

Koronakriisin vaikutus toimialojen kehitykseen Suomessa

Ville Kaitila ja Markku Lehmus¹

Etlä

17.4.2020

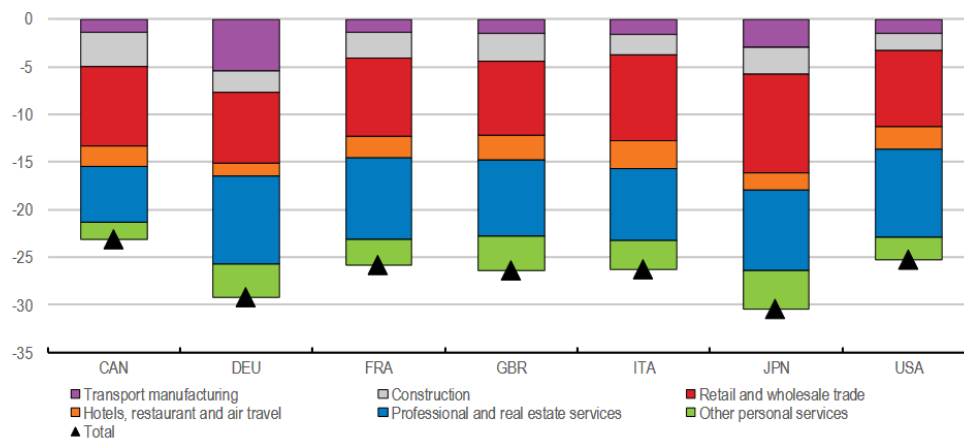
¹ Erityiskiitos myös Birgitta Berg-Anderssonille.

Covid-19-pandemian kielteinen vaikutus maailmantalouteen on ollut nopea ja jyrkkä. Vaikutus on kohdistunut ensi vaiheessa yksityisiin palvelualoihin (hotelli- ja ravintola-ala, matkailu, liikenne, kulttuuri ja urheilu, henkilökohtaiset palvelut), mutta se leviää viipeellä myös teollisuuden kysynnän heikkenemisen ja välituotteiden toimitusvaikeuksien sekä asetettujen liikkumis- ja muiden rajoitusten vuoksi. OECD on arvioinut ns. lockdownin vaikutuksia toimialoihin eri G7-maissa Kuviossa 1.

Taloudelliset vaikutukset eri toimialoilla riippuvat siitä, kuinka nopeasti rajoitukset puretaan ja luottamus palautuu. Tämä puolestaan riippuu tautitilanteen, lääkityksen ja rokotteen saamisen kehityksestä. Siihen voi myös vaikuttaa se, kuinka paha taloudellista jälkeä eristäminen aiheuttaa. Joissain maissa saatetaan tietoisesti pyrkiä (Ruotsi) tai vastentahtoisesti päätyä (Italia) laumaimmuneettiin nopeammin kuin toisissa, vaikka kuolonuhreja tulee tällöin enemmän. Toisaalta se, mitä hallitukset päättävät eristystoimien päättymisestä ei vielä tarkoita, että laajamittainen elpyminen alkaa nopeasti. Valtion asettama eristys voi muuttua yksilön itselleen asettamaksi eristäytymiseksi, jolloin kysynnän elpyminen lykkääntyy. Pandemia vaikuttaa joka tapauksessa yksilöiden kulutuskäyttäytymiseen vielä jonkin aikaa epidemiahuipun jälkeen.

Purkaminen tapahtuu eri maissa eri tahdissa, mikä myös vaikuttaa markkinoiden ja kasvun elpymiseen. Lisäksi purkamisen jälkeen tapahtuu uusia kiristyksiä, koska pandemia pääsee välillä uudelleen leviämään. Purkaminen vaikuttaa eri toimialoilla eri tahtiin. Tässä muistiossa on tarkasteltu mahdollista markkinakehitystä eri toimialoilla Suomessa. Taulukossa 1 on esitetty arvonlisäyksen toimialarakenne Suomessa.

Per cent of GDP at constant prices



Kuvio 1. Talouden sulkemisen vaikutus toimialoittain G7-maissa (OECD, 2020).

Pandemia sekä valtiovallan asettamat rajoitukset ovat iskeneet **ravintola- ja hotelli-toimintaan** kovaa. Tilastodataa on vielä vain vähän saatavilla, mutta maaliskuussa yöpymisten määrä yli 20 asiakkaan hotelleissa oli puolet pienempi kuin vuotta aiemmin. Muutos oli yhtäläinen niin kansainvälisessä kuin kotimaisessakin matkailussa. Pandemian koko vaikutus ei kuitenkaan vielä näkynyt maaliskuussa.

Ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten osuus kaikista oli viime vuonna 32 prosenttia. Olettaen, että kotimaisten yöpymisten määrä hieman elpyy loppukesästä alkaen, koko vuoden kaikkien yöpymisten määrä voi olla jopa 70 prosenttia viimevuotista matkailua. Tässä on oletuksena yöpymisten puuttuminen touko-heinäkuussa kokonaan. Majoitustoiminnan osuus arvonlisäyksestä on kuitenkin vain 0,4 prosenttia, joten vaikutus bkt:hen ei ole suuri. Ala on kuitenkin työvoimavaltainen. Osuus tehdyistä työtunneista on 0,6 prosenttia.

Ravintola-alan osuus kokonaisarvonlisäyksestä on 1,4 prosenttia. Tästä merkittävä osa on pois huhti-kesäkuussa. EK:n kyselyssä (16.4.2020) 82 prosenttia matkailu- ja ravintola-alan yrityksistä ilmoitti, että niiden liikevaihto on huhtikuussa vähintään puolet normaalia huhtikuuta pienempi. Toimintaa on kuitenkin edelleen ruokaloissa ja noutotarjoiluna. Koko vuoden arvonlisäyksestä voi kuitenkin euroissa mitattuna hävitä suurempi määrä kuin tätä pienemmästä hotellialasta. Vähentynyt syöminen ravintoloissa korvautuu kuitenkin osittain kasvaneena kysyntänä elintarvikkeiden vähittäiskaupassa. Negatiivinen työllisyysvaikutus ei kuitenkaan korvautu.

Telakkateollisuudessa on vahva tilauskanta, joka tällä hetkellä ulottuu vuoteen 2025 risteilijöiden osalta. Alusten valmistuminen kestää keskimäärin hieman yli kaksi vuotta. Olemme keränneet telakoiden ilmoittamat tiedot laivojen valmistumisaikatauluista alla olevaan taulukkoon. Tilausten arvoja ei yleensä julkisteta, joten alla ilmoitetut arvot ovat enimmäkseen Etlan omia arvioita, jotka perustuvat aiemmin valmistuneiden alusten vientitietoihin.

Tilaukskannassa olevat suuret risteilijät on tilattu 5-8 vuotta ennen niiden sovittua luovutusajankohtaa, joten varustamoiden tilaukset perustuvat pitkän aikavälin suunnitelmiin ja markkinanäkymiin (ks. taulukko 2). Lyhyen aikavälin suhdannenäkymät eivät siten vaikuta telakkateollisuuden tilauksiin. Sopimukset ovat sitovia puolin ja toisin sen jälkeen, kun aiesopimuksesta on siirrytty varsinaisen sopimuksen tekoon ja vahvistamiseen. Myöhästymisistä seuraa sanktioita, jollei kyseessä ole force majeure -tilanne ja sellainen lauseke sisälly sopimukseen. Avoimeksi kysymykseksi jääkin, voidaanko laivatoimitusten mahdollisiin myöhästymisiin koronatilanteen takia soveltaa force majeure -lausekkeita.

Risteilymatkailu oli ennen pandemiaa selvässä kasvussa. Kasvun merkitystä Suomelle korostaa vielä se seikka, että toimialan tuottama kokonaisarvonlisäys Suomeen

on alihankintaketjujen kautta erittäin merkittävä (ks. Ali-Yrkkö & Kuusi, 2018). Pandemiä kuitenkin alentaa toimialan kysyntää (ja tarjontaa) tänä vuonna selvästi. Kun lääketieteellinen hoito kehittyy ja rokote valmistuu, ei kuitenkaan ole syytä olettaa, etteikö risteilyala ajan myötä toipuisi pandemian vaikutuksista. On odotettavissa, että alalla kehitetään uusia varotoimenpiteitä ja käytäntöjä vastaavan tautitilanteen varalta.

