



Turun yliopiston Brahea-keskus, MKK

Helsingin Sataman vaikuttavuustutkimus 2016



Tapio Karvonen
28.2.2017

Sisällys

Tiivistelmä	2
1. Johdanto	4
2. Keskeiset käsitteet ja aineistot sekä menetelmät	6
Keskeiset käsitteet	6
Yrityskysely.....	6
3. Helsingin Sataman tavaraliikenne ja osuus Suomen ulkomaankaupasta	9
Tavaraliikenne.....	9
Osuus Suomen ulkomaankaupan arvosta.....	11
4. Matkustajaliikenne.....	14
Ulkomaiset matkailijat reittiliikenteen aluksissa	15
Risteilymatkustajat.....	16
5. Sataman aluetaloudelliset vaikutukset	18
Taloudellinen ja työllistävä vaikutus.....	18
Yhteisöverotuotot	21
Kunnallisverotuotot	21
6. Yhteenveto ja johtopäätökset.....	22
LIITE: Puhelinhaastatteluissa käytetty kysymyslomake	23

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa selvitettiin Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen ja sitä palvelevan toiminnan aluetaloudelliset vaikutukset pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa. Helsingin Satama on tonnimääräisessä tarkastelussa Suomen kolmanneksi suurin (11,2 miljoonaa tonnia v. 2015) ja kappale-tavaran osalta suurin satama (7,4 miljoonaa tonnia v. 2015). Kaikkien Suomen satamien kappaletavaliikenteestä noin puolet kulkee Helsingin Sataman kautta. Tunnusomaista Helsingille on yksikkökuljetusten suuri osuus ja merkitys.

Matkustajaliikenteessä Helsingin Satama on ylivoimaisesti Suomen suurin (12 miljoonaa matkustajaa v. 2015) ja sen osuus Manner-Suomen ja ulkomaiden välisestä matkustajaliikenteestä on 80 prosenttia. Matkustajaliikenteellä onkin suuri merkitys Sataman vaikutuksiin.

Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen arvo- ja työllisyysvaikutukset tutkimusalueella on koottu tiivistetysti alla olevaan taulukkoon.

Toimiala	Liikevaihdon arvo (milj. €)	Työllisyys välitön (hlö)	Työllisyys yhteensä (hlö)
Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta (mm. lastinkäsittely, huolinta ja rahtaus)	1 023,3	3 408	8 521
Maaliikenne	231,4	1 272	1 832
Meriliikenteen henkilökuljetus	224,9	1 790	3 133
Meriliikenteen tavarankuljetus	125,3	688	1 206
Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta; varauspalvelut	38,0	145	291
Viranomaistoiminnot	-	90	135
Yhteensä	1 643,0	7 395	15 118
Lisäykset:	milj. euroa		
Sataman kautta kulkeneiden ulkomaalaisten matkustajien kulutus	560,0		
Sataman kautta kulkeneiden kotimaisten matkustajien kulutus	210,0		
Kansainvälisten risteilymatkustajien kulutus	34,6		
Sataman investoinnit	55,0		
Yhteisöverotulot	1,5		
Kunnallisverotulot	91,6		
Lisäykset yhteensä:	952,7		

Kun lasketaan Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen toimintojen liikevaihdon arvo ja edellä olevan taulukon muut sataman toiminnasta aiheutuvat tulovaikutukset yhteen, saadaan Helsingin Sataman taloudelliseksi kokonaisvaikutukseksi noin **2,6 miljardia euroa vuodessa**.

Helsingin Satamalle erityistä on se, että vaikutukset ulottuvat merkittävästi myös pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien ulkopuolelle sataman liikenteen suuryksikkö- ja matkustajapainotteisuuden vuoksi. Voidaan sanoa, että sataman vaikutukset ulottuvat koko maahan. Suuren matkustajamäärän takia

vaikutukset ovat merkittäviä pääkaupunkiseudun matkailupalveluissa, hotelli- ja ravintola-alalla, paikallis- ja kaukoliikenteessä sekä vähittäiskaupassa. Helsingin Sataman kautta tuotavia tavaroita päätyy Pohjois-Suomen kauppoihin saakka ja vastaavasti vientituotteita ympäri Suomea lähtee sen kautta maailmalle.

Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavaran arvon osuus oli vuonna 2015 noin 50 prosenttia koko Suomen merikuljetusten arvosta (88,4 mrd euroa) eli noin 45 miljardia euroa.

Helsingin Sataman tekemillä investoinneilla (keskimäärin 55 milj. euroa vuosittain) on merkittäviä suoria ja epäsuoria vaikutuksia moniin tämän tarkastelun ulkopuolisiin toimialoihin kuten rakennusalan moniin toimialoihin.

1. Johdanto

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen ja sitä palvelevan toiminnan aluetaloudelliset vaikutukset Helsingin seudulla. Aluetaloudellisina vaikutuksina tutkimuksessa tarkastellaan vaikutuksia työllisyyteen, vaikutuksia yritysten tulonmuodostukseen sekä vaikutuksia palkka- ja verotuloihin. Sataman kautta kulkevien matkailijoiden rahankäytöstä on koostettu yhteenveto olemassa olevan muun aineiston perusteella.

Tutkimusalue kattaa pääkaupunkiseudun ja kehyskunnat. Tutkimusalueen rajausta tarkoittaa, että tutkimuskohteena ovat em. alueen sisällä sijaitsevien yritysten ja organisaatioiden toimipaikat.

Tutkimustyö aloitettiin määrittelemällä ja rajaamalla Helsingin Sataman kautta kulkevan tavara- ja matkustajaliikenteen vaikutusten yritystoimialat ja julkisen sektorin toiminnot sekä kartoittamalla yritys- tai organisaatiotasolla näiden toimipaikat pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa. Tämän jälkeen selvitettiin näiden yritysten aluetaloudelliset vaikutukset (ml. välilliset vaikutukset) em. alueella perustuen panos-tuotos-analyysiin.

Tutkimuksessa tarkastellaan myös Helsingin Sataman vaikuttavuutta Suomen ulkomaankaupassa hyödyntäen Liikenneviraston ulkomaan meriliikenteen ja Tullin ulkomaankaupan tilastoaineistoa.

Tutkimuksessa keskeisintä on sataman vaikutuksen piirissä olevan yritys- ja organisaatiokokonaisuuden rakenteen ja aluetaloudellisen merkityksen arviointi. Helsingin satamien kautta kulkevan liikenteen ja sitä palvelevien toimintojen aluetaloudellisia vaikutuksia analysoitiin kerätyn datan ja Tilastokeskuksen panos-tuotos-aineiston perusteella. Tutkimuksessa analysoituja aluetaloudellisten vaikutusten muotoja ovat välitön ja kokonaistyöllisyysvaikutus, tulovaikutus (liikevaihdon arvo), välitön vaikutus yritysten maksamiin yhteisöveroihin sekä välittömän ja välillisen työllistävyyden vaikutukset kunnallisverotuloihin.

Lisäksi tutkimuksessa kuvataan sataman vaikutuksen jakautumista eri toimialoilla toimiviin yrityksiin. Analysointi toteutettiin sillä tasolla, että yksittäisten yritysten antamien tietojen luottamuksellisuus voitiin taata. Aluetaloudelliset vaikutukset perustuvat pääosin tilinpäätösvouden 2015 tietoihin, mutta yhteisöverotietojen osalta vuoden 2014 lukuihin.

Tutkimusaineisto kerättiin eri lähteistä seuraavalla tavalla. Ensin tilattiin Tilastokeskukselta yhteensä noin 3 000 toimipaikan tiedot sen ylläpitämästä yritystoimipaikkarekisteristä, jonka jälkeen em. yritysjoukosta yksilöitiin yritysjoukko niin, että saatiin selville Helsingin seudulla sijaitsevat toimipaikat. Touko-kesäkuun 2016 aikana tehtiin laaja puhelinhaastattelu, jolla tarkennettiin tiedot Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen vaikutuksesta näihin yrityksiin ja toimipaikkoihin. Haastattelujen perusteella saadut tulokset laajennettiin tilastollisin menetelmin yleistäen kattamaan kaikki tutkimuksen perusjoukkoon kuuluvat yritykset (ks. tarkemmin luku 2). Yhteisöverotiedot vuodelta 2014 tutkimuksen kohteena olevien toimialojen yrityksistä Helsingin seudun kuntien osalta saatiin Verohallinnolta joulukuun 2016 alussa. Tutkimus valmistui helmikuussa 2017.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat Helsingin Satama Oy:n edustajina toimitusjohtaja Kimmo Mäki, liiketoimintayksikön johtaja Jukka Kallio, liiketoimintayksikön johtaja Kari Noroviita, viestintäpäällikkö Eeva Hietanen, talous- ja hallintojohtaja Pekka Meronen ja projektipäällikkö Ellika Willgren. Lisäksi

ohjausryhmässä oli mukana Helsingin kaupungin edustajana erityisasiantuntija Ulla Tapaninen ja Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen yksikön johtaja Sakari Kajander. Tutkimuksen toteutuksesta vastasi Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, jossa hankkeen projektipäällikkönä toimi erikoistutkija Tapio Karvonen. Työhön osallistuivat myös erikoistutkija Reima Helminen ja korkeakouluharjoittelijat Mikko Harteela ja Olli Toivanen.

