

Investoinnit Suomen satamiin 2016–2025

Pekka Sundberg, Tapio Karvonen

Traficomin tutkimuksia
ja selvityksiä
Traficoms forsknings-
rapporter och utredningar
Traficom Research Reports

1/2021

Julkaisun nimi Investoinnit Suomen satamiin 2016–2025			
Tekijät Sundberg Pekka, Karvonen Tapio			
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom			
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomın tutkimuksia ja selvityksiä 1/2021		ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-737-2	
Asiasanat Investoinnit, satamat			
<p>Tiivistelmä Raportti antaa yleiskuvan Suomen satamissa vuosina 2016–2020 tehtyjen ja vuosille 2021–2025 suunniteltujen investointien määrästä ja jakautumisesta niin kohteittain kuin alueittain. Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjille ja satamaoperointiyrityksille syksyllä 2020 lähetettyyn kyselyyn.</p> <p>Vuosina 2016–2020 Suomen satamiin tehtiin investointeja yhteensä 880 miljoonan euron arvosta eli keskimäärin 176 miljoonaa euroa vuosittain. Näissä luvuissa ovat mukana ne investoinnit, jotka satamanpitäjät (yleiset satamat omistavat osakeyhtiöt ja teollisuussatamat omistavat yritykset) sekä yleisissä satamissa toimivat satamaoperointiyrietykset ovat kyselyvastauksissaan ilmoittaneet. Satamien osalta vastausprosentti oli 85 ja satamaoperaattorien osalta 69. Investoinneista 93 prosenttia tehtiin rannikolla sijaitseviin yleisiin satamiin. Suurimmat satamayhtiöiden omat investoinnit tehtiin Helsingin, HaminaKotkan, Rauman ja Kokkolan satamissa. Vuosille 2020–2025 suunniteltujen investointien kokonaismäärä nousee kyselyn perusteella 1,026 miljardiin euroon, mikä on 17 prosenttia enemmän kuin vuosina 2016–2020 toteutetut investoinnit. Vuosittain suunnitellaan investoitavaksi keskimäärin 205 miljoonaa euroa.</p> <p>Investoinnit jakautuvat alueittain niin, että Suomenlahden yleisiin satamiin tehtiin 44 prosenttia investoinneista, Lounais-Suomen yleisiin satamiin 29 prosenttia ja Pohjanlahden yleisiin satamiin 21 prosenttia. Rannikon teollisuussatamiin tehtiin 6 prosenttia investoinneista, jolloin Saimaan satamien osuudeksi jäi 1 prosentti. Luvuissa on laskettu yhteen satamanpitäjien ja satamaoperointiyrietysten investoinnit. Satamakohtaisia suunniteltuja investointimääriä ei ilmoiteta liikesalaisuuteen perustuen. Satamanpitäjien investointikohteista suurimmaksi nousivat laiturit. Toiseksi eniten investoitiin väyliin ja satama-altaisiin ja kolmanneksi eniten kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan. Tulevat investointisuunnitelmat kohdistuvat erityisesti laitureihin sekä väyliin ja satama-altaisiin, mitkä liittyvät usein kiinteästi toisiinsa. Seuraavaksi eniten investointeja on tarkoitus suunnata rakennuksiin. Satamaoperointiyrietysten tekemistä investoinneista kohdistui 71 prosenttisesti lastinkäsittelylaitteisiin, mikä onkin perinteisesti operaattorien suurin investointikohde. Suunnitelluista investoinneista 77 prosenttia on kohdistumassa lastinkäsittelylaitteisiin.</p>			
Yhteyshenkilö Jouni Lappalainen	Raportin kieli suomi	Luottamuksellisuus julkinen	Kokonaissivumäärä 28
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation Investeringar i Finlands hamnar 2016–2025			
Författare Sundberg Pekka, Karvonen Tapio			
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom			
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 1/2021		ISSN (webbpublikation) 2669-8781 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-737-2	
Ämnesord Investeringar, hamnar			
Sammandrag Rapporten ger en översikt över de investeringarna som har gjorts i Finlands hamnar under åren 2016–2020 och vilka är planerade för åren 2021–2025. Uppgifterna innehåller både investeringarnas storlek och fördelning enligt investeringsobjekt och geografiska områden. Rapportens uppgifter baserar sig på en enkät som sändes till hamnar och hamnoperatörföretag under hösten 2020. Under åren 2016–2020 investerades det totalt 880 miljoner euro i Finlands hamnar, dvs. i medeltal 176 miljoner euro per år. Siffrorna innehåller de investeringarna som både hamnägarna (aktiebolag som äger allmänna hamnar och företag som äger industrihamnar) och hamnoperatörerna i de allmänna hamnarna har anmält i sina enkätsvar. 85 procent av hamnarna och 69 procent av hamnoperatörerna svarade på enkäten. 93 procent av investeringarna gjordes i de allmänna hamnarna som ligger vid kusten. Hamnägarnas största investeringar gjordes i hamnarna i Helsingfors, HaminaKotka, Raumo och Karleby. Enligt enkäten kommer investeringarnas totalsumma under åren 2021–2025 att stiga till 1,062 miljarder euro vilket är 17 procent mer än under åren 2016–2020. Årligen investeras det i medeltal 205 miljoner euro. Investeringarna fördelas enligt hamngrupper så att 44 procent av investeringarna gjordes i allmänna hamnar vid Finska viken, 29 procent i allmänna hamnar i Sydvästra Finland och 21 procent i allmänna hamnar vid Bottniska viken. 6 procent av investeringarna gjordes i industrihamnar vid kusten. Saimaas andel var 1 procent. På grund av affärshemlighet ges inte uppgifter om enstaka hamnars investeringar. Hamnägare investerade sammanslaget mest i kajer. Näst mest investerades det i farleder och hamnbassänger och tredje mest i fält, gator och kommunalteknik. De planerade investeringarna inriktas speciellt på kajer samt farleder och hamnbassänger i hamnområdet vilka är ofta sammankopplade. Näst mest ska investeras i byggnader. 71 procent av hamnoperatörernas investeringar har inriktats på lasthanteringsutrustning vilket är traditionellt deras största investeringsobjekt. Lasthanteringsutrustningens andel är 77 procent av de planerade investeringarna.			
Kontaktperson Jouni Lappalainen	Språk finska	Sekretessgrad offentlig	Sidoantal 28
Distribution	Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom		

Title of publication Investments in Finnish ports 2016–2025			
Author(s) Sundberg Pekka, Karvonen Tapio			
Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom			
Publication series and number Traficom Research Reports 1/2021		ISSN (online) 2669-8781 ISBN (online) 978-952-311-737-2	
Keywords investments, ports			
<p>Abstract</p> <p>This report gives a broad outline of realized investments 2016–2020 and planned investments 2021–2025 in Finnish ports. It includes the amount of investments and their division according to the targets and region. The data given in this report is based on a survey that was sent to port owners and port operators in autumn 2020.</p> <p>During the years 2016–2020 the investments in Finnish ports totalled EUR 880 million, i.e. on average EUR 176 million annually. These figures include the amount of investments given in the survey by both port owners (public and industrial ports) and port operators. 85% of port owners answered in the survey and 69% of port operators. 93% of the total investments were made in the public ports on the Finnish coast. The biggest investments made by port owners (in public ports) were announced in ports of Helsinki, HaminaKotka, Rauma and Kokkola. According the survey, during the years 2020–2025 the investments will total EUR 1.026 billion which is 17% more than during the years 2016–2020. The total investments will be on average EUR 205 million annually.</p> <p>Investments are distributed by the regions so that 44% of investments were made in public ports in the Gulf of Finland, 29% in public ports in South-Western Finland and 21% in public ports in the Gulf of Bothnia. 6% of investments were made by industrial ports along the coast and Lake Saimaa ports accounted for 1%. For trade secret reasons the planned investments are not reported separately on individual ports. The port owners have invested most in quays. The next largest investments were made in fairways and harbour basins followed by the group including field areas, roads and municipal engineering. The planned investments will be focused most on quays as well as on fairways inside port area and harbour basins which are often closely linked to each other. The next largest amounts of investments will be focused on buildings. 71% of the investments made by port operators consisted of cargo handling equipment which are traditionally the most important investment target of the operators. According to the survey, 77% of the planned investments will be focused on cargo handling equipment.</p>			
Contact person Jouni Lappalainen	Language Finnish	Confidence status public	Pages, total 28
Distributed by		Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom	

ALKUSANAT

Suomen satamissa toteutetuista ja niihin suunnitelluista investoinneista on koottu tiedot säännöllisesti viiden vuoden välein vuodesta 1980 alkaen. Aluksi selvitykset olivat Merenkululaitoksen teettämiä, minkä jälkeen teettäjänä toimi kaksi kertaa Liikennevirasto. Vuoden 2019 alusta voimaan tulleen virastouudistuksen jälkeen tehtävä siirtyi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille, joka on teettänyt tämän selvityksen Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa (MKK).

Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjille ja satamaoperaattoreille lähetettyyn kyselyyn saatuihin vastauksiin. Työn toteutuksesta MKK:ssa on vastannut suunnittelija Pekka Sundberg ja erikoistutkija Tapio Karvonon.

Kyselyaineistosta laadittu raportti antaa kattavan yleiskuvan viimeaikaisesta kehityksestä sekä lähivuosien investointisuunnitelmista satamissa. Suunnitteilla olevat investoinnit riippuvat pitkälti kunkin sataman oman toimintaympäristön muutoksista ja liikenteen kehityksestä sekä myös koko kansantalouden yleisestä kehityksestä. Tarvittaessa investointisuunnitelmiin tehdään muutoksia, minkä vuoksi tulevia investointeja kuvaavat raportin luvut ovat suuntaa-antavia. Tämä korostuu varsinkin tarkastelujakson viimeisten vuosien osalta.

Traficom ja Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus kiittävät satamia ja niissä toimivia yrityksiä, jotka ovat vastanneet kyselyyn.

Helsingissä, 14. tammikuuta 2021

Jouni Lappalainen
Tiiminvetäjä

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Sisällysluettelo

1	Tutkimuksen tausta ja tavoite	6
2	Tutkimuksen rajaus ja menetelmät	7
2.1	Tutkimuksen rakenne	7
2.2	Jakelu ja vastausten määrä	8
2.3	Satamien ryhmittely	8
3	Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020	9
3.1	Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain	9
3.2	Suurimmat investoijat	10
4	Investoinnit Suomen satamiin 2021–2025	13
4.1	Tulevat investoinnit	14
4.2	Teemakysymys digitalisaatioon liittyvistä investoinneista	15
5	Aikasarjavertailut	17
5.1	Pitkät aikasarjat	17
5.2	Toteutuneet 2016–2020 vs. suunnitellut 2021–2025	20
6	Valtion vesiväylähankkeet	23
7	Lähdeluettelo	26

Liite 1 Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020 ja 2021–2025

Liite 2 Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020 ja 2021–2025 TEN-T satamaryhmittelyn mukaisesti

1 Tutkimuksen tausta ja tavoite

Tiedot Suomen satamiin tehdyistä ja niihin suunnitelluista investoinneista on koottu säännöllisesti viiden vuoden välein vuodesta 1980 alkaen. Tietojen koonti ja julkaisun tuottaminen on siirtynyt Liikennevirastolta Traficomille. Ennen Liikennevirastoa julkaisun tuottamisesta vastasi Merenkululaitos ja sitä ennen tie- ja vesirakennushallitus.