Taulukko 1. Käypähintainen arvonlisäys vuonna 2018 (milj. euroa) ja %-osuus²

Toimiala	Milj. euroa	%
A Maa-, metsä- ja kalatalous	5 569	2,8
B Kaivostoiminta ja louhinta	992	0,5
C Tehdasteollisuus	34 309	17,0
21 Lääketeollisuus	1 560	0,8
26 Elektroniikkateollisuus	3 501	1,7
30 Muiden kulkuneuvojen valmistus	440	0,2
Muu teollisuus	28 808	14,3
D_E Energiahuolto; vesi- ja jätehuolto	5 994	3,0
F Rakentaminen	14 776	7,3
G Kauppa	18 072	9,0
H Kuljetus ja varastointi	9 452	4,7
49 Maaliikenne	4788	2,4
50 Vesiliikenne	642	0,3
51 Ilmaliikenne	863	0,4
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta	3 662	1,8
55 Majoitus	755	0,4
56 Ravitsemistoiminta	2 907	1,4
J Informaatio ja viestintä	11 812	5,9
61 Televiestintä	2 313	1,1
62_63 Tietojenkäsittelypalvelu	6 157	3,1
KLMN Rahoitus-, kiinteistö- ja yrityspalvelut	50 476	25,0
O_Q Julkinen hallinto; koulutus; terveys- ja sosiaalipalvelut	40 377	20,0
R_T Muut palvelut	6 092	3,0
Koko kansantalous	201 583	100,0
Yksityinen sektori	164 523	81,6

² Lähde: Tilastokeskus.

Koronapandemia ei todennäköisesti ehdi vaikuttaa risteilijätilauksiin jo todettujen pitkien toimitusaikojen takia. Myönteistä on myös yhdysvaltalaisista lähteistä saadut tiedot uusista risteilyvarauksista: risteilyjen varaussivulta (CruiseCompete.com) tehdyt varaukset ovat lisääntyneet ensi vuodelle 40 prosenttia verrattuna vuoden 2019 tasoon. Matkustaja-autolauttojen ja muiden alusten kohdalla toimitusajat ovat yleensä paljon lyhyempiä kuin risteilijöiden osalta. On siten hyvin mahdollista, että suunnitteilla olevia uusia autolauttatileauksia lykätään, kunnes tilanne rauhoittuu. Toisaalta autolauttoja tarvitaan myös tavarankuljetuksiin. Meriteollisuuden ja telakoiden kannalta olennaista onkin se, mitä alan kysynnälle tapahtuu seuraavan 1-5 vuoden aikana. Tilausten pitkän elinkaaren vuoksi kovinkaan suurta vaikutusta ei ole nähtävissä, ellei pandemia pitkity ja sen vaikutukset ala säteillä useiksi seuraaviksi vuosiksi.

Valtiolla on rahoituksellinen riskikeskittymä risteilyalusten valmistuksessa. Finnveran vientitakuiden ja viennin erityisvastuiden bruttomäärä oli vuoden 2018 lopussa 23,6 miljardia euroa, josta 55 prosenttia koski alustoimituksia (TEM 2019). Finnveran kokonaisvastuu on seurausta telakoiden pitkästä tilauskannasta, joka puolestaan on luonnollinen seuraus telakoiden rajallisesta rakennuskapasiteetista. Esimerkiksi jonkin Taulukossa 2 mainitun varustamon konkurssi voisi laukaista tilanteen, jossa osa takausvastuusta realisoituu valtiolle ja lopulta suomalaisille veronmaksajille.

Taulukko 2. Telakkateollisuuden tilauskantatiedot³

Varustamo	Maa	Alustyyppi	Tilanne	Telakka	Luovutus	Brutto- vetoisuus, tonnia	Arvo milj. euroa Etlan arvio
Carnival Corp.	USA	risteilijä	työn alla	Turku	10/2020	180 000	750
Kvarken Link	Ruotsi/ Suomi	matkustaja-autolautta	työn alla	Rauma	4/2021		120
Costa Cruises	Italia	risteilijä	työn alla	Turku	5/2021	180 000	935
Vodohod	Venäjä	tutkimusristeilijä	työn alla	Helsinki	8/2021		100
Vodohod	Venäjä	tutkimusristeilijä	työn alla	Helsinki	1/2022		100
Tallink Group	Viro	matkustaja-autolautta	työn alla	Rauma	1/2022	50 000	250
TT-Line	Australia	matkustaja-autolautta	aiesop. v. 2020	Rauma	9/2022	48 000	250
Carnival Corp.	USA	risteilijä	sopimus v. 2016	Turku	10/2022	180 000	750
Royal Caribbean	USA	risteilijä	sopimus v. 2016	Turku	12/2022	200 000	850
TUI Cruises	Saksa	risteilyalus	sopimus v. 2018	Turku	5/2023	111 500	645
TT-Line	Australia	matkustaja-autolautta	aiesop. v. 2020	Rauma	9/2023	48 000	250
Royal Caribbean	USA	risteilijä	sopimus v. 2016	Turku	12/2024	200 000	850
Royal Caribbean	USA	risteilijä	sopimus v. 2019	Turku	5/2025	200 000	850
Puolustusvoimat	Suomi	4 monitoimikorvettia	sopimus v. 2019	Rauma	v. 2028 mennessä		647,6