2. Keskeiset käsitteet ja aineistot sekä menetelmät

Keskeiset käsitteet

Liikevaihto tarkoittaa kirjanpitovelvollisen varsinaisen toiminnan myyntituottoja, joista on vähennetty myönnetty alennukset sekä arvonlisävero ja muut välittömästi myynnin määrään perustuvat verot.

Arvonlisä(ys) (jalostusarvo, value added) tarkoittaa tuotantoon osallistuvan yksikön synnyttämää arvoa. Se lasketaan markkinatuotannossa vähentämällä yksikön tuotoksesta tuotannossa käytetyt väli tuotteet (tavarat ja palvelut) ja markkinattomassa tuotannossa laskemalla yhteen palkansaajakorvaukset, kiinteän pääoman kuluminen ja mahdolliset tuotannon ja tuonnin verot.

Väli tuote on hyödyke, joka käytetään tarkasteltavan ajanjakson kuluessa panoksena muiden hyödykkeiden tuottamiseen. Arvonlisää laskettaessa se eliminoidaan.

Välitön työllisyys on se työllisten määrä (henkilöä), joka on osallistunut tuotoksen aikaansaamiseen tarkasteltavan perusjoukon yrityksissä.

Työllisyyden kerrannaisvaikutus leviää väli tuoteostojen kautta. Kerrannaisvaikutusta on väli tuotteiden valmistukseen osallistuneiden henkilöiden työpanos muissa kuin perusjoukon yrityksissä.

Työllisyys yhteensä on välitön työllisyysvaikutus ja työllisyyden kerrannaisvaikutus yhteensä. Se ilmoittaa, kuinka suuri henkilömäärä on tarvittu perusjoukon yrityksissä eli tässä tapauksessa satamalle, sen kautta kuljetettujen tavaroiden logistiselle ketjulle tai sataman kautta kulkeneille matkustajille myytyjen tavaroiden tai palvelusten valmistukseen sekä käytettyjen väli tuotteiden valmistukseen muissa yrityksissä.

Yrityskysely

Kysely toteutettiin hyödyntämällä Tilastokeskukselta saatua yritysten toimipaikka-aineistoa koskien Helsingin seutua eli pääkaupunkiseudun kuntia (Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa) ja kehyskuntia (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula, Vihti, Mäntsälä ja Pornainen), ks. kuva 2.1 alla.



Kuva 2.1. Tutkimuksen kohdealue eli Helsingin seudun kunnat

Aineisto koottiin siis yhteensä 14 kunnasta 20 toimialalta vuoden 2008 Tilastokeskuksen toimialaluokituksen mukaisesti, jolloin perusjoukon koko oli yhteensä 3 105 toimipaikkaa. Kyselyyn mukaan otetut 20 toimialaa valittiin niin, että ne liittyvät Helsingin Sataman kautta kulkevaan henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Nämä 20 toimialaa olivat:

- Huolinta ja rahtaus
- Lastinkäsittely
- Maa- ja vesirakennushankkeiden kehittäminen ja rakennuttaminen
- Matkanjärjestäjien toiminta
- Matkatoimistojen toiminta
- Meriliikenteen henkilökuljetus
- Meriliikenteen tavarankuljetus
- Muu kuljetusväily
- Muu maaliikennettä palveleva toiminta
- Muu vesiliikennettä palveleva toiminta
- Muuttopalvelut
- Paikallisliikenne
- Rannikkovesiliikenteen henkilökuljetus
- Rannikkovesiliikenteen tavarankuljetus
- Rautateiden tavaraliikenne
- Satamat
- Tieliikenteen tavarankuljetus
- Tieliikenteen terminaalitoiminta
- Varastointi
- Varauspalvelut, matkaoppaiden palvelut ym.

Toimipaikkojen suuren lukumäärän johdosta kysely suoritettiin otostutkimuksena. Otos toteutettiin jakamalla toimipaikat kuuteen kategoriaan. Kategorijaossa otettiin huomioon toimipaikkojen kokoluokitus sekä tieliikenteen tavarankuljetus -toimialan yritysten suuri lukumäärä perusjoukossa. Näin ollen päädyttiin taulukon 2.1 kuuteen kategoriaan:

Taulukko 2.1. Toimipaikkakategoriat

	Kategoria	Perusjoukossa	Otos	Otoksessa
1	Tieliikenteen tavarankuljetus, 0–4 henkilöä	1 276 toimipaikkaa	2,5 %	32 toimipaikkaa
2	Muut toimialat, 0–4 henkilöä	1 009 toimipaikkaa	5 %	50 toimipaikkaa
3	Tieliikenteen tavarankuljetus, 5–9 henkilöä	154 toimipaikkaa	10 %	16 toimipaikkaa
4	Muut toimialat, 5–9 henkilöä	123 toimipaikkaa	50 %	59 toimipaikkaa
5	Kaikki toimialat, 10> henkilöä	356 toimipaikkaa	100 %	356 toimipaikkaa
6	Meriliikenteen tavarankuljetus, kaikki kokoluokat	42 toimipaikkaa	100 %	42 toimipaikkaa

Lisäksi perusjoukosta poistettiin 145 toimipaikkaa, joiden koosta ei ollut tietoa ja joita ei näin voitu käyttää kategorijaossa tai myöhemmin tuloksia yleistettäessä. Kategorioista 1–4, joiden otos ei käsittänyt koko osuutta perusjoukosta, korvattiin otoksesta toimipaikkoja, mikäli kyseinen toimipaikka kieltäytyi haastattelusta tai sitä ei tavoitettu. Kategorioissa 5 ja 6 tämä ei luonnollisesti ollut mahdollista, joten kyseiset toimipaikat jäivät odottamaan yleistystä. Kategorioiden 1–3 otokset suoritettiin täysin satunnaisotannalla. Kategoriassa 4 otettiin satunnaisotos kyseisen kategorian perusjoukon toimialajaon mukaisesti. Myös korvaavat jäsenet otettiin satunnaisotannalla samalta toimialalta, mikäli tämä oli mahdollista.

Kysely toteutettiin puhelinkyselynä touko-kesäkuussa 2016. Vastauksia saatiin yhteensä 469 yritystoimipaikasta eli vastausprosentti oli 77,1.

Yrityskyselyssä kyseltiin toimipaikkojen liikevaihtoa, henkilötyövuosia, Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen osuutta liikevaihdosta ja työllistämisaikutuksesta sekä miten tämä jakautui tavaraj- ja matkustajaliikenteen välille. Kyselytulosten perusteella luotiin keskiarvot toimipaikoille, jotka eivät sattuneet otokseen, joita ei tavoitettu tai jotka kieltäytyivät haastattelusta. Keskiarvot luotiin toimipaikkojen toimialan sekä kokoluokan perusteella siten, että liikevaihdon ja henkilötyövuosien osalta käytettiin samankokoisten toimipaikkojen keskiarvoa ja muutoin käytettiin saman toimialan toimipaikkojen keskiarvoa seuraavalla tavalla:

Yleistettävä arvo	Käytetty keskiarvo
Toimipaikan liikevaihto	Kokoluokan keskiarvo
Toimipaikan henkilötyövuodet	Kokoluokan keskiarvo
Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen osuus liikevaihdosta (%)	Toimialan keskiarvo
Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen osuus henkilötyövuosista (%)	Toimialan keskiarvo
Tavaraliikenteen osuus em. liikevaihdon osuudesta (%)	Toimialan keskiarvo
Matkustajaliikenteen osuus em. liikevaihdon osuudesta (%)	Toimialan keskiarvo

Lopulliset tulokset Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen vaikutuksesta liikevaihtoon ja työllistämiseen valituilla toimialoilla saavutettiin siis lisäämällä yhteen haastateltujen toimipaikkojen luvut ja keskiarvojen avulla lasketut perusjoukon jäljelle jääneiden toimipaikkojen luvut. Tulokseksi saatiin Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen suora taloudellinen vaikutus 20 toimialalla pääkaupunkiseudulla. Tämä tulos laajennettiin myöhemmin muille toimialoille hyödyntäen panos-tuotosanalyysia.

