

Suomen Satamat ry: Hallitusohjelmataavoitteet 2027–2031

1. Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky

Suomen saavutettavuus perustuu vahvasti merikuljetuksiin: 96 % ulkomaankaupan volyymista kulkee meriteitse. Tämä tekee satamista ja niitä palvelevasta väyläverkosta kriittisen sekä Suomen kilpailukykyyn että huoltovarmuuden näkökulmista. Suomen sijainti EU:n reunalla pitkien kuljetusmatkojen päässä päämarkkinoista korostaa logististen kustannusten merkitystä — pienetkin kustannusnousut heijastuvat suoraan vientiteollisuuden hintakilpailukykyyn.

Keväällä 2026 julkaistun [logistiikkaselvityksen](#) mukaan Suomen sijainti ja pitkät kuljetusmatkat päämarkkinoille haittaavat maamme viennin hintakilpailukykyä ja nostavat osaltaan myös tuonnin kuljetuskustannuksia. Pullonkauloja on myös itse kuljetusyhteyksissä: esimerkiksi merenkulun linjaliikenteen kuljetusyhteyksien kannalta Suomi on moniin kilpailijamaihin verrattuna ”takamatkalla”, näin erityisesti konttiliikenteen yhteyksien osalta. Suomalaisen teollisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta on keskeistä, että pystymme huolehtimaan sekä ulkomaan logistiikan sujuvista yhteyksistä että kustannuskilpailukykyä.

Vuoteen 2022 myös sisävesiliikenteellä oli tärkeä kansainvälistä kauppaa palveleva rooli Saimaan kanavan kautta, mutta liikenne romahti Venäjän hyökkäyssodan alettua. Saimaan alueen sisäisessä liikenteessä uitto ja sisävesikuljetukset tarjoavat edelleen alueellisesti tärkeitä vaihtoehtoja etenkin metsäteollisuuden raakapuukuljetuksissa.

Satamien ja merikuljetusten ollessa kriittisen tärkeitä ulkomaan kaupan kuljetuksille on lisäksi huomioitava, että Suomen satamien kautta kulkee merkittävä määrä matkustajia (v. 2025 13,9 milj. matkustajaa). Suomen liikenteen erityispiirteenä on, että matkustajia ja rahtia lähinaapurimaihimme Viroon ja Ruotsiin kulkee samoilla aluksilla (nk. ropax- eli matkustaja-autolauttaliikenne). Tätä taustaa vasten matkustajaliikenteen roolin vahvistaminen on osa saavutettavuuden kokonaisratkaisua.

Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky - Toimenpide-ehdotukset:

1.1 Laaditaan ja toimeepannaan valtakunnallinen saavutettavuusstrategia Suomelle

- Laaditaan huolellinen arviointi Suomen kansainvälisestä saavutettavuudesta ja määritellään konkreettiset toimet merikuljetusten, lentoliikenteen ja maaliikenneyhteyksien saavutettavuuden ja ulkomaan kaupan kustannuskilpailukyyn parantamiseksi muuttuneessa toimintaympäristössä.

1.2 Poistetaan väylämaksut kilpailukyyn vahvistamiseksi

- Väylämaksun poistolla kompensoidaan Suomen pitkien etäisyyksien logistista kustannushaittaa ja parannetaan vientiteollisuuden hintakilpailukykyä.

1.3 Vahvistetaan luotsaus- ja jäänmurtopalveluiden kustannustehokkuutta

- Viedään eteenpäin jäänmurron uusimisohjelmaa ja varmistetaan kustannustehokkaat palvelumallit.
- Arvioidaan vaihtoehdot luotsauspalveluiden kustannustehokkuuden parantamiseksi.

1.4 Kehitetään sisävesiliikenteen roolia osana kansallista kuljetusjärjestelmää

- Turvataan sisävesiliikenteen toimintakyky etenkin Itä-Suomen teollisuuden kuljetustarpeiden ja huoltovarmuuden näkökulmista.
- Selvitetään sisävesikuljetusten potentiaalia ja kehittämis- ja investointitarpeita ja -mahdollisuuksia, ml. sähköistys, erityisesti metsäteollisuuden logistiikan käyttöön.

1.5 Vahvistetaan matkustajaliikenteen ja meri- ja vesistömatkailun toimintaedellytyksiä

- Tunnustetaan meriliikenteen ja vesistömatkailun rooli Suomen kansainvälisessä liikenteessä ja osana kansallisia matkailutoimialan kehittämistoimia

2. Puhdas siirtymä ja sen rahoitus satamissa

Satamat ovat keskeisiä toimijoita myös energia- ja ilmastopolitiikassa, kun tuulivoima maalla ja merellä sekä vetypohjaisten polttoaineiden tuotanto yleistyvät. Satamien rooli kasvaa uusien energiamuotojen rakentamisen logistiikassa että tulevaisuuden jakeluverkkojen alustana. Satamien on pystyttävä tarjoamaan maasähköä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausta ja -jakelua. Uusien energiamuotojen tarjontaan satamissa kohdistuu vaatimuksia myös EUn AFIR-asetuksesta (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Satamissa tämä käytännössä edellyttää investointeja mm. latausinfrastruktuuriin (maasähkö sekä alusten, työkoneiden ja maakuljetuskaluston lataus), sähkönsyötön kapasiteettiin sekä uusien polttoaineiden varastointiin ja jakeluun. Satamien sähköntarve on moninkertaistumassa lähivuosien aikana, ja tämä tulee huomioida kantaverkkoa ja alueellisia jakeluverkkoja sekä energiajärjestelmän kapasiteettia suunniteltaessa.