Selvityksen tavoitteena on antaa kattava yleiskuva viiden viime vuoden aikana satamiin tehdyistä investoinneista sekä lähitulevaisuuden suunnitelmista. Investoinnit toimivat yhtenä indikaattorina satamien markkinatilanteesta ja -näkymistä, sillä investointien tekeminen on satamille tyypillinen tapa kehittää toimintaa ja asiakkuuksia. Investoinnit heijastelevat myös yleisemmin Suomen ja ulkomaiden välisten merikuljetusten kehitystä.

2 Tutkimuksen rajausta ja menetelmät

Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjien ja satamaoperointiyri-tysten ilmoittamiin tietoihin. On huomattava, että eten- kään kaikki satamaoperointiyri-tykset eivät vastanneet kyselyyn. Esitettyjä lukuja ei pidäkään lukea tarkkoina absoluuttisina euromäärinä, vaan ne esittävät investointimääriä suuruusluokkatasolla. Raportissa investointiluvut esitetään kymmenentuhannen euron tarkkuudella, joten eri tarkkuuksilla ilmoitettujen lukujen pyöristyksellä on myös ollut hieman vaikutusta kokonaisarvojen muodostumiseen. Lukuihin ei ole tehty indeksikorjauksia kauden 2016–2020 osalta, mutta pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavissa kuvioissa ennen vuotta 2016 tehdyt investoinnit on indeksikorjattu (tuottajahintaindeksi 1949=100) vastaamaan vuoden 2019 rahanarvoa.

Osa suunnitelluista investoinneista on ehdollisia, ja niiden toteutuminen vaatii niille asetettujen edellytysten täyttymistä. Edellytyksiä voivat olla esimerkiksi ulkopuolisen rahoituksen saaminen, uuden liikenteen alkaminen, uusien aluksien tuleminen liikenteeseen tai liikenteen kasvu.

Suunniteltuja investointeja ei kilpailusyistä esitetä satamakohtaisesti. Poikkeuksen muodostavat muutaman sataman sellaiset merkittävät investointisuunnitelmat, joista satamat ovat itse tiedottaneet julkisesti omilla Internet-sivuillaan. Kahdeltatoista eniten investointeja tehneeltä satamalta pyydettiin kuitenkin lupa esitellä niiden toteutuneita investointeja kaudelta 2016–2020.

Kuten aiemmissakin satamainvestointiselvityksissä, myös tämän selvityksen aikajaksot ovat viiden vuoden mittaiset, jolloin vertailu aiempiin ja tuleviin selvityksiin on mahdollisimman helppoa.

2.1 Tutkimuksen rakenne

Tämän selvityksen tietojen keruussa käytetty kyselylomake oli pääpiirteissään samanlainen kuin edellisessä selvityksessä käytetty lomake. Viimekertaiseen tapaan satamanpitäjille ja satamaoperointiyri-tyksille lähetettiin hieman erilaiset lomakkeet. Satamanpitäjien lomakkeessa investointikohdeluokkia oli yhteensä kahdeksan ja satamaoperointiyri-tysten lomakkeessa luokkia oli kolme.

Satamanpitäjille suunnatun kyselyn investointikohteet oli jaettu seuraavasti:

- väylät ja satama-altaat (mm. ruoppaus- ja täyttötö-tyt satama-alueella)
- laiturit
- muut kiinteät rakenteet (esim. rampit)
- kentät, kadut, kunnallistekniikka (sis. satamaraiteet)
- rakennukset (varastot, terminaalit, toimistotilat)
- lastinkäsittelylaitteet (koneet, nosturit, kuljettimet, purkaimet yms.)
- turva- ja kulunvalvontajärjestelyt (aidat, portit, valvontakamerat, järjestelmät yms.)
- muut

Satamaoperointiyri-tysten investoinnit jaettiin seuraavasti:

- rakennukset (varastot, terminaalit, toimistotilat)
- lastinkäsittelylaitteet (koneet, nosturit, kuljettimet, purkaimet yms.)
- muut

Investointeihin käytettyjen ja suunniteltujen euromäärien lisäksi vastaajia pyydettiin kuvaamaan lyhyesti merkittävimmät satamassa/yri-tyksessä toteutetut ja suunnitellut investoinnit sanallisesti.

Edellisistä kyselyistä poiketen tämän kertaiseen kyselyyn lisättiin teemakysymys, jossa selvitettiin satamanpitäjien ja satamaoperointiyritysten tulevia investointeja digitalisaatioon liittyen. Kysymykset olivat muodoltaan avoimia.

2.2 Jakelu ja vastausten määrä

Kyselylomake lähetettiin lokakuussa 2020 yhteensä 52 satamaan (51 satamanpitäjää), joista 31 oli yleisiä satamia (mukana myös yksityiset yleiset satamat sekä Eckerön ja Långnäsin autolauttasatamat) ja 21 yksityisiä teollisuussatamia. Satamaoperointiyrityksille suunnattu kyselylomake lähetettiin yhteensä 42 yritykselle. Lukuun on laskettu myös isompien satamaoperointiyritysten tytäryritykset. Osalla yrityksistä on useampia toimipaikkoja. Kyselyssä tehtiin kaksi uusintakierrosta niille tahoille, jotka eivät vastanneet ensimmäisellä kerralla lähetettyyn kyselyyn. Näin pyrittiin varmistamaan mahdollisimman korkea vastausaktiivisuus.

Satamista kyselyyn vastasi yhteensä 44 eli 84,6 prosenttia. Vastausprosentti oli noin 5,5 prosenttiyksikköä matalampi kuin edellisessä selvityksessä viisi vuotta sitten. Vastaamatta jättäneet satamat ovat kaikki pieniä satamia ja teollisuuslaitureita. Suomen satamien kokonaisinvestointien määrään näillä puuttuvilla luvuilla ei ole suurta merkitystä. Kuten aiemminkin jo toteutettujen investointien määrät ilmoitettiin erittäin hyvin kattavasti kaikissa vastauksissa, mutta suunniteltujen investointien ilmoitusten kattavuudessa oli varsin paljon vaihtelua eri syistä johtuen. Näistä syistä kerrotaan tarkemmin luvussa 4.

Satamaoperointiyrityksistä kyselyyn vastasi 29. Operointiyritysten vastausprosentti jäi satamanpitäjiä alhaisemmaksi eli 69,0 prosenttiin. Vastajien määrä ja vastausprosentti oli selvästi korkeampi kuin edellisessä kyselyssä, jossa vastausprosentti jäi hieman alle 50 prosentin. Kaikki suurimmat ahtausliikkeet osallistuivat kyselyyn.

Satamanpitäjien ja satamaoperointiyritysten lisäksi satamissa toimii myös muita yrityksiä, jotka toimivat muun muassa huolinta- ja kuljetusalalla tai harjoittavat varastointia ja terminaalitoimintaa. Näiden investoinnit eivät ole tässä raportissa mukana yhtä lukuun ottamatta. Se otettiin mukaan sataman kehotuksesta.

2.3 Satamien ryhmittely

Tässä raportissa investointien tarkastelussa pääjako on tehty satamanpitäjien ja satamaoperointiyritysten tekemiin investointeihin. Investointeja on tarkasteltu tämän jaon lisäksi myös satamatyyppien mukaan sekä alueellisesti. Satamat on jaettu kolmeen pääryhmään: rannikon yleisiin satamiin, rannikon teollisuussatamiin ja Saimaan satamiin. Rannikon yleiset satamat on vielä jaettu kolmeen alaryhmään eli Suomenlahden, Lounais-Suomen ja Pohjanlahden satamiin. Suomenlahden yleisiin satamiin kuuluvat satamat HaminaKotkasta Hankoon, Lounais-Suomen yleisiin satamiin kuuluvat ne satamat, jotka sijaitsevat Hangon ja Merikarvian välisellä alueella, ja Pohjanlahden yleisiin satamiin kuuluvat satamat Merikarvialta Kemiin. Saimaan satamat on myös jaettu vielä alaryhmiin yleiset satamat ja teollisuussatamat.

Liitteessä 2 investoinnit on esitetty Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T määrittelyn mukaisesti satamaryhmiin jaettuina. TEN-T-verkko on kaksitasoinen liikenneverkko, joka muodostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkkoon kuuluvia satamia Suomessa ovat HaminaKotkan, Helsingin, Turun ja Naantalien satamat. Kattavan verkon satamat ovat Kilpilahti, Hanko, Maarianhamina, Eckerö, Rauma, Pori, Kaskinen, Pietarsaari, Kokkola, Raahe (ml. SSAB:n satama), Oulu ja Kemi.

3 Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020

3.1 Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain

Viisivuotisjaksolla 2016–2020 Suomen satamiin on tähän kyselytutkimukseen saatujen vastausten perusteella tehty investointeja yhteensä 880 miljoonan euron arvosta (taulukko 1). Lukuun sisältyvät niin satamanpitäjien kuin satamaoperointiyriyten tekemät investoinnit. Kuten johdannossa mainittiin, satamaoperointiyriyksiltä ei saatu yhtä kattavasti tietoja kuin satamanpitäjiltä, joten operaattoreiden investointien kokonaismäärä on ollut jonkin verran suurempi kuin tässä esitetty luku. Satamiin tehtiin vuosittain investointeja keskimäärin 176 miljoonan euron arvosta.

Taulukko 1. Investoinnit Suomen satamiin vuosina 2016–2020 satamaryhmittäin.

Satamaryhmä	Satamanpitäjä (milj. euroa)	Satamaoperointi- yritykset (milj. euroa)
Rannikon yleiset satamat	545,35	275,89
- Suomenlahti	271,47	115,47
- Lounais-Suomi	159,41	92,95
- Pohjanlahti	114,47	67,47
Rannikon teollisuussatamat	41,35	8,30
Saimaan satamat	7,98	1,30
- Saimaan yleiset satamat	6,71	1,30
- Saimaan teollisuussatamat	1,27	0,00
Yhteensä	594,67	285,48

Vuonna 2016 tehdyn edellisen kyselyn vastausten perusteella satamiin oli vuosille 2016–2020 suunnitteilla yhteensä noin 600 miljoonan euron arvosta investointeja. Toteutuneet investoinnit ylittyivät peräti 220 miljoonalla eurolla. Investointimäärien kehityksen pitkän aikavälin vertailu on esitetty luvussa 5.

