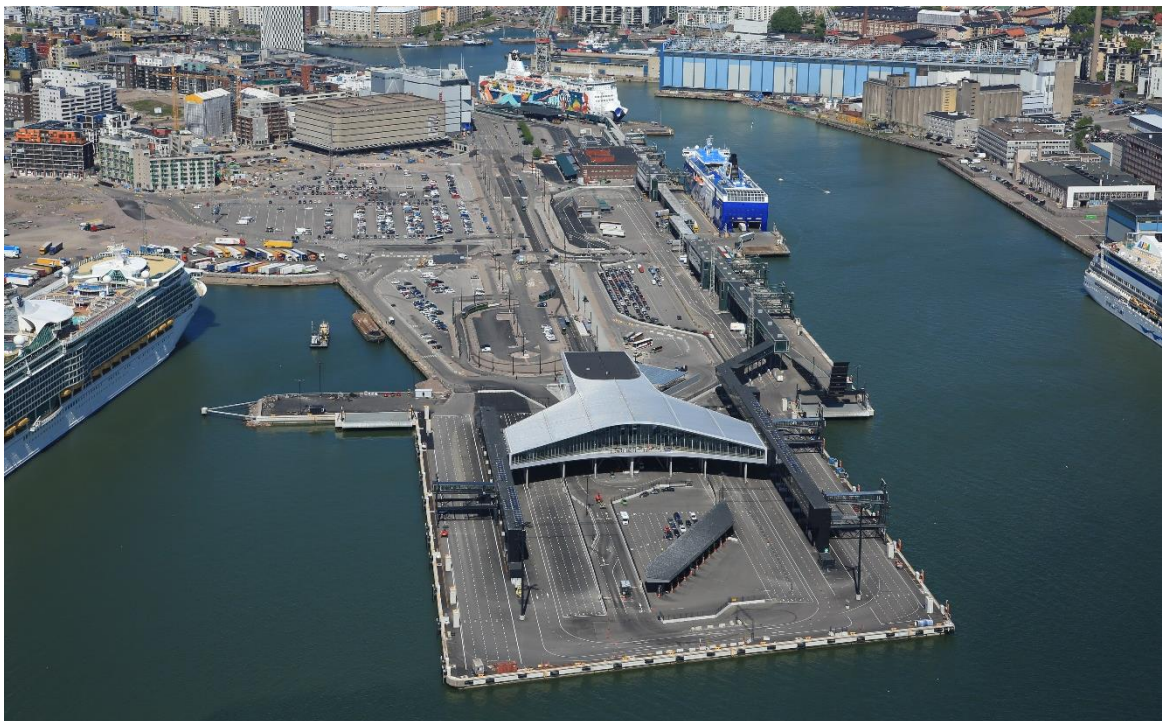




Turun yliopiston Brahea-keskus/MKK

# Helsingin Sataman vaikuttavuustutkimus 2019



Tapio Karvonen ja Jukka-Pekka Jousilahti  
14.5.2019

# Sisällysluettelo

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| Tiivistelmä.....                                         | 2  |
| 1 Johdanto.....                                          | 4  |
| 2 Keskeiset käsitteet ja aineistot sekä menetelmät ..... | 6  |
| Keskeiset käsitteet .....                                | 6  |
| Yrityskysely ja -tietokanta.....                         | 6  |
| 3 Helsingin Sataman tavaraliikenne .....                 | 10 |
| Tavaraliikenne vuonna 2018.....                          | 10 |
| Osuus Suomen satamien tavaraliikenteen arvosta.....      | 12 |
| 4 Matkustajaliikenne .....                               | 14 |
| Matkustajaliikenteen vaikutukset.....                    | 14 |
| Ulkomaiset matkailijat reittiliikenteen aluksissa .....  | 15 |
| Risteilymatkustajat.....                                 | 16 |
| 5 Sataman aluetaloudelliset vaikutukset.....             | 18 |
| Taloudellinen ja työllistävä vaikutus .....              | 18 |
| Investoinnit.....                                        | 21 |
| Yhteisöverotuotot .....                                  | 21 |
| Kunnallisverotuotot .....                                | 22 |
| Loviisan sataman vaikutukset.....                        | 22 |
| 6 Baltian liikenteen osuus liikevaihdesta .....          | 23 |
| 7 Muut vaikutukset.....                                  | 24 |
| Ympäristövaikutukset.....                                | 24 |
| Sosiaaliset ja kulttuurilliset vaikutukset .....         | 25 |
| 8 Yhteenveto ja johtopäätökset .....                     | 26 |
| Lähteet.....                                             | 27 |
| LIITE: Puhelinhaastattelujen kysymykset.....             | 28 |

## Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa päivitettiin Helsingin Sataman vaikuttavuustutkimus 2016:n tiedot vuoden 2017 tilinpäätöstiedoilla. Tutkimuksen tarkoituksena on esittää Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen ja sitä palvelevan toiminnan aluetaloudelliset vaikutukset pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa.

Helsingin Satama on tonnimääräisessä tarkastelussa Suomen kolmanneksi suurin (14,6 miljoonaa tonnia v. 2018) ja kappaletavaran osalta suurin satama (8,9 miljoonaa tonnia v. 2018). Kaikkien Suomen satamien kappaletavaraliikenteestä noin puolet kulkee Helsingin Sataman kautta. Tunnusomaista Helsingille on yksikkökuljetusten suuri osuus ja merkitys.

Matkustajaliikenteessä Helsingin Satama on ylivoimaisesti Suomen suurin (12,6 miljoonaa matkustajaa v. 2018) ja sen osuus Manner-Suomen ja ulkomaiden välisestä matkustajaliikenteestä on 81 prosenttia. Matkustajaliikenteellä onkin suuri osuus sataman vaikutuksissa.

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) | 1 047,8                     | 3 002                    | 7 506                     |
| Meriliikenteen henkilökuljetus                                                           | 688,0                       | 2 727                    | 4 772                     |
| Meriliikenteen tavarankuljetus                                                           | 632,9                       | 1 192                    | 2 086                     |
| Maaliikenne                                                                              | 510,2                       | 2 004                    | 2 886                     |
| Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta; varauspalvelut                          | 102,4                       | 352                      | 705                       |
| Viranomais-toiminnot                                                                     |                             | 90                       | 135                       |
| <b>Yhteensä</b>                                                                          | <b>2 981,3</b>              | <b>9 367</b>             | <b>18 090</b>             |
|                                                                                          |                             |                          |                           |
| <b>Lisäykset:</b>                                                                        | <b>milj. euroa</b>          |                          |                           |
| Sataman kautta kulkeneiden ulkomaalaisten matkustajien kulutus                           | 446,0                       | 2230                     | 4460                      |
| Sataman kautta kulkeneiden kotimaisten matkustajien kulutus                              | 211,0                       | 1055                     | 2110                      |
| Kansainvälisten risteilymatkustajien kulutus                                             | 32,1                        | 211                      | 457                       |
| Yritysten investoinnit <sup>1</sup>                                                      | 318,0                       |                          |                           |
| Yhteisöverotulot                                                                         | 1,6                         |                          |                           |
| Kunnallisverotulot                                                                       | 112,3                       |                          |                           |
| <b>Lisäykset yhteensä</b>                                                                | <b>1 121,0</b>              | <b>3 496</b>             | <b>7 027</b>              |
| <b>Kaikki yhteensä</b>                                                                   | <b>4 102,3</b>              | <b>12 863</b>            | <b>25 117</b>             |

<sup>1</sup> Perustuu pääosin viiden vuoden vuosikeskiarvoon yritystoimipaikoittain.

Kun lasketaan Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen toimintojen liikevaihdon arvo (3,0 mrd. euroa) ja edellä olevan taulukon muut sataman toiminnasta aiheutuvat tulovaikutukset yhteen, saadaan Helsingin Sataman taloudellisiksi kokonaisvaikutuksiksi noin **4,1 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 tavarán arvon osuus on noin 40–50 prosenttia koko Suomen merikuljetusten arvosta, koska Helsingin liikenne on kappaletavarapainotteista ja etenkin yksikköliikenteessä kuljetettavalla keskimäärin arvokkaammalla kappaletavaralla on suuri merkitys Helsingissä. Vuonna 2018 Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarán arvo oli noin 43–54 miljardia euroa.

Helsingin Satama Oy:n tekemillä investoinneilla (keskimäärin 55 milj. euroa vuosittain) on merkittäviä suoria ja epäsuoria vaikutuksia moniin tämän tarkastelun ulkopuolisiin toimialoihin kuten rakennusalan moniin toimialoihin. Tarkasteltujen toimialojen yritysten Helsingin Satamaan liittyvien investointien vuosikeskiarvo on noin 318 miljoonaa euroa. Mukana luvuissa ovat myös Helsingin linjaliikenteen alusinvestoinnit, jotka puolestaan tuottavat kerrannaisvaikutuksia meriteollisuuden yrityksille eri puolilla maata ja kun rakennus tapahtuu suomalaisella telakalla myös paikalliseen aluetalouteen.

Sataman toiminnan aiheuttamia ympäristövaikutuksia pyritään minimoimaan sekä kansainvälisin säädöksiin että vapaaehtoisin kannustimin. Helsingin Satama on toteuttanut monia niin melua kuin ilmaan ja veteen tapahtuvia päästöjä vähentäviä toimenpiteitä. Liikennejärjestelyin on pyritty vähentämään satamaliikenteen aiheuttamaa ruuhkautumista.

Satama vaikuttaa Helsinkiin myös sosiaalisesti ja kulttuurisesti. Laivamatkustajat ja risteilyvieraat vilkastuttavat liike-elämää ja palveluntuotantoa. Tiheä laivaliikenne Helsingin ja Tallinnan välillä on mahdollistanut kaupunkien välisten siteiden vahvistumisen. Satamat ja niiden laivat ovat oleellinen osa Helsingin kaupunkikuvaa ja ne luovat kaupunkiin kansainvälistä ilmapiiriä.