3. Helsingin Sataman tavaraliikenne ja osuus Suomen ulkomaankaupasta

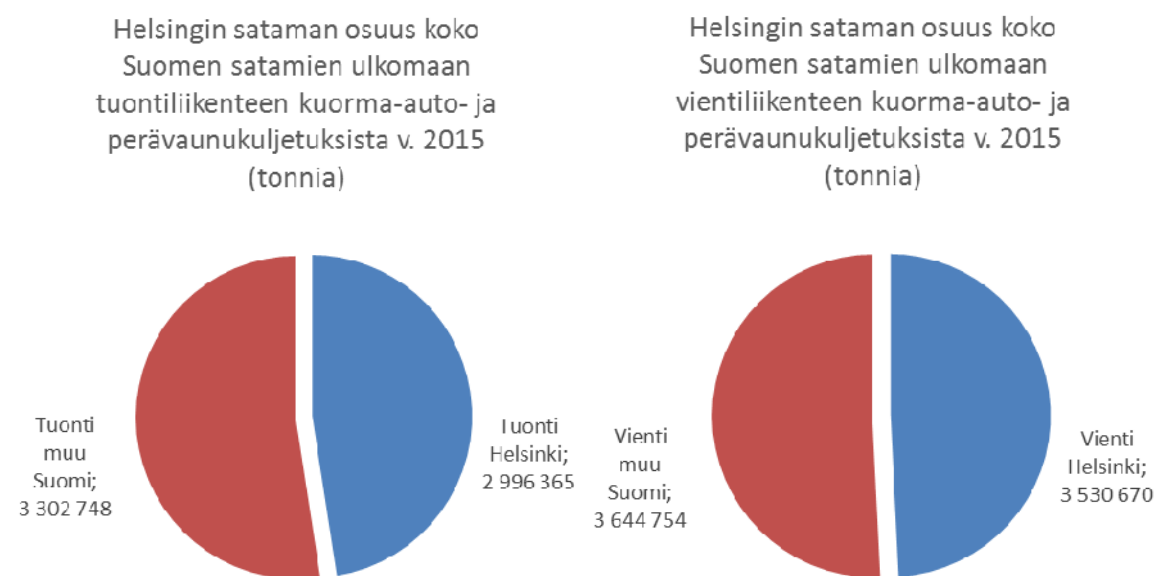
Tavaraliikenne

Tonnimääräisesti Helsingin Satama on Suomen kolmanneksi suurin satama Kilpilahden ja HaminaKotkan jälkeen. Sen kautta kuljetettiin ulkomaanliikenteessä vienti ja tuonti yhteenlaskettuna 11,2 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2015. Helsingin Sataman osuus kaikesta Suomen satamien kautta kulkeneesta ulkomaanliikenteen tavaramäärästä oli 12,5 prosenttia. Helsingin kautta kulkevassa liikenteessä vienti ja tuonti ovat hyvin tasapainossa, sillä molempien määrä oli 5,6 miljoonaa tonnia. Helsingin osuus viennin tonnimäärissä oli 12,5 prosenttia ja tuonnissa 12,6 prosenttia. Tuonnissa Helsinki oli toiseksi suurin satama Kilpilahden jälkeen.

Helsingin Satamalle tunnusomaista on kappaletavaran yksikkökuljetusten suuri osuus ja merkitys. Satama palvelee ennen muuta Suomen ulkomaankaupan yksiköissä kuten konteissa, rekoissa ja perävaunuissa tapahtuvia kuljetuksia. Irtolastien osuus on pieni ja sekin koostuu pääosin Helsingin voimalaitoksille tapahtuvista kivihiilen kuljetuksista. Kappaletavaran osalta Helsingin Sataman osuus koko maan satamien ulkomaanliikenteestä oli 50,7 prosenttia vuonna 2015.

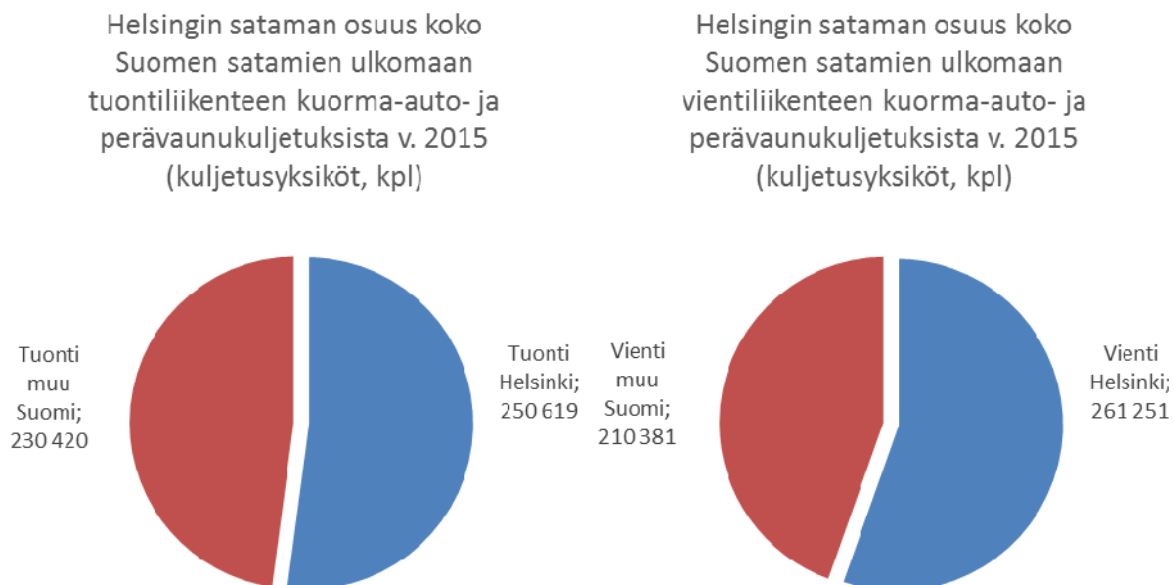
Kumipyörillä eli kuorma-autoissa ja irtoperävaunuissa tapahtuvissa kuljetuksissa Helsingin Sataman osuus oli 48,4 prosenttia koko Suomen satamien kautta ulkomaan meriliikenteen kumipyöräkuljetusten tavaramäärästä vuonna 2015. Kumipyöräyksiköissä kuljetettiin Helsingin Sataman kautta yhteensä 6,5 miljoonaa tonnia tavaraa. Tuonnin määrä oli 3,0 miljoonaa tonnia (47,6 % koko Suomen ulkomaan meriliikenteen kumipyöräkuljetuksista) ja viennin 3,5 miljoonaa tonnia (49,2 %).

Seuraavassa kuvassa 3.1 esitetään Helsingin Sataman osuus kumipyöräkuljetusten tonnimäärästä sekä tuonnin että viennin osalta erikseen.



Kuva 3.1. Suomen satamien ulkomaan tuonti- ja vientiliikenteen kuorma-auto- ja perävaunukuljetusten jakautuminen Helsingin Sataman ja muiden satamien kesken v. 2015 (tonnia). Lähde: Liikennevirasto

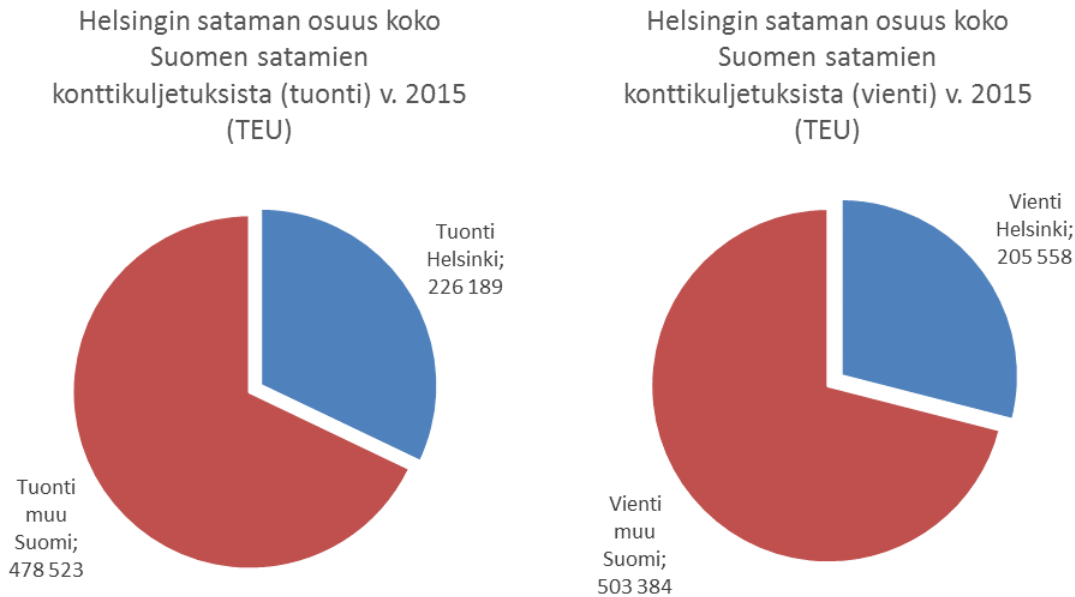
Kumipyöräyksiköiden kappalemäärässä Helsingin osuus oli vielä suurempi kuin lastin tonnimäärässä. Helsingin Sataman kautta kuljetettiin yli puolet eli 53,7 prosenttia kaikista kumipyöräyksiköistä Suomen ja ulkomaiden välisessä meriliikenteessä. Seuraavassa kuvassa 3.2 esitetään Helsingin Sataman osuus kumipyöräkuljetusten kappalemäärästä sekä tuonnin että viennin osalta erikseen.