Suurin osa investoinneista on jälleen kerran tehty rannikon yleisissä satamissa. Rannikon satamanpitäjien ja operointiyriyten yhteenlaskettu osuus kokonaisinvestoinneista oli 93,3 prosenttia. Pelkästään rannikon satamanpitäjien osuus kokonaisinvestoinneista oli 62,0 prosenttia. Tällä kertaa rannikon yleisten satamien suhteellinen osuus oli kuitenkin huomattavasti pienempi kuin vuoden 2016 selvityksessä, jossa se kohosi 82,6 prosenttiin. Alueellisessa jakautumisessa oli huomattavia eroja. Eniten investoitiin Suomenlahden yleisiin satamiin, joiden osuus kokonaisinvestoinneista oli 44,0 prosenttia (386,94 milj. euroa.) Lounais-Suomen yleisten satamien osuus oli 28,7 prosenttia (252,36 milj. euroa) ja Pohjanlahden yleisten satamien osuus viidennes eli 20,7 prosenttia (181,9 milj. euroa).

Suunnitellut kokonaisinvestoinnit kaudelle 2016–2020 olivat 602,2 miljoonaa euroa. Toteutuneet investoinnit ylittivät suunnitellut investoinnit lähes 280 miljoonalla eurolla. Toteutuneet investoinnit olivat yhteensä 880,2 miljoonaa euroa. Ero selittyy pääasiassa investoinneista Suomenlahden yleisiin satamiin, joiden investoinnit ylittyivät suunnitelluista 205,2 miljoonalla eurolla. Investoinnit Lounais-Suomen yleisiin satamiin ylittyivät suunnitelmista 97,3 miljoonalla eurolla ja Pohjanlahden yleisiin satamiin 18,5 miljoonalla eurolla. Ainoastaan investoinnit teollisuussatamiin alittivat suunnitelmat. Niihin investoitiin 48,9 miljoonaa euroa vähemmän kuin oli suunniteltu. Saimaan satamiin investoitiin puolestaan 6,7 miljoonaa suunniteltua enemmän.

Suunniteltujen ja toteutuneiden lukujen vertailua vaikeuttaa se, että ilmoitettujen investointisuunnitelmien tarkkuus vaihtelee satamittain. Yleensä tarkkuus heikkenee mitä pidemmälle vuosissa mennään eteenpäin. Monissa vastauksissa ei suunnitelmia ilmoitettu kuin kahdelle tai kolmelle ensimmäiselle vuodelle. HaminaKotka Satama Oy ei ilmoittanut lainkaan tulevia investointeja, mutta kylläkin tehdyt investoinnit. Sama käytäntö yhtiöllä oli tosin vuoden 2016 selvityksessäänkin.

Lisäksi on otettava huomioon, että satamaoperointiyriyten vastausprosentti oli nyt korkeampi kuin edellisessä selvityksessä jääden kuitenkin huomattavasti satamanpitäjien vastausprosenttia alhaisemmaksi. Satamaoperointiyriyten vastaajajoukko vaihtelee myös hieman kyselystä toiseen, mikä aiheuttaa epätarkkuutta.

Satamanpitäjien vuosien 2016–2020 yhteenlasketut investoinnit ovat jakautuneet investointikohteittain suuruusjärjestyksessä (lukuun ottamatta muut-luokkaa) seuraavasti:

- laiturit	156,01 milj. euroa
- väylät ja satama-altaat	120,93 milj. euroa
- kentät, kadut ja kunnallistekniikka	117,49 milj. euroa
- rakennukset	79,03 milj. euroa
- lastinkäsittelylaitteet	26,59 milj. euroa
- muut kiinteät rakenteet	24,08 milj. euroa
- turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	8,07 milj. euroa
- muut	62,47 milj. euroa

Laiturit olivat investointikohteena suurin luokka, kuten edellisenkin kauden aikana. Seuraavana olivat investoinnit väyliin ja satama-altaisiin. Kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan kohdistuvat investoinnit olivat lähes yhtä suuria kuin väylä- ja satama-allasinvestoinnit. Investoinnit lastinkäsittelylaitteisiin jäivät vähäisiksi edelliseen kauteen verrattuna.

Satamaoperointiyriyten vuosien 2016–2020 yhteenlasketut investoinnit jakautuivat investointikohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

- lastinkäsittelylaitteet	202,51 milj. euroa
- rakennukset	72,95 milj. euroa
- muut	10,02 milj. euroa

Satamaoperointiyriyten investoinneissa lastinkäsittelylaitteet muodostavat perinteisesti selvästi suurimman osan investoinneista, mutta myös investoinnit rakennuksiin olivat tällä kaudella mittavia.

Edellisen kyselyn tapaan vastaajilta tiedusteltiin korvausinvestointien osuutta kaikista investoinneista. Korvausinvestointien määrittely ei ole yksiselitteistä ja varsin suuri osa vastaajista ei ollut antanutkaan mitään arviota korvausinvestointien määrästä. Niinpä vastausten perusteella ei voi tehdä muuta kuin hyvin karkeasti suuntaa antavan arvion korvaus- ja uudisinvestointien suhteesta. Kyselyyn saatujen vastausten perusteella korvausinvestointien keskimääräinen osuus oli 19 prosenttia kaikista investoinneista saatujen yksittäisten vastausten prosentiosuuksien keskiarvona laskettuna. Satamanpitäjien korvausinvestointien osuuden keskiarvo oli 15,5 prosenttia ja satamaoperointiyriyten 33,8 prosenttia.

3.2 Suurimmat investoijat

Kuten aiemminkin, investoinneista valtaosa on tehty muutamissa satamissa. Kymmenen eniten investointeja tehneen sataman osuus kaikista satamanpitäjien investoinneista on 83,6 prosenttia. Seuraavassa esitellään lyhyesti eniten investointeja tehneet yleiset satamat ja merkittävimmät investointikohteet näissä

satamissa. Tiedot on saatu satamanpitäjien lähettämistä kyselyvastauksista. Luvuissa ovat mukana ainoastaan yleisten satamien satamanpitäjien investoinnit. Satamaoperointiyriytysten ja teollisuussatamien investointeja ei yritys- ja/tai satamakohtaisesti julkaista. Tässä esitellään euromääräisesti suurimmat investoijat, mutta joidenkin muiden satamien investoinnit ovat voineet olla paikallisella tasolla erittäin merkittäviä ja sataman liikevaihtoon suhteutettuna huomattavia. Yli kymmenen miljoonan euron investoinnit viiden vuoden aikana tehneiden satamien joukkoon sijoittui kaksitoista yleistä satamaa ja yksi teollisuussatama.

Helsingin Satama Oy:n kokonaisinvestoinnit kaudella 2016–2020 olivat noin 150 miljoonaa euroa. Helsingissä investoitiin erityisesti rakennuksiin, mutta myös kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan. Myös investoinnit laitureihin olivat merkittäviä. Satama investoi useaan satamanosaan. Länsisatamassa investoitiin uuteen terminaali 2:een ja siihen liittyviin järjestelyihin. Hernesaaren risteilysatamaan rakennettiin uusi laiturin ja peruskorjattiin toinen laiturin. Vuosaaressa tehtiin satama-altaan ja väylän syvennyksiä, jotka jatkuvat vielä vuonna 2021.

HaminaKotka Satama Oy:n investointien kokonaismäärä oli noin 85 miljoonaa euroa. Investoinnit kohdistuivat erityisesti laitureihin sekä väyliin ja satama-altaisiin. Satamassa levennettiin laituria ja vahvistettiin kantavuuksia projektiliikenteeseen liittyen. LNG-terminaali rakennettiin yhdessä operoijan kanssa. Lisäksi rakennettiin uusi satama-alue laitureineen, aallonmurtajineen ja kenttineen sekä ruopattiin satama-allasta.

Rauman Satama Oy:n kokonaisinvestoinneista eli 66 miljoonasta eurosta valtaosa käytettiin väyliin, satama-altaisiin ja laitureihin. Raumalla investoitiin 12 metrin meriväylään liittyviin ruoppauksiin ja tehtiin täyttötöitä Petäjäksen laajennusalueella. Konttilaituria pidennettiin 350 metrillä.

Kokkolan Satama Oy:n noin 54 miljoonan euron kokonaisinvestoinnit jakautuivat melko tasaisesti laitureihin, kentät, kadut ja kunnallistekniikka -luokkaan sekä lastinkäsittelylaitteisiin. Investoinnit liittyivät muun muassa sataman syventämiseen satamaan johtavan uuden 14 metrin meriväylän johdosta. Hopeakiven satamanosaa kehitettiin rakentamalla laituria, raiteita ja kenttäalueita. Kokkolassa investoitiin myös kuljetin- ja tavarankäsittelyjärjestelmiin sekä hankittiin nostureita. Lisäksi investointikohteina olivat varastot ja erikoisterminaalit.

Hangon Satama Oy:n kokonaisinvestoinnit, noin 28 miljoonaa euroa, kohdistuivat paljolti laitureihin ja kentät, kadut ja kunnallistekniikka -luokkaan. Koverhariin rakennettiin uusi laiturin, kenttäalue sekä rautatietä. Länsisatamaa laajennettiin merelle päin lisäämällä kenttäalueita. Myös rautatietä uusittiin. Molemmissa satamanosissa lisättiin valaistusta. Ulkosatamassa uusittiin laiturin.

Mariehamns hamn Ab:n kokonaisinvestoinnit olivat noin 26 miljoonaa euroa ja ne kohdistuivat suurelta osin laitureihin. Laiturin nro 3 rakennettiin uudelleen ja laitureiden varustusta kehitettiin sekä rakennettiin myrskypollareita ja tihtaaleja. Lauttaterminaalin rakennuksia uusittiin ja laajennettiin. Lisäksi investoitiin muun muassa porttijärjestelmään.

Oulun Satama Oy:n noin 20 miljoonan euron kokonaisinvestoinnit jakautuivat melko tasaisesti väylät ja satama-altaat -luokan sekä kentät, kadut ja kunnallistekniikka -luokan välillä. Oulun merkittävimmät investoinnit olivat 12,5 metrin meriväylään liittyvä ruoppaus ja massojen läjitysallat, kenttäalueet sekä raideinvestoinnit.

Turun Satama Oy:n noin 20 miljoonan euron kokonaisinvestoinnit jakautuivat useampaan luokkaan, joista suurin oli kentät, kadut ja kunnallistekniikka.

Investoinnit painottuivat nykyisen infrastruktuurin ylläpitoon. Lisäksi kenttäalueita parannettiin. Automooring-järjestelmän asennus lauttalaituriin on merkittävä uusi hanke, jolla pilotoidaan alusten kiinnitysten automatisointia.

