

Persianlahden tilanteen vaikutus toimitusketjuihin

Webinaari 19.3.2026

Yleisökysymykset:

1. Kysymys Harri Kämäräiselle: Mikä on mieliala nyt Lähi-idän maissa kuten Omanissa siitä, miten Yhdysvallat menetteli neuvotteluissa Iranin kanssa? Onko siellä nyt sellainen käsitys, että Yhdysvallat neuvotteli alun perinkin epärehellisesti ilman aikomusta saavuttaa sopua? Luotetaanko Yhdysvaltoihin enää neuvottelijana tai välittäjänä?

Harri Kämäräinen: USA:n vetäytyminen neuvotteluista kesken prosessin hämmästytti erityisesti neuvotteluja fasilitoineet maat Omanin, Qatarin ja Egyptin. Siitä huolimatta pyrkimys palata neuvotteluraitteelle Persianlahden maissa on vahva. Korostavat diplomaattisen raiteen merkitystä.

2. Kysymys Harri Kämäräiselle: Voidaanko katsoa, että Iranissa on nyt pikemminkin vallassa sotilasjunta (vallankumouskaarti)? Jo vuosikausia vallankumouskaarti on jo kontrolloinut maan elinkeinoelämää (julkisten yhtiöiden omistus),

Harri Kämäräinen: Asia ei ole aivan niin yksioikoinen. Iranin korkein hengellinen johtaja Mojtaba Khamenei on korkein vallankäyttäjä maassa. Mojtaballa on hyvin läheiset suhteet Vallankumouskaartiin, minkä vuoksi IRGC:n roolin uskotaan voimistuvan.

3. Kysymys Ulla Tapaniselle: Sanoitte, että energiamarkkinat ovat pysyvästi muuttuneet. Jos sota kuitenkin päättyisi jo lähiviikkoina ja Hormuzinsalmi avautuisi, näettekö, että myös tämä kriisi jättäisi pysyviä jälkiä energiamarkkinoihin?

Ulla Tapaninen: Kiitos kysymyksestä. Tämä kriisi kyseenalaistaa luottamuksen öljyn saatavuuden ja hintatason ennustettavuuteen. Ja siten vahvistaa selkeästi halua siirtyä vaihtoehtoihin polttoaineisiin - Kiinan esimerkkiä noudatten.

4. Onko mihinkään Lähi-Idän alueella sijaitsevaan maahan tehtäville toimituksille saatavissa sotaturvavakuutusta?

Hanna Korvenpää: Tällä hetkellä tällaisia vakuutuksia ei ole tarjolla.

5. Kiitos esityksistä. Näkyykö öljyn hinnannousu alusten käyttämissä polttoaineissa? Onko kiinnostus vaihtoehtoihin polttoaineisiin kasvanut?

Ulla Tapaninen: Laivapolttoaineet seuraavat lähes suoraan raakaöljyn hintaa, joten Euroopassa hinnat ovat käytännössä tuplaantuneet (riippuen sopimuksesta millä viiveellä).

6. Yleinen kysymys: miten valikoiduilla mailla olisi mahdollista päästä Hormuzinsalmesta läpi, jos salmi on merimiinoitettu?

Harri Kämäräinen: Vahvistamattomien mediatietojen mukaan Hormuzinsalmi olisi merimiinoitettu vain rajoitetusti. Ilmeisesti yksittäisiä aluksia on päässyt kulkemaan salmen läpi – tietävästi ainakin muutama kiinalainen alus.

7. Osaatteko asiantuntijat arvioida, mihin Suomen teollisuuden (esim. metsäteollisuus) aloihin tilanne vaikuttaa konkreettisimmin viennein osalta polttoainesaatavuuden, sulkujen ja muiden rajoitteiden myötä?

Ulla Tapaninen: Vaikutuksia suomalaiseen teollisuuteen tapahtuu monelle eri tasolla:

- kuljetuspolttoaineen hinnan nousu nostaa tuotteiden hintoja.
- öljyn hinnan nousu nostaa öljypohjaisten tuotteiden, kuten mm muovien hintoja.
- öljyn, eli energianhinnan nousut, vaikuttavat kuluttajiin, ja siten uhka maailmanlaajuiseen lamaan, ja suomalaistenkin tuotteiden kysynnän vähentymiseen on merkittävä.
- hyötyjinä ovat vaihtoehtoisen energian tuottajat ja tuotantokapasiteetin tuottajat.