Pandemian vaikutus **matkailuun ja lentoliikenteeseen** on ollut ensi vaiheessa valtava. Toimiala on oikeastaan pysähtynyt Euroopassa kokonaan. Tämä on pitkälti seurausta itse pandemian lisäksi valtioiden asettamista matkustus- ja liiketoimintarajoituksista. Ala voi toipua vasta pandemian mentyä ohi ja rajoitusten päätyttyä. Tähän vaikuttaa sekä se, milloin Suomessa (ja EU:ssa) avataan rajat kansainväliselle matkustajaliikenteelle ja mistä maista, että se milloin kolmannet maat avaavat vastavuoroisesti liikenteen Suomen (ja EU:n) kanssa. Varsinainen sesonki on kesä, joten matkailu on kuluvalta vuodelta pitkälti jo peruutettu. Jonkin verran elpymistä voi olla joulunaikaan voimistuen ensi vuonna, mutta varsinainen toipuminen menee todennäköisesti vuoteen 2022. Tämäkin edellyttää lääkityksen kehittymistä ja rokotteen valmistumista

³ Lähteet: Etna, Helsinki Shipyard, Meyer Turku Oy, Rauma Marine Constructions.

sekä luottamuksen palautumista. Matkasuunnitelmia tehdään vähän etukäteen ja ihmiset ovat varovaisia sitoutumaan lentolippuihin yms. tilanteessa, jossa matkailuun liittyy poikkeuksellisia terveydellisiä riskejä.

Toisaalta on huomattava, että Suomen matkailutase on alijäämäinen, joten pandemia periaatteessa vahvistaa vaihtotasetta, ceteris paribus. Matkailutaseen alijäämä oli viime vuonna melkein 1,9 miljardia euroa.⁴

Pandemia vaikuttaa negatiivisesti investointeihin, mutta eri voimalla eri aloilla ja tuotteissa. Pääosin yritykset keskittyvät lyhyellä aikavälillä ylläpitämään kassansa ja investointisuunnitelmat laitetaan jäihin. Investoinnit **verkkoteknologiaan** voivat olla sellaisten investointien joukossa, missä vaikutus ei ole erityisen suuri. Viestintäalan yritysten tarjoamien palvelujen kysyntä on saattanut ainakin ensivaiheessa jopa kasvaa pandemian aikana (tähän antaa viitteitä jo vilkaisu teleyhtiö Elisan osakekurssikehitykseen kriisin aikana yleisindeksiin verrattuna). Tämä tukee investointeja myös verkkoteknologiaan. Lisäksi markkinoilla on alkanut siirtymä uuden sukupolven teknologiaan. Tässä siirtymässä Suomessa pääkonttoriaan pitävä verkkoyhtiö Nokia on vahvasti mukana. Vaikka Nokia on viime aikoina kompastellut strategiansa toteuttamisessa, sillä on hyvät mahdollisuudet ottaa kohtalainen osuus globaaleista uuden sukupolven verkkoteknologiainvestoinneista seuraavan 1-5 vuoden aikana.

Teknolohiateollisuuden näkymä on myös synkentyynyt selvästi. Teknolohiateollisuuden jäsenkyselyn 9.4. tulosten perusteella toimialan tilanne on vasta vaikeutumassa ja tilanteen odotetaan pahenevan kesää kohti. Lomautuksia on tehty tälläkin alalla paljon, mutta irtisanomisia ei vielä odoteta merkittävässä määrin. Muidenkin teollisuuden toimialojen tavoin alalla toivotaan rajoitteiden purkua mahdollisimman nopeasti, jottei huono tilanne pääse kroonistumaan.

Autojen kokoonpano Uudessakaupungissa on riippuvaista tuontikomponenteista. Vaikka viennin arvo on merkittävä, niin on myös tuontikomponenttien. Siten kotimaisen arvonnäyksen osuus tuotoksen arvosta on suhteellisen pieni. Moottoriajoneuvojen ym. valmistuksen osuus arvonnäyksestä on 0,4 prosenttia. Kun autoteollisuuden tuotanto, mutta myös autojen vähittäiskauppa, on suunnilleen koko Euroopassa seisahdunut maaliskuussa, tämä on vaikuttanut negatiivisesti tuotantoon myös Suomessa. Tuotantoa ollaan kuitenkin huhtikuun lopussa ja toukokuussa aloittamassa varovaisesti uudelleen monissa maissa. Komponenttien saantivaikeudet lienevät kuitenkin edelleen huomattavia.

