21.11.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

UJ 35/2023 vp asiantuntijakuuleminen 22.11.2023 kello 11.15

Suomen jatkokanta EU:n TEN-T suuntaviiva-asetuksen muuttamisesta ja asetuksen laajentamisesta ns. kolmansiin maihin

Suomen Satamat ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuultavaksi EU:n TEN-T suuntaviiva-asetuksen valmistelujen loppuvaiheessa.

Suomen valtion perusmuistiossaan EU/1228/2023-LVM-1 esittämä Suomen kanta ns. trilogineuvottelujen loppuun saattamiseksi on Suomen satamien näkökulmasta perusteltu ja kannatettava. Neuvottelut ovat aktivoituneet kuluneiden viikkojen aikana ja ennakkoarvioista poiketen niiden saattaminen päätökseen joulukuun puolivälissä on tullut mahdolliseksi.

Suomen Satamat ry tukee Suomen valtion näkemystä:
- mahdollisimman laajan E:n TEN-T kattavan satamaverkon varmistamiseksi
- TEN-T -ydinsatamien lukumäärän nostamiseksi nykyisten 3 (4) ohella vähintäänkin yhdellä uudella ydinsatamalla, geopoliittisista syistä kahdella uudella ydinsatamalla (Oulu ja Kokkola)
- Saimaan sisävesisatamien säilyttämisellä kattavalla satamaverkolla (2050)
- Inkoon ja Tornion satamien nostamiseksi kattavalle verkolle
- Kaskisten ja Pietarsaaren satamien säilyttämiseksi TEN-T kattavalla verkolla.

Lisäksi Suomen Satamat ry esittää harkittavaksi Vaasa-Uumaja (Kvarken Ports Ltd) sataman nostamista kattavalle verkolle geostrategisista syistä. Uumajan satama on EU:n TEN-T kattavan verkon satama.

Itse asetuksen sisältöjen osalta neuvotteluvaiheissa on satamien multimodaalirahtiterminaalistatukseen onnistuttu saamaan sitä joustoa, jota on tarvittu.

Neuvottelujen loppuvaiheessa tulee varmistaa riittävän selkeä kirjaus satamien energiarooleista ja niihin liittyvistä kriteereistä. Osana satamien roolia kriittisenä infrastruktuurina (ja kaksoiskäyttöisen infrastruktuurin omistajana/haltijana) satamien rooli on lisäksi vahva siirryttäessä fossiilitaloudesta vähähiilisiin ja hiilivapaisiin käyttövoimiin.

21.11.2023

Satamien infrastruktuuriin kohdistuvat tulevien vuosien investointitarpeet liittyvät entistä useammin vaihtoehtoisten käyttövoimien tuottamiseen sataman alueella tai sataman välittömässä tuntumassa, niiden jakeluun meri- ja maapuolen teollisuuden (ja liikenteen) käyttöön sekä sähkön ja biokaasujen/nesteiden varastointiin sataman alueella. Talouden energiamurros on satamien näkökulmasta myös mitä suurimmassa määrin varautumisen kysymys ja käyttövoimien saatavuuden turvaamiskysymys.

Suomen NATO-jäsenyys tuo Suomen satamiin uusia toiminnallisuuteen liittyviä tarpeita. Satamat toimivat kaupallisina yrityksinä, joiden tehtävänä on yhteen sovittaa kaupalliset sitoumuksensa mm. laivastovierailujen edellyttämän satamainfran käytön kanssa.

Suomen NATO-jäsenyyden yksityiskohtien myötä hahmottuu satamissa infrastruktuurin kehittämiseen liittyviä tarpeita, joissa ensisijaisesti lienee kyse kaksoiskäyttöisestä infrastruktuurista. Tämän päivän tiedon mukaan vuoden 2023 MilMob haku oli viimeinen laatuaan, eikä kuluvan rahoituskauden (-2027) kuluessa ole näköpiirissä vastaavan rahoitusmuodon mahdollisuuksia (satamille taikka valtiolle). Suomen valtion ja yksityisomisteisten satamien intressissä on varmistaa, että CEF3 valmisteluissa on vahva rooli kaksoiskäyttöisen infrastruktuurin yhteisrahoitusmahdollisuuksille.

Perusmuistiossa nostetaan erille EU:n sotilasverkon ja TEN-T -liikenneverkon yhdistämisen aloite. Kysymys on mitä strategisin, mutta perusmuistiossa ei oteta asiaan lainkaan kantaa.

Suomen Satamat ry

Annaleena Mäkilä