Kuva 3.2. Suomen satamien ulkomaan tuonti- ja vientiliikenteen kuorma-auto- ja perävaunukuljetusten jakautuminen Helsingin Sataman ja muiden satamien kesken v. 2015 (kpl). Lähde: Liikennevirasto

Konttikuljetuksissa Helsingin Sataman osuus oli 30,5 prosenttia kaikkien Suomen satamien kautta kuljetetusta TEU-määrästä¹. Vuonna 2015 Helsingin kautta kuljetettiin yhteensä 431 747 TEU:ta. Myös konttiliikenne on hyvin tasapainossa. Tuonnin TEU-määrä oli 226 189 (32,1 % koko Suomen TEU-määrästä) ja viennin 205 558 (29,0 %). Konteissa kuljetetun lastin osalta oltiin myös lähellä tasapainoa, mutta vientiä oli hieman enemmän: tuontia oli 1,6 miljoonaa tonnia ja vientiä 1,8 miljoonaa tonnia. Seuraavassa kuvassa 3.3 esitetään Helsingin Sataman osuus konttikuljetusten TEU-määrästä sekä tuonnin että viennin osalta erikseen.

¹ TEU = twenty foot equivalent unit, konttiliikenteen perusmittayksikkö, joka määritellään yhden 20 jalan kontin mittojen mukaan



Kuva 3.3. Suomen satamien ulkomaan tuonti- ja vientiliikenteen konttikuljetusten jakautuminen Helsingin Sataman ja muiden satamien kesken v. 2015 (TEU). Lähde: Liikennevirasto

Kappaletavaran suuri osuus tarkoittaa sitä, että Helsingin Sataman kautta kulkeva tavaraliikenne koostuu enimmäkseen puolivalmisteista tai lopputuotteista, jotka ovat keskimääräisesti arvokkaampia kuin ulkomaantavaraliikenteen muu tavara (esim. irtolasteina kuljetettavat teollisuuden ja energiantuotannon raaka-aineet, öljytuotteet tai vilja ja lannoitteet). Helsingin kautta tuodaan Suomeen mm. pääosa vähittäiskaupan tuontitavaroista eli kestokulutushyödykkeitä ja elintarvikkeita. Viennissä tärkeimpiä tavararyhmiä ovat metsä- ja metalliteollisuuden sekä elintarviketeollisuuden tuotteet.

Transitoliikenteessä Helsingin Satama on neljänneksi suurin (74 471 tonnia v. 2015), mutta sen määrä on Helsingissä kymmenessä vuodessa pudonnut kolmannekseen ja v. 2005 verrattuna alle kymmenykseen. Tämä johtuu siitä, että Helsingin kautta on kulkenut pääosin tuontitransitoa, jonka suurin tavaralaji on konteissa kuljetettu kappaletavara. Sen määrä on koko Suomen osalta vähentynyt merkittävästi, kun Venäjälle kuljetettavan kappaletavaran liikenne on siirtynyt käyttämään Venäjän omia satamia. Toisen merkittävän tuontitransitotavararyhmän ovat muodostaneet uudet henkilöautot, joiden määrä on myös vähentynyt huomattavasti.

Helsingin satamista on suoria laivalinjoja 11 eri maahan Itämeren ja Pohjanmeren alueella sekä Espanjaan vähintään kerran viikossa. Linjatarjonta on yliverstaista muihin Suomen satamiin verrattuna. Eri-tyisen tiheät vuorot ovat Viroon, Ruotsiin ja Saksaan. Viroon päivittäisiä lähtöjä on yli kymmenen ja Ruotsiin kaksi, Saksaan vähintään yksi. Hyvien suorien laivalinjayhteyksien lisäksi ja ansiosta jälleenlaivauksella saavutetaan yhteydet kaikkialle maailmaan.

Osuus Suomen ulkomaankaupan arvosta

Satamien kautta kuljetettavan tavaran arvon määrittäminen on vaikeaa eikä tarkkaa tietoa ole saatavilla. Ensimmäinen ongelma on siinä, että ulkomaankaupan tonni- ja euromääräiset arvot tulevat eri lähteistä, joiden käyttämät luokitukset eivät ole yhdenmukaisia. Liikennevirasto ylläpitää satamien tavaraliikenteen eli merikuljetusten tonnimääriin perustuvaa tilastoa ja Tulli Suomen ulkomaankaupan

tavaramääriin ja arvoon perustuvaa tilastoa. Tavaraluokitukset eivät ole näissä tilastoissa yhdenmu-
kaisia, vaan Liikenneviraston luokitukset perustuvat 35 tavararyhmän Portnet-luokitteluun ja siitä joh-
dettuun 16 tavararyhmän luokitteluun, jota Merenkulkulaitos aikanaan käytti. Tullilla on puolestaan
käytössä huomattavasti tarkempi tavaralajiluokitus (EU:n kahdeksannumeroinen yhdistetty nimik-
keistö (Combined Nomenclature, CN) ja YK:n viisinumeroisen kansainvälisen kaupan luokittelustan-
dardi (Standard International Trade Classification, SITC).

Toinen ja perustavanlaatuinen ongelma satamien kautta kulkevan tavararvon määrittämisessä on
se, että EU-jäsenyyden myötä Suomen ja muiden EU:n jäsenmaiden välinen kauppa muuttui sisäkau-
paksi, jonka tilastointitarkkuus kuljetustilastojen osalta tuli huomattavasti epätarkemmaksi. Kuljetus-
ten sisältöä ei tarvitse enää eritellä, mikä on johtanut siihen, että kappaletavarana kuljetettavat tava-
rat ilmoitetaan pääosin Portnetin tavaraluokkina 50 (erittelemätön kappaletavara) ja 51 (sekalaiset
tuotteet). Näin ollen Helsingin Satamalla (tai muillakaan kappaletavarasatamilla) eikä myöskään tava-
raliikenteen tilastoista vastaavalla Liikennevirastolla ole täsmällistä tietoa siitä, mitä tavaraa sataman
kautta kuljetetaan.² Tämä tilastointiongelma koskee erityisesti Helsingin Sataman kaltaisia satamia,
joissa kappaletavaraliikenteen osuus on suuri.

Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavararvon on aiemmin arvioitu olevan noin kolmasosa Suo-
men ulkomaankaupan arvosta ja 40 prosenttia merikuljetusten arvosta. Helsingin Sataman osuus kaik-
kien Suomen satamien kappaletavaraliikenteen tonnimäärästä oli sekä vuonna 1994 (viimeinen vuosi
ennen Suomen EU-jäsenyyttä) että 2015 sama eli 50 prosenttia. Myös yhteenlasketun kokonaistava-
raliikenteen osuus on säilynyt samana: vuonna 1994 Helsingin Sataman osuus oli 12 prosenttia ja
vuonna 2015 se oli 13 prosenttia. Tällä perusteella voidaan karkealla tasolla arvioida, että Helsingin
Sataman osuus Suomen ulkomaan merikuljetuksista on edelleen samaa luokkaa. Tässä on kuitenkin
huomioitava, että kuljetettavien tavaralajien rakenteessa on tapahtunut muutoksia viimeisen 20 vuo-
den aikana. Suuryksikköliikenteen määrä on lisääntynyt huomattavasti, koska yhä suurempi osa kap-
paletavarasta kuljetetaan suuryksiköissä eli konteissa ja kumipyöräyksiköissä. Helsingin Sataman
osuus yksikköliikenteessä on jonkin verran laskenut vuoden 1994 noin 48 prosentista vuoden 2015
noin 40 prosenttiin.

Suuryksiköissä kuljetettava tavara on keskimääräistä arvokkaampaa ja Helsingin Sataman kautta kul-
jetetaan paljon kulutustavaroita, jotka puolestaan ovat suuryksiköissä kuljetettavista tavaralajeista ar-
vokkaampia kuin tuotannon tarpeisiin menevät välituotteet (esim. paperi). Tällä perusteella voidaan
olettaa, että Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavararvon osuus on noin 50 prosenttia koko
Suomen merikuljetusten arvosta, joka oli 88,4 miljardia euroa vuonna 2015³. Helsingin Sataman kautta
kuljetetun tavararvo oli siis noin 45 miljardia euroa.