⁴ http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__kan__mata/statfin_mata_pxt_008.px/

Maailmalla on pandemiatilanteessa myös kasvualoja. Ilmeisiä tällaisia aloja ovat **lääketiede, terveysteknologia sekä erilaiset suojausvälineet**. Toimialan TOL21 eli ”Lääkeaineiden ja lääkkeiden valmistus” osuus Suomen arvonlisäyksestä oli 0,8 prosenttia vuonna 2018. Osuuden voi odottaa kasvavan seuraavien 1-5 vuoden aikana. **Myös terveysalalla toimivat teknologiayhtiöt** ja muita terveydenhoitoalan varusteita valmistavat yritykset saavat kriisistä uutta vauhtia kasvuunsa, kun yleinen hoitotarve ja varautuminen kasvavat sekä terveyden monitorointi kotoa käsin ja mahdollisesti tartuntojen jäljitys lisääntyvät.

Kaupan alan voi odottaa kehittyvän kaksijakoisesti. Koronakriisin yksi todennäköinen seuraus on, että jo aiemmin havaitut trendit voimistuvat sen sijaan, että kehittyisi kokonaan uusia taloudellisia trendejä. Nettikauppa voi kasvaa vauhdikkaasti pahimman kriisin jälkeenkin. Samoin kotiinkuljetusta tarjoavat vähittäiskaupan ja ravintoloiden palvelut voivat kasvaa nopeasti myös kriisin akuutin vaiheen hellitettyä. Voittajat tässä kehityksessä valikoituvat enemmän yritys- kuin toimialakohtaisesti. Riskinä on teknologia-alalta tutut ongelmat, eli muutaman yrityksen dominointi toimialalla. Tosin esimerkiksi vähittäiskauppa on ollut Suomessa hyvin keskittynyttä jo ennen koronakriisiä.

Kotimarkkina-alana myös **elintarviketeollisuus**, ainakin isot tuottajat, voivat hyötyä tilanteesta. Myös osa **metsäteollisuudesta**, esimerkiksi pakkausmateriaalien tuotanto, saattaa hyötyä kriisistä lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, kun nettikaupan merkitys nousee edelleen. Metsäteollisuuden etuna on myös se, ettei se ole kovin riippuvainen ulkomailta tuoduista väli tuotepanoksista eikä se siten ole herkkä tuotantoketjujen häiriöille, toisin kuin esimerkiksi elektroniikka-, lääke- ja autoteollisuus (ks. Ali-Yrkkö & Kuusi, 2020). Toisaalta rakentamiseen kytköksissä oleva sahatavateollisuus tulee kärsimään lyhyellä aikavälillä koronakriisistä tuntuvasti. **Rakentaminen** heikkeneekin kuluvan vuoden lopussa jyrkästi uusien aloitusten vähentyessä, ja alkaa toipua vasta ensi vuoden toisella puolikkaalla. Työvoiman saatavuus saattaa myös muodostaa esteen rakentamisen jatkumiselle tänä vuonna. Alan toipumista voidaan toki onnistua nopeuttamaan oikein asetetuilla kannustimilla. Myös julkisten investointien aikaistamisella voidaan vaikuttaa alan kehitykseen.

Uusien tuotteiden kehittäminen on hidasta, mutta olemassa olevien tuotteiden kehittämisen kautta voi löytyä uusia vientimarkkinoita. Monessa tuotteessa voi joka tapauksessa olla kyse usean vuoden kasvusuhdanteesta, kun valtiot ja muut toimijat varautuvat pandemian jatkumiseen sekä lisäävät aiempaan verrattuna ylimääräistä varautumista. Mikäli kehittyneet taloudet myös käynnistävät elvytyksen ja toisaalta kestävä kehityksen nimissä uusia vihreitä investointiohjelmia, myös **ei-fossiilisen energian** tuotannon alat kuten tuulivoimateollisuus voivat kasvaa hyvää vauhtia seuraavien vuosien aikana.

Lähteet

Ali-Yrkkö, J. & Kuusi, T. (2018), Suurten vienninrahoitushankkeiden arvonlisä- ja työllisyysvaikutukset, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 53/2018.

Ali-Yrkkö, J. & Kuusi, T. (2020), Korona-sokki talouteen – Missä määrin Suomi on riippuvainen ulkomaisista arvoketjuista? Etlä Muistio 87.

OECD (2020), Evaluating the Initial Impact of Covid-19 Containment Measures on Economic Activity. OECD, 2020.

TEM (2019), Vienninrahoituksen kehittämistyöryhmän loppuraportti (VIRAKE), TEM, 28.6. 2019.