Suomen satamat kehittävät toimintaansa kohti hiilineutraaliutta. Puhtaasta siirtymästä syntyy merenkulun toimialalle eittämättä myös merkittäviä kustannuksia vaadittujen investointien ja päästökaupan myötä. Merenkulun päästökauppatulojen korvamerkitseminen sektorille olisi taloudellisesti perusteltua ja tukisi kansallisen kilpailukyvyyn säilyttämistä sekä energiaomavaraisuutta parantavia investointeja. Pitkällä aikavälillä on toivottavaa, että merenkulun päästövähennyspolusta ja mekanismista onnistutaan sopimaan kansainvälisesti, IMO:n tasolla.

Satamien kehittämistä mm. puhtaan siirtymän tarpeita vastaavasti vaikeuttaa merkittävästi investointihankkeiden luvitusprosessien hitaus. Lupamenettelyjen yhtenäistäminen ja nopeuttaminen on kriittinen tekijä investointien mahdollistamiseksi.

Puhdas siirtymä ja sen rahoitus satamissa - Toimenpide-ehdotukset:

2.1 Laaditaan kansallinen meriliikenteen sähköistämishjelma meriklusterin toimijoiden, työ- ja elinkeinoministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön ja energia-alan toimijoiden yhteistyössä

- Edistetään satamien sähköistymistä ja varmistetaan riittävä kanta- ja jakeluverkkokapasiteetti satamien kasvaviin energiatarpeisiin.
- Luodaan kansallinen investointitukiohjelma satamien lataus- ja sähköjärjestelmien vahvistamiseksi huomioiden sekä maasähkötarjonnan tarpeet että aluskannan sähköistyminen.
- Lasketaan maasähkön verotaso kilpailijamaiden tasolle ja varmistetaan, että maasähkö on varustamoille taloudellisesti houkutteleva vaihtoehto.

2.2 Korvamerkitään osa meriliikenteen päästökauppatuloista meriliikenteen ja satamien vähähiilistymistä tukeviin investointeihin

- Ohjataan päästökauppatuloja tukemaan maasähkö- ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurihankkeita ja energiatehokkuustoimia satamissa.

2.3 Varmistetaan EU-rahoituksen saatavuus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrainvestointeihin AFIR-vaatimusten mukaisesti

- Turvataan investoinnit vedyn, sähköisen laivaliikenteen ja uusiutuvien polttoaineiden jakeluverkkoihin satamissa.

2.4 Toteutetaan merituulivoiman logistiset satamainvestoinnit edistynein rahoitusinstrumentein

- Kehitetään rahoitusta tukevia instrumentteja merituulivoiman rakennuslogistiikan sataminen investointeihin (kentät, laiturit, varastointialueet).

2.5 Selkeytetään ja nopeutetaan luvitusmenettelyjä

- Varmistetaan nopeutettu lupamenettely suurille satamainvestoinneille (energia, infrastruktuuri, väylät).
- Arvioidaan ympäristösuojelulain ja muiden lupamenettelyjen muutostarpeet huoltovarmuusriskien torjumiseksi ja poikkeustilanteiden hallitsemiseksi.
- Varmistetaan kiertotalouden ratkaisuja tukevat tulkinat kansainvälisten jätesierojen vakuuskysymyksissä.

3. Turvallinen Suomi ja satamatoiminta

Satamien toiminta- ja turvallisuusympäristö on merkittävästi ja nopeasti muuttunut. Suurimpina tekijöinä tässä on Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa ja sen myötä lisääntynyt hybridiavaikuttaminen ja varjolaivaston käyttö, NATO-jäsenyyden mukanaan tuomat vaatimukset sekä ulkomaisen järjestäytyneen rikollisuuden toiminnan rantautuminen Suomeen. Satamien osalta turvallisuustilanteen muutokset näkyvät konkreettisesti mm. luvattomina satama-alueelle tunkeutumisyrityksinä ja lisääntyneinä droonihavaintoina. Myös kyberhyökkäyksiä satamatoimijoita kohtaan on ilmennyt.