Koko ulkomaan kaupan arvon osalta Helsingin Sataman osuuden arviota on vaikeampi päivittää. Kah-
dessakymmenessä vuodessa on tapahtunut suuria ulkomaankaupan rakenteellisia muutoksia, mm.
palvelujen tuonnin ja viennin merkitys on kasvanut viime vuosien aikana. Lentorahdin osuus kuljetuk-
sista on vaihdellut. Ensin sen osuus kasvoi pitkään erityisesti matkapuhelinvalmistuksen ympärille
muodostuneen telekommunikaatioklusterin ollessa erittäin merkittävä lentorahtipalveluiden käyt-
täjä. Lentorahdin osuus nousi huippuunsa vuoden 2000 paikkeilla ollen silloin 15 prosenttia ulkomaan-

² Polojärvi, Kirsi. Selvitys Helsingin sataman tavaraliikenteen koostumuksesta 22.1.2013.

³ Ulkomaankaupan kuljetukset 2015. Tulli 2016

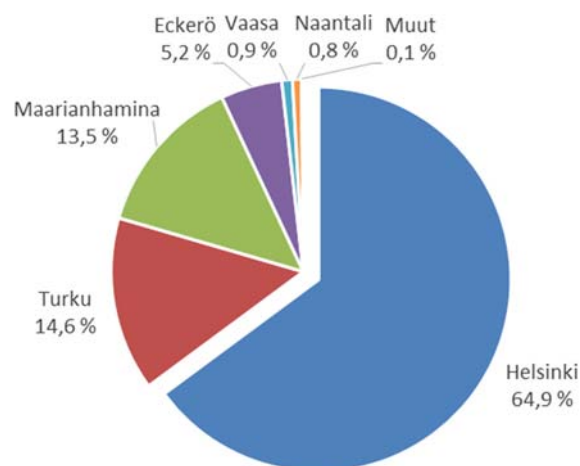
kaupan arvosta. Matkapuhelinten valmistuksen siirryttyä pois Suomesta lentorahdin osuus on laskenut ja on nyt noin 8 prosenttia ulkomaankaupan arvosta.⁴ Lentorahtina kannattaa kuljettaa pieniä ja arvokkaita tuotteita, koska rahdin hinta on korkeampi kuin muilla kuljetusvälineillä.

Nämä rakenteelliset muutokset vaikuttavat siten, että vaikka Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavararvon osuus Suomen merikuljetuksista on pysynyt ennallaan tai noussut, sataman osuus koko Suomen ulkomaankaupan arvosta on mahdollisesti laskenut aiemmasta noin kolmasosasta. Tätä tukee myös tämän selvityksen yhteydessä tehty koelaskenta, jossa yhdistettiin Tullin ja Liikenneviraston tilastotietoja ja tavaraluokkia.

⁴ Ulkomaankaupan kuljetukset 2015. Tulli 2016

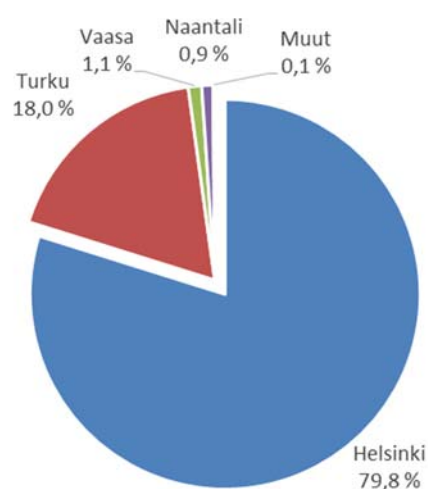
4. Matkustajaliikenne

Matkustajaliikenteessä Helsingin Satama on ylivoimaisesti Suomen vilkkain ja monipuolisin. Helsingistä on suoria matkustajaliikennelinjoja Viroon, Ruotsiin, Venäjälle ja Saksaan. Sen osuus ulkomaan matkustajaliikenteestä oli 65 prosenttia vuonna 2015 (kuva 4.1). Säännöllisessä linjaliikenteessä Helsingin Sataman kautta kulki vuonna 2015 yhteensä 11,2 miljoonaa matkustajaa, joista 8,4 miljoonaa Tallinnan-liikenteessä ja 2,4 miljoonaa Tukholman-liikenteessä. Pietarin-liikenteen matkustajamäärä oli 259 000 ja Travemünden-liikenteen 133 000. Säännöllisen reittiliikenteen lisäksi Helsingissä käy vuosittain noin 250 kansainvälistä risteilyalusta ja näiden mukana Helsingissä vieraili vuonna 2015 lähes 440 000 matkustajaa.



Kuva 4.1. Ulkomaan matkustajaliikenteen jakautuminen satamittain v. 2015. Lähde: Liikennevirasto

Helsingin Sataman kannalta relevantein tarkastelu koskee sataman osuutta Manner-Suomen ja ulkomaisten välisestä matkustajaliikenteestä. Tällöin Ahvenanmaan ja Ruotsin välinen liikenne on jätetty pois laskuista, koska se muodostaa Suomesta katsottuna käytännössä oman erillisen markkinansa. Helsingin osuus Manner-Suomen ja ulkomaisten välisen liikenteen matkustajamääristä on 80 prosenttia (kuva 4.2).



Kuva 4.2. Manner-Suomen ja ulkomaisten välisen matkustajaliikenteen jakautuminen satamittain v. 2015. Lähde: Liikennevirasto

Suuren matkustajamäärän vuoksi Helsingin Sataman vaikutukset ovat merkittäviä mm. matkailupalveluiden tarjonnassa, hotelli- ja ravintola-alalla, paikallis- ja kaukoliikenteessä sekä vähittäiskaupassa. Kotimaisten Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien kulutuksesta ei ole tehty erillistä kyselytutkimusta, mutta tässä kulutusta on arvioitu varovasti. Kulutukseen vaikuttavia tekijöitä ovat mm. se, millä kulkuneuvolla satamaan tullaan (julkinen liikenne, oma auto vai tilauslinja-auto suoraan terminaalille) ja liittykö laivamatkaan yöpyminen ennen tai jälkeen merimatkan. Tilauslinja-autolla terminaalille tulevat ja sieltä lähtevät käyttävät vähiten tai eivät ollenkaan rahaa Helsingissä, kulutus rajoittuu mahdollisiin ravintola- ja kioskiostoksiin terminaalissa. Omalla autolla tulevat ja auton satamaan matkan ajaksi jättävät maksavat ainakin pysäköintimaksut. Julkisella liikenteellä tulevat maksavat vähintään paikallisliikenteen matkaliput tai taksimatkojen kulut. Osa kaukoliikenteenkin lippumak-suista toki kohdistuu pääkaupunkiseudun yrityksiin suoraan tai välillisesti. Yöpyvät matkustajat kuluttavat eniten rahaa majoituksen ja ravintolapalveluiden kautta.

Kotimaisten matkustajien määrä oli vuonna 2015 noin 8,4 miljoonaa. Tilastointitavasta johtuen todellinen henkilöluku on noin puolet tästä, koska lähes kaikki matkustajat myös palaavat samaan satamaan, josta lähtevät matkalle. Jos arvioidaan, että nämä 4,2 miljoonaa henkilöä käyttävät keskimäärin 25 euroa pääkaupunkiseudulla matkalle lähtiessään ja sieltä tullessaan eli yhteensä 50 euroa (osa ei mitään, osa huomattavasti enemmän), saadaan matkailijatuloksi 210 miljoonaa euroa.

Ulkomaalaisten matkustajien tulovaikutusta on arvioitu seuraavassa erikseen reittiliikenteen ja kansainvälisten risteilyalusvierailujen osalta.

Ulkomaiset matkailijat reittiliikenteen aluksissa

Vuonna 2015 Suomessa vieraili 7,4 miljoonaa ulkomaista matkailijaa, jotka toivat Suomeen yhteensä 2,4 miljardia euroa. Nämä tiedot perustuvat Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy:n haastattelututkimukseen, joka toteutetaan Suomen vilkkaimmilla raja-asemilla vuosittain.

Helsingin Sataman kautta kulki 2,4 miljoonaa ulkomaista matkustajaa (rekka-autojen kuljettajat mukaan luettuina). Luvussa ei ole mukana kansainvälisten risteilyalusten matkustajia eikä miehistöä, vaan reittiliikenteen aluksilla kulkeneet matkustajat. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien osuus kaikista ulkomaisista matkustajista oli 32 prosenttia.

Ulkomaalaisista matkustajista kolmannes oli Virossa asuvia, näistä puolestaan lähes 40 prosenttia oli työmatkalaisia. Kaikista matkustajista noin viidennes oli Suomessa työmatkalla ja yhtä moni tuttavatai sukulaisvierailulla. Varsinkin ruotsalaisia kävi paljon perheen tai sukulaisten luona. Toiseksi eniten matkustajia oli Venäjältä, jossa asuvia oli noin 8 prosenttia. Seuraavina tulivat kiinalaiset, ruotsalaiset, japanilaiset ja saksalaiset.

Helsingin Sataman kautta kulkeneiden ulkomaisten matkustajien yöpymisten määrä Suomessa oli 22 miljoonaa yötä. Virolaisista 28 prosenttia ei yöpynyt Suomessa, mutta silti virolaisten yöpymisten määrä oli suurin eli 6,6 miljoonaa yötä. Saksalaiset yöpyivät 1,6 miljoonaa ja ruotsalaiset 1,2 miljoonaa yötä.

Helsingin Sataman kautta matkustaneet ulkomaalaiset käyttivät Suomessa yli 750 miljoonaa euroa eli keskimäärin 350 euroa henkilöä kohden. Virolaiset käyttivät Suomessa kokonaisuutena eniten eli noin 175 miljoonaa euroa. Henkilöä kohden kulutettua rahamäärä tarkasteltaessa japanilaiset kuluttivat

kuuden merkittävimmän maan matkustajista eniten eli keskimäärin 806 euroa henkilöä kohden, kiinalaiset 616 euroa ja saksalaiset 583 euroa. Ostoksiin matkustajat käyttivät 199 miljoonaa euroa, majoitukseen 158 miljoonaa, ennakkokuluihin 151 miljoonaa ja ravintolapalveluihin 107 miljoonaa euroa.

Pääosa Helsingin Sataman kautta kulkeneista matkailijoista oli vierailut vain pääkaupunkiseudulla, sillä 74 prosentilla matkustajista pääasiallinen matkakohde Suomessa oli pääkaupunkiseutu. Lappi oli pääasiallinen kohde noin viidelle prosentille ja muu Suomi noin kolmannekselle. Virolaisista ja saksalaisista yli 40 prosenttia vieraili myös muualla Suomessa, kun taas japanilaisista vain 12 prosenttia kävi pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Ulkomaisten matkailijoiden pääkaupunkiseudulle kulutuksen kautta jättämä tulo arvioitiin tässä tutkimuksessa 560 miljoonaksi euroksi. Laskelma perustuu siihen, että em. 750 miljoonaa euroa kerrottiin 0,75:llä, koska suunnilleen tämä osuus matkailijoista oli ilmoittanut pääasialliseksi kohteekseen pääkaupunkiseudun. Toki osa näistä matkailijoista kävi myös muualla ja vastaavasti osa niistä, joiden pääkohde oli muualla, kulutti rahaa myös pääkaupunkiseudulla.

Kolmannes Helsingin Sataman kautta Suomesta poistuneista matkustajista oli ollut Suomessa ensimmäistä kertaa. Virolaisista vain kaksi prosenttia oli ensikertalaisia, kun taas saksalaisista näitä oli yli puolet. Virolaisista noin 15 prosenttia kävi Suomessa vähintään kerran kuukaudessa.

Risteilymatkustajat

Itämeren alueen risteilykohteiden yhteisen verkoston Cruise Balticin tilastojen mukaan vuonna 2015 Helsingin Satamassa kansainvälisten risteilyalusten käyntien määrä oli 254 kappaletta. Saman tilaston mukaan matkustajamäärä oli 436 500 henkilöä. Cruise Baltic on julkaissut katsauksen risteilymatkustajien rahankäytöstä ja tyytyväisyydestä vuonna 2015. Tämä vaikuttavuusanalyysi perustuu kyselyihin, jotka tehtiin 12 Itämeren satamassa 9 eri maassa vuosien 2013–2015 aikana. Analyysin mukaan jokainen matkustaja käytti keskimäärin 79,22 euroa jokaisessa satamassa risteilyn aikana. Noin 80 prosenttia rahankäytöstä kohdistui järjestettyihin retkiin, kuljetuksiin ja vähittäiskaupan tuotteisiin. Niin sanotuissa vaihtosatamissa eli satamissa, jossa laivaan tulevat uudet matkustajat edellisten jäädessä pois, keskimääräinen kulutus on selvästi suurempi eli 167 euroa käyntiä kohti. Tästä summasta noin kolme neljäsosaa menee majoitukseen ja ruokailuun. Itämeren alueella näitä vaihtosatamia ovat erityisesti Kööpenhamina ja Kiel, näiden lisäksi vaihtoja tapahtuu myös Rostockissa ja Tukholmassa. Helsingissä vaihtoja on ollut useina vuosina joitakin, mutta juuri vuonna 2015 niitä ei ollut yhtään. Matkustajien lisäksi myös miehistönjäsenten kulutusta on analyysissa arvioitu ja se oli keskimäärin 24 euroa käyntikertaa kohti.

Kun käytetään tuota keskimääräistä 79 euron kulutuslukua ja kerrotaan sillä Helsingin Sataman kautta pääkaupunkiseudulla vierailleiden risteilymatkustajien määrä, saadaan kokonaissummaksi 34,6 miljoonaa euroa. Keskiarvolukua arvioitaessa on otettava huomioon eri Satamakaupunkien erilaiset hinnat, saavutettavuudet ja tarjonnat. Joka tapauksessa risteilymatkustajien taloudellinen vaikutus on erittäin merkittävä.

Seuraavaan taulukkoon 4.1 on koottu arvio Helsingin Sataman kautta kulkeneiden (sisältäen kansainvälisillä risteilyaluksilla kaupungissa vierailleiden) matkustajien pääkaupunkiseudulle kohdistuneen kulutuksen tuomista tuloista.

Taulukko 4.1. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien tuomat tulot pääkaupunkiseudulle

Matkustajaryhmät	milj. euroa
Sataman kautta kulkeneiden kotimaisten matkustajien kulutus	210
Sataman kautta kulkeneiden ulkomaalaisten matkustajien kulutus	560
Kansainvälisten risteilymatkustajien ja miehistönjäsenten kulutus	35
Tulot yhteensä:	805

5. Sataman aluetaloudelliset vaikutukset

Taloudellinen ja työllistävä vaikutus

Monilla eri toimialoilla toimivien yritysten liiketoiminta liittyy tavalla tai toisella, joko kokonaan tai osittain, sataman toimintaan ja sen kautta kulkevaan tavara- ja matkustajaliikenteeseen. Edellisessä luvussa kerrottiin, että tämän tutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa määritettiin ne toimialat, joihin kuuluvien yritysten voidaan olettaa olevan sataman vaikutuspiirissä eli niiden liikevaihdosta joko osa tai kaikki syntyy satamaan liittyvissä toiminnoissa. Näitä toimialoja on yhteensä 20. Tarkastelun kohteena olevalla alueella, pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa, näiden toimialojen yrityksiä on yhteensä noin 2 900–3 000. Tarkka lukumäärä riippuu siitä, määritelläänkö samaan konserniin kuuluvat yritykset erillisiksi yrityksiksi. Eri y-tunnuksin varustettuja yrityksiä aineistossa oli 2 969. Näillä yrityksillä oli vuonna 2014 yhteensä 3 105 toimipaikkaa tutkimusalueella.

Helsingin Satamaan liittyvä yritysten liikevaihdon ja henkilötyövuosien osuus voidaan katsoa Helsingin Sataman vaikuttavuudeksi, koska ilman satamaa tätä liikevaihto- ja henkilötyövuosiosuutta ei olisi olemassa. On toki mahdollista ja todennäköistäkin, että merkittävällä osalla yrityksiä samojen toimintojen liikevaihtoa kertyisi jonkin muun sataman vaikutuksesta sen mukaan, mistä tavara- ja matkustajavirrat kulkisivat. Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen osuus yrityksen liikevaihdosta ja henkilötyövuosista selvitettiin yrityskyselyn avulla ja kyselyssä saadut tulokset yleistettiin koskemaan muitakin yrityksiä edellisessä luvussa selostetun periaatteen mukaisesti. Kyselylomake on tämän raportin liitteenä.

Taulukossa 5.1. on esitetty taloudellisen ja työllistävän vaikutuksen luvut toimialaryhmittäin (toimialaluokitus TOL 2008, 2-numerotaso, lisäksi viranomaistoiminnot erikseen). Suurin liikevaihdon kertymä tulee toimialalta varastointi ja liikennettä palveleva toimiala, johon kuuluvat varastoinnin lisäksi mm. huolinta ja rahtaus, satamat, lastinkäsittely, tieliikenteen terminaalitoiminta ja muu kuljetusvälitys. Seuraavaksi suurimmat liikevaihdon kertymät tulevat maaliikenteestä ja meriliikenteen henkilökuljetuksesta. Maaliikenne sisältää tässä tarkastelussa tieliikenteen ja rautateiden tavaraliikenteen, paikallisliikenteen ja muuttopalvelut. Meriliikenne sisältää myös rannikkovesiliikenteen sekä henkilö- että tavarankuljetuksen osalta.

Käytettävissä olleen aineiston perusteella ei varsinaista taloustieteellisesti määritettyä arvonlisää ollut mahdollista laskea, koska sen tarkka laskeminen olisi vaatinut kaikkien yritysten tuloslaskelmien läpikäyntiä, jotta välituotteiden (tavarat ja palvelut) ostohinnat olisi voitu poistaa. Tutkimuksessa on sen sijaan laskettu sataman kautta kulkevan liikenteen tuottamaa osuutta yritysten liikevaihdosta.

Työllisyysvaikutuksissa varastointi ja liikennettä palveleva toiminta on ylivoimaisesti suurin toimiala. Meriliikenteen henkilökuljetus työllistää toiseksi eniten. Tässä on huomioitava, että lukuun on laskettu mukaan myös puolet Helsinkiin säännöllisessä linjaliikenteessä liikennöivien matkustaja-autolauttojen merihenkilöstöstä. Maaliikenne on sataman vaikutusten osalta kolmanneksi työllistävin toimiala. Sen sisällä tieliikenteen tavarankuljetus on ylivoimaisesti suurin työllisyysvaikutuksiltaan. Tällä toimialalla on tyypillisesti paljon pieniä yrityksiä. Helsingin Sataman kautta matkustavia matkustajia palveleva taksiliikenne on mukana maaliikenteessä. Taksiliikenteen vaikutusten arvoinnissa käytettiin vuoden 2012 vaikuttavuusselvityksen lukuja, joiden arvioitiin olevan edelleen relevantit. Vaikka matkustaja-

määrät ovat kasvaneet, taksien käyttö ei oletettavasti ole kasvanut samassa suhteessa, koska erityisesti Länsisataman saavutettavuus HSL:n paikallisliikenteellä on merkittävästi parantunut raitiovaunuyhteyden valmistumisen myötä.

Välittömät työllisyysvaikutukset on kerrottu toimialoittain vaihtelevalla Tilastokeskuksen ilmoittamalla työpanoskertoimella ja näin on saatu työllistävä vaikutus yhteensä.

Taulukko 5.1. Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen arvo ja työllisyysvaikutus

Toimiala	Liikevaihdon arvo (milj. €)	Työllisyysvälitön (hlö)	Työllisyys yhteensä (hlö)
Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta (mm. lastinkäsittely, huolinta ja rahtaus)	1 023,3	3 408	8 521
Maaliikenne	231,4	1 272	1 832
Meriliikenteen henkilökuljetus	224,9	1 790	3 133
Meriliikenteen tavarankuljetus	125,3	688	1 206
Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta; varaupalvelut	38,0	145	291
Viranomaistoiminnot	-	90	135
Yhteensä	1 643,0	7 395	15 118

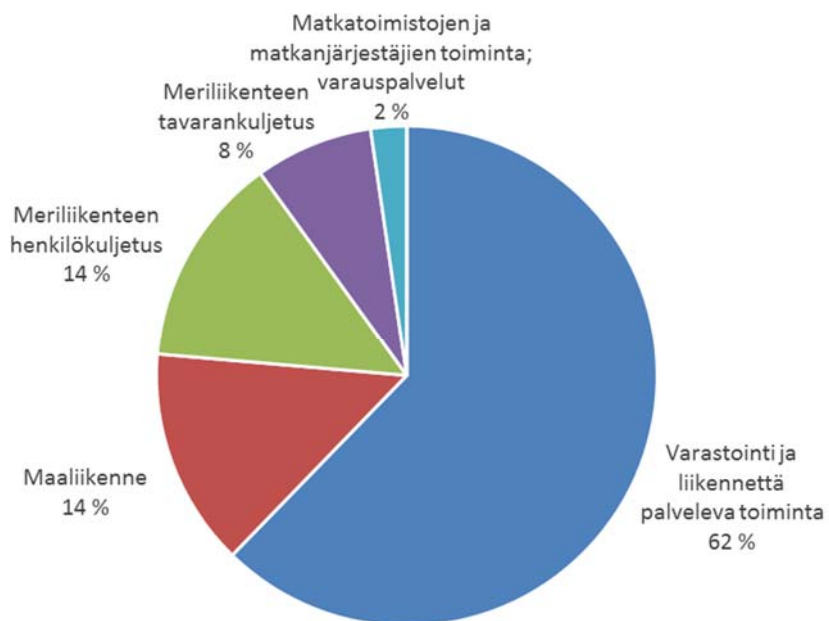
Edellä olevassa taulukossa yritysten Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen yhteenlaskettu liikevaihdon arvo on noin 1,6 miljardia euroa. Samojen yritysten yhteenlaskettu kokonaisliikevaihdon arvo on noin 6,5 miljardia euroa. Tämän yritysjoukon yhteisliikevaihdon arvosta siis noin neljännes muodostuu satamaan liittyvissä toiminnoissa.

Helsingin seudun työllisten kokonaismäärä vuoden 2015 lopussa oli noin 715 000 henkilöä. Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen työllistävä vaikutus on siis noin 2,1 prosenttia alueen työllisten määrästä. Koko maan työllisten määrästä (2 400 000) osuus on noin 0,6 prosenttia.

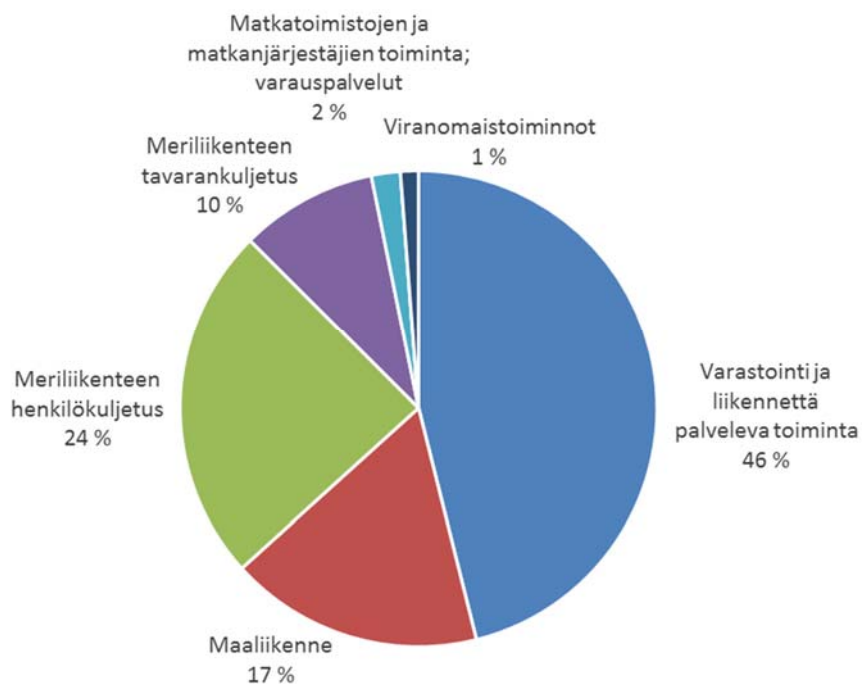
Helsingin Satama tekee vuosittain merkittäviä investointeja sataman infrastruktuuriin niin maa- kuin vesialueillaan kohteina mm. laiturit, satama-altaat ja -väylät, kentät, liikennejärjestelmät sekä terminaalit. Investointien määrä vaihtelee huomattavasti riippuen siitä, onko jotain suurempaa projektia käynnissä. Viimeisen tilastoidun kymmenen vuoden (2006–15) vuotuinen keskiarvo oli 55,0 miljoonaa euroa. Luvussa ovat mukana sekä tavara- että matkustajaliikenteen vaatimat investoinnit.

Helsingin Sataman kautta säännöllisessä linjaliikenteessä kulkevien alusten sekä kansainvälisten risteilyalusten matkustajien vaikutuksia arvioidaan erikseen luvussa 5.

Kuvassa 5.1 on esitetty liikevaihtokertymän jakautuminen toimialaluokittain 2-numerotasolla ja kuvassa 5.2 vastaavasti suoran työllisyysvaikutuksen jakautuminen.



Kuva 5.1. Liikevaihtokertymän jakautuminen toimialoittain



Kuva 5.2. Suoran työllisyysvaikutuksen jakautuminen toimialoittain

Helsingin Sataman kautta kulkeva ulkomaan tavaraliikenteen volyyymi on tonnimääräisesti runsas 10 prosenttia koko Suomen satamien liikenteestä, yksiköidyssä tavaraliikenteessä selvästi enemmän eli noin neljänneksen luokkaa. Matkustajaliikenteessä Helsingin Sataman markkinaosuus on lähes 80 pro-

senttia Manner-Suomen merisatamien kokonaismatkustajamäärästä. Nämä luvut kertovat, että Helsingin Sataman kautta kulkeva tavaraj- ja matkustajaliikenne palvelevat paljon laajempaa aluetta kuin tämän selvityksen kohdealuetta eli pääkaupunkiseutua ja kehyskuntia. Niinpä sataman välilliset vaikutukset ovat kokonaisuudessaan tässä selvityksessä esitetyjä merkittävästi suuremmat ja ulottuvat laajemmalle alueelle lähes koko Suomeen. Yhtenä esimerkkinä tutkimusajankohtaan sijoittuneesta yksittäisestä merkittävästä välillisestä vaikutuksesta voidaan mainita Meyer Turun telakalla rakennettu Tallinkin Megastar-matkustaja-autolautta, joka aloitti tammikuussa 2017 liikennöinnin Helsingin ja Tallinnan välillä. Aluksen rakentamisen työllistävä vaikutus telakalla ja sen alihankkijoilla on yhteensä noin 2 000 henkilötyövuotta.