Naantalinn Satama Oy:n investoinnit olivat noin 14 miljoonaa euroa ja investoinneista valtaosa kohdistui laitureihin. Ro-ro-laituria laituripaikalla 26/27 pidennettiin. Myös bulk-laiturilinjaa pidennettiin. Satamaan rakennettiin alusjätevesien vastaanottojärjestelmä ja liityntä kunnalliseen jätevesijärjestelmään. Lisäksi tehtiin kenttäaluejärjestelyjä.

Vaasan satamassa kokonaisinvestoinnit olivat noin 14 miljoonaa euroa. investoinnit olivat suurelta osin laituri-investointeja. Alkujaksolla investoinnit olivat lähinnä kunnossapitoinvestointeja. Vuonna 2018 uusien investointien osuus alkoi kasvaa. Vuonna 2020 on aloitettu seuraavat investoinnit: uusi matkustajalaituri, matkustajaterminaalin laajennus, hydrauliset rampit, APS-järjestelmä, automaattinen sisäänkirjautumisjärjestelmä ja altaan ruoppaus.

Porin Satama Oy:n kokonaisinvestoinnit olivat kahden edellisen sataman kanssa samaa suuruusluokkaa eli noin 14 miljoonaa euroa. Kentät, kadut ja kunnallistekniikka muodosti suurimman luokan. Suurimpana hankkeena oli raiteiston laajentaminen ja ratapihan sähköistys Tahkoluodossa.

Kemin Satama Oy:n noin 10 miljoonan euron kokonaisinvestoinneista valtaosa oli laituri-investointeja. Laiturin nro 1 laivapaikat 3 ja 4 saneerattiin. Samoin laituri nro 2 uudistettiin kokonaan.

4 Investoinnit Suomen satamiin 2021–2025

Suomen satamiin on tämän kyselytutkimuksen perusteella suunnitteilla vuosille 2021–2025 investointeja yli miljardin euron verran (1 026,0 miljoonaa euroa) (taulukko 2). Vuosittainen keskiarvo on siten 205,2 miljoonaa euroa. Suunniteltujen investointien kokonaismäärä on noin 146 miljoonaa euroa suurempi kuin ajanjakson 2016–2020 aikana toteutettujen investointien yhteissumma. Investointien määrä on siis kasvamassa 16,6 prosenttia edellisen viisivuotiskauden toteutuneisiin investointeihin verrattuna.

Yleisten satamien satamanpitäjien omat investointiennusteet ovat 34 prosenttia toteutunutta jaksoa suuremmat. Suhteellisesti suurinta ennakoitu kasvu on Pohjanlahden yleisten satamien satamanpitäjien osalta (72,9 %), kun sitä vastoin kasvua ei juurikaan tapahdu Suomenlahden yleisten satamien satamanpitäjien investoinneissa (1,6 %). Satamaoperointiyriytysten investointisuunnitelmat ovat noin neljänneksen pienemmät kuin toteutuneet investoinnit kaudella 2016–2020. On huomattava, että kaikki ne satamat, jotka ilmoittivat toteutuneet investointiluvut, eivät ilmoittaneet suunnitelmiaan. Kun jo pelkästään ilmoitettujen investointien määrä on selvästi edellistä jaksoa suurempi, niin kokonaissummat ovat huomattavasti tässä esiteltäviä suuremmat ja investointikehitys näyttää hyvin positiiviselta.

Toisaalta viiden vuoden aikana suunnitelmat ehtivät muuttua suuntaan tai toiseen myös niissä satamissa, jotka ilmoittivat lukunsa. Lisäksi osa satamista ilmoitti vain yhden tai kahden tulevan vuoden investoinnit. Yleisesti voi sanoa, että mitä pidemmälle viisivuotiskaudella mennään, sitä epätarkempia luvut ovat. Aikasarjaverailua on tehty tarkemmin luvussa 5.

Taulukko 2. Suunnitellut investoinnit Suomen satamiin vuosille 2021–2025 satamaryhmittäin.

Satamaryhmä	Satamanpitäjä (milj. euroa)	Satamaoperointi- yritykset (milj. euroa)
Rannikon yleiset satamat	731,31	210,16
- Suomenlahti	275,80	120,41
- Lounais-Suomi	257,56	43,58
- Pohjanlahti	197,95	46,17
Rannikon teollisuussatamat	73,47	0,00
Saimaan satamat	9,66	1,40
- Saimaan yleiset satamat	9,30	1,40
- Saimaan teollisuussatamat	0,36	0,00
Yhteensä	814,44	211,56

Suurin osa investoinneista on suunnitteilla tuttuun tapaan rannikon yleisiin satamiin, niiden osuus satamanpitäjät (71,3 %) ja satamaoperointiyriytiset yhteenlaskettuna on 91,8 prosenttia. Suomenlahden yleisten satamien osuus on 38,6 prosenttia (396,2 milj. euroa), Pohjanlahden 23,8 prosenttia (244,1 milj. euroa) ja Lounais-Suomen 29,5 prosenttia (301,1 milj. euroa). Rannikon teollisuussatamien osuus on 7,2 prosenttia (73,5 milj. euroa). Saimaan satamien ilmoitettujen tulevien investointien määrä on 10,7 miljoonaa euroa eli niiden osuus on vain 1 prosentti kaikista investoinneista.

Satamanpitäjien suunnitellut investoinnit jakautuvat kohteittain suuruusjärjestyksessä (pois luettuna muut-luokka) seuraavasti:

- laiturit	316,78 milj. euroa
- rakennukset	207,39 milj. euroa
- kentät, kadut ja kunnallistekniikka	73,28 milj. euroa
- muut kiinteät rakenteet	60,24 milj. euroa
- väylät ja satama-altaat	45,39 milj. euroa
- lastinkäsittelylaitteet	38,46 milj. euroa
- turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	10,47 milj. euroa
- muut	62,45 milj. euroa

Satamaoperointiyritysten investoinnit jakautuivat investointikohteittain seuraavasti:

- lastinkäsittelylaitteet	163,11 milj. euroa
- rakennukset	40,70 milj. euroa
- muut	7,74 milj. euroa

Laiturit ovat yleensä olleet satamanpitäjien suurin investointikohde ja lastinkäsittelylaitteet vastaavasti satamaoperointiyritysten ykköskohde. Näin on asianlaita tälläkin kertaa.

Korvausinvestointien osuutta kokonaisinvestoinneista kysyttiin myös suunniteltujen investointien osalta. Vastauksia saatiin hyvin vaihtelevasti ja vain osalta vastaajia, joten korvausinvestointien osuudesta voidaan antaa vain hyvin karkea arvio. Saatujen vastausten keskiarvojen perusteella laskettuna korvausinvestointien osuuden arvioidaan olevan 26 prosenttia kaikista investoinneista. Satamanpitäjien keskiarvo on 9 prosenttia ja operointiyritysten 55 prosenttia. Edellisessä ennusteessa korvausinvestointien arvioitiin olevan 32 prosenttia kokonaisinvestoinneista. Tällä kertaa satamanpitäjien arviot tulevista korvausinvestoinneista jäivät hyvin pieniksi.

4.1 Tulevat investoinnit

Suunnitellut investoinnit painottuvat toteutuneiden investointien tapaan noin kymmeneen satamaan, joiden osuus kaikista investoinneista on reilut 80 prosenttia. Tässä tulee muistaa, että aivan kaikki suuretkaan satamat eivät ilmoittaneet tulevia investointeja joko lainkaan tai joiltakin vuosilta ja että ilmoitettujen investointimäärien tarkkuus vaihtelee sekä satamittain että vuosittain. Osakeyhtiöittämissä myötä satamien toiminta on muuttunut yritysmäisemmäksi myös juridisesti, joten tässä julkaisussa ei raportoida satamakohtaisesti edes yleisten satamien suunnittelemissa investointeja, jos niistä ei ole tiedotettu julkisesti. Satamaoperointiyritysten ja teollisuussatamien osaltahan tämä käytäntö on ollut voimassa jo pitkään.

Viisitoista satamanpitäjää, jotka ovat ilmoittaneet investointisuunnitelmansa kaudelle 2021–2025 suunnittelevat vähintään 10 miljoonan euron investointeja. Teollisuussatamia on joukossa ainoastaan yksi. Yleisistä satamista kolme on Suomenlahden alueella, viisi Lounais-Suomessa ja seitsemän Pohjanlahden rannikolla. Seuraavassa käsitellään muutaman sataman investointihankkeita, joihin liittyvät tiedot ovat olleet saatavilla satamien omilla internetsivuilla ja muista julkisista lähteistä, kuten YVA-selvityksistä ja Väyläviraston internet-sivuilta. Edellisessä raportissa vuodelta 2016 esiteltiin Helsingin ja Rauman satamiin tulevia investointeja. Tällä kertaa esittely on yleisluontoisempi.

Satamien suuret investointihankkeet ovat usein kytköksissä satamasidonnaisen teollisuuden investointihankkeisiin ja joissakin tapauksissa myös maaliikenneyhteyksien kehittämiseen. Matkustaja-autolauttaliikenne puolestaan synnyttää investointitarpeita Tukholmaan ja Tallinnaan suuntautuvilla reiteillä.

Esimerkiksi tarve Kemin Ajoksen väylän syventämisestä liittyy erityisesti suunniteltuihin uusiin biotuotetehtaisiin Kemijärvelle ja Kemiin sekä mahdollisesti käynnistyviin Kolarin seudun kaivoshankkeiden rikastekuljetuksiin. Hankkeen toteutukseen liittyvät myös sataman syvennystyöt, joiden suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa Kemin Satama Oy. Satamainvestointien kustannusarvio on 15 miljoonaa euroa.

Raumalla Metsä Fibre Oy on päättänyt suuren sahan rakentamisesta Raumalle. Investoinnin arvo on noin 200 miljoonaa euroa. Rakennustyöt on aloitettu keväällä 2020. Tulevan sahan sijainti mahdollistaa tehokkaan integroinnin sellutehtaaseen ja sahatavaran sujuvan logistiikan ulkomaisille asiakkaille Rauman sataman kautta. Rauman Satama Oy investoi tulevan sahatavaraliikenteen tarpeisiin runsaat 50 miljoonaa euroa. Osa investoinneista on jo valmiina, osa tekeillä ja viimeinen laajennusalue laitureineen valmistunee vuonna 2025. Sahan sijainti on poikkeuksellinen, sillä nykyään Suomen sahat sijaitsevat pääasiassa raaka-ainelähteiden lähellä.