Tästä huolimatta satamat toimivat hyvin eikä satamatoimintaa vakavasti häiritseviä tapahtumia ole ilmennyt. Huoltovarmuustyöllä on ollut keskeinen rooli satamatoimialalla turvallisuustietoisuuden, tilannekuvan sekä säännöllisen harjoittelutoiminnan edistämisessä. Satamissa turvallisuusuhkiin on vastattu muun muassa vartiointin ja valvonnan tehostamisella, kyberturvallisuutta parantamalla ja varavoimaratkaisuin. Ennen kaikkea viranomaisyhteistyötä on tiivistetty entisestään. Tilanteissa, joissa tapaukset päätyvät viranomaistutkintaan, ei satamat aina saa takaisinpäin tietoa tutkinnassa selvinneistä motiiveista; tämä tieto olisi satamille tärkeä oman varautumisen kehittämiseksi.

Satamat on monitoimijaympäristöjä, joissa turvallisuus luodaan yhteistyössä. Yritysten ja viranomaisten yhteistyö korostuu moninaisiin turvallisuusuhkiin vastaamiseksi. Vastuut ja velvollisuudet on kuitenkin asetettava oikein: satamat toimivat osakeyhtiömuodossa eikä niillä voi olla viranomaistehtävien kaltaisia tehtäviä tai asemaa suhteessa muihin yrityksiin. Satamanpitäjien näkökulmasta viranomaisten työkalupakkia ei ole hyödynnetty täysimääräisesti. Esimerkiksi turvallisuusselvitysmenettelyissä SUPOn ja laaja-alaisesti eri toimijoiden suoralla kontaktilla ja yritysturvallisuusselvitysmenettelyä hyödyntämällä olisi turvallisuutta parannettavissa tehokkaammin kuin nykyjärjestelyllä. Satamien näkökulmasta on tärkeää turvata riittävät viranomaisresurssit sekä yhteinen tilannetietoisuus tehokkaasti suunniteltujen ja suunnattujen riskienhallintatoimien toteuttamiseksi.

Turvallinen Suomi ja satamatoiminta - Toimenpide-ehdotukset:

3.1 Varmistetaan Suomen keskeisten liikenneyhteyksien ja satamien EU-rahoitusmahdollisuudet

- Vauhditetaan EU-tasolla TEN-T -asetuksen mukaisesti TEN-T -verkon uudelleentarkastelua, siten että verkostotarkastelussa huomioidaan myös satamien geostrategiset ja energiaroolit; tällä varmistetaan, että ohuiden liikennevirtojen Suomessa pystytään turvaamaan erityisesti tärkeät sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden investoinnit myös niissä satamissa, jotka ei liikennevolyymien perusteella ole TEN-T -verkolla.

3.2 Uudistetaan turvallisuus selvityslaki soveltumaan satamien toimintaympäristöön

- Arvioidaan vuonna 2025 voimaan tulleen satamien turvallisuus selvitysmenettelyn toimivuus ja kehitetään sääntelyä tarpeen mukaan.
- Viedään eteenpäin yhteisiä tiedonjako- ja rekisterialustoja, joilla varmistetaan turvallisuus selvitysmenettelyjen tehokkuus ja poistetaan henkilöiden useaan kertaan selvittämisen tarpeet.

3.3 Varmistetaan viranomaisresurssien riittävyys

- Resursoidaan Tulli, Rajaviranomaiset, SUPO ja valvontatoiminnot vastaamaan muuttuneen turvallisuusympäristön vaatimuksia.

3.4 Rakennetaan pysyvät julkisen ja yksityisen sektorin tiedonvaihtomekanismit

- Tehostetaan julkisen ja yksityisen sektorin välistä tiedonjakoa eri häiriöihin ja riskeihin liittyen. Varmistetaan, että säädökset mahdollistavat viranomaistiedon jakamisen tarpeellisessa laajuudessa asianosaisille yksityisen sektorin toimijoille yritysten riskienhallintatoimien kehittämiseksi.



Suomen Satamien hallitusohjelmateemat 2027-2031

Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky

- Saavutettavuusstrategia Suomelle
- TEN-T -verkon uudelleentarkastelu
- Sisävesiliikenteen kehitysnäkymä
- Logistiikan kustannukset hallintaan, väylämaksut pois
- Kustannustehokkaat luotsaus- ja jäänmurtopalvelut
- Merimatkailu ja meritse tapahtuvan matkustajaliikenteen roolin tunnustaminen

Puhdas siirtymä ja sen rahoitus satamissa

- Meriliikenteen ja satamien sähköistämisen ohjelma, ml. verkkokapasiteetti
- Päästökauppatulojen kohdentaminen sektorin investointeihin
- Maasähkön veroale
- Jakeluinfrastruktuurin rahoitus
- Merituulivoiman investoinnit satamissa – rahoitusinstrumentit
- Sujuva ja joustava luvitus
- Kansainvälisten jätesierrojen selkeytetyt vakuusmenettelyt

Turvallinen Suomi ja satamatoiminta

- Yhteiskunnallisista tarpeista lähtevien investointien rahoitus (sotilaallinen liikkuvuus, huoltovarmuus)
- Turvallisuusselvityslain uudistus
- Ei viranomaistehtäviä yksityiselle sektorille, viranomaisten riittävät resurssit turvattava
- Tiedonjako julkinen - yksityinen
- Luvituksen intressivertailu ja joustot

