



KORONAN VAIKUTUKSET SUOMEN MERIKULJETUKSIIN



HUOLTOVARMUUSORGANISAATIO



HUOLTOTARMUUSORGANISAATIO

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.

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.

Julkaisija: Huoltovarmuusorganisaatio, Vesikuljetuspooli

Selvityksen toteuttaja: Kokonat Oy, www.kokonat.fi

Etu- ja takakannen kuva: Viking Line

Taitto: Bigger Splash, www.biggersplash.fi

Julkaisu vuosi: 2022

ISBN: 978-952-7470-15-2

Sisällysluettelo

1 Johdanto	3
1.1 Selvityksen toteuttaminen.....	3
1.2 Koronan vaiheet Suomessa	4
2 Maailma sulkeutuu.....	5
2.1 Huoli henkilöstön terveydestä	5
2.2 Matkustusrajoitukset.....	6
2.3 Rahdin liikkuvuuden varmistaminen	6
2.4 Ongelmat miehistönvaihdossa ja työvoiman saatavuudessa	7
3 Globaalien Toimitusketjujen haasteet	8
3.1 Konttiliikenteen häiriöt	8
3.2 Raaka-aineiden saatavuusongelmat ja komponenttipula.....	9
4 Tuet meriliikenteen toimijoille	10
4.1 Tuen myöntäjä: Huoltovarmuuskeskus	10
4.2 Tuen myöntäjä: Traficom	10
5 Yhteenveto.....	12
5.1 Koronan aiheuttamat muutokset	14
Liitteet	15
Liite 1. Haastatteluihin osallistuneet yritykset.....	15
Liite 2. Haastattelukysymykset.....	16
Hakemisto.....	17

1 JOHDANTO

Koronapandemia vaikutti yhteiskunnan toimintoihin laajasti samalla testaten toden teolla huoltovarmuustoimintaa. Kriisi haastoi sekä yrityskentän toimijoiden että viranomaisten kyvyn reagoida muutoksiin. Korona vahvistettiin kansainväliseksi terveysuhaksi WHO:n alaisessa asiantuntijakomiteassa tammikuun 2020 lopulla.¹ Suomessa tilanne alkoi eskaloitua maaliskuussa 2020, jolloin ensimmäiset koronan vaikutukset näkyivät myös merikuljetuksissa. Merikuljetusten osuus Suomen tuonnista on noin 80 % ja viennistä noin 90 %. Meriteitse liikkuu vuosittain noin miljoona tuonti- tai vientitavaraa kuljettavaa rekkaa.²

Huoltovarmuusorganisaation Vesikuljetuspooli on päättänyt dokumentoida koronapandemian keskeiset vaikutukset Suomen merikuljetuksiin, jotta niistä voidaan oppia tulevaisuutta varten. Vesikuljetuspooli toimii osana Huoltovarmuusorganisaation logistiikkasektoria ja sen keskeisenä tehtävänä on yhdessä alan järjestöjen ja viranomaisten kanssa turvata merenkulun toimintaedellytyksiä sekä edistää alan varautumisen yhteistoimintaa. Poolin toiminnan piiriin kuuluvat varustamot, huolinta, ulkomaisten varustamojen edustajat sekä meriteollisuus (uudisrakennus ja huolto- ja korjauspalvelut). Satamat ja satamaoperointi otetaan huomioon poolin toiminnassa.

Tässä raportissa esitellään projektin puitteissa kerätyn materiaalin pohjalta keskeiset koronapandemian vaikutukset Suomen merikuljetuksiin. On huomioitava, että Ukrainan sota alkoi tilanteessa, jossa Suomi alkoi vähitellen toipua koronasta ja yhteiskunta avautua. Tästä syystä osa tämänhetkisistä vaikutuksista ja merikuljetusten häiriöistä ei ole puhtaasti seurausta koronasta, ja erottelua syy-seuraussuhteista eri kriisien vaikutuksista on vaikeaa ja jopa mahdotonta tehdä.

1.1 Selvityksen toteuttaminen

Selvitys toteutettiin dokumenttianalyysin ja puolistrukturoitujen teemahaastatteluiden avulla. Läpikäytyihin dokumentteihin kuuluvat mm. Vesikuljetuspoolin tilannekuvat vuosilta 2020–2022, Suomen Varustamojen jäsenkirjeet sekä Onnettomuustutkintakeskuksen raportti koskien koronaepidemian ensimmäistä vaihetta Suomessa. Selvitys toteutettiin tiiviissä yhteistyössä projektiryhmän kanssa, johon kuuluivat Huoltovarmuuskeskuksen

1 Onnettomuustutkintakeskus 2021. Koronaepidemian ensimmäinen vaihe Suomessa vuonna 2020.

2 Huoltovarmuuskeskus (2020) Kumipyörärahdin merikuljetukset varmistetaan Huoltovarmuuskeskuksen toimenpitein. <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/a/kumipyorarahdin-merikuljetukset-varmistetaan-huoltovarmuuskeskuksen-toimenpitein>

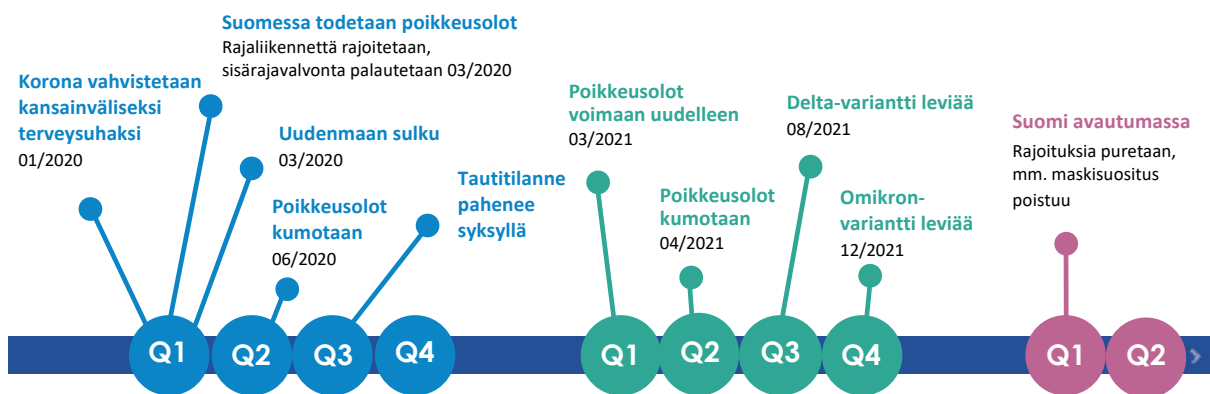
varautumispäällikkö (logistiikka) ja Vesikuljetuspoolin puheenjohtaja ja poolisihteeri.

Haastatteluilla syvennettiin dokumenttianalyysin pohjalta koottua kuvaa koronapandemian vaikutuksista merikuljetuksiin. Haastatteluja pidettiin yhteensä 11 ja ne toteutettiin yksilö- ja parihaastatteluina etäyhteyksin 30.5.–9.6.2022 välisenä aikana. Haastateltavat tahot (Liite 1) valittiin yhteistyössä projektiryhmän kanssa. Haastattelukysymykset toimitettiin haastateltaville etukäteen (Liite 2).

Haastateltavat tahot edustivat Vesikuljetuspoolin toiminnan piiriin kuuluvia tahoja tasapuolisesti. Koronan vaikutukset poolin alaan kuuluvien tahojen välillä ovat hyvin erilaisia johtuen toiminnan luonteesta.

1.2 Koronan vaiheet Suomessa

Pandemia alkoi eskaloitua Suomessa maaliskuussa 2020. Suomen pandemiatilanne seurasi Keski-Euroopan tilanteen kehitystä muutaman kuukauden viiveellä, mikä antoi mahdollisuuden oppia muilta. Kuvaan 1 on koottu keskeisimmät koronapandemian vaiheet Suomessa.



Kuva 1. Koronan vaiheet Suomessa

Hallitus totesi 13.3.2020 yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen vuoksi ja päätyi ottamaan valmiuslain käyttöön. Poikkeusolot jatkuivat kolmen kuukauden ajan, kunnes 15.6.2020 valtioneuvosto antoi valmiuslain toimivaltuuksien käytön kumoamisasetukset ja totesi, ettei Suomessa enää vallitse valmiuslain 3§:ssä tarkoitetut poikkeusolot. Kesällä 2020 koronatilanne helpottui, mutta paheni jälleen syksyllä, jolloin Suomenkin osalta päädyttiin tartuntataudin ns. toiseen aaltoon. Poikkeusolot tulivat voimaan 1.3.2021 ja valmiuslaki otettiin uudelleen käyttöön. Poikkeusolot kumottiin 27.4.2021.³ Lisähuolta aiheuttivat koronaviruksen uudet variantit, jotka levisivät nopeasti väestössä. Vuoden 2022 alussa Suomi alkoi avautua ja rajoitustoimia alettiin purkaa kokonaisvaltaisemmin, huolimatta korkeista tartuntaluvuista.

3 Eduskunta 2022. Valmiuslain käyttöönotto korona-aikana. https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/valmiuslain-kaytoonottaminen-koronavirustilanteessa.aspx

2 MAAILMA SULKEUTUU

Vuoden 2019 lopussa Kiinan Wuhanissa alkaneen koronaepidemian leviäminen Eurooppaan vaikutti merkittävästi erityisesti valtameriliikenteen toimintaan. Ympäri maailmaa valtiot kiristivät toimiaan koronaviruksen leviämistä vastaan.

2.1 Huoli henkilöstön terveydestä

Pian pandemian alun jälkeen **huoli henkilöstön riittävydestä alkoi kasvaa ja mahdollinen epidemian laajeneminen henkilökuntaan aiheutti merkittävää epävarmuutta**. Poissaolot lisääntyivät ja viranomaisten ohjeistus jäädä töistä pois altistusten takia lisäsi poissaoloja entisestään. Suuremmista sairastavuusluvuista raportoitiin kuitenkin vasta Omikron-variantin myötä, joka levisi vauhdilla joulukuun 2021 jälkeen. Pahoilta henkilöstön sairastavuuteen liittyviltä ongelmilta on enimmäkseen välttytty, ja kriittiset toiminnot merikuljetuksissa ovat jatkuneet tartunnoista ja altistumisista huolimatta.

Henkilöstön testausmahdollisuuksien rajallisuus puhutti paljon kriisin alussa, mutta tilanne parani kohtuullisen nopeasti. Tähän vaikutti erityisesti se, että huhtikuun 2020 alussa rahdiliikenteen jatkuvuuden varmistavat henkilöt linjattiin olevan testauksen prioriteettiryhmä terveydenhoitohenkilöstön ohella. Lisäksi yksityiset työterveyshuollon toimijat aloittivat testaustoiminnan, joskin testien hinnat olivat alussa hyvin korkealla. Edelleen testien viiveet sekä ainoastaan oireellisten henkilöiden testaus koettiin ongelmalliseksi. Myös viranomaisien ohjeiden epäselvyydet testiin pääsyyn liittyen aiheuttivat haasteita.

Pian kriisin alkuvaiheen jälkeen tunnistettiin **akuutti tarve henkilösuojaajille**, joiden globaali saatavuus oli erittäin huono. Myöhemmin syksyllä 2020 suojainten saatavuus oli paremmalla tasolla, mutta hinnat olivat hyvin korkeita. Viranomaisten näkemykset maskien hyödyistä vaihtuivat laidasta laitaan, mikä aiheutti epäselvyyksiä.

Tarve priorisoida merenkulkijat koronavirusrokotusten saamisen suhteen nousi vahvasti esille vuoden 2021 alkupuolella. Varustamojen kattojärjestöt (mm. ECSA⁴) sekä kansainväliset organisaatiot⁵ (mm. IMO, ILO, WHO) suosittelivat laajasti merenkulkijoiden priorisointia rokotusten saamisessa. Asia nähtiin tärkeänä merikuljetuksen jatkuvuuden turvaamisen

4 ECSA (2021). ECSA and ETF welcome WHO decision to prioritise seafarers' vaccination. <https://www.ecsa.eu/news/ecsa-and-etf-welcome-who-decision-prioritise-seafarers-vaccination>

5 IMO (2021). Coronavirus (COVID-19) – Joint Statement calling on all Governments to prioritize COVID-19 vaccination for seafarers and aircrew.

näkökulmasta. Suomen Varustamot ry toi asiaa esille Suomessa, vedoten Suomen hallituksen linjaukseen tavarakuljetusten jatkuvuuden priorisoinnista sekä siihen, että suuri osa merialoilla työskentelevistä henkilöistä on linjattu yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisten alojen henkilöstöön. Suomessa merenkulkijoita ei kuitenkaan priorisoitu koronavirusrokotusten saamisessa.

2.2 Matkustusrajoitukset

Pandemian levitessä Suomeen ensimmäiset **vaikutukset merikuljetuksissa näkyivät erityisesti matkustaja-autolauttaliikenteessä**. Rajaliikennettä rajoitettiin ja sisärajavalvonta palautettiin maaliskuussa 2020. Matkustusta rajoitettiin ja laivoilla liikkui vain tavara- ja rahtikuljetusten edellyttämää henkilöliikennettä. Huhtikuussa 2020 hallitus pyysi Ruotsista, Virosta ja Saksasta Suomeen liikennöiviä varustamoja lopettamaan henkilöliikenteen lipunmyynnin laivoihin. Taustalla oli huoli Ruotsin tautitilanteesta sekä pelko Suomen terveydenhuollon ylikuormittumisesta. Linjaus ei koskenut tavara- ja rahtikuljetusten edellyttämää henkilöliikennettä, eikä Suomesta lähtevää liikennettä. Hallituksen linjaus lopetti matkustajaliikenteen laivoilla kokonaan reiluksi kuukaudeksi.

Matkustajaliikenteen rajoittaminen vaikutti merkittävästi matkustaja-autolauttojen toimintaan ja aiheutti taloudellisia vaikeuksia varustamoille. Rajoitusten lieventyessä matkustajamäärät eivät palautuneet ennalleen. Lisäksi korona vaikutti risteilyalusten käyntiin Suomessa.

Matkustaja-autolautoilla on tärkeä tehtävä kumipyörärahdin kuljettajina Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta ja niillä kuljetetaan mm. elintarvikkeita, lääkkeitä sekä muita kulutustavaroita.⁶ Henkilöliikenteen tuotot ovat kuitenkin välttämättömiä toiminnan kannattavuudelle ja siksi pandemian seurauksena voimaan tulleet matkustusrajoitukset löivät matkustajavarustamoiden toimintaan ja talouteen voimakkaasti. Matkustajaliikenteen rajoituksilla oli haastatteluiden perusteella pitkäkestoisin ja taloudellisesti suurin vaikutus Suomen merikuljetuksiin.

2.3 Rahdin liikkuvuuden varmistaminen

Tavarakuljetusten jatkuvuus on ollut pandemian alusta asti sekä Suomen hallituksen että Euroopan komission prioriteettina. Koronapandemia asetti rajoitteita EU:n vapaan liikkuvuuden periaatteelle, sillä rajaviranomaisille ohjeistetut testaus- ja karanteenivaatimukset hidastivat rahdin liikkuvuutta merkittävästi. Haasteena oli myös tiedonkulku, sillä viranomaiset noudattivat rahtihenkilöstön osalta tiukasti rajoille asetettuja testausvaatimuksia, vaikka komissio pyrki sujuvoittamaan toimintaa rajoilla. Komissio julkaisi maaliskuussa 2020 linjauksen tavaraliikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi (Green lanes), mikä sisälsi ohjeituksen välttää karanteenimääräyksiä tavaraliikenteen henkilöstölle.⁷

Green lanes -järjestelyä pidettiin erittäin tärkeänä rahdin liikkuvuuden varmistamiseksi ympäri Eurooppaa. Koronapandemia osoitti sen, että jokainen EU-maa toimii kriisissä omien etujensa mukaisesti. Tavaraliikenteen jatkuvuuden kannalta on kuitenkin tärkeää muistaa,

6 Huoltovarmuuskeskus (2020). Kumipyörärahdin merikuljetukset varmistetaan Huoltovarmuuskeskuksen toimenpitein. <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/a/kumipyorarahdin-merikuljetukset-varmistetaan-huoltovarmuuskeskuseen-toimenpitein>

7 European Commission 2020. Transportation during the pandemic. https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/transportation-during-pandemic_en

että logistiikkaketjujen toiminnan varmistaminen vaatii yhteisiä ponnisteluja ja yhteistyötä EU-maiden kesken. Kaikkien valtioiden viranomaiset eivät kuitenkaan toimineet Green lanes -linjauksen mukaisesti, mikä vaikutti logistiikkahenkilöstön liikkumiseen.

2.4 Ongelmat miehistönvaihoissa ja työvoiman saatavuudessa

Miehistönvaihtojen ongelmat ovat olleet tapetilla maailman merillä koko pandemian ajan, aiheuttaen ongelmia erityisesti valtameriliikenteessä. Ongelmia vaihtojen toteuttamiselle ovat aiheuttaneet mm. matkustuskiellot, karanteenimääräykset, rajojen sulkemiset ja lentoyhteyksien puute. Lisäksi miehistönvaihtoihin liittyvä kontaminoitumisriski tunnistettiin jo kriisin alkuvaiheessa. Tilannetta vaikeutti kriisin alussa myös terveys- ja rajaviranomaisten epäselvät määräykset sekä viisumien saantiin liittyvät ongelmat. Miehistönvaihoissa on ollut ongelmia myös eri puolilla Eurooppaa, huolimatta komission pyrkimyksistä varmistaa logistiikkahenkilöstön liikkuvuus.

Matkustusrajoitukset ja karanteenimääräykset **vaikeuttivat ulkomaisten työntekijöiden, kuten huoltomiesten matkustamista laivoille**. Työvoiman rotaatio vaikeutui rajoitusten vuoksi vaikuttaen myös telakoiden toimintaan työvoimapuutteena.

3 GLOBAALIEN TOIMITUSKETJUN HAASTEET

Globaalien toimitusketjujen haavoittuvuus nousi keskusteluun melko pian koronapandemian levitessä ympäri maailmaa. **Meriliikenteen asema merkittävänä tuonti- ja vientiväylänä Suomeen korostui** entisestään matkustusrajoitusten ja rajaliikenteen rajoittamisen myötä, sillä lentoliikenteen rahtimäärät putosivat dramaattisesti. Suurin osa lentorahdista kulkee matkustajakoneissa, jotka lopettivat liikennöinnin matkustusrajoitusten vuoksi.

Valtioiden ja kansainvälisten organisaatioiden toimet talouden elvyttämiseksi nostivat kuluskysyntää. Samalla tehtaiden ja logistiikan kapasiteettia oli ajettu alas ja kontit sijaitsivat väärissä paikoissa. Satamissa noudatettiin koronarajoituksia, mikä hidasti esimerkiksi konttien käsittelyä. Euroopan konttiliikenteen haasteet alkoivat toden teolla vasta, kun Itä-Aasian rajoituksia alettiin purkaa. Euroopassa rajoitukset olivat yhä voimassa ja rahtiliikenne ajautui osin sumppuun saapuessaan Eurooppaan. Haasteita on kaikkiaan ollut erityisesti valtameriliikenteessä. Feeder-liikenne on sujunut koko pandemian ajan ilman suuria ongelmia.

3.1 Konttiliikenteen häiriöt

Koronapandemia sulki tehtaita ensin Kiinassa, ja lopulta myös Euroopassa. Työntekijät sairastuivat, osastoja eristettiin ja tehtaita ajettiin alas samalla, kun kotona etätöitä suorittavat ihmiset tilasivat netistä yhä enemmän elektroniikkaa ja kulutustuotteita. **Konttiliikenteen häiriöt alkoivat konttien saatavuushaasteina** heti vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä. Satamien tukkeutuminen ja pahimmillaan sulkeminen lisäsivät konttikuljetusten haasteita entisestään, kun rahtia reititettiin uudelleen ja toimitusketjut hidastuivat.

Globaali kaupankäynti kohtasi lisää haasteita, kun taiwanilaisen Evergreen Marine -varustamon konttialus Ever Given jumiutui Suezin kanavaan maaliskuussa 2021. Ever Given hidasti pahimmillaan yli 400 aluksen matkaa kanavan halki.

Koronapandemian edetessä **globaalin konttiliikenteen markkinatilanne ajautui hyvin haastavaan tilanteeseen**: kysyntä ylitti tarjonnan, laivatilasta ja tyhjästä konteista oli pulaa ja rahtihinnat nousivat hyvin nopeasti. Tästä seuranneet kuukausien tavarantoimitusviiveet vaikuttivat muun muassa meriteollisuuden toimintaan. Konttien sijaintien epätasapaino Eurooppa-Aasia akselilla vaikuttaa merikuljetusten toimivuuteen yhä vuonna 2022.

3.2 Raaka-aineiden saatavuusongelmat ja komponenttipula

Tehtaiden sulut vaikuttivat suuresti komponenttien saatavuuteen heti koronan ensimmäisten kuukausien aikana alkuvuonna 2020. Meriteollisuus kärsi komponenttien ja myöhemmin teräksen saatavuushaasteista. Kriittisten varaosien ja erityisesti elektroniikkaa sisältävien komponenttien saatavuus häiriintyi koronapandemian myötä usean vuoden ajaksi, ja vaikutukset näkyvät yhä 2022 kesällä.

4 TUET MERILIIKENTEEN TOIMIJOILLE

Valtio on tukenut merikuljetusten kannalta kriittisiä toimijoita koronan aiheuttamien haittojen vuoksi. Eniten alalla on puhuttanut kriisiapuna käytetyt tuet matkustaja-autolautoille (Huoltovarmuuskeskuksen ja Traficomin myöntämä julkisen palvelun velvoitteen mukainen tuki). Näillä tuilla turvattiin välttämätön henkilö- ja tavaraliikenne Suomessa, jossa matkustaja-autolautat ovat olennainen osa maan logistisessa kokonaisketjussa. Tuki kohdistettiin rahtikuljetusten kannalta kriittisille reiteille. Esimerkiksi Turku–Tukholma yhteysväliä tuettiin, koska rahtikuljetusten merkitys on reitillä suuri.

4.1 Tuen myöntäjä: Huoltovarmuuskeskus

Huoltovarmuuskeskus päätti maaliskuussa 2020 meriliikenteelle suunnatusta 45 miljoonan euron tuesta välttämättömän henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi. Tuki myönnettiin kolmen kuukauden ajalle.⁸ **Huoltovarmuuskeskuksen tuella katettiin rahtitulojen ja taloudellisesti kannattavaan liikennöintiin vaadittavan tulotason erotus.** Tuella mahdollistettiin liikenteen ylläpitäminen kannattavuusrajoilla.

Toimijoiden keskuudessa **Huoltovarmuuskeskuksen tuki on koettu pääosin hyvänä ja tarpeellisena kriisin alkuvaiheessa**, sillä matkustaja-autolautojen toiminta olisi ollut vaikeuksissa ilman tukea. Nyt alukset pysyivät liikenteessä ja tavara liikkui. Lisäksi Huoltovarmuuskeskuksen nopeutta tuen järjestämisessä on pidetty hyvänä. Kolmen kuukauden tukijakson jälkeen kesällä 2020 matkustaja-autolautat toimivat hetken ilman vastaavaa valtion tukea. Tuolloin pandemia oli hieman laantunut ja matkustaja-autolautojen kustannukset pystyttiin kattamaan matkustajatuloilla.

4.2 Tuen myöntäjä: Traficom

Valtio varasi vuoden 2020 neljännessä lisätalousarviossa 24,8 miljoonaa euroa ja vuoden 2021 ensimmäisessä lisätalousarviossa reilu 23 miljoonaa euroa merenkulun tukeen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valtuutettiin toimimaan valtionapuviranomaisena ja päättämään julkisen palveluvelvoitteen antamisesta ja avustuksen myöntämisestä valtioneuvoston asetuksessa meriliikenteen tukemisesta. Avustusta myönnettiin syksystä 2020 alkaen lasti- ja matkustaja-alusvarustamoille liikennöintiin koronapandemian aiheuttamassa

8 Onnettomuustutkintakeskus 2021. Koronaepidemian ensimmäinen vaihe Suomessa vuonna 2020. <https://turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/poikkeuksellisetapahtumat/p2020-01koronaepidemian-ensimmainenvaihesuomessavuonna2020.html>

tilanteessa, ja myöntämisen ehtona oli avustuksen saajalle asetettava määräaikainen julkinen palveluvelvoite. Julkinen palveluvelvoite asetetaan yhteysväleittäin meriliikenteeseen, jos se on välttämätöntä riittävien liikenneyhteyksien, huoltovarmuuden ja Suomen ulkomaankaupan kuljetusten kannalta.⁹

Tuen jatkamisen (Traficommin tuki) **tehokkuus jakaa toimijoiden mielipiteitä**. Sen avulla olemassa oleva kuljetusrakenne ja normaali hintataso saatiin säilytettyä ja se auttoi kustannusten kattamisessa. Ilman tukia tilanne olisi ollut vaikea niille varustamoille, joiden toiminta perustuu matkustajaliikenteen ja rahdin yhdistämiseen, ja joiden matkustajaliikenne estyi rajoitusten vuoksi. Osa toimijoista kuitenkin kokee, että kapasiteettia rahtikuljetusten hoitamiseen olisi ollut ilman valtion tukia, ja kuljetukset olisi voitu järjestää markkinaehtoisesti. Näin toimimalla rahdin kuljetusrakenne olisi saattanut muuttua ja tuoda mukanaan toisenlaisia laivoja liikenteeseen. Tuen tarkoituksena oli varmistaa merikuljetuskapasiteetin riittävyys, palauttaa luottamus meriliikenteeseen, säilyttää suomalainen tonnisto ja ylläpitää varustamoiden toimintakykyä.

9 Valtioneuvoston asetus meriliikenteen tukemisesta 548/2020

5 YHTEENVETO

Huolimatta koronan aiheuttamista ongelmista, **rahtiliikenne on kulkenut koko koronapandemian ajan**. Merkittävimmät koronapandemian vaikutukset Suomen merikuljetuksiin ovat seuraavat:

1. Matkustajaliikenteen rajoitukset

- Matkustaja-alusvarustamojen toiminta muuttui kannattamattomaksi, riskinä matkustaja-autolautoilla kulkevan rahdin pysähtyminen
- Ongelmat henkilöstönsiirroissa lentojen peruuntumisen ja matkustusrajoitusten vuoksi

2. Ongelmat globaaleissa toimitusketjuissa

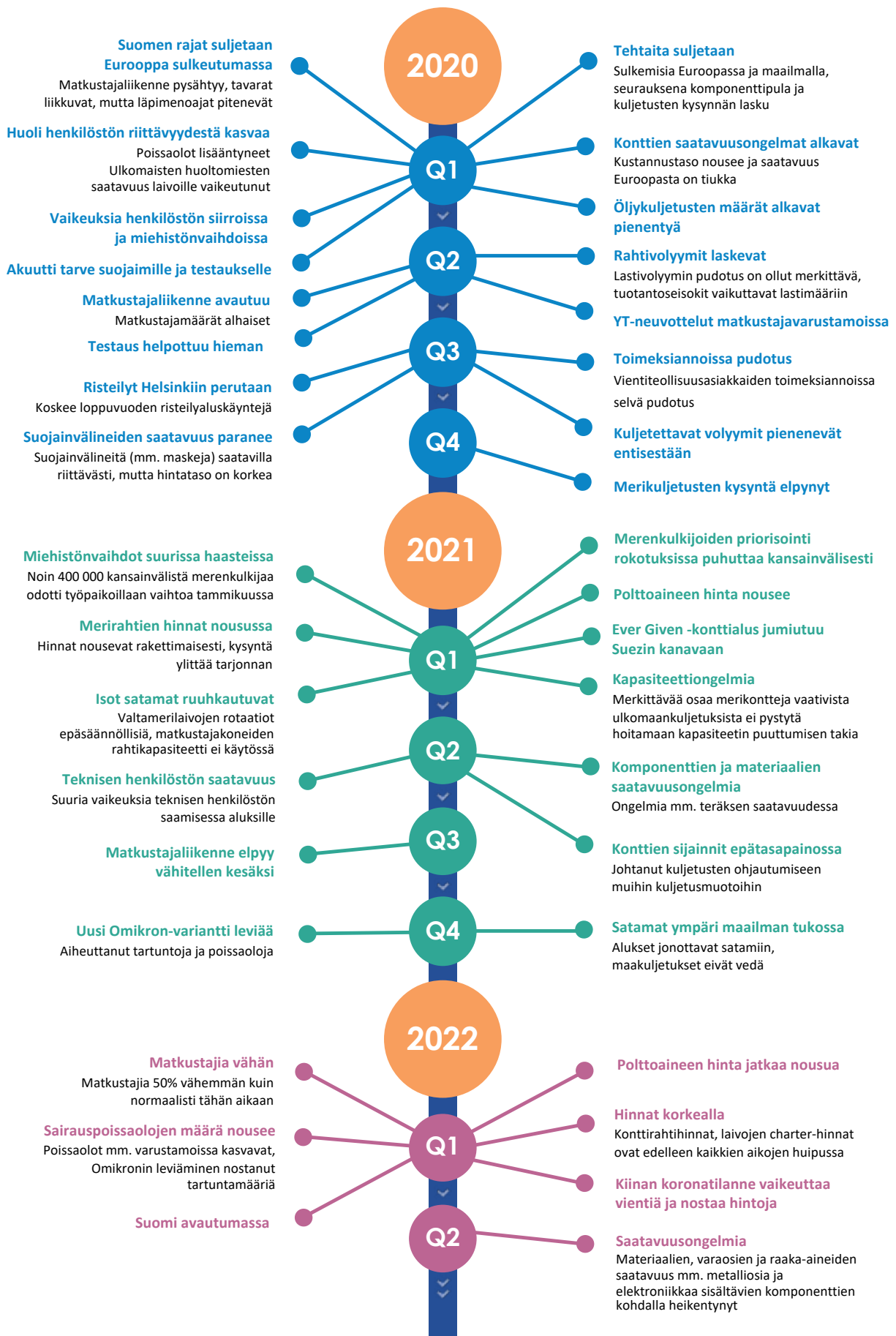
- Konttiliikenteen häiriöt ja hintojen nousu
- Raaka-aineiden saatavuusongelmat ja komponenttipula

3. Maailma sulkeutuu

- Rahdin liikkuvuuden hidastuminen
- Ongelmat miehistönvaihdossa
- Ulkomaisen työvoiman saatavuus

Koronan vaikutukset merikuljetusalan toimijoiden välillä ovat hyvin erilaisia johtuen toiminnan luonteesta. Eniten pandemia vaikutti matkustajaliikennettä harjoittaviin varustamoihin. Vaikutukset ovat suuret myös kaikkeen sellaiseen toimintaan, jossa pääasiallinen työ on hoidettava paikan päällä, sillä ihmisten kohtaamiset lisäävät sairastumisriskiä. Tämä koskettaa monia merikuljetusalan toimijoita. Alla eriteltynä eri toimijatyypeittäin keskeisimmät pandemian vaikutukset:

- Matkustaja-alusvarustamot: henkilöliikenteen pysähtyminen
- Rahtivarustamot: ongelmat ulkomaisen työvoiman saatavuudessa ja miehistönvaihdossa
- Meriteollisuus: raaka-aineiden ja komponenttien saatavuusongelmat, työvoiman saatavuuden haasteet
- Huolinta: alusten vuorojen väheneminen, konttipula
- Luotsaus: risteilyalusliikenteen väheneminen



Kuva 2. Yhteenvedo koronan keskeisimmistä vaikutuksista merikuljetuksiin.

5.1 Koronan aiheuttamat muutokset

Koronapandemia toi mukanaan sekä tilapäisiä että pysyviä muutoksia merikuljetuksiin. Keskeisimmät pysyvät muutokset alan toimintaan liittyvät työnteon erilaisiin mahdollisuuksiin ja käytänteisiin työpaikoilla. **Etätyö tuli jäädäkseen**, mikä on lisännyt toimistotyöntekijöiden tyytyväisyyttä ja tehokkuutta. Lisäksi yritysten toimitiloille ei ole enää samanlaisia vaatimuksia kuin ennen. **Koronan myötä terveysturvallisuuden käytänteet on otettu vahvemmin osaksi merikuljetusalan arkea**. Hygieniatekijät huomioidaan yhä tarkemmin erityisesti matkustaja-autolautoilla. Tarkempi hygienia on vähentänyt työntekijöiden kausiflunssaa ja poissaoloja.

Koronapandemia **paransi kaikkien toimijoiden riskitietoisuutta**, minkä ansiosta yritykset kokevat pystyvänsä sopeuttamaan toimintaansa ketterästi. Yrityksissä koronapandemian opit on otettu osaksi normaalia toimintaa ja käytänteitä. Lisäksi pandemia lisäsi vuorovaiikutusta viranomaisten kanssa ja se on osin toiminut harjoituksena yhteistoiminnalle.

Tärkein oppi koronasta liittyy merikuljetusten merkityksen ymmärtämiseen. Pandemia on korostanut aiemmin paljon puhuttua ajatusta, että Suomi on saari. Suomi on riippuvainen merikuljetuksista ja nykyisellä kuljetusrakenteella matkustajaliikenteen pysähtyminen vaikuttaa rahtikuljetuksiin merkittävästi.

Liitteet

Liite 1. Haastatteluihin osallistuneet yritykset

ESL Shipping Oy
Finnlines Oyj
Finnpilot Pilotage Oy
Meriteollisuus ry
Huoltovarmuuskeskus
Rauma Marine Constructions Oy
Rederiaktiebolaget Eckerö
Suomen Huolinta ja Logistiikkaliitto Ry
Suomen Varustamot Ry
Tallink Silja Oy
Viking Line Abp

Liite 2. Haastattelukysymykset

Koronan vaikutukset Suomen merikuljetuksiin

Huoltovarmuusorganisaation Vesikuljetuspoolin projektissa kootaan yhteen koronapandemian vaikutuksia Suomen merikuljetuksiin. Projekti toteutetaan LOG2030-ohjelmaan puitteissa.

Pandemian keskeisiä vaikutuksia merikuljetuksiin on kartoitettu laajan dokumenttiaineiston pohjalta. Läpikäytyihin dokumentteihin kuuluu mm. Vesikuljetuspoolin tilannekuvat vuosilta 2020–2022, Suomen Varustamojen jäsenkirjeet sekä Onnettomuustutkintakeskuksen raportti koskien koronaepidemian ensimmäistä vaihetta Suomessa.

Toimijahaastatteluiden avulla syvennetään tietoa koronaviruksen vaikutuksista merikuljetuksiin.

Haastattelukysymykset

1. Millä koronapandemian seurauksista on ollut **suurimmat vaikutukset** Suomen merikuljetuksiin pandemian aikana?
2. Mitä **pysyviä muutoksia** koronapandemia aiheutti alalla?
 - Mikä on “uusi normaali”?
 - Onko organisaatioonne jäänyt pandemian jäljiltä pysyviä käytäntöjä?
3. Miten koronapandemian vaikutukset **näkyvät alalla tällä hetkellä**?
 - Ovatko vaikutukset ohimeneviä?
4. Miten tehokkaina pidät **valtion toteuttamia tukitoimia** pandemian ajalta merikuljetusten jatkuvuuden näkökulmasta?
5. Mitkä ovat mielestäsi **tärkeimmät opit koronapandemiasta** merikuljetusten näkökulmasta?
 - Onko koronapandemian opit dokumentoitu osaksi organisaationne jatkuvuudenhallintaa?

Hakemisto

E

ECSA **6**
ESL Shipping Oy **16**
Euroopan komissio **7**
Ever Given **14**
Evergreen Marine -varustamo **9**
 Ever Given **9**

F

Feeder-liikenne **9**
Finnlines Oyj **16**
Finnpilot Pilotage Oy **16**

G

Green lanes **7, 8**

I

ILO **6**
IMO **6**

K

Kiina **6, 14**
koronapandemia **4, 5, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 17**.
 [katso myös](#) pandemia

L

LOG2030-ohjelma **17**

M

Meriteollisuus ry **16**

O

Omikron **14**
Onnettomuustutkintakeskus **4, 17**

P

pandemia **5, 6, 7, 8, 11, 13, 15**. [Katso](#)
 [myös](#) koronapandemia

R

Rauma Marine Constructions Oy **16**
Rederiaktiebolaget Eckerö **16**
Ruotsi **7**

S

Saksa **7**
Suezin kanava **9, 14**
Suomen Huolinta ja Logistiikkaliitto ry **16**
Suomen Varustamot ry **7, 16**

T

Tallink Silja Oy **16**
Traficom **11, 12**

U

Ukrainan sota **4**

V

Valtioneuvosto **5, 11, 12**
vesikuljetuspooli **2, 4, 5, 17**
Viking Line Abp **2, 16**
Viro **7**

W

WHO **4, 6**
Wuhan **6**



HUOLTOVARMUUSORGANISAATIO