Hangon sataman Koverharin satamanosan kehittäminen liittyy puolestaan voimakkaasti Hyvinkää-Hanko-radon kehittämiseen. Radan sähköistys sisältää Hyvinkää-Karjaa-Hanko-radon, Kirkniemen tuotantolaitoksen pistoraitteen sekä mahdollisesti Lappohjan satamaraiteen sähköistyksen. Koverharin satama-alueen kehittäminen luo mahdollisuuksia uudelle yritystoiminnalle. Suunnitelmana on muokata Koverharista erittäin merkittävä satama irtolastien kuljetukseen, mikä toteutuessaan lisäisi tavaraliikenteen määrää huomattavasti. Rata mahdollistaa myös transitoliikenteen edellytysten parantamisen. Transitoliikennettä onkin jo syntynyt Koverhariin.

4.2 Teemakysymys digitalisaatioon liittyvistä investoinneista

Edellisistä kyselyistä poiketen tämän kertaiseen kyselyyn lisättiin teemakysymysosoio tulevista digitalisaatioon liittyvistä investoinneista. Avomilla kysymyksillä selvitettiin sitä, ovatko satamanpitäjät ja satamaoperointiyrietykset suunnittelemassa tai toteuttamassa digitalisaatioinvestointeja seuraavan 2–3 vuoden aikana. Lisäksi kysyttiin sitä, millaisesta ja minkä suuruudesta hankkeesta euromääräisesti on kyse.

Satamanpitäjistä 22 ilmoitti tekevänsä digitalisaatioon liittyviä investointeja. Kaikki 15 satamaa, jotka ilmoittivat kokonaisinvestoinneiksi yli 10 miljoonaa euroa kaudelle 2021–2025, ilmoittivat myös investoivansa digitalisaatioon tulevan 2–3 vuoden aikana. Satamanpitäjien investointimääristä ei saada tarkkaa kuvaa, koska useat satamat eivät ilmoittaneet suunniteltuja euromääriä. Viisi satamaa ilmoitti investoivansa noin miljoona euroa. Ainoastaan yksi satama ilmoitti suunnittelevansa useamman miljoonan euron digitalisaatioinvestointia. Puolen miljoonan euron investointia suunnitteli kaksi satamaa. Noin 100 000–300 000 euroa ilmoitti investoivansa kahdeksan satamaa.

Kaikissa vastauksissa ei määritelty investointien laatua. Useassa vastauksessa kehitettävänä kohteena on satama-alueen sisäinen verkko. Joissakin vastauksissa määriteltiin tarkemmin, että satama-alueelle rakennetaan 5G-verkko. Jollakin tavalla verkon rakentaminen oli ilmaistu kuudessa vastauksessa. Porttijärjestelmän tai kameravalvonnan kehittäminen mainittiin neljässä vastauksessa. Automaattinen check-in mainittiin kahdessa vastauksessa ja eräässä satamassa kehitetään ajoneuvojen punnitusjärjestelmää. Yleisellä tasolla mainittiin, että digitalisaatio liittyy liikenteen suunnitteluun ja laitureiden käytön optimointiin. Satamaoperaatioiden sähköiset palvelut -järjestelmä ja PDS-järjestelmä mainittiin myös. Lisäksi mainittiin muun muassa IOT-toimintojen etäohjaus, koneoppimisen kartoitus ja 3D-teknologia. Eräästä teollisuussatamasta vastattiin, että satamaan liittyvän digitalisaation kehitystä tullaan viemään eteenpäin yhdessä tehdasalueen infran kanssa. Lause kuvaa varmaan yleisemminkin käytäntöjä tehdassatamissa.

Satamaoperointiyrietykset vastasivat hyvin yleisellä tasolla, jos ollenkaan, kysymyksiin digitalisaatiosta. Saatettiin vastata vain, että muutos on meneillään tai että isot investoinnit on tehty. Muutamalla isolla yrityksellä oli noin 0,3 miljoonan euron vuosittaisia panostuksia digitalisaatioon, mutta niiden sisällöstä ei kerrottu tarkemmin. Ainoastaan yksi yritys kertoi miljoonaluokan investoinneista useampaan satamaan. Vain yksi yritys määritteli investoinnin sisällön: investoinnit ovat suurelta osin trukkien päätteisiin sekä viivakoodi- ja RFID-lukulaitteisiin liittyviä investointeja.

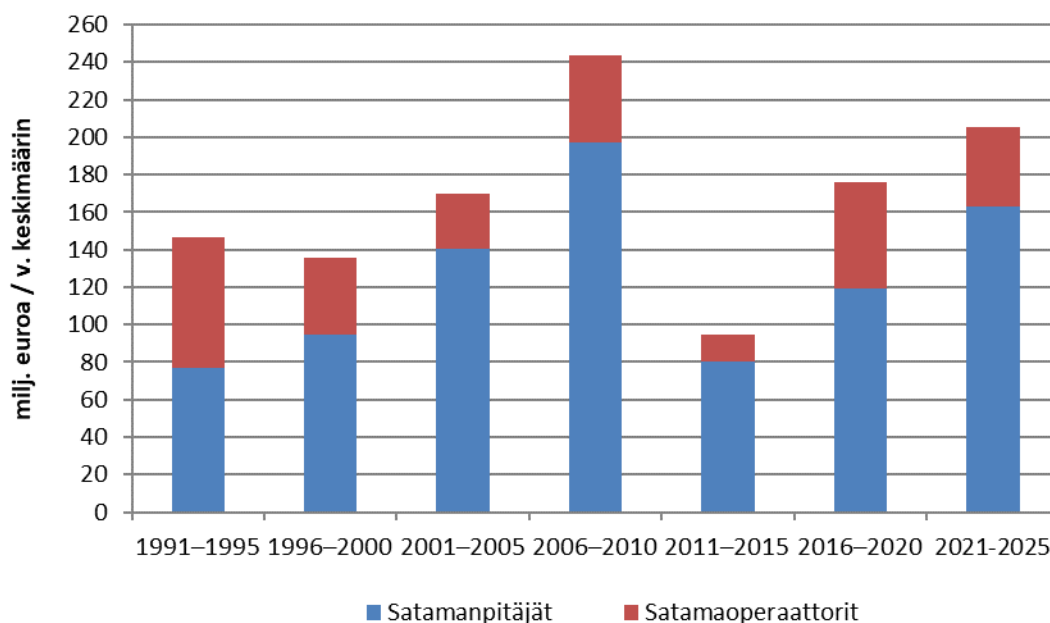
5 Aikasarjavertailut

5.1 Pitkät aikasarjat

Suomen satamien investointeja koskeva kyselytutkimus on nyt toteutettu viisi kertaa peräkkäin samalla tavalla siten, että käytettävissä on keskenään vertailukelpoista tietoa. Satamanpitäjien osalta tiedot on saatu hyvin kattavasti jokaisella kerralla. Satamaoperointiyritysten osalta tietoja on kerätty aluksi satamanpitäjien kautta ja vuodesta 2005 alkaen suoraan yrityksiltä itseltään. Satamaoperointiyritysten vastausaktiivisuus on ollut satamanpitäjiä alhaisempaa, ja vastanneet yritykset ovat myös vaihdelleet jonkin verran, mikä selittää osittain tässä pitkäaikaisvertailussa näkyvät varsin suuret vaihtelut satamaoperointiyritysten investointimäärissä.

Kuvassa 1 esitetään keskimääräisten vuosittaisten investointien kehitys viisivuotisjaksoilla vuosien 1991–2025 aikana. Viimeisen jakson eli 2021–2025 osalta kyse on suunnitteilla olevista investoinneista, kun muiden jaksojen osalta kyseessä ovat toteutuneet investoinnit. Vuosien 1991–2015 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2019 rahanarvoa. Kuvassa näkyvä investointipiikki 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä ja varsinkin sen jälkimmäisellä puoliskolla selittyy pääosin Helsingin Vuosaaren sataman rakentamisella. Jaksoon osui yleismaailmallinen taantuma vuosina 2008–2009. Yleinen taloudellinen tilanne oli Suomessa heikko vielä kaudella 2011–2015.

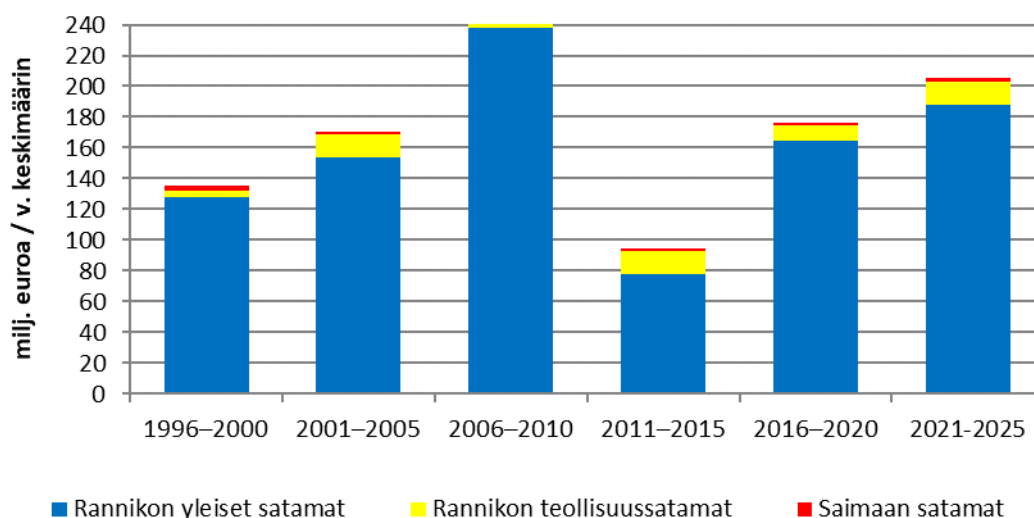
Suomen satamainvestoinnit v. 1991–2025
Toteutetut 1991–2020 ja suunnitellut 2021–2025



Kuva 1. Suomen satamiin vuosittain tehtyjen investointien keskiarvo viisivuotisjaksoilla 1991–2025. Viimeisen jakson osalta kyseessä ovat suunnitellut investoinnit. Vuosien 1991–2015 luvut on indeksikorjattu vuoden 2019 rahanarvoon (tuottajahintaindeksi 1949=100).