# 1 Johdanto

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen ja sitä palvelevan toiminnan aluetaloudelliset vaikutukset Helsingin seudulla. Tutkimusalue kattaa pääkaupunkiseudun ja kehyskunnat. Tutkimusalueen rajausta tarkoittaa, että tutkimuskohteena ovat em. alueen sisällä sijaitsevien yritysten ja organisaatioiden toimipaikat. Lisäksi tutkimukseen sisällytettiin erillistarkasteluna Loviisan Satama Oy:n vaikutukset, koska se on pääosin (60 %) Helsingin Satama Oy:n omistuksessa, vaikka sijaitseekin tutkimusalueen ulkopuolella.

Tutkimus pohjautuu pääosin edellisen, vuonna 2017 valmistuneen Helsingin Sataman vaikuttavuustutkimuksen menetelmiin, yritysaineistoon ja rajauksiin. Tutkimuksessa keskeistä on sataman vaikutuksen piirissä olevan yritysten ja organisaatiokokonaisuuden rakenteen ja aluetaloudellisen merkityksen arviointi. Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen ja sitä palvelevien toimintojen aluetaloudellisia vaikutuksia analysoidaan kerätyn datan ja Tilastokeskuksen työpanoskertoimien perusteella. Tarkasteltuja aluetaloudellisia vaikutuksia ovat välitön ja kokonaistyöllisyys, liikevaihdon arvo, investoinnit, yhteisöverotulot sekä kunnallisverotulot.

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 tilinpäätösvuoden 2017 tietoihin. Tutkimuksessa tarkastellaan myös Helsingin Sataman vaikuttavuutta Suomen ulkomaankaupassa hyödyntäen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tuottamaa ulkomaan meriliikenteen ja Tullin ulkomaankaupan tilastoaineistoa. Sataman kautta kulkevien matkailijoiden rahankäytöstä on koostettu yhteenvedo olemassa olevan muun aineiston perusteella. Uutena erillistarkasteluna selvitettiin Baltian liikenteen osuutta Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen vaikutuksissa.

Tutkimuksen pohja-aineistona oli edellisen vaikuttavuustutkimuksessa yksilöity yritysjoukko sisältäen Helsingin seudulla sijaitsevat toimipaikat. Tammi-helmikuun 2019 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. Tilinpäätöstiedot, joita ei saatu puhelinhaastattelussa, kerättiin Bureau van Dijk -yhtiön ylläpitämästä Orbis-tietokannasta. Yhteisöverotiedot vuodelta 2017 tutkimuksen kohteena olevien toimialojen yrityksistä Helsingin seudun kuntien osalta saatiin Verohallinnolta maaliskuun 2019 lopussa. Tutkimus valmistui huhtikuussa 2019.

Koska tässä päivitystutkimuksessa on käytetty osin erilaisia metodeja ja tietolähteitä, eivät kaikki luvut ole suoraan vertailtavissa edellisen vaikuttavuustutkimuksen lukujen kanssa. Eri tietolähteen käytön perusteena on ollut pyrkimys saada käyttöön edellistä tutkimusta tarkempia tilinpäätöstietoja. Toisaalta edellistä kertaa pienempi otos merkitsee sitä, että haastatteluilla saatujen tietojen perusteella tehtyjen yleistysten merkitys on nyt suurempi. Varsinkin liikevaihdon arvon osalta nyt esitettävät luvut ovat huomattavasti suuremmat kuin vuoden 2016 tutkimuksessa.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat Helsingin Satama Oy:n edustajina toimitusjohtaja Ville Haapasäkä sekä Satu Aatra, Pekka Hellström, Eeva Hietanen, Jukka Kallio, Jussi Malm, Pekka Meronen, Sari

Nevanlinna, Kari Noroviita ja Andreas Slotte. Tutkimuksen toteutuksesta vastasi Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, jossa hankkeen projektipäällikkönä toimi erikoistutkija Tapio Karvonen. Haastatteluista ja laskelmien teosta vastasi pääosin tutkimusavustaja Jukka-Pekka Jousilahti ja tiedon keruusta Orbis-tietokannasta tutkimuspäällikkö Mikko Grönlund ja projektitutkija Tuomas Ranti.

## 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.

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

Välilliset työllisyysvaikutukset syntyvät muualla kuin tarkasteltavan perusjoukon yrityksissä. Ne on laskettu Tilastokeskuksen ilmoittamia toimialoittain vaihtelevia työpanoskertoimia käyttäen.

Työllisyys yhteensä on välitön ja välillinen työllisyysvaikutus yhteensä. Se ilmoittaa, kuinka suuri henkilömäärä (htv) on tarvittu perusjoukon yrityksissä (eli tässä tapauksessa satamalle, sen kautta kuljettujen tavaroiden logistiselle ketjulle tai sataman kautta kulkeneille matkustajille myytyjen tavaroiden tai palvelusten valmistukseen) sekä välillisesti muissa yrityksissä.

### Yrityskysely ja -tietokanta

Kysely toteutettiin puhelinhaastatteluna hyödyntäen edellistä vaikuttavuustutkimusta varten Tilastokeskukselta hankittua yritysten toimipaikka-aineistoa sekä tätä tutkimusta varten erikseen Helsingin Satamalta saatuja yrityslistoja. Tutkimuskohteena oli Helsingin seutu eli pääkaupunkiseudun kunnat (Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa) ja kehyskunnat (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 2 963 toimipaikkaa. Tutkimukseen mukaan otetut 20 toimialaa valittiin vuonna 2016 niin, että ne liittyvät Helsingin Sataman kautta kulkevaan henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Toimialat ovat samat myös tässä tutkimuksessa. Nämä 20 toimialaa ovat:

- 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 edellisen tutkimuksen mukaisesti. Kategorijaossa otettiin huomioon toimipaikkojen kokoluokitus sekä tieliikenteen tavarankuljetus -toimialan yritysten suuri lukumäärä perusjoukossa. Tässä päivytystutkimuksessa otos oli jonkin verran pienempi kuin vuoden 2016 tutkimuksessa.

**Taulukko 2.1. Toimipaikkakategoriat**

| Kategoria |                                                   | Perusjoukossa      | Otos   | Otoksessa        |
|-----------|---------------------------------------------------|--------------------|--------|------------------|
| 1         | Tieliikenteen tavarankuljetus, 0–4 henkilöä       | 1 272 toimipaikkaa | 2,5 %  | 32 toimipaikkaa  |
| 2         | Muut toimialat, 0–4 henkilöä                      | 1 005 toimipaikkaa | 2,5 %  | 25 toimipaikkaa  |
| 3         | Tieliikenteen tavarankuljetus, 5–9 henkilöä       | 152 toimipaikkaa   | 9,9 %  | 15 toimipaikkaa  |
| 4         | Muut toimialat, 5–9 henkilöä                      | 109 toimipaikkaa   | 39,5 % | 43 toimipaikkaa  |
| 5         | Kaikki toimialat, 10> henkilöä                    | 326 toimipaikkaa   | 38,4 % | 125 toimipaikkaa |
| 6         | Meriliikenteen tavarankuljetus, kaikki kokoluokat | 40 toimipaikkaa    | 100 %  | 40 toimipaikkaa  |



Aineistosta poistettiin 59 toimipaikkaa, joita ei ollut enää olemassa tai joiden toimiala oli muuttunut, jolloin niitä ei näin voitu käyttää myöhemmin tuloksia yleistettäessä. Kategorioissa 1–5, joiden otos ei käsittänyt koko osuutta perusjoukosta, korvattiin tavoittamattomat tai haastattelusta kieltäytyneet toimipaikat toisella saman kategorian toimipaikalla. Kategorioissa 6 tämä ei ollut mahdollista, joten kyseisten toimipaikkojen luvut perustuvat yleistykseen. Kategorioiden 1–3 otosvalinta tehtiin täysin satunnaisotannalla. Kategorioissa 4 ja 5 otokset tehtiin myös satunnaisotannalla painottuen osittain siten, että korvaavat yritykset otettiin satunnaisotannalla samalta toimialalta, mikäli tämä oli mahdollista.

Kysely toteutettiin puhelinkyselynä tammi-helmikuussa 2019. Vastauksia saatiin yhteensä 179 yritystoimipaikasta eli vastausprosentti oli 63,9.

Yrityskyselyssä kysyttiin toimipaikkojen liikevaihtoa, henkilötyövuosia, Helsingin Satamaan liittyvän toiminnan osuutta toimipaikan liikevaihdosta sekä sitä, miten se jakautui tavaraj- ja matkustajaliikenteen kesken. Vastaavasti kysyttiin myös Helsingin Satamaan liittyvän toiminnan työllistämisaikutuksesta. Lisäksi kysyttiin Baltian liikenteen osuutta toimipaikan Helsingin Satamaan liittyvästä liikevaihdosta sekä Helsingin Satamaan liittyvien investointien määrästä. Investoinneista toimipaikoilta pyrittiin saamaan viimeisen viiden vuoden vuosikeskiarvo.

Puhelinkyselyn jälkeen sovellettiin Orbis-tietokantaa, josta saatiin tietoa yritysten liikevaihdosta, henkilömäärästä ja investoinneista. Toimipaikoille, joista ei ollut puhelinkyselyssä saatuja tietoja, otettiin Orbiksesta saatavilla olleet talousluvut. Tämän jälkeen kyselytulosten sekä Orbis-lukujen avulla luotiin keskiarvot toimipaikoille, jotka eivät sattuneet otokseen, joita ei tavoitettu, jotka kieltäytyivät haastattelusta tai joiden tietoja ei löydetty Orbiksesta. Keskiarvot luotiin toimipaikkojen toimialan sekä kokoluokan perusteella siten, että liikevaihdon, henkilötyövuosien sekä Helsingin Satamaan liittyvien investointien osalta käytettiin samankokoisten toimipaikkojen keskiarvoa ja muutoin käytettiin saman toimialan toimipaikkojen keskiarvoa seuraavalla tavalla:

| <b>Yleistettävä arvo</b>                                                  | <b>Käytetty keskiarvo</b> |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Toimipaikan liikevaihto                                                   | Kokoluokan keskiarvo      |
| Toimipaikan henkilötyövuodet                                              | Kokoluokan keskiarvo      |
| Investointien viiden vuoden vuosikeskiarvo                                | 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       |
| Baltian liikenteen osuus em. liikevaihdon osuudesta (%)                   | Toimialan keskiarvo       |

Lopulliset tulokset Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen vaikutuksesta liikevaihtoon, työllistämiseen ja investointeihin valituilla toimialoilla saatiin siis lisäämällä yhteen haastateltujen toimipaikkojen luvut, Orbis-tietokannasta saadut luvut sekä keskiarvojen avulla lasketut perusjoukon jäljelle

jääneiden toimipaikkojen luvut. Tulokseksi saatiin Helsingin Sataman kautta kulkevan liikenteen suora taloudellinen vaikutus 20 toimialalla pääkaupunkiseudulla. Työllisyysvaikutusten osalta saatu välitön vaikutus laajennettiin muille toimialoille hyödyntäen työpanoskertoimia.

Lisäksi tarkasteltiin erikseen ja erilaisella tarkkuudella Loviisan Satama Oy:n vaikutuksia satamalta saadun aineiston perusteella. Loviisan Satama Oy on vuoden 2017 alusta alkaen ollut Helsingin Sataman Oy:n (60 %) ja Loviisan kaupungin (40 %) omistama yhtiö.

### 3 Helsingin Sataman tavaraliikenne

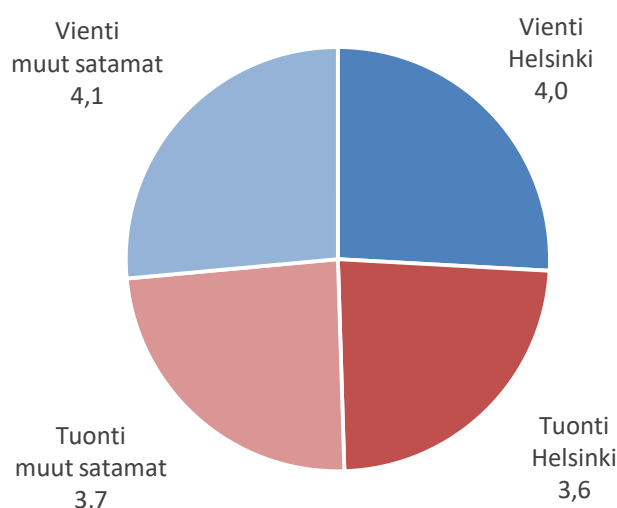
#### Tavaraliikenne vuonna 2018

Helsingin satama on Suomen tuonnin suurin yleissatama. Sen kautta kuljetettiin ulkomaanliikenteessä vienti ja tuonti yhteenlaskettuna 14,6 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2018. Helsingin Sataman osuus kaikesta Suomen satamien kautta kulkeneesta ulkomaanliikenteen tavaramäärästä oli 14,0 prosenttia. Osuus on kasvanut vuoteen 2015 verrattuna 1,4 prosenttiyksiköllä. Helsingin kautta kulkevassa liikenteessä vienti ja tuonti ovat hyvin tasapainossa: viennin määrä oli 7,4 ja tuonnin 7,2 miljoonaa tonnia. Helsingin osuus viennin tonnimäärissä oli 14,0 prosenttia ja tuonnissa 14,1 prosenttia. Tuonnissa Helsinki oli toiseksi suurin satama Kilpilahden jälkeen.

Helsingin Satamalle tunnusomaista on kappaletavaran yksikkökuljetusten suuri osuus ja merkitys. Satama palvelee ennen muuta yksiköissä kuten konteissa, rekoissa ja perävaunuissa tapahtuvia Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia. Irtolastien osuus on pieni ja sekin koostuu pääosin Helsingin voimalaitoksille tapahtuvista kivihiilen kuljetuksista. Kappaletavaran osalta Helsingin Sataman osuus koko maan satamien ulkomaanliikenteestä oli 48,6 prosenttia vuonna 2018. Osuus on pysynyt suunnilleen samana viime vuodet.

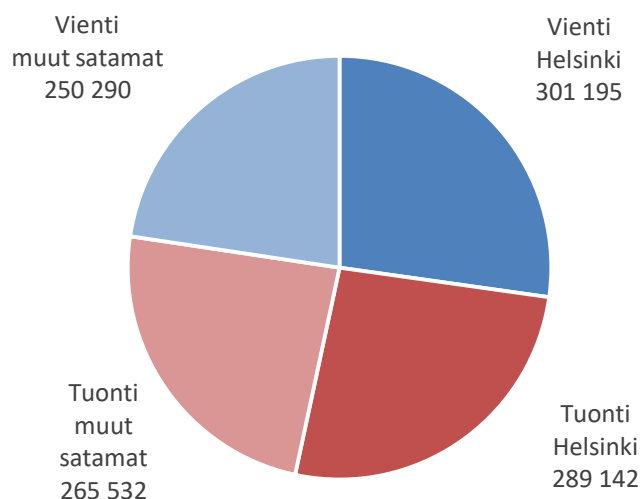
Kumipyörillä eli kuorma-autoissa ja irtoperävaunuissa tapahtuvissa ulkomaan kuljetuksissa Helsingin Sataman osuus oli 49,5 prosenttia koko Suomen satamien vastaavien kuljetusten tavaramäärästä vuonna 2018. Kumipyöräyksiköissä kuljetettiin Helsingin Sataman kautta yhteensä 7,6 miljoonaa tonnia tavaraa. Tuonnin määrä oli 3,6 miljoonaa tonnia (49,6 % koko Suomen ulkomaan meriliikenteen kumipyöräkuljetuksista) ja viennin 4,0 miljoonaa tonnia (49,4 %). Helsingin Sataman kumipyöräkuljetusten tavaramäärä on kasvanut 1,1 miljoonalla tonnilla vuodesta 2015.

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



**Kuva 3.1. Suomen satamien ulkomaan tuonti- ja vientiliikenteen kuorma-auto- ja perävaunukuljetusten jakautuminen Helsingin Sataman ja muiden satamien kesken v. 2018 (miljoonaa tonnia). Lähde: Traficom**

Kumipyöräyksiköiden kappalemäärässä Helsingin osuus oli vielä suurempi kuin lastin tonnimäärässä. Helsingin Sataman kautta kuljetettiin yli puolet eli 53,4 prosenttia kaikista kumipyöräyksiköistä Suomen ja ulkomaiden välisessä meriliikenteessä. Seuraavassa kuvassa 3.2 esitetään Helsingin Sataman osuus kumipyöräkuljetusten kappalemäärästä sekä tuonnin että viennin osalta.

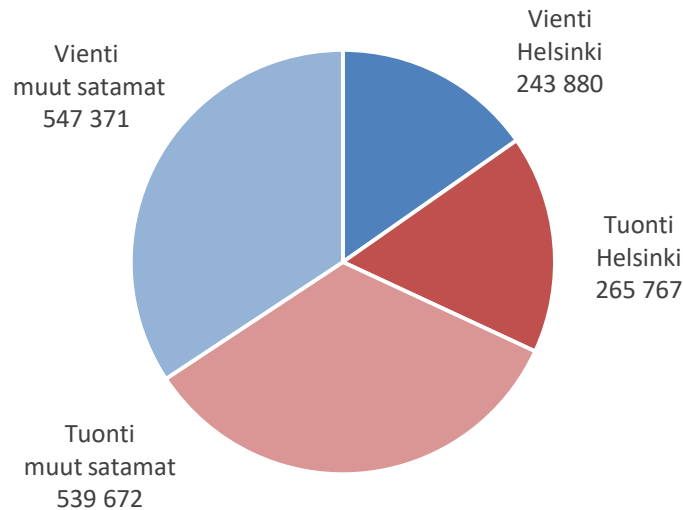


**Kuva 3.2. Suomen satamien ulkomaan tuonti- ja vientiliikenteen kuorma-auto- ja perävaunukuljetusten jakautuminen Helsingin Sataman ja muiden satamien kesken v. 2018 (kpl). Lähde: Traficom**

Konttikuljetuksissa Helsingin Sataman osuus oli 31,9 prosenttia kaikkien Suomen satamien kautta kuljetetusta TEU-määrästä<sup>2</sup>. Vuonna 2018 Helsingin kautta kuljetettiin yhteensä 509 647 TEU:ta. Määrä oli 77 900 TEU:ta suurempi kuin v. 2015 ja osuus 1,4 prosenttiyksikköä suurempi kuin silloin. Myös konttiliikenne on hyvin tasapainossa. Tuonnin TEU-määrä oli 265 767 (33,0 % koko Suomen TEU-määrästä) ja viennin 243 880 (30,8 %). Konteissa kuljetetun lastin osalta oltiin myös lähellä tasapainoa, mutta vientiä oli jonkin verran enemmän: tuontia oli 1,8 miljoonaa tonnia ja vientiä 2,2 miljoonaa tonnia. Helsingin Sataman viennin konttikuljetukset ovat kasvaneet tuontia enemmän sekä tonnimääräisesti että markkinaosuuden suhteen.

Seuraavassa kuvassa 3.3 esitetään Helsingin Sataman osuus konttikuljetusten TEU-määrästä sekä tuonnin että viennin osalta.

<sup>2</sup> 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. 2018 (TEU). Lähde: Traficom**

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 kestopakkausvälineitä ja elintarvikkeita. Viennissä tärkeimpiä tavararyhmiä ovat metsä ja metsätuotteet sekä koneet ja laitteet.

Suomen satamien kauttakulku- eli transitoliikenteessä Helsingin Satama oli viidenneksi suurin vuonna 2018 tavaramäärällä mitattuna (136 854 tonnia). Transiton tavaramäärä vaihtelee suuresti. Helsingissä transiton määrä oli vuonna 2015 pudonnut alle kymmenykseen vuoteen 2005 verrattuna, mutta vuonna 2018 vientitransiton vahva kasvu nosti kokonaismäärää. Aiemmin Helsingin kautta on kulkenut pääosin tuontitransitoa eli lähinnä konteissa kuljetettua kappaletavaraa. Sen määrä on jatkuvasti koko Suomen osalta vähentynyt, kun Venäjälle kuljetettavan kappaletavaran liikenne on siirtynyt käyttämään Venäjän omia satamia. Vientitransiton kokonaismäärä sen sijaan kasvoi vuonna 2018 yhteensä 10,1 prosenttia Suomen satamissa. Vientitransiton suurimmat tavaralajit ovat irtolasteina kuljetettavat malmit ja rikasteet, kemianteollisuuden tuotteet, lannoitteet sekä kivihiili.

Helsingin Satamasta on suoria laivalinjoja 12 eri maahan Itämeren ja Pohjanmeren alueella sekä Espanjaan vähintään kerran viikossa. Linjatarjonta on ylivertaista muihin Suomen satamiin verrattuna. Erityisen 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 satamien tavaraliikenteen arvosta

Kuten edellisessä vaikuttavuustutkimuksessa todettiin, satamien kautta kuljetettavan tavararvon määrittäminen on vaikeaa eikä tarkkaa tietoa ole saatavilla monestakaan syystä. Tilastointi ei ole yhteneväistä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Tullin ylläpitämissä tilastoissa tavaraluokitusten eroavaisuuksien vuoksi. EU:n sisäkaupassa tilastointitarkkuus on lisäksi huomattavasti epätarkempaa ja kappaletavarana kuljetettavat tavarat ilmoitetaan pääosin erittelemättömänä kappaletavarana ja

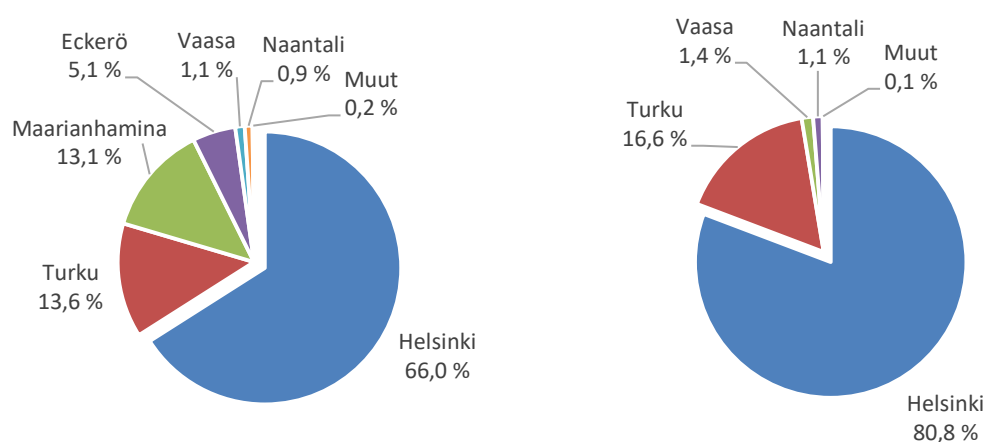
sekalaisina tuotteina. Tämä tilastointiongelmia koskee erityisesti Helsingin Sataman kaltaisia satamia, joissa kappaletavaran osuus on suuri.

Mitään uutta, tarkempaa arviota Helsingin Sataman osuudesta Suomen ulkomaankaupan arvosta ei tässä päivitystutkimuksessa kyetty tekemään. Helsingin Sataman osuus Suomen satamien ulkomaanliikenteen kokonaismäärästä oli vuonna 2018 noin 14 prosenttia, kappaletavarakuljetuksista 49 prosenttia ja yksikköliikenteestä 39 prosenttia. Suuryksiköissä kuljetettava tavara on keskimääräistä arvokkaampaa. Lisäksi Helsingin Sataman kautta kuljetetaan paljon kulutustavaroita, jotka ovat suuryksiköissä kuljetettavista tavaroista arvokkaampia kuin tuotannon tarpeisiin menevät välituotteet. Tällä perusteella vuoden 2016 tutkimuksessa oletettiin, että Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarannon arvon osuus olisi noin puolet koko Suomen merikuljetusten arvosta. Vanhemmissa, 1990-luvulta peräisin olevissa arvioissa osuuden arvioitiin olevan noin 40 prosenttia. Vuonna 2018 koko Suomen merikuljetusten arvo oli Tullin tilastotietokannan mukaan 107,9 miljardia euroa. Jos oletetaan Helsingin Sataman osuuden vaihteluvälin olevan 40–50 prosenttia siitä, niin Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarannon arvo oli vuonna 2018 noin 43–54 miljardia euroa.

## 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 66 prosenttia vuonna 2018 (kuva 4.1). Säännöllisessä linjaliikenteessä Helsingin Sataman kautta kulki vuonna 2018 yhteensä 11,5 miljoonaa matkustajaa, joista 8,9 miljoonaa Tallinnan-liikenteessä ja 2,3 miljoonaa Tukholman-liikenteessä. Pietarin-liikenteen matkustajamäärä oli 211 000 ja Travemünden-liikenteen 150 000. Säännöllisen reittiliikenteen lisäksi Helsingissä käy vuosittain noin 250 kansainvälistä risteilyalusta ja näiden mukana Helsingissä vieraili vuonna 2018 noin 513 000 matkustajaa (kokonaismatkustajatilastossa määrä tuplaantuu, koska saapuneet ja lähteneet matkustajat lasketaan erikseen).

Helsingin Sataman kannalta relevantein tarkastelu koskee sataman osuutta Manner-Suomen ja ulkomaiden 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 ulkomaiden välisen liikenteen matkustajamääristä on 81 prosenttia (kuva 4.1). Helsingin Satama on kasvattanut osuuttaan sekä kokonaismatkustajamäärässä että Manner-Suomen ja ulkomaiden välisessä matkustajaliikenteessä noin yhden prosenttiyksikön edelliseen vaikuttavuustutkimukseen verrattuna.



**Kuva 4.1. Ulkomaan matkustajaliikenteen (vasemmalla) sekä Manner-Suomen ja ulkomaiden välisen matkustajaliikenteen (oikealla) jakautuminen satamittain v. 2018. Lähde: Traficom**

### Matkustajaliikenteen vaikutukset

Suuren matkustajamäärän vuoksi Helsingin Sataman vaikutukset ovat merkittäviä mm. matkailupalveluiden tarjonnassa, hotelli- ja ravintola-alalla, paikallis- ja kaukoliikenteessä sekä vähittäiskaupassa. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden kotimaisten matkustajien kulutuksesta ei ole tehty erillistä kyselytutkimusta, mutta kulutusta on arvioitu yleisesti. Kulutukseen vaikuttavia tekijöitä ovat mm. se, millä kulkuneuvolla satamaan tullaan (julkinen liikenne, oma auto vai tilauslinja-auto suoraan terminaalille) ja liittyykö 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 lippumaksuista toki kohdistuu pääkaupunkiseudun yrityksiin suoraan tai välillisesti. Yöpyvät matkustajat kuluttavat eniten rahaa majoituksen ja ravintolapalveluiden kautta.

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy:n Helsingin Satamalle tekemässä rajatutkimuksessa 2017 on tarkasteltu vain Helsingin sataman kautta lähteneiden matkustajien määriä ja kulutusta, jotta samat henkilöiden kulutukset eivät tule tuplana tilastoitua. Kotimaisia matkailijoita Helsingin sataman kautta lähti 3,9 miljoonaa vuonna 2017. Kotimaisista matkustajista lähes kaikki kuitenkin palaavat samaan satamaan, josta lähtevät matkalle, joten talousvaikutuksia syntyy sekä ennen matkaa että sen jälkeen. Jos arvioidaan, että nämä 3,9 miljoonaa henkilöä käyttävät keskimäärin 27 euroa pääkaupunkiseudulla matkalle lähtiessään ja sieltä tullessaan eli yhteensä 54 euroa (osa ei mitään, osa huomattavasti enemmän), saadaan kotimaisten matkustajien matkailijatuloksi 211 miljoonaa euroa.

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

### Ulkomaiset matkailijat reittiliikenteen aluksissa

Vuonna 2017 Suomessa vieraili 8,3 miljoonaa ulkomaista matkailijaa, jotka toivat Suomeen yhteensä 3 miljardia euroa, mikä oli 40 prosenttia enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Nämä tiedot perustuvat Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy:n haastattelututkimukseen, joka toteutetaan Suomen vilkkaimmilla raja-asemilla vuosittain.

Helsingin Sataman kautta kulki 2,5 miljoonaa ulkomaista matkustajaa. Luvussa ei ole huomioitu raskasta liikennettä eikä kansainvälisiä risteilyaluksia, vaan ainoastaan reittiliikenteen aluksilla kulkeneet matkustajat. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien osuus kaikista ulkomaisista matkustajista oli 30 prosenttia.

Ulkomaalaisista matkustajista noin puolet oli Virossa asuvia, näistä puolestaan niin ikään noin puolet oli työmatkalla. Toiseksi eniten oli Ruotsissa asuvia matkustajia eli noin 8 prosenttia. Seuraavaksi eniten oli venäläisiä, kiinalaisia, latvialaisia, saksalaisia ja ranskalaisia. Kaikista matkustajista lähes 30 prosenttia oli Suomessa työmatkalla ja noin 15 prosenttia tuttava- tai sukulaisvierailulla. Varsinkin virolaisia ja ruotsalaisia kävi paljon perheen tai sukulaisten luona.

Helsingin sataman kautta kulkeneiden ulkomaisten matkustajien yöpymisten määrä Suomessa oli 16,1 miljoonaa yötä. Virolaisten yöpymisten määrä oli suurin eli 8,2 miljoonaa yötä. Ruotsalaiset yöpyivät 1,1 miljoonaa ja saksalaiset 0,6 miljoonaa yötä. Yöpymisten määrä kasvoi kolmanneksen edelliseen vuoteen verrattuna ja kasvu johtui ennen muuta virolaisten yöpymisten voimakkaasta kasvusta.

Helsingin sataman kautta matkustaneet ulkomaalaiset käyttivät Suomessa yhteensä 695 miljoonaa euroa eli keskimäärin 277 euroa henkilöä kohden vuonna 2017. Virolaiset käyttivät Suomessa kokonaisuutena eniten eli noin 259 miljoonaa euroa. Henkilöä kohden kulutettua rahamäärä tarkasteltaessa kiinalaiset kuluttivat eniten eli keskimäärin 845 euroa henkilöä kohden, yhdysvaltalaiset noin 690 euroa ja eteläkorealaiset noin 640 euroa. Ostoksiin matkustajat käyttivät 210 miljoonaa euroa, majoitukseen 160 miljoonaa, ravintolapalveluihin 120 miljoonaa euroa ja ennakkokuluihin 90 miljoonaa euroa.



Kolmella neljänneksellä Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkailijoiden pääasiallinen vierailukohde Suomessa oli pääkaupunkiseutu ja sen merkitys oli sitä suurempi, mitä kauempaa matkailija oli kotoisin. Virolaiset ja ruotsalaiset laivamatkustajat vierailevat selvästi muita useammin myös muualla Suomessa. Lappi matkakohteena korostui etenkin kiinalaisten ja japanilaisten kohdalla, noin 20 prosenttia näistä maista tulleista matkailijoista mainitsi Lapin pääasiallisena kohteena. Huomionarvoista on, että TAK:n tutkimuksessa matkailija saattoi mainita useamman kuin yhden pääasiallisen kohteen.

Helsingin sataman kautta kulkeneiden ulkomaisten matkailijoiden pääkaupunkiseudulle kulutuksen kautta jättämä tulo arvioidaan tässä päivitystutkimuksessa 446 miljoonaksi euroksi. Laskelma perustuu siihen, että em. 695 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.

Reilu neljännes Helsingin sataman kautta Suomesta poistuneista matkustajista oli ollut Suomessa ensimmäistä kertaa. Virolaisissa on ylivoimaisesti eniten niitä, jotka käyvät yli neljä kertaa vuodessa Suomessa ja ensikertalaisia vain muutama prosentti. Myös ruotsalaisten ja venäläisten joukossa on paljon toistuvasti Suomessa vierailevia ja vain 10–20 prosenttia ensikertalaisia.

## Risteilymatkustajat

Kansainvälisten risteilyalusten käyntejä oli vuonna 2017 Helsingin Satamassa yhteensä 266. Lukumäärä on ollut samaa suuruusluokkaa viimeisten kymmenen vuoden ajan. Risteilymatkustajien määrä oli 468 000 henkilöä. Risteilymatkustajien määrä oli noin 8 prosenttia suurempi kuin vuonna 2015 ja määrä on ollut jatkuvasti kasvussa risteilyalusten koon kasvaessa.

Helsingin Sataman kesällä 2017 teettämän haastattelututkimuksen mukaan risteilymatkustajat käyttivät keskimäärin 65,08 euroa maissa. Kaikkien maissa käyneiden keskimääräinen kulutus oli 63,70 euroa ja valmiin retken tai kiertoaajelun ostaneiden keskimääräinen kulutus maakäynnin aikana oli 92,67 euroa. Kiertoaajelun tai retken osti 53 % maissa käyneistä matkustajista. Tuo 65,08 euroa on siis saatu ottamalla huomioon retken ostaneiden isompi kulutus.

Matkustajien rahankäytöstä 88 prosenttia kohdistui retkiin, kuljetuksiin ja vähittäiskaupan tuotteisiin. Risteilyalusten miehistön jäsenten maissa kuluttamaa rahamäärää tutkittiin myös. Se oli keskimäärin 33,37 euroa. Miehistön kulutus kohdistui puolestaan pääosin ravintolapalveluihin ja vähittäiskaupan tuotteisiin. Keskimäärin vähän yli puolet miehistönjäsenistä kävi Helsingissä maissa.

Risteilymatkustajien suora kulutus Helsingissä vuonna 2017 oli tuon kyselytutkimuksen perusteella yhteensä 28,34 miljoonaa euroa ja miehistön 3,71 miljoonaa euroa. Risteilyalusten matkustajien ja miehistön suora kokonaiskulutus oli siis 32,1 miljoonaa euroa ja suorat työllisyysvaikutukset 211 henkilötyövuotta. Kerrannaisvaikutukset mukaan luettuna kokonaistulovaikutuksiksi arvioitiin 62,8 miljoonaa euroa ja työllisyysvaikutuksiksi arvioitiin 457 henkilötyövuotta.

Seuraavaan taulukkoon 4.1 on koottu arvio Helsingin Sataman kautta kulkeneiden (sisältäen kansainvälisillä risteilyaluksilla kaupungissa vierailleiden) matkustajien pääkaupunkiseudulle kohdistuneen kulutuksen tuomista tuloista vuonna 2017.

**Taulukko 4.1. Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien tuomat tulot pääkaupunkiseudulle v. 2017**

| <b>Matkustajaryhmät</b>                                           | <b>milj. euroa</b> |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Sataman kautta kulkeneiden kotimaisten matkustajien kulutus       | 211,0              |
| Sataman kautta kulkeneiden ulkomaalaisten matkustajien kulutus    | 446,0              |
| Kansainvälisten risteilymatkustajien ja miehistönjäsenten kulutus | 32,1               |
| <b>Tulot yhteensä:</b>                                            | <b>689,1</b>       |

## 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. Vuonna 2017 tehdyssä edellisessä tutkimuksessa määritettiin ne 20 toimialaa, joihin kuuluvien yritysten voidaan olettaa olevan sataman vaikutuspiirissä. Tutkimusalueella näillä yrityksillä on yhteensä noin 3 000 toimipaikkaa.

Näiden yritysten suoraan Helsingin Sataman kautta kulkevaan liikenteeseen kytkeytyvän 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 merkittäväällä 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, henkilötyövuosista ja investoinneista 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 toimialaluokittain (toimialaluokitus TOL 2008, 2-numerotaso, lisäksi viranomistoiminnot erikseen). Tutkimuksessa on laskettu suoraan sataman kautta kulkevan liikenteen tuottama osuus yritysten liikevaihdosta.

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 meriliikenteen henkilökuljetuksesta ja tavarankuljetuksesta. Meriliikenne sisältää myös rannikkovesiliikenteen sekä henkilö- että tavarankuljetuksen osalta. Maaliikenne sisältää tässä tarkastelussa tieliikenteen ja rautateiden tavaraliikenteen, paikallisliikenteen ja muuttopalvelut.

Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta myös työllistää eniten, mutta työllisyysvaikutuksissa meriliikenteen henkilökuljetus on varsin lähellä sitä, koska Helsingin Satama on erittäin vilkas matkustajaliikenteen satama. Vaikutuksissa on mukana myös Helsinkiin liikennöivien matkustaja-autolautojen merihenkilöstöä. Maaliikenne on sataman vaikutusten osalta kolmanneksi työllistävin toimiala. Sen sisällä tieliikenteen tavarankuljetus on ylivoimaisesti suurin työllisyysvaikutuksiltaan. Tällä toimialalla on tyypillisesti paljon pieniä yrityksiä.

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 v. 2017**

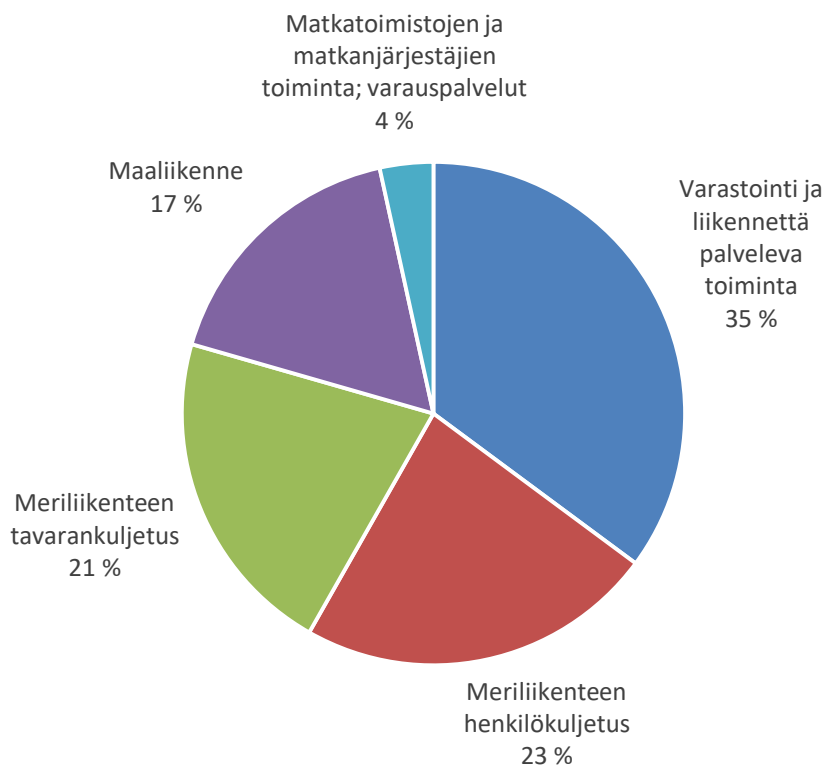
| Toimiala                                                                                 | Liikevaihdon arvo (milj. €) | Työllisyys välitön (hlö) | Työllisyys yhteensä (hlö) |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta (mm. lastinkäsittely, huolinta ja rahtaus) | 1 047,8                     | 3 002                    | 7 506                     |
| Meriliikenteen henkilökuljetus                                                           | 688,0                       | 2 727                    | 4 772                     |
| Meriliikenteen tavarankuljetus                                                           | 632,9                       | 1 192                    | 2 086                     |
| Maaliikenne                                                                              | 510,2                       | 2 004                    | 2 886                     |
| Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta; varaushpalvelut                         | 102,4                       | 352                      | 705                       |
| Viranomais-toiminnot                                                                     |                             | 90                       | 135                       |
| <b>Yhteensä</b>                                                                          | <b>2 981,3</b>              | <b>9 367</b>             | <b>18 090</b>             |

Edellä olevassa taulukossa yritysten suoraan Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen yhteenlaskettu liikevaihdon arvo on noin 3 miljardia euroa. Samojen yritysten yhteenlaskettu kokonaisliikevaihdon arvo on noin 9,9 miljardia euroa. Tämän yritysjoukon yhteisliikevaihdon arvosta siis noin 30 prosenttia muodostuu satamaan liittyvissä toiminnoissa.

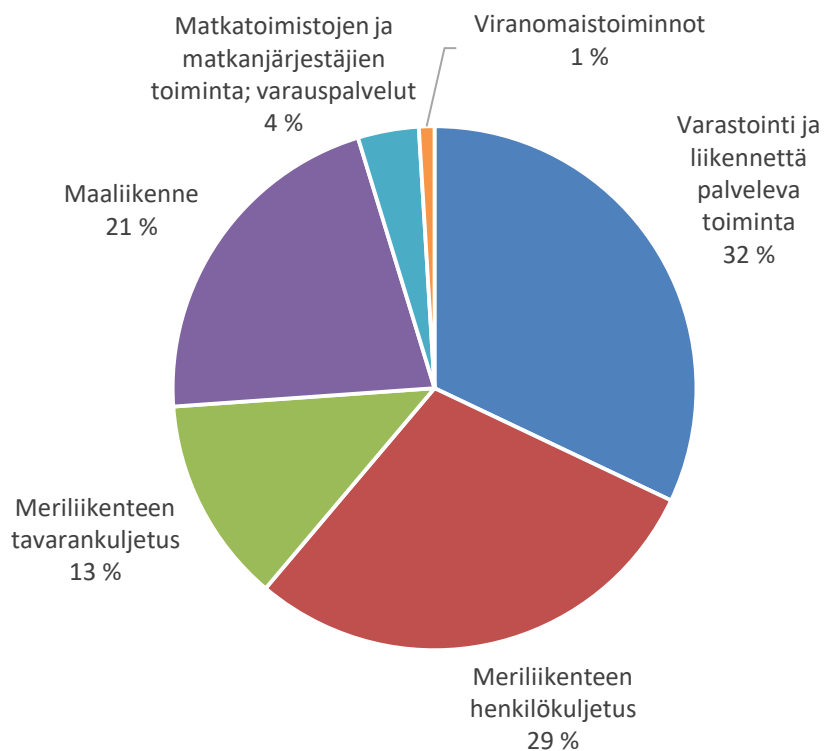
Helsingin seudun työllisten kokonaismäärä vuonna 2017 oli 734 800 henkilöä. Helsingin Satamaan liittyvien toimintojen työllistävä vaikutus on noin 2,5 prosenttia alueen työllisten määrästä. Koko maan työllisten määrästä (2 473 200) vastaava osuus on noin 0,7 prosenttia.

Helsingin Sataman kautta säännöllisessä linjaliikenteessä kulkevien alusten sekä kansainvälisten risteilyalusten matkustajien vaikutuksia arvioitiin jo aiemmin luvussa 4.

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



**Kuva 5.1. Liikevaihtokertymän jakautuminen toimialaluokittain**



**Kuva 5.2. Suoran työllisyysvaikutuksen jakautuminen toimialaluokittain**

Helsingin Sataman kautta kulkeva ulkomaan tavaraliikenteen volyymi on tonnimääräisesti noin 14 prosenttia koko Suomen satamien liikenteestä. Yksiköidyssä tavaraliikenteessä eli konteissa, kuorma-autoissa, perävaunuissa sekä muissa kuljetusvälineissä kuljetettujen tavaramäärien osalta Helsingin Sataman osuus on huomattavasti suurempi eli noin 40 prosenttia. Matkustajaliikenteessä Helsingin Sataman markkinaosuus on 81 prosenttia Manner-Suomen merisatamien kokonaismatkustajamäärästä. Nämä luvut kertovat, että Helsingin Sataman kautta kulkeva tavara- ja matkustajaliikenne palvelee paljon laajempaa aluetta kuin tämän selvityksen kohdealuetta eli pääkaupunkiseutua ja kehyskuntia. Niinpä sataman välilliset vaikutukset ovat kokonaisuudessaan tässä selvityksessä esitetyt merkittävästi suuremmat ja ulottuvat laajemmalle alueelle lähes koko Suomeen.

Yhtenä esimerkkinä yksittäisistä erittäin merkittävistä välillisistä vaikutuksista ovat muualla Suomessa rakennettavat matkustaja-autolautat, jotka tulevat Helsingistä lähteville linjoille. Vuonna 2017 liikenteen aloitti Turussa Meyer Turku Oy:n telakalla rakennettu Tallinkin Megastar-alus. Maaliskuussa 2019 puolestaan solmittiin tilaussopimus Tallinkin ja Raumalla laivanrakennusta harjoittavan RMC-yhtiön välillä. Raumalla rakennetaan niin ikään Helsingin ja Tallinnan väliseen liikenteeseen vuonna 2022 tuleva Megastarin kokoluokkaa oleva matkustaja-autolautta. Kummankin aluksen työllistävä vaikutus telakalla ja sen alihankkijoilla on noin 2 000 henkilötyövuoden luokkaa.

## Investoinnit

Yritysten Helsingin Satamaan liittyvien investointien noin viimeisen viiden vuoden vuosikeskiarvo oli noin 318 miljoonaa euroa. Luku koostuu toimipaikkojen viiden vuoden tai kahden vuoden vuosikeskiarvoista. Alle 10 hengen toimipaikkojen investointiluvut olivat viiden vuoden vuosikeskiarvoja, kun taas yli 10 hengen toimipaikkojen investointiluvut ovat joko viiden vuoden tai kahden vuoden vuosikeskiarvoja. Kaikista investoinneista lähes 96 prosenttia oli yli kymmenen hengen kokoisten toimipaikkojen investointeja. Investointeihin sisältyy muun muassa Tallink Silja Oy:n tilaama Megastar-laivan hankinta, joka tuli Helsingin ja Tallinnan väliseen liikenteeseen vuonna 2017. Aluksen kokonaishinta oli noin 230 miljoonaa euroa.

## Yhteisöverotuotot

Helsingin Sataman kautta kulkevaan tavara- ja henkilöliikenteeseen liittyvien yritysten tutkimusalueen kunnille maksamia yhteisöveroja selvitettiin tutkimuksessa Verohallinnolta tilattujen vuoden 2017 verotietojen perusteella. Tiedot haettiin samoilta 20 toimialoilta, jotka olivat yrityskyselynkin 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 2017 näiden yritysten Helsingin seudun 14 kunnalle maksama yhteisövero oli yhteensä 11,2 miljoonaa euroa, josta sataman kautta kulkeneen liikenteen osuus oli 1,6 miljoonaa euroa. Vuoden 2016 tutkimuksessa tämä luku oli 1,5 miljoonaa euroa.

Yhteisöverotuottoja laskettaessa ja vertailtaessa on huomioitava, että suuri osa yhteisöistä ei maksa yhteisöveroa lainkaan ja maksettavat verot vaihtelevat verovuosittain 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. Tilastokeskuksen<sup>3</sup> mukaan keskiansioiden nousu on ollut vuodesta 2010 vuoteen 2017 noin 12 prosenttia. Tällä oletuksella saadaan satamaan liittyvien yritysten henkilöstön vuoden 2017 keskimääräiseksi vuosiansioksi 40 320 euroa eli 3 360 euroa/kk. Helsingin seudun kuntien kunnallisveroprosenttien keskiarvo vuonna 2017 oli 19,32. Pääkaupunkiseudun kuntien veroprosentit olivat kuitenkin jonkin verran kehyskuntien veroprosentteja alempia. Koska niiden väkiluku on paljon suurempi kuin kehyskunnissa, käytetään tässä veroprosenttina kuntien asukasmäärän mukaan painotettua keskiarvoa, joka oli 18,73. 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 2017 oli noin 112,3 miljoonaa euroa.

## Loviisan sataman vaikutukset

Loviisan Satama Oy on merkittävä taloudellinen toimija itäisellä Uudellamaalla. Vuonna 2018 Loviisan Satama Oy sekä siihen liittyvät muut yritykset ja toimijat tuottivat liikevaihtoa yhteensä 24,2 miljoonaa euroa. Sataman suora työllisyysvaikutus oli noin 117 henkilötyövuotta ja kokonaistyöllisyysvaikutus noin 282 henkilötyövuotta. Lisäksi sataman kanssa työskentelevät toimijat tekivät ostoja noin 5,9 miljoonan euron edestä. Nämä ostot painottuivat pääosin Loviisan seudulle.

Loviisan satamaan liittyvien yritysten henkilöstön kunnallisverokertymä oli vuonna 2017 noin 1,8 miljoonaa euroa, kun laskentaperusteena käytetään samoja oletuksia kuin edellä käytettiin Helsingin Sataman kohdalla.

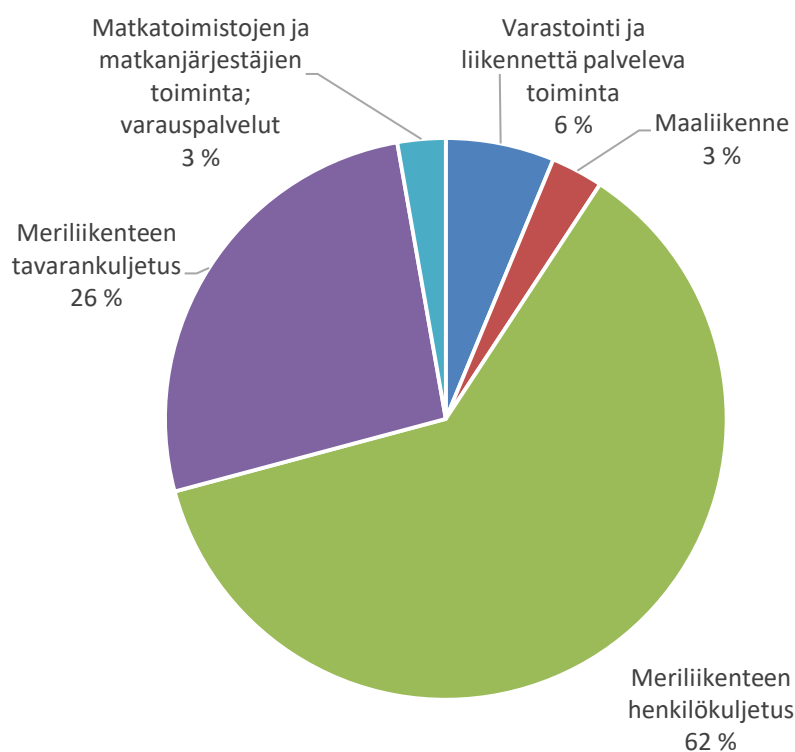
---

<sup>3</sup> [http://www.stat.fi/til/ati/2018/02/ati\\_2018\\_02\\_2018-08-28\\_tie\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/ati/2018/02/ati_2018_02_2018-08-28_tie_001_fi.html). Luettu 28.3.2019

## 6 Baltian liikenteen osuus liikevaihdosta

Tutkimuksessa pyrittiin selvittämään Baltian reitin liikenteen vaikutusten osuutta kokonaisvaikutuksista. Tehtävä osoittautui haasteelliseksi, koska puhelinkyselyssä yritysedustajilla oli usein vaikeuksia arvioida Baltian reitin osuutta erikseen muusta Helsingin Satamaan liittyvästä toiminnastaan. Tässä esitettäviä lukuja onkin pidettävä vain suuntaa-antavana.

Toimipaikkojen Helsingin Sataman kautta kulkevan Baltian liikenteen liikevaihdon osuus oli noin 699 miljoonaa euroa eli noin 23 prosenttia toimipaikkojen koko Helsingin Satamaan liittyvästä liikevaihdosta. Tästä Baltian liikenteen liikevaihdosta noin 62 prosenttia tuli meriliikenteen henkilöstökuljetuksesta ja 26 prosenttia meriliikenteen tavarankuljetuksesta. Nämä edellä mainitut luvut selittyvät ensisijaisesti Helsingin ja Tallinnan välisellä tiheällä matkustajalaivaliikenteellä. Loput Baltian liikenteen kokonaisliikevaihdosta koostui pääosin varastointia ja liikennettä palvelevasta toiminnasta, maaliikenteestä sekä matkatoimistojen ja matkajärjestäjien toiminnasta.



**Kuva 6.1. Helsingin Sataman kautta kulkevan Baltian liikenteen liikevaihtojen osuudet toimialaryhmittäin.**



## 7 Muut vaikutukset

### Ympäristövaikutukset

Satamissa käsitellään suuria tavaramääriä ja satamien kuljetukset tuottavat liikennettä niin katuverkolle, maanteille, rautateille kuin meriväylillekin. Kaikki liikenne aiheuttaa ympäristölle haitallisia vaikutuksia, määrät ja painotus vaihtelevat kuljetusmuodoittain. Tyypillisiä satamatoimintojen aiheuttamia ympäristövaikutuksia ovat melu, päästöt ilmaan, aluksista tulevat jätteet sekä vaikutukset vesistöihin. Kaikkia näitä negatiivisia vaikutuksia on jo pitkään pyritty minimoimaan sekä kansainvälisten säädösten kautta että satamien ja satamakaupunkien omaehtoisilla toimenpiteillä.

Melua satamassa aiheuttavat alusten pääkoneet saapumisen ja lähtemisen yhteydessä, apukoneet tuottaessaan sähkö laiturissa olon aikana, lastin purku ja lastaaminen, alusten ilmastointijärjestelmät sekä satamassa liikkuvat työkoneet ja ajoneuvoliikenne. Ajoneuvojen purku ja lastaus laivoissa luo paikallisia liikennemuutoksia satamien läheisyydessä.

Keskeisimmät satamatoiminnan ja alusliikenteen päästöt ilmaan sisältävät typen ja rikin oksideja sekä CO<sub>2</sub>-päästöjä. Rikkipäästöt pienentyivät merkittävästi, kun vuoden 2015 alusta laivapolttoaineiden rikkipitoisuus saa Itämerellä olla korkeintaan 0,1 prosenttia. Maasähkön käyttö aluksissa laiturissa olon aikana vähentää sekä melua että päästöjä ilmaan. Helsingin Satamassa on jo käytössä maasähkölaitteisto Katajanokalla ja Eteläsataman sähköyhteyttä selvitetään samoin kuin Länsisataman valmiuksia järjestelmän käyttöön ottoon. Maasähkön hyödyntäminen soveltuu ensisijaisesti linjaliikenteen aluksille, koska järjestelmät vaativat aluksille räätälöityjä ratkaisuja. Suurin vaikutushyöty saadaan nimenomaan päivittäin satamassa käyvien aluksien kytkemisestä maasähkölaitteistoon. Helsingin Satamassa tärkeimmät kohteet ovat juuri keskellä kaupunkia sijaitsevat Katajanokan ja Eteläsataman satamanosat sekä Länsisatama asutuksen läheisyydessä satamaa.

Alusjätelainsäädäntö edellyttää, että alusten on jätettävä jätteensä satamaan. Kiinteiden jätteiden osalta säännöllisessä liikenteessä olevat alukset voivat tehdä jätehuoltosopimuksen suoraan jätehuoltoyrityksen kanssa, muut alukset ovat velvolliset käyttämään sataman järjestämää jätehuoltoa. Helsingin Satama tarjoaa myös mahdollisuuden jätteiden kierrättämiseen, koska monet alukset lajittelevat kiinteät jätteensä.

Helsingin Sataman jokaisella laiturilla aluksilla on mahdollisuus jättää jätevedet suoraan kaupungin viemäriverkostoon eikä niiden jättämisestä peritä erillistä maksua. Hajuhaittojen vähentämiseksi matkustaja-alukset esikäsittävät jätevesiään ja Vuosaaren on rakennettu erillinen jätevesien esikäsittelylaitos. Itämeren erityisalueella astuu 1.6.2019 voimaan uusia laivoja koskeva kielto päästää käymäläjätteitä mereen. Nykyisille risteilylaivoille määräaika on 1.6.2021. Jätevesiä ei tähänkään saakka ole saanut päästää mereen rannikon läheisyydessä ja linjaliikenteen matkustaja-alukset ovat jo pitkään jättäneet käymäläjätevetensä satamiin.

Helsingin Satama käyttää kuten yleisesti muutkin satamat erilaisia kannustimia jätteiden jättämiseksi satamaan. Alusjätemaksut perustuvat aluksen kokoon, eivät jätteiden jättämiseen. Jäteveden jättämisestä ei peritä erillistä maksua ja kiinteiden ja öljyisten jätteiden alusjätemaksusta saa 20 prosentin alennuksen, kun samalla jättää satamaan jätevettä. Helsingin Satama voi myös myöntää linjaliikenteen aluksille alennuksia alusmaksuista ympäristövaikutusten pienentämisen perusteella. Maksimialennuksen määrä on neljä prosenttia vuonna 2019.

Helsingin Satama on mukana monenlaisessa ympäristöyhteistyössä niin paikallisesti, kansallisesti kuin kansainvälisestikin. Esimerkkejä näistä ovat Itämerihaaste, jossa mukana olevat kaupungit sitoutuvat konkreettisiin vapaaehtoiisiin toimiin rannikkovesien ja koko Itämeren hyväksi, sekä Interreg-ohjelmaan kuuluva Green Cruise Port -hanke, jonka tavoitteena on tehdä Itämeren alueesta innovatiivisempi ja kestävämpi risteilyturismin näkökulmasta.

Helsingin Satama osallistuu myös osin EU-rahoitteiseen TWIN-PORT 3 -hankkeeseen, jonka avulla parannetaan Länsisataman liikennejärjestelyjä sekä asennetaan laivojen automaattisia kiinnitys- ja maasähkölaitteita. Nämä toimenpiteet vähentävät satama-alueiden melua ja päästöjä ilmaan sekä sujuvoittavat liikennettä.

## Sosiaaliset ja kulttuurilliset vaikutukset

Satamilla on perinteisesti ollut merkittävät sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kaupunkiin. Satamakaupungit ovat muita kaupunkeja kansainvälisempiä ja uudet vaikutteet ovat saapuneet satamakaupunkien kautta. Nyky-yhteiskunnassa erot ovat kaventuneet globalisaation, tiedonvälityksen nopeutumisen, matkustuksen ja sosiaalisen median ansiosta, mutta ei satamien merkitys ole hävinnyt. Helsingissä valtaosa rahtiliikenteestä on siirtynyt Vuosaareen, mutta matkustaja-autolautat ja risteilyalukset ovat edelleen jokapäiväinen näky kantakaupungissakin. Ne luovat myös merellistä tunnelmaa ja tuovat katukuvaan suuren joukon turisteja ja laivamatkustajia, jotka vilkastuttavat kaupungin liike-elämää ja tuovat kävijöitä niin museoihin, teattereihin kuin muihinkin kulttuurikohteisiin. Satama ja laivat ovat oleellinen osa merellisen kaupungin identiteettiä.

Helsingin satamalle on hyvin ominaista tiheä laivaliikenne Tallinnaan, mikä on edistänyt oleellisesti Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä. Vuonna 2017 Helsingin ja Tallinnan välillä matkusti reilu 9 miljoonaa matkustajaa, joille tärkeimmät syyt matkustaa tällä välillä oli huvimatka, mutta myös työmatkat. Erityisesti virolaisilla matkustajilla työmatkat korostuivat. Arviot rajat säännöllisesti ylittävien työläisten määrästä vaihtelevat 20 000 ja 40 000 välillä. Laivojen luomat tiheät matkustajavirratt ovat tuoneet Helsingin ja Tallinnan kaupungit lähemmäksi toisiaan ja kaupunkien välistä yhteistyötä onkin lisätty. Helsingin satama on ollut tärkeä tekijä kaupunkien välisten siteiden vahvistamisessa.

## 8 Yhteenveto ja johtopäätökset

Helsingin Satamalla on suuret positiiviset vaikutukset sekä aluetalouteen että työllisyyteen pääkaupunkiseudun kunnissa ja kehyskunnissa. Helsingin Sataman kautta kulkevaan liikenteeseen suoraan liittyvien toimintojen liikevaihdon yhteenlaskettu arvo vuonna 2017 oli noin 3 miljardia euroa. Sataman kautta kulkevaan liikenteeseen liittyvät toiminnot työllistivät suoraan 9 400 henkilöä ja kerrannaisvaikutukset huomioiden 18 100 henkilöä. Sataman merkitys kunnallisverojen tuottajana Helsingin seudulla on suuri, karkeasti arvioiden noin 112,3 miljoonaa euroa. Kun lasketaan suoraan sataman kautta kulkevan toiminnan taloudelliset vaikutukset sekä muut Sataman toiminnan aiheuttamat talousvaikutukset yhteen, saadaan taloudellisten kokonaisvaikutusten arvoksi noin 4,1 miljardia euroa ja 25 100 henkilötyövuotta vuodessa.

On erittäin tärkeää huomioida, että alueellisten vaikutusten lisäksi Helsingin Sataman kautta kulkevan tavara- 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. Kuorma-autojen ja irtoperävaunujen kuljetuksissa Helsingin osuus on 50 prosenttia tonnimäärästä. Konttikuljetuksista Helsingin Sataman kautta tapahtuu 32 prosenttia TEU-luvun mukaan laskettuna.

Helsingin Sataman kautta kulkee keskimääräistä arvokkaampaa tavaraa suuryksikköliikenteen suuresta osuuden vuoksi. Arvioidaan että Helsingin osuus on noin 40–50 prosenttia koko Suomen merikuljetusten arvosta, mikä tarkoittaa noin 43–54 miljardia euroa.

Matkustajaliikenteen merkitys on Helsingin Satamassa erityisen huomattava, 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. Ne ulottuvat laajalti eri puolille maata esimerkiksi sekä reitti- että tilausliikennettä harjoittaviin linja-autoyhtiöihin ja matkanjärjestäjiin. Pääkaupunkiseudun hotelli- ja ravintola-alan sekä vähittäiskaupan yritykset saavat osansa meritse matkaan lähtevien ja siltä palaavien matkustajien ostojen ansiosta.

Tutkimuksen kohteena olleiden toimialojen yritysten Helsingin Satamaan liittyvien investointien vuosikeskiarvo edelliseltä noin viiden vuoden jaksolta on noin 318 miljoonaa euroa. Investointeihin sisältyvät myös alusinvestoinnit. Helsingin ja Tallinnan väliseen liikenteeseen on tarkastelujaksolla rakennettu matkustaja-autolautta Rauman telakalla ja sieltä on jälleen tilattu uusi alus samaan liikenteeseen. Näiden alusten rakentaminen kotimaassa tuottaa suoraan merkittäviä positiivisia vaikutuksia meriteollisuusyrityksille ja lisäksi välillisiä kerrannaisvaikutuksia monien eri alan yrityksille ja sitä kautta rakennuspaikan aluetalouteen. Helsingin Satama Oy:n omat investoinnit ovat olleet noin 55 miljoonaa euroa kymmenen vuoden vuosikeskiarvona.

Sataman toiminnalla on merkittäviä ympäristövaikutuksia, joita pyritään minimoimaan sekä kansainvälinen säädösin että vapaaehtoisin kannustimin. Helsingin Satama on toteuttanut monia niin melua kuin ilmaan ja veteen tapahtuvia päästöjä vähentäviä toimenpiteitä. Liikennejärjestelyin on pyritty vähentämään satamaliikenteen aiheuttamaa ruuhkautumista.

Satama vaikuttaa Helsinkiin myös sosiaalisesti ja kulttuurisesti. Laivamatkustajat ja risteilyvieraat ovat näkyvä osa kaupunkikuvaa kuten ovat myös suuret matkustaja-alukset. Helsingin ja Tallinnan väliset

siteet ovat voimistuneet ennen kaikkea sataman kautta kulkevan tiheään Tallinnan laivaliikenteen ansiosta. Satamalla on tärkeä rooli kansainvälisen kaupungin luomisessa.

## Lähteet

Cruise Passenger and Crew Surveys Helsinki 2017.

Helsingin Satama Oy. Tilastot, toimintakertomus 2018 ja muu aineisto. <https://www.portofhelsinki.fi>

Orbis-yritystietokanta. Bureau van Dijk.

Kaupunginkanslia. Helsinki-Tallinna: Kaksoiskaupunkikehityksen tarkastelua tilastotietojen valossa. Helsingin kaupunki.

TAK Rajatutkimus 2017. Helsingin Satama Oy. Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK.

Tilastokeskus. Toimipaikka-aineisto ja tilastot. <http://www.stat.fi>

Tulli. Tilastot ja ULJAS-tilastotietokanta. <https://tulli.fi/tilastot>

Ulkomaan meriliikenteen tilastot 2018. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. <https://www.traficom.fi/fi/julkaistut-tilastot>

Verohallinto. Yhteisöverotiedot.

Visit Finland matkailijatutkimus 2017. Business Finland & Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK.

## LIITE: Puhelinhaastattelujen kysymykset

### Puhelinhaastattelulomake

- 1) Kuinka suuri osa toimipaikanne liikevaihdosta/myynnistä liittyi Helsingin Satamaan tai sataman kauttakulkevaan liikenteeseen vuonna 2017?  
\_\_\_\_\_ % myynnistä  
*(Tarkennettava, että ei koske koko yritystä, jos toimintaa on kohdealueen ulkopuolella)*
- 2) Miten Helsingin Satamaan liittyvä liikevaihtonne jakautui tavara- ja matkustajaliikenteen kesken vuonna 2017 (%)?  
  
\_\_\_\_\_ % myynnistä liittyi tavaraliikenteeseen  
\_\_\_\_\_ % myynnistä liittyi matkustajaliikenteeseen
- 3) Kuinka suuri osa toimipaikanne henkilötöypanoksesta liittyi Helsingin Satamaan v. 2017?  
\_\_\_\_\_ %  
*(Työpanosta ajatellaan henkilötöyvuosina, htv, mukaan lukien vuokratyövoima)*
- 4) Mikä oli toimipaikanne henkilökunnan lukumäärä (htv) yrityksessänne/toimipaikassanne keskimäärin v. 2017 \_\_\_\_\_  
*(Työpanosta ajatellaan henkilötöyvuosina, htv. Mukaan lukien vuokratyövoima,)*
- 5) Mikä oli toimipaikanne liikevaihto v. 2017? \_\_\_\_\_
- 6) Kuinka suuri osa Helsingin Satamaan liittyvästä liikevaihdostanne on Baltian liikennettä?  
(Tässä viittaus kysymykseen 1, jossa kerroitte, että myynnistänne x % liittyy Helsingin Satamaan. Kuinka suuri osa tästä myynnistä...)  
\_\_\_\_\_ % myynnistä

### Investointikysymys suurille toimijoille

- 7) Kuinka paljon olette keskimäärin investoineet Helsingin Satamaan liittyvään toimintaan vuosittain viimeisen 5 vuoden aikana?  
*(Kaikki investointityypit, mukaan lukien korjausinvestoinnit)*