussaloon, Vuosaareen ja Raumalle. Varustamoilta jäi kalustoa Venäjälle ja joidenkin varustamoiden edustajat ovat vielä toiminnassa Pietarissa. Tyhjien konttien tuonti Suomeen poisti konttien saatavuusongelman. Tällä hetkellä tyhjiä kontteja viedään pois Suomesta.

Sodalla ei ole ollut suurta vaikutusta konttilaivojen kokoon, alusten aikatauluihin tai tavaravirtoihin. Yksi feeder-varustamo vaihtoi laivansa pienempään kokoluokkaan. Laivojen aikatauluihin ei tullut merkittäviä muutoksia. Suomen konttivirtoihin ei kohdistunut suuria muutoksia,

Pandemian aikana konttirahdit nousivat lähes 10-kertaiseksi, mutta nyt ne ovat tulleet jo merkittävästi alas. Jotkin kansainväliset huolintaliikkeet ajavat vielä konttiliikennettä Pietarista suoraan Etelä-Amerikkaan, Intiaan ja Aasiaan pienemmillä noin 4 000 TEUn aluksilla. Euroopan satamat eivät käsittele näiden alusten lasteja. Konttivarustamot seuraavat hyvin tarkasti pakotteiden alaisten tuotteiden kuljetuksia omissa, globaaleissa yksiköissä.

Konttiliikenteen suomalaiset asiakkaat eivät havainneet sodan vaikutuksia varustamoiden liikenteessä.

### Bulk-liikenne

Venäjän tuonti ja vienti on ollut merkittävää, kannattavaa liiketoimintaa bulk-varustamoille. Eurooppalaiset varustamot lopettivat liikennöintinsä Venäjälle sodan alettua. Sodan alettua varustamoiden halu liikennöidä pohjoisella Itämerellä on hiipunut. Säännöllisen tuontiliikenteen loputtua ne eivät hae myöskään vientilasteja, jonka seurauksena rahtitasapaino on järkkynyt, tuontirahdit nousseet korkeammalle kuin vientirahdit.

Suomen teollisuus löysi nopeasti Venäjän tuonnin korvaavat raaka-aineiden hankintalähteet, osin myös kauempaa, mikä on laajentanut bulkkuljettajien hakualueita ja pidentänyt kuljetusaikoja. Energia- ja metsäteollisuuden kuljetukset ovat kasvaneet merkittävästi. Laivoista on ollut pulaa hetkellisesti.

Bulk-liikenteen uutena kuljetusmuotona on metsä- ja energiateollisuuden raakapuu kuljetukset Suomen rannikkoliikenteessä. Raakapuu kuljetuksia esiintyy keväällä 2023 yli kahdessa kymmenessä Suomen rannikon satamissa ja tämä liikenne lisää laivakäyntejä Suomen satamissa noin kolmella tuhannella uudella laivakäynnillä. Rannikkoliikenteen kasvun taustalla on raidekuljetuskapasiteetin puute. Käytössä ei ole riittävästi vaunuja ja vetureita.

### Roro-liikenne

Finnlines ja Transfennica olivat ainoat eurooppalaiset roro-varustamot, jotka liikennöivät Saksan, Kontinentin ja Pietarin välillä. Kotkan ja Vuosaaren satamat olivat mukana Pietarin liikenteen ajoluupissa. Reitit Pietariin lopetettiin sodan alettua ja uudelleenreitityksiä tehtiin sekä Suomen että Euroopan liikenteessä.

Muut varustamot eivät ole joutuneet muuttamaan reitejään. Sodan vaikutukset lastivirtoihin, alusten frekvensseihin tai laivakokoon ovat olleet vähäiset, muutokset eivät ole näkyneet asiakkaille. Ainoastaan Ruotsista Suomen kautta Venäjälle, venäläisellä kalustolla kulkenut liikenne on loppunut eikä korvaavia lasteja ole löytynyt.

### Matkustajaliikenne

Sodan vaikutukset matkustajaliikenteeseen jakautuvat kolmeen eri kokonaisuuteen. Aasialaiset matkustajat ovat jääneet lähestulkoon kokonaan pois. Japanilaisia ja korealaisia matkustajien on palannut laivoille. Aasia-laisten matkustajien poisjääminen selittyy Finnairin uusilla reitityksillä ja kilpailutilanteella. Muut lentoyhtiöt tarjoavat lyhyempiä lentoaikoja Euroopan kaupunkeihin.

Polttoaineiden hinnannousu on nostanut varustamoiden kustannuksia. Kustannusnousua on kompensoitu bunkkerilisillä sekä rahti että matkustajaliikenteessä.

Kolmantena vaikutuskokonaisuutena on ollut Venäjälle menneiden länsimaisten tuotteiden kuljetukset Suomen läpi. Neljä matkustaja/rahtivarustamo on havainnut näiden lastien poisjäämisen, erityisesti ruotsalaisten lastien osalta. Baltian maista on myös kulkenut lastia Tallinnan sataman ja Helsingin sataman kautta Venäjälle.

## 2.5 Sodan vaikutus suomalaisen lipun käyttöön Suomen meriliikenteessä

Sodalla ei ole ollut vaikutusta Suomen lipun käyttöön Suomen meriliikenteessä. Ulkomaisen lipun alla kulkevien alusten määrä on lisääntynyt ainoastaan raakapuu-kuljetuksissa Suomen sisäisissä rannikkokuljetuksissa, jossa kaikki kuljetukset hoidetaan ulkomaisilla aluksilla.