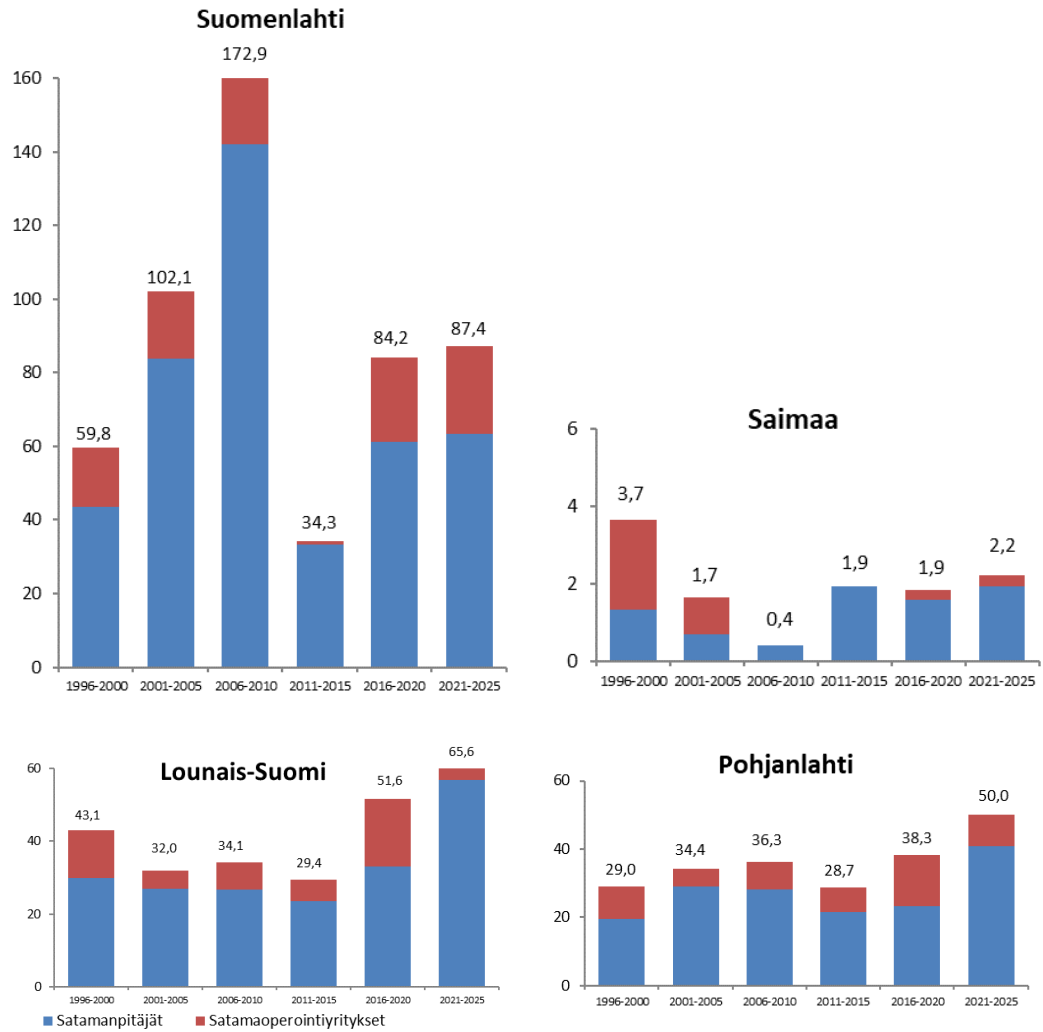
Investointien jakautuminen kolmen satamaryhmän (rannikon yleiset satamat, rannikon teollisuussatamat ja Saimaan satamat) kesken ja näiden keskinäisissä osuuksissa tapahtuneet muutokset viisivuotiskausilla vuodesta 1996 vuoteen 2025 esitetään kuvassa 2. Vuosaaren sataman rakentaminen näkyy selvästi myös tässä kuvassa. Investoinnit jatkavat kasvuaan kauden 2011-2015 voimakkaan pudotuksen jälkeen.

Investoinnit satamaryhmittäin v. 1996–2025 Toteutetut 1996–2020 ja suunnitellut 2021–2025



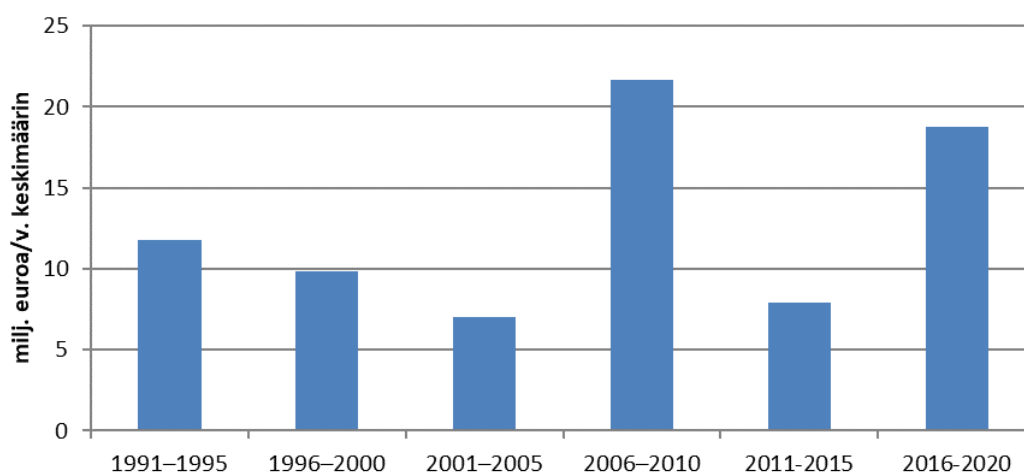
Kuva 2. Suomen satamiin tehdyt ja suunnitellut investoinnit vuosittaisena keskiarvona kolmeen eri satamaryhmään jaettuna. Luvut sisältävät sekä satamanpitäjien että satamaoperointiyriyten investoinnit. Vuosien 1996–2015 luvut on indeksikorjattu vuoden 2014 rahanarvoon (tuottajahintaindeksi 1949=100)

Investointien jakautumisesta alueellisesti eri osiin Suomea tehdyt aikasarjat esitetään kuvassa 3. Luvuissa on mukana satamanpitäjien ja satamaoperointiyriyten investoinnit sekä yleisissä satamissa että teollisuussatamissa. Rannikon satamien jako eri alueisiin on kerrottu kohdassa 2.2. Luvut ovat keskimääräisiä vuosittaisia investointimääriä ja vuosien 1991–2015 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2019 rahanarvoa. Suomenlahden osalta Vuosaaren sataman rakentaminen näkyy erityisen merkittävästi. Saimaata lukuun ottamatta eri alueiden pylvääät ovat samassa mittakaavassa.



Kuva 3. Investoinnit alueittain 1996–2025. Kuvioiden pylväät ovat Saimaan osalta eri mittakaavassa. Vuosien 1996–2010 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2019 rahanarvoa (tuottajahintaindeksi 1949=100) (miljoonaa euroa vuosittaisena keskiarvona viiden vuoden jaksoissa).

Kuvassa 4 esitetään vertailun vuoksi valtion meriväyläinvestoinnit vuosilta 1991–2020 keskimääräisinä vuosi-investointeina jaettuna vastaaviin viisivuotisjaksoihin, joita on käytetty satamien tekemien investointien käsittelyssä. Jaksolle 2016–2020 ei sisällytetty Vt14/Laitaatsalmi-hanketta, koska kyseessä oli eri liikennemuotojen yhteinen hanke. Vuosaaren väylän kustannuksista (11,3 milj. euroa) puolet jaksotettiin kaudelle 2016–2020.

Valtion meriväyläinvestoinnit v. 1991–2020

Kuva 4. Valtion keskimääräiset vuosittaiset meriväyläinvestoinnit viisivuotisjaksoilla 1991–2020. Luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2019 rahanarvoa (tuottajahintaindeksi 1949=100). Lähde: Liikennevirasto/Väylävirasto.

5.2 Toteutuneet 2016–2020 vs. suunnitellut 2021–2025

Yhteenveto kaudella 2016–2020 toteutettujen ja kaudelle 2021–2025 suunniteltujen investointien määrän jakautumisesta investointikohteittain ja muutokset investointien määrässä on esitetty satamanpitäjien osalta taulukossa 3 ja satamaoperointiyriyten osalta taulukossa 4.

Satamanpitäjät lisäävät voimakkaasti kokonaisinvestointejaan. Investoinnit rakennuksiin kasvavat 162 prosentilla. Laitureihin arvellaan investoitavan kaksinkertainen määrä kauteen 2021–2025 verrattuna kasvuprosentin ollessa 103 prosenttia. Investoinnit muihin kiinteisiin rakenteisiin jopa 2,5-kertaistuvat, mutta absoluuttisesti kasvu on noin 36 miljoonaa euroa. Laituri-investointien kaksinkertaistuminen sen sijaan vastaa 161 miljoonan euron kasvua. Satamat lisäävät noin 12 miljoonalla eurolla investointeja myös lastinkäsittelylaitteisiin. Sen sijaan investointeja väyliin ja satama-altaisiin vähennetään voimakkaasti. Myös investoinnit kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan vähenevät.

Alueellisesti tarkasteltuna suhteellisesti eniten suunnitellut investoinnit kasvavat toteutuneisiin verrattuna rannikon teollisuussatamissa kasvuprosentin ollessa 77,7. Kasvu on nopeaa myös Pohjanlahden (72,9 %) ja Lounais-Suomen yleisissä satamissa (61,6 %). Absoluuttisesti investointien ennakoitua kasvavan Lounais-Suomen yleisissä satamissa lähes 100 miljoonalla eurolla. Lounais-Suomen ja Pohjanlahden yleisissä satamissa absoluuttista kasvua selittää suurelta osin laituri-investoinnit. Suomenlahden yleisissä satamissa rakennusinvestointien arvioidaan lisääntyvän 83 miljoonalla, mutta investoinnit kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan vähenevät noin 40 miljoonalla eurolla ja väyliin ja satama-altaisiin noin 33 miljoonalla eurolla. Suomenlahden yleisten satamien investoinnit eivät ilmoitettujen lukujen perusteella käytännössä kasva, koska kasvuprosentti on vain 1,6. Rannikon teollisuussatamien lähes 78 prosentin kasvu merkitsee 32 miljoonan euron kokonaisinvestointien lisäystä. Saimaalla teollisuussatamien investoinnit vähenevät ja yleisten satamien lisääntyvät. Nettomuutos on vain 1,5 miljoonaa euroa. Lukuja tarkasteltaessa on huomioitava, että kaikki satamat eivät ilmoittaneet tulevia investointejaan joko lainkaan tai ilmoittivat ne vain joidenkin vuosien osalta.

Taulukko 3. Satamanpitäjien investoinnit kohteittain 2016–2020 ja 2020–2025 sekä muutokset määrissä (miljoonaa euroa).