Yhteisöverotuotot

Helsingin Sataman kautta kulkevaan tavaraj- ja henkilöliikenteeseen liittyvien yritysten tutkimusalueen kunnille maksamia yhteisöveroja selvitettiin tutkimuksessa Verohallinnolta tilattujen vuoden 2014 verotietojen perusteella. Tiedot haettiin samoilta 20 toimialoilta, jotka olivat yrityskyselyinkin perustana. Yhteisöverotiedot täsmäytettiin yrityskyselyaineiston kanssa eli yritysverotiedoista laskettiin Helsingin Sataman liikenteen osuudeksi sama prosenttiosuus kuin yrityksen liikevaihdon osuudeksi oli joko yritykseltä suoraan saatu tai aiemmin mainittua yleistysprosessia noudattaen arvioitu. Laskelman lopputuloksena on, että vuonna 2014 näiden yritysten Helsingin seudun 14 kunnalle maksama yhteisövero oli yhteensä 8,6 miljoonaa euroa, josta sataman kautta kulkeneen liikenteen osuus oli 1,5 miljoonaa euroa.

Yhteisöverotuottoja laskettaessa ja vertailtaessa on huomioitava, että suuri osa yhteisöistä ei maksa yhteisöveroa lainkaan ja maksettavat verot vaihtelevat verovuositain aika paljon. Yhteisöveroa peritään yhteisön (esim. osakeyhtiön) tuloksesta. Veroa ei makseta, jos yhteisön toiminta on verovuonna ollut tappiollista, myös vanhojen tappioiden kattaminen sekä investoinnit voivat nollata verotettavan tulon. Henkilöyhtiöt (ay ja ky) ja yksityiset elinkeinonharjoittajat eivät maksa yhteisöveroa lainkaan. Helsingin Satamaan liittyvässä liikenteessä varsinkin tieliikenteen kuljetusten toimialalla tällaisia yrityksiä on huomattava määrä.

Kunnallisverotuotot

Satamaan liittyvien yritysten henkilöstön keskimääräiseksi vuosiansioksi oli vuoden 2012 vaikuttavuustutkimuksessa oletettu 36 000 euroa. Elinkeinoelämän valtuuskunnan⁵ tietojen mukaan palkansaajien keskiansioiden kehitys 2010–2015 on ollut yli 10 prosenttia. Olettaen että kehitys on ollut 10 prosenttia vuodesta 2011 vuoteen 2015 saadaan satamaan liittyvien yritysten henkilöstön vuoden 2015 keskimääräiseksi vuosiansioksi 39 600 euroa eli 3 300 euroa/kk. Helsingin seudun kuntien kunnallisveroprosenttien keskiarvo vuonna 2015 oli 19,23. Pääkaupunkiseudun kuntien veroprosentit olivat kuitenkin pääosin jonkin verran kehyskuntien veroprosentteja alempia. Koska niiden väkiluku on paljon suurempi kuin kehyskunnissa, käytetään tässä veroprosenttina kuntien asukasmäärän mukaan painotettua keskiarvoa, joka oli 18,7. Tyypillisen palkansaajan on oletettu kuuluvan evankelisluterilaiseen kirkkoon ja hänellä on oletettu olevan huollettavanaan kaksi lasta. Näillä oletuksilla Verohallinnon verolaskuria käyttäen saadaan karkea arvio, jonka mukaan Helsingin Satamaan liittyvien yritysten henkilöstön yhteenlaskettu kunnallisverokertymä vuonna 2015 oli noin 91,6 miljoonaa euroa.

⁵ <http://www.eva.fi/tyotjatekijat/palkansaajien-keskiansioiden-kehitys-2010-2015/>

6. Yhteenveto ja johtopäätökset

Helsingin Satamalla on erittäin huomattavat positiiviset vaikutukset pääkaupunkiseudun kunnissa ja kehyskunnissa sekä aluetalouteen että työllisyyteen. Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen liikevaihdon yhteenlaskettu arvo vuonna 2015 oli 1,6 miljardia euroa. Satamaan liittyvät toiminnot työllistivät suoraan 7 400 henkilöä ja kerrannaisvaikutukset huomioiden 15 100 henkilöä. Sataman merkitys kunnallisverojen tuottajana Helsingin seudulla on suuri, karkeasti arvioiden noin 91,6 miljoonaa euroa. Kun lasketaan liikevaihdon arvo ja muut Sataman toiminnan aiheuttamat tulovaikutukset yhteen, saadaan taloudellisten kokonaisvaikutusten arvoksi noin 2,6 miljardia euroa vuodessa.

Erittäin tärkeää on huomioida, että tässä tutkimuksessa selvitettyjen alueellisten vaikutusten lisäksi Helsingin Sataman kautta kulkevan tavaraj- ja matkustajaliikenteen vaikutukset ulottuvat käytännössä koko maahan, koska Helsingin Satama on maan suurin kappaletavaran ja matkustajaliikenteen satama. Kappaletavaraliikenteessä Helsingin osuus on noin puolet koko Suomen satamien kappaletavaraliikenteen tonnimäärästä. Kumipyöräliikenteen eli kuorma-autojen ja irtoperävaunujen kuljetuksissa Helsingin osuus on 54 prosenttia yksiköiden lukumäärästä. Konttikuljetuksista Helsingin Sataman kautta tapahtuu 31 prosenttia TEU-luvun mukaan laskettuna.

Helsingin Sataman kautta kulkee keskimääräistä arvokkaampaa tavaraa johtuen suuryksikköliikenteen suuresta osuudesta. Arvioidaan että Helsingin osuus on noin puolet koko Suomen merikuljetusten arvosta, mikä tarkoittaa noin 45 miljardia euroa.

Matkustajaliikenteen suurta merkitystä on syytä korostaa, koska Helsingin osuus Manner-Suomen ja ulkomaiden välisestä matkustajaliikenteestä on noin 80 prosenttia. Matkustajaliikenteen suorat ja epäsuorat vaikutukset ovat erittäin merkittävät myös monille muille toimialoille kuin tässä tutkimuksessa kohderyhmänä olleille toimialoille. Pääkaupunkiseudun hotelli- ja ravintola-alan sekä vähittäiskaupan yritykset saavat osansa meritse matkaan lähtevien ja siltä palaavien matkustajien ostojen ansiosta.

Helsingin Satama Oy tekee vuosittain suuria investointeja satamainfrastruktuurin kehittämiseen. Viimeisen kymmenen vuoden vuosittainen keskiarvo on ollut noin 55 miljoonaa euroa. Investoinneilla on suoria ja epäsuoria vaikutuksia moniin toimialoihin, kuten rakentamisen moniin eri alatoimialoihin, jotka eivät ole olleet tämän tutkimuksen taloudellisessa tarkastelussa mukana.

LIITE: Puhelinhaastatteluisissa käytetty kysymyslomake

Puhelinhaastattelulomake

- Kuinka suuri osa toimipisteenne myynnistänne/liikevaihdostanne liittyy Helsingin satamaan/sataman kauttakulkevaan liikenteeseen?
_____ % liikevaihdosta
(tarkennettava, että ei koske koko yritystä, jos toimintaa on kohdealueen ulkopuolella)
- Miten Helsingin Satamaan liittyvä myyntinne jakautuu tavara- ja matkustajaliikenteen kesken (%)?
_____ % myynnistä liittyy tavaraliikenteeseen
_____ % myynnistä liittyy matkustajaliikenteeseen
- Kuinka suuri osa toimipaikan henkilötyöpanoksesta liittyy Helsingin Satamaan?
_____ %
(mukaan lukien vuokratyövoima, työpanosta ajatellaan henkilötyövuosina, htv)
- Mitä yrityksenne tekee, yrityksenne pääasialliset toimialat?

- Henkilökunnan lukumäärä (htv) yrityksessänne keskimäärin v. 2015

(mukaan lukien vuokratyövoima)
- Yrityksenne liikevaihto v. 2015 _____
- Mikä on Vuosaaren osuus tavaraliikenteessä?
(tässä viittaus kysymykseen 2, jossa kerroitte, että satamaan liittyvästä myynnistä x % tulee tavaraliikenteestä, mikä on...)
- Mahdollisia perusteluja? Muuta?