8. Kysymys Hanna Korvenpäälle ja Gabriela Hiitolalle: Onko maita ja lentoyhtiöitä, jotka mahdollisesti hyötyvät tästä tilanteesta lentoliikenteen matkustaja- ja rahtiliikenteen siirtymässä Lähi-idän hubeista? Ovatko esim. Turkki ja Turkish Airlines voittajien joukossa? Vai onko tilanne nyt niin kaoottinen että kaikki kärsivät enemmän tai vähemmän?

Hanna Korvenpää:

Tällä hetkellä on vaikea nimetä selkeitä voittajia. Vaikka osa liikenteestä on siirtynyt pois Lähi-idän perinteisistä hubeista ja esimerkiksi Istanbul toimii vaihtoehtoisena reittinä, kokonaiskuva on silti se, että häiriöt lisäävät kustannuksia kaikille lentoyhtiöille. Pidemmät reitit, korkeammat polttoaine ja vakuutuskulut sekä operatiivinen epävarmuus koskettavat koko toimialaa. Lyhytaikainen liikenteen siirtyminen ei välttämättä tarkoita taloudellista hyötyä, vaan enemmänkin kapasiteetti- ja kustannuspaineita

Gabriela Hiitola:

Lentoyhtiöt, joiden reittiverkosto kattaa nyt Lähi-idän tilanteen vuoksi poistunutta kapasiteettia, pystyvät hyötymään tilanteesta ainakin väliaikaisesti. Tämä näkyy myös Finnairilla, joka on havainnut kasvua sekä matkustaja- että rahtikysynnässä erityisesti korkean kysynnän reiteillä.

Turkish Airlines on alueellinen suurtoimija Lähi-idän solmukohtien läheisyydessä, ja heidän laaja networkinsa mahdollistaa sen, että he todennäköisesti hyötyvät tilanteesta muita nopeammin. Samaan aikaan Lähi-idän lentoyhtiöt tekevät aktiivisesti töitä toimintojensa uudelleenkäynnistämiseksi, joten markkinatilanne elää jatkuvasti.

9. Onko pohjoinen reitti käytössä lentojen osalta Euroopasta Aasiaan?

Gabriela Hiitola: reittiä käytetään Pohjois-Aasiaan suuntautuvilla lennoilla, mutta se ei ole taloudellinen reitti eteläiseen Aasiaan suuntautuvilla reiteillä.

10. Kommentti: Erinomaiset puheenvuorot, kiitos kaikille! IMO:n neuvoston ylimääräinen istunto Hormuzinsalmen tilanteesta parhaillaan käynnissä. Tiedoksi kaikille, että Suomen pysyvän IMO-edustajan, suurlähettiläs Teemu Turusen, haastattelu tästä istunnosta ilmestyy Ylen Maailmanpolitiikan arkipäivää -ohjelmassa lähipäivinä.

11. Kysymys Gabriela Hiitolalle: Onko nyt siis niin että tuo Azerbaidžhanin alueen ilmatila on ns. single point of failure, eli jos siellä puhkeaisi jokin laajempi konflikti, muuttuisivatko Finnairin lennot Kaakkois-Aasiaan mahdottomiksi? Vai onko vaihtoehtoisia, kalliimpia reittejä, joihin voisi turvautua?

Gabriela Hiitola: Azerbaidžhanin ja Armenian ilmatila ei ole täysin "single point of failure", mutta se on tällä hetkellä yksi keskeisimmistä ja kapeimmista käytettävissä olevista reittikäytävistä Euroopan ja Aasian välillä. Jos siellä syntyisi laajempi konflikti tai ilmatila sulkeutuisi, Finnairilla olisi edelleen vaihtoehtoisia, mutta selvästi pidempiä ja kalliimpia reittejä käytettäväksi.

12. Seuraavatko merirahtien hinnat kuinka välittömästi öljymarkkinoiden heiluntaa, ts. Konfliktin päättyessä ja öljyn hinnan laskiessa, jääkö kohonneet merirahtien hinnat pidemmäksi ajaksi voimaan toimitussopimusten ym. johdosta?

Hanna Korvenpää: Rahdin hinta seuraa raakaöljyn kehitystä, mutta lisäksi on huomattava, että kustannuksiin vaikuttavat samaan aikaan monet muut kriisistä aiheutuvat tekijät, muun muassa polttoaineiden heikentynyt saatavuus, kohonneet jalostusmarginaalit, kasvaneet bunkrauskustannukset sekä pidentyneet reitit (-> suurempi polttoaineenkulutus) ja kohonneet vakuutuskustannukset.