Investointikohde	Toteutuneet 2016–2020 milj. euroa	Suunnitellut 2021–2025 milj. euroa	Muutos milj. euroa	Muutos %
Väylät ja satama-altaat	120,93	45,39	-75,54	-62,5 %
Laiturit	156,01	316,78	160,77	103,1 %
Muut kiinteät rakenteet	24,08	60,24	36,16	150,2 %
Kentät, kadut, kunnallistekniikka	117,49	73,28	-44,22	-37,6 %
Rakennukset	79,03	207,39	128,36	162,4 %
Lastinkäsittelylaitteet	26,59	38,46	11,87	44,7 %
Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	8,07	10,47	2,39	29,6 %
Muut	62,47	62,45	-0,02	0,0 %

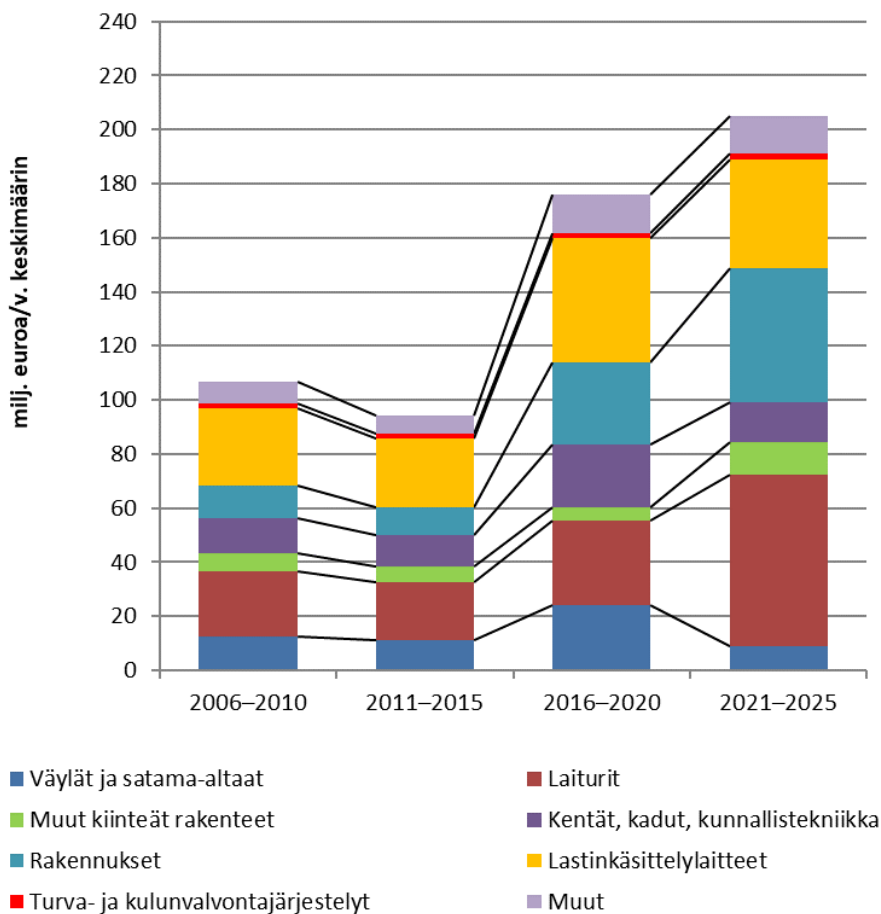
Satamaoperointiyritysten investoinnit vähenevät alkaneella viisivuotiskaudella 26 prosentilla. Vähennys kohdistuu kaikkiin investointiluokkiin, mutta suhteellisesti voimakkaimmin rakennuksiin liittyviin investointeihin. Investoinnit lastinkäsittelylaitteisiin ja luokkaan ”muut” vähenevät noin 20 prosentilla kumpainenkin. Koska satamaoperointiyritysten suurin investointiluokka on lastinkäsittelylaitteet, niin absoluuttisesti suurin euromääräinen lasku kohdistuu kyseiseen luokkaan. Satamaoperointiyritysten investoinnit lastinkäsittelylaitteisiin vähenevät noin 40 miljoonalla eurolla. Investoinnit rakennuksiin vähenevät noin 32 miljoonalla eurolla.

Taulukko 4. Satamaoperointiyritysten investoinnit kohteittain 2016–2020 ja 2020–2025 sekä muutokset määrissä (miljoonaa euroa).

Investointikohde	Toteutuneet 2016–2020 milj. euroa	Suunnitellut 2021–2025 milj. euroa	Muutos milj. euroa	Muutos %
Rakennukset	72,9	40,7	-32,2	-44,2 %
Lastinkäsittelylaitteet	202,5	163,1	-39,4	-19,5 %
Muut	10,0	7,7	-2,3	-22,8 %

Kuvassa 5 esitetään kausilla 2006–2020 toteutuneiden ja kaudelle 2021–2025 suunniteltujen investointien jakautuminen eri kohteisiin viisivuotisjaksoilla vuosikeskiarvoina ilmoitettuna. Vertailua ei ole voitu ulottaa vuotta 2006 edeltäneeseen jaksoon, koska Vuosaaren sataman rakentamisinvestoinnit ilmoitettiin aikanaan vuoden 2005 kyselyssä kohteittain jaotteleamattomina. Kuvassa ovat mukana sekä satamanpitäjien että satamaoperointiyritysten ilmoittamat investoinnit.

Investoinnit kohteittain v. 2011–2025 Toteutetut ja suunnitellut



Kuva 5. Toteutettujen ja suunniteltujen investointien jakautuminen eri kohteisiin vuosittaisena keskiarvona ilmoitettuna (miljoonaa euroa). Luvut sisältävät sekä satamanpitäjien että satamaoperointiyriyten investoinnit. Vuosien 2006–2015 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2019 rahanarvoa (tuottajahintaindeksi 1949=100).

6 Valtion vesiväylähankkeet

Vuoden 2016 selvityksessä toteutusvaiheessa olivat Rauman meriväylä ja syväväylän siirto Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen Savonlinnassa. Suunnitteluvaiheessa olivat Vuosaaren, Kokkolan, Oulun ja Kemlin Ajoksen väylä. Näistä hankkeista ovat valmistuneet kaudella 2016–2020 Kokkolan ja Rauman meriväylät sekä Vt14/Laitaatsalmen hankekokonaisuus. Käynnissä joulukuussa 2020 ovat Vuosaaren ja Oulun hankkeet. Kemlin Ajoksen väylä on edelleen suunnitteluvaiheessa. Uutena suunnittelukohteena on Saimaan kanavan kehittäminen.

Kokkolan hankkeessa väylän syvyyttä kasvatettiin 14,0 metrin kulkusyvyyden vaatimusten mukaiseksi. Väylän haraussyvyys väylän ulko-osalla on -16,2 m (N2000) sekä sisäosalla ja satama-altaassa -15,7 m (N2000)¹. Kokkolan väylän ja sataman syventämishankkeen kokonaiskustannus oli 45 miljoonaa euroa. Väyläviraston osuus oli 35 miljoonaa euroa ja Kokkolan Satama Oy:n osuus 10 miljoonaa euroa.

Rauman hankkeessa meriväylä syvennettiin 12 metriin. Meriväylälle asennettiin myös useita älykkäitä merimerkkejä. Rauman meriväylän kulkusyvyyden kasvattaminen 10 metristä 12 metriin maksoi noin 45 miljoonaa euroa, josta Liikenneviraston osuus oli 31,5 miljoonaa euroa ja Rauman Satama Oy:n osuus oli 13,3 miljoonaa euroa.

Vt14/Laitaatsalmen hankekokonaisuudessa Laitaatsalmen vesiväylä muutettiin syväväyläksi ja syväväylän kohdalle rakennettiin kiinteät maantiesillat. Laivaväylä otettiin käyttöön kesällä 2019. Valtion vuoden 2015 tulo- ja menoarviossa hankkeen toteuttamiseen varattiin yhteensä 40 miljoonaa euroa sekä tie- että vesiväylähankkeisiin.

Vuosaaren hankkeessa meriväylä ja satama-allas syvennetään laivaliikenteen kuljetusvaatimusten mukaiseksi, mikä tarkoittaa meriväylän ja satama-altaan syventämistä 11 metristä 13 metrin kulkusyvyyteen. Rakentaminen alkoi toukokuussa 2020 ja uusi väylä otetaan käyttöön vuoden 2021 lopussa. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 33,6 miljoonaa euroa, josta meriväylän syventämisen osuus on 25 miljoonaa euroa ja sataman osuus 8,6 miljoonaa euroa. Hanke saa EU:n CEF-tukea 20 % hankkeen kustannuksista.

Helsingin sataman konttiliikenteen volyyymi oli vuonna 2019 noin 533 000 TEU, mikä tekee satamasta Suomen toiseksi suurimman konttiliikennesataman. Hanke mahdollistaa Vuosaaren sataman konttikuljetusten aluskoon kasvun ja siten kuljetuskustannusten alenemisen. Metsä Fibre Oy:n Äänekosken tehtaan kuljetukset Vuosaaren sataman käynnistyivät 2017. Näiden kuljetusten arvioitu lisäys sataman liikenteeseen on noin 0,8 Mt/v. Vuosaareen on lisäksi suunnitteilla uusi monipolttoainevoimalaitos.

Oulun hankkeessa meriväylä syvennettiin 12,5 metrin kulkusyvyyteen ja linjattiin kulkemaan uutta, pääosin luonnonsyvää linjausta pitkin. Uusi meriväylä on otettu käyttöön avovesiolosuhteissa vuonna 2019. Ympärivuotinen käyttö

¹ Merikartoilla ja vesiliikenteen väylillä siirrytään vaiheittain vuodesta 2021 alkaen käyttämään valtakunnalliseen N2000- korkeusjärjestelmään sidottua syvyystietojen vertaustasoa. Siirtyminen uuteen syvyystietojen vertaustasoon tulee vaikuttamaan merikartoilla esitettäviin syvyys- ja väylätietoihin. Merikarttojen syvyys- ja väylätiedoissa näkyviin tuleva muutos johtuu nykyisin käytössä olevien vertaustasojen ja N2000-järjestelmän nollakohdan välisestä erosta.

Toteutettava N2000-uudistus on osa Itämeren maiden yhteistä BSCD2000 (Baltic Sea Chart Datum) -hanketta. Hankkeen tarkoituksena on yhtenäistää merikarttatiedon ja käytettävissä olevan vesisyvyyden tulkintaa. Vastaisuudessa merikartan syvyystieto yhdistettynä vallitsevaan vedenkorkeustietoon kertoo käytettävissä olevan vesisyvyyden ilman muita nykyjärjestelmän käyttöön liittyviä lähtötietoja ja laskutoimituksia. Lähde: Traficom

edellyttää kiinteitä turvalaitteita. Aikataulun mukaan kiinteiden merimerkkien asennus valmistuu vuoden 2020 aikana. Hankkeeseen sisältyy muun muassa seuraavat hankinnat: konepajaurakat A ja B, kiinteiden turvalaitteiden teräsosien valmistus (3,4 milj. euroa), maalle tulevat linjataulut (0,3 milj. euroa) ja kiinteiden turvalaitteiden asennus (17,9 milj. euroa). Valtion osuus kokonaiskustannuksista oli 21,6 miljoonaa euroa.