Aluskäyntejä Suomen satamissa on noin 32 tuhatta vuosittain. Aluksen kansallisuuden mukaan vuonna 2021 suomalaisten alusten osuus oli 43,4 prosenttia kaikista satamakäynneistä ja vuonna 2022 osuus oli 43,7 prosenttia. Viime vuonna suomalaisten alusten jälkeen seuraavina olivat osuudeltaan virolaiset 11,9 prosenttia, ruotsalaiset 10,6 prosenttia, alankomaalaiset 9,1 prosenttia, portugalilaiset 4,5 prosenttia, kyproslaiset 4,3 prosenttia ja norjalaiset 2,4 prosenttia. Vain 21 venäläistä alusta kävi viime vuonna Suomen satamissa. (Lähde: Pulloposti 18).

## 2.6 Huoltovarmuuskriittiset asiat

Suomi on poikkeuksellisen riippuvainen merikuljetuksista, eikä merikuljetuksia ole mahdollista siirtää korvaaville reiteille kuin pieneltä osin. Itämeren merikuljetusten jatkuvuus on erittäin tärkeää. Normaalioloissa Suomen ulkomaankaupasta kulkee meriliikenteessä yli 80 %. Sodan aikana meriliikenteen osuus Suomen ulkomaankaupasta on noussut yli 90 prosenttiin.

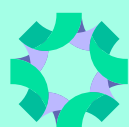
Miten logistiikkaketjut tulevat uudelleen järjestettäväksi Itämeren/Suomenlahden häiriötilanteessa? Oleellista on markkinoiden nopea kyky sopeutua korvaavien hankintalähteiden ja asiakkaiden hankinnassa ja löytää nopeasti niitä tukevat logistiset ratkaisut. Suomesta puuttuu riittävän isot väistösatamat konttien, roro-liikenteen ja isojen break bulk -laivojen osalta. Laivakoko sitoo alukset tiettyihin satamiin. Maapuolen kuljetuskyky ei ole riittävä isoon väistöliikkeeseen. Huolena on maapuolen infrastruktuurin riittävyys ja kunto, kuten raiteiden ja maanteiden kunto, rautatievaunut, veturit, autokapasiteetti, kuormauspaikat sekä paine siirtää kuljetuksia kuljetusmuodolta toiselle.

”Suomen logistiikan huoltovarmuus ei toimi vain suomalaisten omin voimin”. Suomi on kansainvälisten logistiikkamarkkinoiden reuna-alueella ja markkinoita hallitsevat suuret kansainväliset konsernit, joille Suomen markkinoiden pieni koko ei ole merkittävä. Suomen viennin ja tuonnin tasapainon säilyttäminen on oleellista, jotta varustamoiden kiinnostus liikennöidä Suomeen säilyy. Erityisesti kontti- ja bulk-kuljetuksissa Suomen merilogistiikka on pääosin ulkomaisen lipun alla olevan laivakaluston varassa. Roro-laivojen osalta tilanne on parempi. Suomen roro-liikenteessä osa laivoista on Suomen lipun alla ja osa laivoista on ulkomaisien lippujen alla. Suomen lipun pitää olla kilpailukykyinen, asiakkaat eivät maksa ylimääräistä Suomen lipusta. Tämä toteamus koskee myös matkustajaliikenteen laivoja ja niiden miehityskustannuksia.

Monissa laivatyypeissä, segmenteissä Suomen lipulla on merkittävä osuus. Erityisesti vakavissa poikkeusoloissa Suomen lipun merkitys korostuu samoin kuin suomalaisten merenkulkijoiden ja satama- ja operaattoreiden henkilöstön riittävyys.

Hakkeen ja pellettien kuljetukset ovat lisääntymässä merkittävästi. Sitä kuljetetaan Itämeren alueelta, mutta tulevaisuudessa enemmän myös valtamerien takaa isoilla laivoilla (laivakoko 50–60 000 tonnia) erityisesti Etelä-Suomeen. Etelä-Suomessa ei kuitenkaan ole riittävästi satamia, joiden väylät, satamakäsittely-, varastointi tai maakuljetuskapasiteetti tuotantolaitoksille mahdollistavat suurten laivojen käytön.

Pohjois-Suomen roro-liikenne ja siellä olevien satamien toimivuus on Suomen huoltovarmuuden kannalta kriittinen asia. Pohjois-Suomen satamien kautta voidaan rakentaa liikenne Ruotsin roro-satamien kautta Göteborgiin tai Norjan Atlantin puoleisiin satamiin. Pohjois-Ruotsin satamista Piteålla ja Uumajalla on neljä kerta viikossa junakuljetukset Göteborgin satamaan. Junakuljetukset ovat muuttaneet Pohjois-Ruotsin konttiliikenteen. Satamien ja laivojen konttiliikenne on pienentynyt merkittävästi, kun kontit ovat siirtyneet junakuljetuksiin. Suomen kannalta huolena on Ruotsin puolen raidekuljetuskapasiteetin riittävyys Suomelle häiriötilanteissa. Yhteistyö Ruotsin kanssa Perämeren alueella nähtiin tärkeäksi. Pohjoisen Suomen talviliikenteen turvaamiseksi jäänmurtokyky laivakoon kasvaessa on huolenaiheena.



**Huoltovarmuusorganisaatio**