Oulun sataman kautta kuljetettiin vuonna 2017 noin 3,5 miljoonaa tonnia, josta ulkomaankaupan osuus oli yli 80 %. Merkittävin vientituote on paperi ja sahatavara. Tuonnin kaksi suurinta tavararyhmää ovat nestemäiset polttoaineet ja metsäteollisuuden raaka-aineet. Oulun meriväylähankkeen taustalla vaikuttavat erityisesti sahatavaran vienti, metsäteollisuuden raaka-aineiden tuonti Etelä-Amerikasta ja kaivosteollisuuden rikastekuljetukset. Oulun Sataman mukaan Oulussa käy jo nyt aluksia, joiden maksimisyväys on yli 10 metriä. Aluksia joudutaan jättämään vaajaksi varsinkin Perämeren suurten vedenkorkeusvaihteluiden vuoksi.

Kemin Ajoksen hankkeessa väylä syvennetään 12,0 metriin. Valtion osuuden kustannusarvio on noin 26,5 miljoonaa euroa. Hankkeesta on tehty myös karkea kustannustarkastelu 12,5 m kulkusyvyysvaihtoehdosta, jonka kustannusennuste on 38 miljoonaa euroa.

Saimaan kanavan kehittämishankkeessa kanavan sulkuja pidennettäisiin ja kanavan vedenpintaa nostettaisiin. Hankkeen tavoitteena on turvata Saimaan kanavan ja Saimaan järviolueen tavaraliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytykset tulevaisuudessa. Alustava toteuttamisaikataulu ajoittuisi vuosille 2021–2024. Kustannuksiksi arvioidaan 95 miljoonaa euroa.

Loviisan meriväylää ehdotetaan syvennettäväksi 11,0 metriin. Kustannusennuste on valtion osalta 11,2 miljoonaa euroa hankkeen arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.

Raahen meriväylän syventämisestä on tehty esiselvitys. Kustannusennuste valtion osuudesta on 11 metrin syvyydellä 16,8 miljoonaa euroa, 11,5 metrin syvyydellä 21,3 miljoonaa euroa ja 12 metrin syvyydellä 30,8 miljoonaa euroa.

Tornion meriväylän parantamisesta laaditaan yleissuunnitelma talvella 2020–2021. Valtion osalta kustannusarvio on 2,0 miljoonaa euroa.

Vaasan meriväylän syventämisestä 10,0 metrin kulkusyvyyteen on tehty yleissuunnitelma. Valtion osalta kustannusarvio on 5,0 miljoonaa euroa.

Hangon sataman **Koverharin** satamanosan väylää suunnitellaan syvennettäväksi 14,0 metrin väyläksi. Valtion osuus kustannuksista olisi 2,0 miljoonaa euroa.

Eckerön väylää ehdotetaan syvennettäväksi viidestä seitsemään metriin. Valtion osalta kustannusarvio on 1,0 miljoonaa euroa.



Kuva 6. Suomen merkittävimmät satamat sekä niihin johtavien syvimpien väylien kulkusyvytydet rannikon satamien osalta. Toteutus- tai suunnitteluvaiheessa olevien väylien kulkusyvytydet on merkitty seuraavasti: vihreällä toteutuksessa oleva hanke, punaisella suunnitteilla oleva, käynnistymistä odottava hanke ja suluissa punaisella suunnitteluhankkeet.

7 Lähdeluettelo

Hankehaku. Väylävirasto. Saatavissa: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/-/project/c/35402107-35407686>

Hankkeiden suunnittelu. Vesiväyläkohteet. Väylävirasto. Saatavissa: <https://vayla.fi/suunnittelu/hankkeiden-suunnittelu/suunnittelukohteiden-tiedot/vesivaylakohteet>

Karvonen, T. (2016). Investoinnit Suomen satamiin 2011-2020. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 9/2016. Liikennevirasto. Saatavissa: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121935/lts_2016-09_978-952-317-218-0.pdf?sequence=4&isAllowed=y

N 2000 Väylä- ja merikarttauudistus – turvallisuutta ja tehokkuutta. Traficom. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/n2000-vayla-ja-merikarttauudistus>

Satamien internetsivut

Väylähankkeet 2015-2025. Väyläviraston toimittama koostetaulukko (Excel-tiedosto 1.12.2020)

Liite 1 Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020 ja 2021–2025

Investoinnit Suomen satamiin v. 2016–2020 (milj. euroa)									
Satamaryhmät	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satama-altaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniiikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelmät	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Suomenlahden yleiset satamat	44,14	65,37	17,06	62,90	53,43	2,38	4,33	21,86	271,47
Lounais-Suomen yleiset satamat	44,10	65,33	6,13	20,16	14,91	4,10	1,46	3,22	159,41
Pohjanlahden yleiset satamat	30,74	19,28	0,53	33,05	9,62	15,20	1,40	4,66	114,47
Rannikon teollisuussatamat	0,20	3,42	0,00	0,71	0,27	4,71	0,31	31,73	41,35
Saimaan satamat	1,75	2,61	0,36	0,68	0,81	0,20	0,57	1,00	7,98
SATAMAOPEROINTIYRITYKSET									
Suomenlahden yleiset satamat					42,06	67,33		6,08	115,47
Lounais-Suomen yleiset satamat					27,32	62,61		3,02	92,95
Pohjanlahden yleiset satamat					3,47	63,27		0,73	67,47
Rannikon teollisuussatamat					0,00	8,21		0,09	8,30
Saimaan satamat					0,10	1,10		0,10	1,30
YHTEENSÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	44,14	65,37	17,06	62,90	95,49	69,71	4,33	27,94	386,94
Lounais-Suomen yleiset satamat	44,10	65,33	6,13	20,16	42,23	66,70	1,46	6,24	252,36
Pohjanlahden yleiset satamat	30,74	19,28	0,53	33,05	13,09	78,47	1,40	5,39	181,94
Rannikon teollisuussatamat	0,20	3,42	0,00	0,71	0,27	12,92	0,31	31,82	49,64
Saimaan satamat	1,75	2,61	0,36	0,68	0,91	1,30	0,57	1,10	9,28
KAIKKI YHTEENSÄ	120,93	156,01	24,08	117,49	151,98	229,10	8,07	72,49	880,16
Investoinnit Suomen satamiin v. 2021–2025 (milj. euroa)									
Satamaryhmät	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satama-altaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniiikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelmät	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Suomenlahden yleiset satamat	11,25	65,06	32,93	22,81	136,64	0,90	4,59	1,63	275,80
Lounais-Suomen yleiset satamat	9,62	134,98	14,78	20,17	53,76	4,40	0,61	19,25	257,56
Pohjanlahden yleiset satamat	22,20	95,77	1,91	28,19	9,37	21,60	4,45	14,46	197,95
Rannikon teollisuussatamat	1,50	15,80	9,70	1,10	7,60	11,56	0,31	25,90	73,47
Saimaan satamat	0,82	5,17	0,92	1,01	0,02	0,00	0,51	1,21	9,66
SATAMAOPEROINTIYRITYKSET									
Suomenlahden yleiset satamat					27,50	88,91		4,00	120,41
Lounais-Suomen yleiset satamat					10,83	30,14		2,62	43,58
Pohjanlahden yleiset satamat					1,58	43,47		1,12	46,17
Saimaan satamat					0,80	0,60		0,00	1,40
YHTEENSÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	11,25	65,06	32,93	22,81	164,14	89,81	4,59	5,63	396,21
Lounais-Suomen yleiset satamat	9,62	134,98	14,78	20,17	64,59	34,54	0,61	21,87	301,14
Pohjanlahden yleiset satamat	22,20	95,77	1,91	28,19	10,95	65,07	4,45	15,58	244,12
Rannikon teollisuussatamat	1,50	15,80	9,70	1,10	7,60	11,56	0,31	25,90	73,47
Saimaan satamat	0,82	5,17	0,92	1,01	0,82	0,60	0,51	1,21	11,06
KAIKKI YHTEENSÄ	45,39	316,78	60,24	73,28	248,09	201,57	10,47	70,19	1026,00

Liite 2 Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020 ja 2021–2025 TEN-T satamaryhmittelyn mukaisesti

Investoinnit Suomen satamiin v. 2016–2020 Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T satamaryhmittelyn mukaisesti (milj. euroa)									
Satamaryhmät	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satamaltaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallisteekniikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelmät	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Ydinverkon satamat	44,42	64,25	18,97	62,47	55,87	0,69	4,67	17,54	268,87
Kattavan verkon satamat	73,45	78,75	1,29	48,50	14,65	17,69	1,25	40,67	276,26
Muut satamat	3,06	13,01	3,82	6,52	8,52	8,21	2,15	4,25	49,54
SATAMAOPEROINTIYRITYKET									
Ydinverkon satamat					36,70	62,09		6,40	105,19
Kattavan verkon satamat					31,42	126,96		2,93	161,31
Muut satamat					4,83	13,46		0,69	18,98
YHTEENSÄ:									
Ydinverkon satamat	44,42	64,25	18,97	62,47	92,57	62,78	4,67	23,94	374,06
Kattavan verkon satamat	73,45	78,75	1,29	48,50	46,06	144,65	1,25	43,60	437,57
Muut satamat	3,06	13,01	3,82	6,52	13,35	21,67	2,15	4,94	68,52
KAIKKI YHTEENSÄ	120,93	156,01	24,08	117,49	151,98	229,10	8,07	72,49	880,15
Investoinnit Suomen satamiin v. 2021–2025 Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T satamaryhmittelyn mukaisesti (milj. euroa)									
Satamaryhmät	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satamaltaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallisteekniikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelmät	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Ydinverkon satamat	10,65	116,19	40,46	32,46	184,85	0,00	3,98	20,12	408,70
Kattavan verkon satamat	31,02	160,90	15,80	32,10	14,30	28,85	5,41	39,61	327,98
Muut satamat	3,72	39,69	3,98	8,72	8,24	9,61	1,08	2,72	77,76
SATAMAOPEROINTIYRITYKET									
Ydinverkon satamat					22,66	96,36		4,52	123,54
Kattavan verkon satamat					12,50	63,84		3,22	79,56
Muut satamat					5,55	2,92		0,00	8,47
YHTEENSÄ:									
Ydinverkon satamat	10,65	116,19	40,46	32,46	207,51	96,36	3,98	24,64	532,24
Kattavan verkon satamat	31,02	160,90	15,80	32,10	26,80	92,69	5,41	42,83	407,54
Muut satamat	3,72	39,69	3,98	8,72	13,79	12,53	1,08	2,72	86,23
KAIKKI YHTEENSÄ	45,39	316,78	60,24	73,28	248,09	201,57	10,47	70,19	1026,00

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-311-737-2
ISSN 2669-8781 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto