

**TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA**

**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 161  
2009**

# **PORIN JA RAUMAN SATAMIEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET**

Elisa Holma

Johanna Yliskylä-Peuralahti





TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH  
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 161  
2009

# **PORIN JA RAUMAN SATAMIEN ALUE- TALOUDELLISET VAIKUTUKSET**

Elisa Holma  
Johanna Yliskylä-Peuralahti

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

JULKAISIJA / PUBLISHER :

Turun yliopisto / University of Turku  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS  
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1–3  
FI–20100 TURKU, FINLAND

Puh. / Tel. + 358 (0)2 281 3300

Fax + 358 (0)2 281 3311

<http://mkk.utu.fi>

Painosalama

Turku 2009

ISBN 978–951–29–3826–1 (painettu)

ISBN 978–951–29–3827–8 (verkko)

ISSN 1456–1824

## ESIPUHE

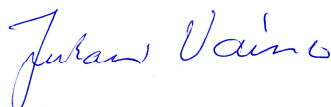
Porin ja Rauman satamien aluetaloudelliset vaikutukset selvitetään tässä tutkimuksessa toisen kerran. Edellinen tutkimus tehtiin vuonna 1999. Sen jälkeen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on tehnyt vastaavat selvitykset Turun, Naantalin ja Uudenkaupungin sekä Kotkan ja Haminan satamista. Tässä tutkimuksessa pyritään myös vertaamaan muutoksia kymmenen vuoden taakse.

Toimintaympäristö muuttuu hyvinkin vahvasti, mutta satamat pysyvät. Porin ja Rauman satamat ovat säilyttäneet vankan asemansa maakunnan keuhkoina. Niiden kautta kulkeva ulkomaan tavaraliikenne on merkittävää koko Suomen tasolla. Satamien työllisyysvaikutus on säilynyt korkeana, samoin satamien positiiviset heijastusvaikutukset ympäröivään yhteiskuntaan ovat merkittäviä.

Tutkimuksen toteuttamisesta MKK:lla ovat vastanneet tutkija Elisa Holma sekä tutkimuksen alkuvaiheessa projektipäällikkö Johanna Yliskylä-Peuralahti.

Kiitän tutkimuksen tilaajia, Rauman Sataman satamajohtaja Hannu Asumalahtea ja Porin Sataman satamajohtaja Jaakko Nirhamoa, luottamuksesta tutkimusyksikköämme kohtaan ja avunannosta työn ohjauksessa. Kiitos kuuluu myös kaikille kyselyyn vastanneille yrityksille sekä aineiston keräämisessä auttaneelle satamien henkilöstölle.

Turussa 6.2.2009



Juhani Vainio  
Johtaja  
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus  
Turun yliopisto

## TIIVISTELMÄ

Porin ja Rauman satamat ovat merkittäviä sekä alueellisella että valtakunnallisella tasolla. Alueellisella tasolla ne ovat paitsi tärkeitä liikenteen kauttakulkupisteitä, myös huomattavia työllistäjiä. Satamien alueellista merkitystä voidaan tarkastella taloudellisten tunnuslukujen kautta ja siten arvioida niiden aluetaloudellisia vaikutuksia. Näkyvin aluetaloudellisten vaikutusten mittari on satamiin liittyvien yritysten työllisyysvaikutus, mutta vaikutuksia voidaan tarkastella myös yritysten tulonmuodostuksen, investointien ja muiden ostojen, henkilöstölle maksettujen palkkojen sekä yritys- ja henkilöverotuksen kautta. Tässä tutkimuksessa selvitetään Porin ja Rauman satamien muodostamien toiminnallisten kokonaisuuksien suoria aluetaloudellisia vaikutuksia satakuntalaisten toimipaikkojen taloudellisten tunnuslukujen avulla. Työllisyysvaikutuksen osalta tuloksia verrataan aiempaan, vuonna 1999 toteutettuun selvitykseen. Oman kokonaisuutensa muodostaa satamien välittömässä läheisyydessä sijaitseva satamapalveluita käyttävä satamasidonnainen teollisuus.

Satamien aluetaloudellisten vaikutusten arvioimiseen liittyy aina epävarmuustekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon tuloksia tarkasteltaessa. Tuloksiin vaikuttaa se, millä alueellisella tasolla vaikutuksia tutkitaan, mutta myös tutkimusmenetelmiin, määritelmiin ja rajauksiin tulee kiinnittää huomiota. Kahden eri vuoden tuloksia tulee vertailla hyvin varoen ja kiinnittää huomiota yritysten erilaisiin arvioihin satamatoimintojen työllistävyydestä. Suurin osa satamien työllisyysvaikutuksista kohdistuu satamien sijaintikuntaan ja -maakuntaan, mutta toki satamien vaikutukset ulottuvat Satakuntaa laajemmaltiinkin. Etenkin satamien liikenteeseen osallistuvat maantieliikenteen kuljetusyrietykset liikköivät satamiin myös maakuntarajojen ulkopuolelta.

Satamien kautta kulkeva liikenne työllistää henkilöstöä yli sadassa Satakunnassa toimivassa yrityksessä lähinnä liikenteen toimialalla. Vuonna 2007 Porin ja Rauman satamat työllistivät yhteensä 1782 kokoaikaista henkilöä satakuntalaisissa toimipaikoissa, yhdeksän prosenttia enemmän kuin vuonna 1998. Porin satama työllisti suoraan 647 henkilöä ja Rauman satama 1135 henkilöä. Satamien päätoiminnoista suurimmat työllistäjät olivat ahtaus ja lastinkäsittely sekä varastointi ja terminaalitoiminta, joiden yhteenlaskettu työllisyysvaikutus oli 890 henkilötyövuotta. Maakuljetukset ja huolinta työllistivät Satakunnassa 558 henkilöä.

Porin ja Rauman satamien kautta muodostuva liikenteen toimialalla toimivien yritysten liikevaihto muodosti reilun kolmanneksen koko maakunnan liikenteen toimialan yritysten liikevaihdosta. Satamien toimintaan osallistuvat yritykset tekivät merkittäviä investointeja ja tekivät suurimman osan muiden hankintojen ja palveluiden ostoista Satakunnan alueelta, mikä kerrytti tuloja satakuntalaisille alihankkijoille.

Satamasidonnaisen teollisuuden osalta tarkastellaan niitä teollisuuslaitoksia, jotka sijaitsevat satamien välittömässä läheisyydessä ja kokevat toimintansa olevan sidoksissa satamiin. Vuonna 2007 satamasidonnainen teollisuus työllisti 2849 henkilöä ja näiden tuotantolaitosten yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 1,8 miljardia euroa. Luvut eivät sisällä niitä Porin satamalle erittäin keskeisiä tuotantolaitoksia, jotka eivät sijaitse sataman läheisyydessä.

## SISÄLLYS

<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b> .....	<b>7</b>
1.1	Tutkimuksen tausta.....	7
1.2	Tutkimuksen tavoitteet .....	8
1.3	Tutkimuksen rakenne .....	8
<b>2</b>	<b>PORIN JA RAUMAN SATAMAT – TOIMINTAYMPÄRISTÖ, LIIKENNE JA INVESTOINNIT</b> .....	<b>10</b>
2.1	Porin satama .....	10
2.1.1	Fyysinen toimintaympäristö ja satamanosat .....	10
2.1.2	Liikenne .....	12
2.1.3	Investoinnit ja kehityssuunnitelmat.....	14
2.2	Rauman satama .....	15
2.2.1	Fyysinen toimintaympäristö ja sataman toiminnalliset osat .....	15
2.2.2	Liikenne .....	16
2.2.3	Investoinnit ja kehityssuunnitelmat.....	18
<b>3</b>	<b>SATAMIEN ALUETALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN SELVITTÄMINEN JA AINEISTOT</b> .....	<b>20</b>
3.1	Kohdejoukon määrittely ja rajausta.....	20
3.2	Aluetaloudellisten vaikutusten mittaaminen .....	22
3.3	Menetelmät ja tutkimusaineisto .....	23
3.3.1	Aineiston kattavuus .....	24
<b>4</b>	<b>SATAMIEN LIIKENTEeseen OSALLISTUVAT YRITYKSET</b> .....	<b>26</b>
4.1	Satamien liikenteeseen osallistuvien yritystoimipaikkojen lukumäärä .....	26
4.2	Yritysten pää- ja sivutoimialat .....	26
<b>5</b>	<b>PORIN JA RAUMAN SATAMIEN SUORAT ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET</b> .....	<b>28</b>
5.1	Huomioidut ja epävarmuustekijät .....	28
5.2	Porin ja Rauman satamien kautta kulkevan liikenteen yhteenlasketut vaikutukset ja vertailu edelliseen tutkimukseen.....	28
5.2.1	Porin satama .....	30
5.2.2	Rauman satama .....	33
5.3	Satamasidonnainen teollisuus.....	36
5.3.1	Porin satama .....	37
5.3.2	Rauman satama .....	38
<b>6</b>	<b>PORIN JA RAUMAN SATAMIEN ALUETALOUDELLINEN MERKITYS</b> .....	<b>39</b>
6.1	Satamat ja liikenteen toimiala Satakunnassa .....	39
6.2	Satamat ja teollisuus Satakunnassa .....	39
6.3	Satakunnan ulkopuolelle kohdistuva vaikutus .....	40
<b>7</b>	<b>YHTEENVETO</b> .....	<b>41</b>
	<b>LÄHTEET</b> .....	<b>44</b>
	<b>LIITTEET</b>	
	LIITE 1. Porin satama: Mäntyluoto	
	LIITE 2. Porin satama: Tahkoluoto	
	LIITE 3. Rauman satama	

LIITE 4. Kyselylomake

LIITE 5. Yhteenvedotaulukko



## 1 JOHDANTO

### 1.1 Tutkimuksen tausta

Satamat ovat osa liikenneinfrastruktuuria, jossa kuljetus pysähtyy ja muuttaa muotoaan maan kohdatessa veden. Ne ovat tärkeitä kansainvälisen liikenteen portteja ja turvamääräyksien vuoksi rajattuja alueita. Suomessa suurin osa ulkomaan tavaraliikenteestä kuljetetaan meriteitse – vuonna 2007 merikuljetukset muodostivat 80 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta<sup>1</sup>. Satamilla on suuri merkitys liikenteen solmukohtana, jossa kuljetus-, logistiikka- ja lisäarvopalvelut kohtaavat. Satama, satamanpitäjä ja sitä ympäröivä alue kuljetuksiin liittyvine toimintoineen, muodostaa oman toiminnallisen kokonaisuutensa, työssäkäynti- ja yrittämisympäristön, jolla on sataman koosta riippuen usein suuri merkitys vähintään sijaintikunnalleen. Suuren sataman ollessa kyseessä sataman vaikutuspiiriin kuuluva alue laajenee, samoin sataman aluetaloudelliset vaikutukset.

Sataman aluetaloudellisten vaikutusten näkyvin muoto on ennen kaikkea toiminnallisen satamakokonaisuuden vaikutukset työllisyyteen. Tärkeä osa sataman aluetaloudellisia vaikutuksia ovat myös vaikutukset satamatoimintoihin liittyvien yritysten tulonmuodotukseen eli liikevaihtoon sekä verotuksesta kerääntyviin tuloihin. Toisaalta työllisyysvaikutuksilla on palkkatulojen kautta vaikutusta yksittäisten ihmisten kulutukseen, joka heijastuu alueellisten kaupallisten palveluiden käyttöön.

Satamien aluetaloudellisia vaikutuksia voidaan tarkastella sekä suorina että epäsuorina vaikutuksina. Suorat vaikutukset muodostuvat sellaisten toimintojen tulo- ja työllisyysvaikutuksista, joilla on välitön yhteys satamaan. Epäsuorat vaikutukset puolestaan muodostuvat suoran vaikutuksen piiriin kuuluvien toimijoiden investoinneista ja alihankkijoilta tekemistä ostoista. Lisäksi omiana kokonaisuutenaan voidaan tarkastella satamasidonnaisia teollisuudenaloja, joille sataman läheisyys tarjoaa kilpailukykyisen toimintaympäristön. Satamasidonnaiselle teollisuudelle sataman läheisyys on keskeistä esimerkiksi raaka-aineiden tai valmisteiden kuljetustarpeiden vuoksi. Aluetaloudellisten vaikutusten selvittämiseen liittyy aina joukko epävarmuustekijöitä. Vaikutuksia tarkasteltaessa onkin syytä ottaa huomioon, millä kriteereillä vaikutuksia on tarkasteltu – miten sataman työllisyysvaikutus on määritelty, millä perusteella yritykset on valittu ja millainen teollisuus nähdään satamasidonnaisena.

Tässä tutkimuksessa selvitetään Porin ja Rauman satamien suoraa aluetaloudellisia vaikutuksia Satakunnan maakuntaan. Lisäksi satamien toiminnasta Satakunnan ulkopuolelle aiheutuvasta työllisyysvaikutuksesta esitetään karkea arvio. Nämä vuonna 2007 tonnimäärällä mitattuna Suomen kuudenneksi ja neljänneksi suurimmat kaupalliset satamat ovat merkittäviä ulkomaankaupan kannalta paitsi Satakunnan, myös koko maan tasolla. Vuonna 2007 Porin ja Rauman satamien kautta kuljetettiin 11 prosenttia koko maan meriteitse tapahtuneesta ulkomaankaupasta. Lisäksi Porin satama on merkittävä kotimaan meriliikenteen jakelupiste.

---

<sup>1</sup> Tullihallitus (2008).

Satakunnan satamien työllisyysvaikutuksia on tutkittu aiemmin vuonna 1999 toteutetussa *Satakunnan satamien työllisyysvaikutukset* -tutkimuksessa (Saurama 2000). Koska edellisestä selvityksestä on kulunut aikaa jo kymmenen vuotta, on katsottu Satakunnan suurimpien satamien työllisyysvaikutusten päivittämisen olevan jo ajankohtaista.

## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää Porin ja Rauman satamien muodostamien toiminnallisten kokonaisuuksien suorat työllisyysvaikutukset sekä aluetaloudelliset vaikutukset Satakunnan maakuntaan. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää

1. Porin ja Rauman satamien kautta kulkevaan liikenteeseen suoraan liittyvät toimialat, yritykset ja organisaatiot sekä näiden keskeiset tunnusluvut kattaen rahdin kuljettamisen maalla ja merellä, kuljetusten tarvitsemat ja kuljetusta tukevat palvelut sekä satamasidonnaisen teollisuuden,
2. tunnuslukujen perusteella kohdassa 1 nimettyjen yritysten ja organisaatioiden aluetaloudelliset vaikutukset Satakunnan maakuntaan,

arvioida

3. suoraan satamien toimintaan liittyvien yritysten ja -organisaatioiden, palveluyritysten ja satamasidonnaisen teollisuuden muodostaman kokonaisuuden suorien vaikutusten merkitystä ja laajuutta Satakunnassa,
4. satamien työllisyysvaikutusta Satakunnan ulkopuolisten yritysten osalta

ja verrata

5. tutkimuksen tuloksia aiempaan, vuonna 1999 toteutettuun selvitykseen.

## 1.3 Tutkimuksen rakenne

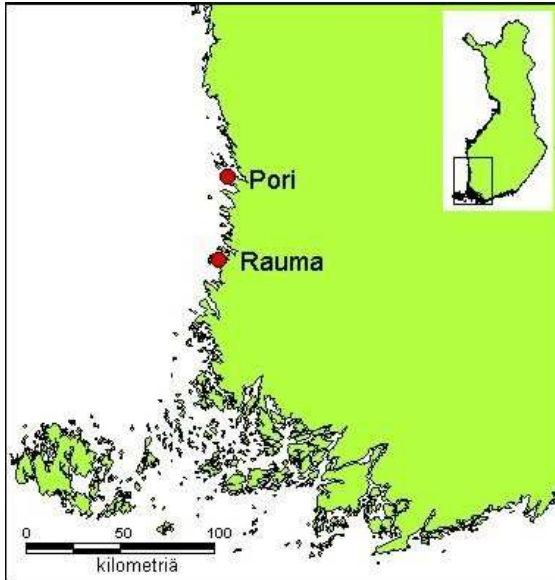
Satamien aluetaloudellisten vaikutusten pohjaksi tutkimuksessa kuvataan ensin tutkimussatamien muodostamaa toiminnallista kokonaisuutta – fyysistä toimintaympäristöä, liikenteen määrää ja tärkeimpiä rahtityyppejä sekä satamalaitosten toteuttamia ja suunniteltavia investointeja ja kehityssuunnitelmia tuleville vuosille. Kuvaukset tutkimuksen kohteena olevista satamista antavat yleispiirteisen kuvan siitä, millaiselle perustalle satamien toimintaan liittyvien yritysten ja organisaatioiden toimintaympäristö rakentuu.

Satamakohtaisten kuvausten jälkeen esitellään tutkimuksessa käytetyt menetelmät, tutkimuksen kohteena olevien yritysten ja organisaatioiden rajausta, tutkimusaineisto ja sen kattavuus. Satamiin liittyvän yritystoiminnan luonnetta kuvataan pääpiirteissään tutkimuksessa kerätyn aineiston perusteella. Seuraavaksi esitetään tutkimusaineiston perusteella saadut keskeisimmät tulokset satamien suorista aluetaloudellisista vaikutuk-

sista sekä satamasidonnaisen teollisuuden vaikutuksista. Tässä tutkimuksessa saatuja tuloksia verrataan suoran työllisyysvaikutuksen osalta aiemmin toteutettuun tutkimukseen nähden. Satamien toimintojen työllistävyyttä verrattaessa kahden eri vuoden välillä tulee kuitenkin olla erittäin varovainen. Satakunnan ulkopuolelle kohdistuvista työllisyysvaikutuksista esitetään arvio. Raportin lopussa arvioidaan satamien aluetaloudellisten vaikutusten laajuutta ja merkitystä Satakunnan maakunnassa. Viimeisenä esitetään tutkimuksen tuloksista tiivis yhteenveto.

## 2 PORIN JA RAUMAN SATAMAT – TOIMINTAYMPÄRISTÖ, LIIKENNE JA INVESTOINNIT

Porin ja Rauman satamat (kuva 2.1) ovat kokoluokaltaan ja merkitykseltään tärkeitä koko Suomen tasolla. Yhteensä näissä satamissa käsiteltiin vuonna 2007 hieman yli



kymmenesosa (11,3 %) kaikkien Suomen satamien kansainvälisestä tavaraliikenteestä. Porin satamassa myös kotimaanliikenne on merkittävää. Satamien tavaraliikenteen tärkeimpiä tuotteita ovat sekä mekaanisen että kemiallisen puunjalostusteollisuuden tuotteet, polttoaineet sekä yksikköliikenne. Porin ja Rauman satamissa käsitellään kuitenkin pääosin melko erityyppistä rah-tia; yksikköliikenne muodostaa merkittä-vän osan Rauman sataman liikenteestä, Porin sataman liikenteestä suuri osa puolestaan koostuu bulk-tuotteista ja vientiin menevistä raskaista ja suurista projektilas-teista.

Kuva 2.1. Porin ja Rauman satamien sijainti.

### 2.1 Porin satama

#### 2.1.1 Fyysinen toimintaympäristö ja satamanosat

Porin satama koostuu kahdesta toisistaan etäällä sijaitsevasta satama-alueesta ja kolmes-ta satamanosasta: Mäntyluodosta ja Tahkoluodon satama-alueella toimivista syväsatama-masta sekä öljy- ja kemikaalisatamasta. Nämä muodostavat yhteensä noin 322 hehtaarin maa-alueen. Satamassa on yhteensä 24 laituriipaikkaa. Porin sataman talviliikenneomi-naisuudet ovat erittäin hyvät, sillä sataman edustalla ei ole lainkaan saaristoa ja syvät vedet pitävät jäät poissa.

Mäntyluoto on Porin sataman vanhin ja suurin alue (kuva 2.2 ja liite 1). Se sijaitsee rei-lun 20 kilometrin etäisyydellä Porin keskustasta luoteeseen. Mäntyluodossa on tavara-varastoja 129 600 m<sup>2</sup> sekä kemikaali- ja öljysäiliöitä 9 900 m<sup>3</sup>. Mäntyluodossa on eri-koistuttu konttiliikenteeseen, rikasteliikenteeseen, raskasnostoprojekteihin ja sahatava-raliikenteeseen. Satamassa on kaksi laituriipaikkaa RoRo-aluksille.<sup>2</sup> Mäntyluodon sata-ma-alueetta rajaa etelässä Mäntyluodontie sekä idässä ja pohjoisessa Reposaaaren maan-tien rajaama merialue. Meritse Mäntyluotoon johtaa 10 metrin syvyinen väylä, johon vuosien 2009 ja 2010 aikana tehdään 12 metrin kulkusyväys. Mäntyluodossa laiturin pituus on yhteensä 2 000 metriä. Maitse Mäntyluotoon on myös rautatieyhteys. Sata-

<sup>2</sup> Porin Satama 2008 a.

masta on maitse sujuvat kulkuyhteydet valtateille 2, 8 ja 11 Helsingin, Pohjanmaan ja Tampereen suuntiin.



Kuva 2.2. Mäntyluodon satama-alue. Kuva: Porin Satama.

Tahkoluodon satama-alue, jonka yhdistää mantereeseen Reposaaren maantie ja rautatie, sijaitsee maitse noin 14 kilometrin päässä Mäntyluodosta luoteeseen (kuva 2.3 ja liite 2). Satama-alueella sijaitsevat syväsataman kuivabulkkisatama sekä öljy- ja kemikaaliterminaalit, joissa on tavaravarastoja yhteensä 25 800 m<sup>2</sup>. Syväsatamaan johtavan väylän 15,3 metrin syväys on Pohjanlahden syvin. Se mahdollistaa myös Cape-kokoluokan eli suurimpien Itämerellä liikkuvien alusten saapumisen sataman laitureihin aina 140 000 tonnin aluksiin asti. Sataman laitureiden pituus on yhteensä 595 metriä. Syväsatamassa käsitellään noin 1,5 miljoonaa tonnia kuivabulkkia vuosittain. Yhteensä Porin satamassa käsiteltiin kuivabulkkia 4,8 miljoonaa tonnia vuonna 2007. Öljy- ja kemikaaliterminaalissa nestemäisten öljytuotteiden ja kemikaalin määrä oli yhteensä 0,8 miljoonaa tonnia.<sup>3</sup> Terminaalissa on kemikaali- ja öljysäiliöitä yhteensä 613 700 m<sup>3</sup> sisältäen 355 000 m<sup>3</sup>:n kalliovaraston kemikaalituotteiden varastointiin. Terminaalin laiturin pituus on 105 metriä ja sinne johtaa maksimisyväykseltään 10 metrin väylä, joka on suunnitteilla ruopata 12 metrin syvyiseksi. Syksyllä 2008 terminaaliiin valmistui uusi kemikaalilaituri, jossa on tilaa 200 metrin pituisille aluksille. Kahden laiturin ansiosta kahta laivaa voidaan purkaa tai lastata samanaikaisesti.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Porin Satama 2008 a.

<sup>4</sup> Porin Satama 2008 b & c; Peltokoski (2008).



Kuva 2.3. Tahkoluodon satama-alue. Kuva: Porin Satama.

### 2.1.2 Liikenne

Porin satamasta on säännöllinen linjaliikenneyhteys Saksaan, Belgiaan, Britteinsaarille, Itäiselle Välimerelle, Norjaan ja Espanjaan (taulukko 2.1). Tiheimmät yhteydet ovat konttilinjat Mäntyluodosta Hampurin satamaan kahdesti viikossa sekä Belgian Antwerpeniin kerran viikossa. Sahatavaraa kuljetetaan säännöllisesti Britteinsaarille, Espanjaan, Kyprokselle ja Israeliin, jonne kuljetetaan säännöllisesti lisäksi vaneria, kuitulevyä ja terästä. Vuonna 2007 Porin satamassa kävi yhteensä 845 alusta<sup>5</sup>.

Taulukko 2.1. Porin sataman säännöllinen linjaliikenne 2008 (/kk).

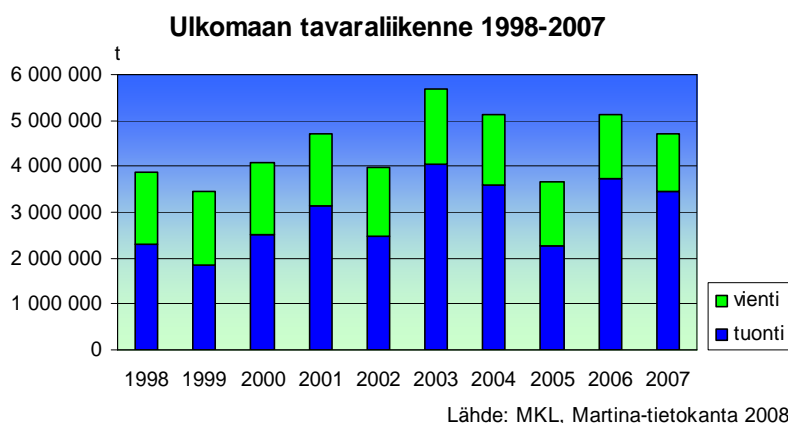
<b>Saksa</b> Hampuri 8	<b>Belgia</b> Antwerpen 4
	<b>Kypros</b> Limassol 1
<b>Britteinsaaret</b> Hull 2 Shoreham 1 Belfast / Drogheda 2	<b>Norja</b> 1
<b>Israel</b> Ashdod 1	<b>Espanja</b> Sevilla/La Coruna/Villagarcia*
* 1 / 6 kk	Lähde: Porin Satama 2008

Porin sataman satamanpidosta vastaa vuoden 2009 alusta lähtien kunnan omistamien liikelaitosten lainsäädännön muututtua Porin kaupungin omistama Porin satamaliikelaitos, joka aiemmin toimi nimellä Porin Satama. Vuonna 2007 tonnimäärällä mitattuna se oli Suomen kuudenneksi suurin kaupallinen satama, jonka kokonaisliikenne samana

<sup>5</sup> Merenkululaitos 2008.

vuonna oli 5,6 miljoonaa tonnia. Porin satamaliikelaitoksen liikevaihto oli 13 085 000 € ja satamanpitäjä työllisti samana vuonna suoraan 64 henkilöä<sup>6</sup>.

Porin sataman liikenne on selvästi tuontipainotteista: vuonna 2007 puretun lastin osuus kokonaisliikenteestä oli 68 ja lastatun 32 prosenttia sataman kokonaisliikenteestä. Sataman liikenteestä 83 prosenttia oli kansainvälistä liikennettä, josta tuonnin osuus oli 74 prosenttia ja viennin 26 prosenttia (kuva 2.4). Satamassa käsiteltiin kuusi prosenttia Suomen satamiin tuoduista kansainvälisistä tuotteista ja 2,7 prosenttia Suomen satamista viedyistä tuotteista. Satamien kotimaanliikenteestä Porin sataman osuus oli 7,2 prosenttia.<sup>7</sup>



Kuva 2.4. Ulkomaan tavaraliikenteen jakautuminen tuontiin ja vientiin Porin satamassa 1998–2007.

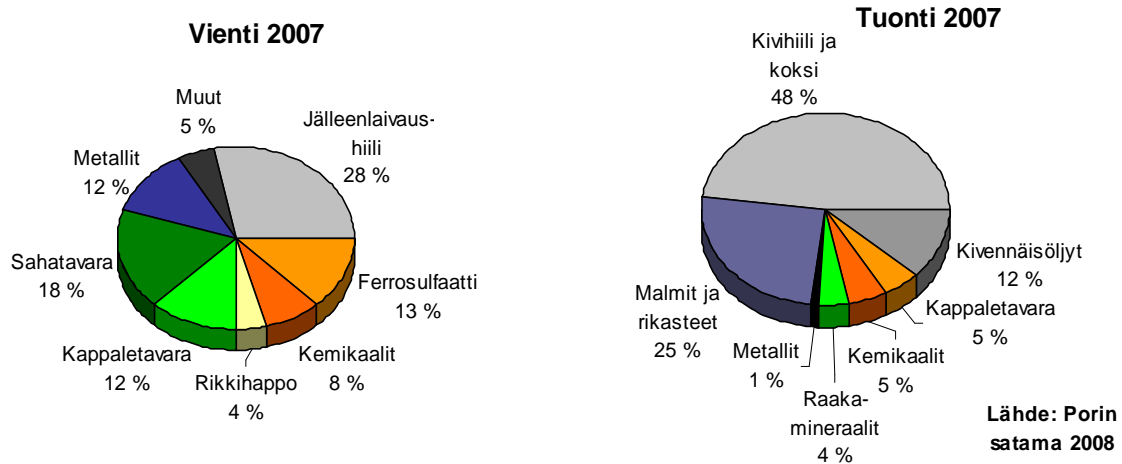
Bulkkituotteet muodostavat tonnimäärillä mitattuna suuren osan Porin sataman tavaraliikenteestä (kuva 2.5). Porin satama onkin Suomen toiseksi suurin bulkkisatama. Bulkkituotteet painottuvat erityisesti tuontiin, ja satama on polttoaine- ja energiantuotannon kannalta erittäin merkittävässä asemassa, sillä se on Suomen suurin kivihiilen tuontisatama. Suuret vuosittaiset vaihtelut sataman liikennemäärissä ovat olleet tyypillisiä kivihiilen tuontimäärien heilahtelujen vuoksi<sup>8</sup>. Vuonna 2007 Porin satamassa käsiteltiin neljäsnes Suomen satamiin ulkomailta tuodusta kivihiilestä. Myös malmien ja kivennäisöljyjen tuonti on merkittävää. Vientituotteista tärkeimmät tuotteet ovat saha- ja kappaletavara, metallit, kemikaalit sekä jälleenlaivaushiili. Porin satama on yksi Skandinavian johtavista sahatavaran vientisatamista, vaikkakin sataman kautta kuljetetun sahatavaran määrä on hieman laskenut. Vuonna 2007 sataman kautta vietiin ulkomaille yli 330 000 tonnia sahatavaraa, mikä on 8,8 prosenttia kaikkien Suomen satamien kautta ulkomaille viedystä sahatavarasta.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Suomen Satamaliitto 2008.

<sup>7</sup> Merenkululaitos 2008; Porin Satama 2008 a.

<sup>8</sup> esim. Saurama 2000, 15.

<sup>9</sup> Porin Satama 2008 a; Merenkululaitos 2008.



Kuva 2.5. Porin sataman viennin ja tuonnin rakenne tonneittain 2007.

### 2.1.3 Investoinnit ja kehitysuunnitelmat

Vuosien 2001–2007 välillä Porin Satama investoi satamaansa yhteensä reilut 21 miljoonaa euroa (taulukko 2.2). Suurimmat investoinnit tuona aikana kohdistuivat lastinkäsittelylaitteiden hankintaan, satama-alueen väyliin ja altaisiin sekä kenttiin. Vuoden 2007 suurin investointihanke oli konttikentän toiminnan ja nostureiden siirto Kallonlahden satamanosaan. Vuoden 2008 aikana valmistuivat suurikapasiteettinen kemikaalilaituri Tahkoluotoon sekä suurten ja painavien lastien käsittelykenttä Mäntyluotoon. Samoihin aikoihin valmistui myös rikasteiden käsittelyyn tarkoitettu purkujärjestelmä.<sup>10</sup>

Taulukko 2.2. Porin Sataman investoinnit vuosina 2001–2007.

2001	1 700 000
2002	2 614 000
2003	2 518 000
2004	2 715 000
2005	4 217 000
2006	4 210 000
2007	3 507 000
Lähde: Suomen Satamaliitto 2008	

Toteutettujen investointien tarkoituksena on kehittää Porin satamasta Suomen merkittävien metalli-, kaivannais-, kemian- ja energiateollisuuden vienti- ja tuontisatama. Suuriin ja raskaisiin projektilasteihin sekä kemikaaliliikenteeseen keskittymistä Porin satamaan tukee mm. mahdollisuus aluelaajennuksille, sillä satamassa tai sataman välittömässä läheisyydessä on noin 200 hehtaarin laajennusmahdollisuus logistiikka- ja teollisuusyri-tysten tarpeisiin eikä sataman läheisyydessä ole tiheää asutusta.

<sup>10</sup> Peltokoski 2008.



## 2.2 Rauman satama

### 2.2.1 Fyysinen toimintaympäristö ja sataman toiminnalliset osat

Rauman kaupungin omistama Rauman Satama, vuoden 2009 alusta lähtien Rauman satamaliikelaitos, oli vuonna 2007 tonnimäärällä mitattuna Suomen viidenneksi suurin satama. Satamassa käsiteltiin yhteensä 6,9 miljoonaa tonnia rahtia, mikä oli sataman ennätystulos. Satamaliikelaitoksen liikevaihto samana vuonna oli 16 545 000 € ja satamanpitäjä työllisti yhteensä 58 henkilöä<sup>11</sup>. Rauman satama koostuu kuudesta toiminnallisesta alueesta, jotka on rakennettu tiiviiksi kokonaisuudeksi noin kolme kilometriä Rauman keskustasta länteen. Kaupungin puolta lukuun ottamatta satama-alue rajautuu vesialueisiin. Rauman sataman toiminnallisia osia ovat Iso-Hakuni, Petäjäs, Laitsaaren keskuslaituri, konttiterminaali ja kemikaalisatama sekä Martinkarin öljy- ja kemikaalisatama (kuva 2.6 ja liite 3), jotka yhdessä muodostavat 115 hehtaarin suuruisen maa-alueen. Satamassa on 260 000 m<sup>2</sup> katettua tilaa kappaletavaralle, 30 000 m<sup>2</sup> lämmitettyjä varastoja, 230 000 m<sup>3</sup> varastotilaa bulk-tuotteille, 175 000 tonnin siilokapasiteetti ja 560 000 m<sup>3</sup> kemikaali- ja öljysäiliöitä.<sup>12</sup> Satamassa on yhteensä 20 laituripaikkaa ja laitureiden yhteenlaskettu pituus 3 233 metriä<sup>13</sup>.



Kuva 2.6. Rauman satama. Kuva: Rauman Satama.

Rauman sataman konttiliikenne on keskittynyt Konttiterminaaliin, joka on länsirannikon suurin konttisatama. Vuotuinen konttiliikenne tällä 14 hehtaarin kokoisella alueella on lähes poikkeuksetta kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana<sup>14</sup>. Vuonna 2007 ter-

<sup>11</sup> Suomen Satamaliitto 2008.

<sup>12</sup> Rauman Satama 2008 a.

<sup>13</sup> Suomen Satamaliitto 2008.

<sup>14</sup> Rauman Satama – Vuosikertomus 2007, 5.

minaalissa käsiteltiin kansainvälisessä liikenteessä 165 000 konttiyksikköä (TEUta), mikä oli 11,3 prosenttia koko Suomen kansainvälisestä konttiliikenteestä<sup>15</sup>.

Rauman satamasta on muodostunut Suomen johtava paperisatama. Myös kappaletavara-satamana Rauman satama on länsirannikon suurin. RoRo- ja StoRo-liikenne ovat keskittyneet Hakunin satamanosaan, josta laivataan vuosittain noin 3,5 miljoonaa tonnia paperia ja kartonkia.<sup>16</sup> Kuivat irtolastit käsitellään Petäjäksi satamanosassa. Pääosin puutuotteista ja -jalosteista koostuva LoLo-liikenne puolestaan on keskittynyt Laitsaaren ja Keskuslaiturin alueelle. Nestebulkkikuljetuksia käsitellään kahdessa terminaalissa: Kemikaalisatamassa ja Öljyterminaalissa.

Rauman satamaan johtavat meritse Rihtniemen 10 metrin syväväylä sekä Valkeakaran 7,5 metrin väylä. Maitse satamasta on yhteydet valtateille 8 ja 12. Lisäksi satamaan ulottuva rautatie on korkeimman tavaraliikennestandardin mukainen.

### **2.2.2 Liikenne**

Rauman sataman liikennemäärien kasvu on johtanut linjaliikenteen tihentymiseen. Vuonna 2007 Rauman satamaan saapui yhteensä 1 584 alusta<sup>17</sup>. Satamasta on säännöllinen linjaliikenneyhteys useaan maahan itäistä Välimerta ja USA:ta myöten (taulukko 2.3). RoRo- tai StoRo-alukset liikennöivät Saksaan, Iso-Britanniaan, Belgiaan, Ranskaan, Espanjaan, Puolaan ja USA:han vähintään kerran viikossa. Konttialuksilla on yhteys Saksaan, Alankomaihin ja Belgiaan. LoLo-alukset puolestaan kuljettavat säännöllisesti lastia Iso-Britanniaan, Ranskaan, Espanjaan, Italiaan ja Itäiselle Välimerelle<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Merenkululaitos 2008.

<sup>16</sup> Rauman Satama – Käsikirja 2008.

<sup>17</sup> Merenkululaitos 2008.

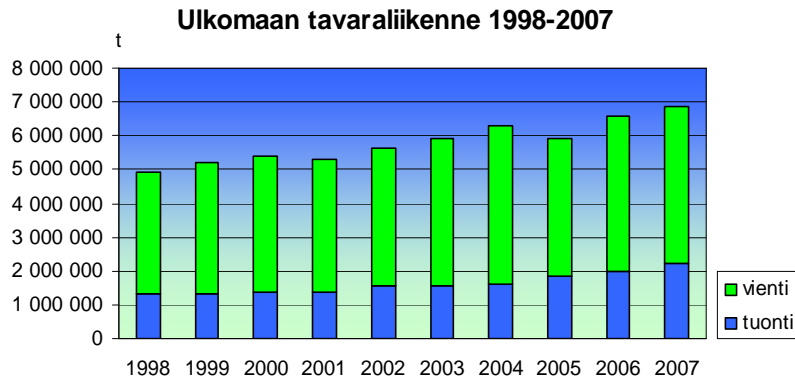
<sup>18</sup> Rauman Satama 2008 a.

Taulukko 2.3. Rauman sataman säännöllinen linjaliikenne 2008.

<b>Saksa</b> Rostock/Lyypekki Rostock/Lyypekki/Travemunde Hampuri Hampuri, Bremerhaven Bremerhaven	1/vko 1/vko 1/vko 2/vko 1/vko	<b>Espanja</b> Santander El Ferrol / Santander Gandia	1/vko 2/kk 1-2/kk
<b>Iso-Britannia</b> Hull Hull/Dundee	2/vko 2/kk	<b>Italia</b> Genova	1-2/kk
<b>Alankomaat</b> Amsterdam Rotterdam	1/vko 1/vko	<b>Puola</b> Gdynia	1/vko
<b>Belgia</b> Antwerpen	2/vko	<b>USA</b> Baltimore Jacksonville	1/vko 2/kk
<b>Ranska</b> Rouen Boulogne/La Pallice	1/vko 2/kk	<b>Itäinen Välimeri</b>	1/kk

Lähde: Rauman Satama 2008

Rauman sataman voimakkaasti vientipainotteinen liikenne on kasvanut lähes poikkeuksetta viimeisen kymmenen vuoden aikana (kuva 2.7). Vuonna 2007 sataman liikenteestä 99,8 prosenttia oli kansainvälistä liikennettä, josta viennin osuus oli 67 prosenttia ja tuonnin 33 prosenttia. Rauman satama on huomattava viettisatama myös koko Suomen mittakaavassa: vuonna 2007 satamassa käsiteltiin kymmenesosa koko maan meriteitse kuljetettavasta viennistä.<sup>19</sup>

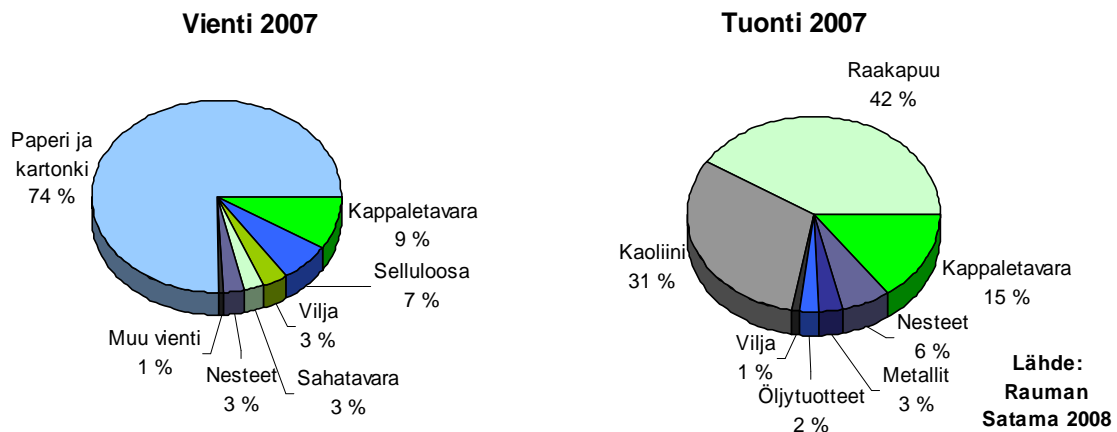


Kuva 2.7. Kansainvälisen liikenteen jakautuminen tuontiin ja vientiin Rauman satamassa 1998–2008.

Rauman sataman suuret vientiluvut johtuvat erityisesti Hakunin satamosassa käsiteltävien kemiallisen metsäteollisuuden vientituotteiden määrän kasvusta. Paperia, kartonkia ja sellua lastattiin satamassa vuonna 2007 lähes 3,8 miljoonaa tonnia, mikä vastasi 82 prosentin osuutta sataman kokonaisviennistä (kuva 2.8). Myös yksikköliikenne on merkittävää, sillä satama on länsirannikon suurin kappaletavara- ja konttisatama. Kap-

<sup>19</sup> Merenkululaitos 2008; Rauman satamaliikelaitos 2009.

paletavaraa lastattiin satamassa vuonna 2007 reilut 400 000 tonnia, mikä vastasi yhdeksää prosenttia sataman vientiliikenteestä. Rauman sataman tärkeimmät tuontituotteet ovat kemiallisen metsäteollisuuden raaka-aineina käytettävät raakapuu ja kaoliini, jota käytetään täyteaineena ja päällystyspigmenttinä paperiteollisuudessa (kuva 2.8). Raakapua ja kaoliinia tuotiin ulkomailta yhteensä lähes 1,6 miljoonaa tonnia, mikä vastasi 73 prosentin osuutta koko sataman tuonnista vuonna 2007. Myös kappaletavaran tuonti oli merkittävää; vuonna 2007 Rauman satamaan tuotiin ulkomailta yli 300 000 tonnia kappaletavaraa, joskin seuraavana vuonna tuonti painui alle 300 000 tonnin. Vuonna 2008 sataman tuonti kasvoi edelliseen vuoteen nähden 23,5 prosenttia voimakkaasti lisääntyneen raakapuun tuonnin vuoksi, mikä piti myös sataman kokonaisliikenteen kehityksen positiivisena ja nosti sataman kokonaisliikenteen ensimmäisen kerran yli 7 miljoonan tonnin. Vuonna 2008 alkanut talouskasvun hidastuminen ja uhkaava taantuma kohdistui ensimmäiseksi ulkomaan vientiin, ja samanaikaisesti tuonnin kasvun myötä ulkomaan kokonaisvienti satamasta väheni vuodessa kuusi prosenttia. Tonnimääräisesti eniten, lähes 250 000 tonnia, väheni paperin ja kartongin vienti.<sup>20</sup>



Kuva 2.8. Rauman sataman viennin ja tuonnin rakenne tonneittain 2007.

### 2.2.3 Investoinnit ja kehityssuunnitelmat

Rauman satamaliikelaitos investoi määrätietoisesti satamansa kehittämiseen. Vuosien 2001–2005 välillä sataman omien investointien arvo oli yhteensä 28,6 miljoonaa euroa<sup>21</sup>. Suurimmat investoinnit kohdistuivat satamakenttiin, laitureihin ja lastinkäsittelylaitteisiin, joiden osuus oli yhteensä 73 prosenttia kaikista investoinneista. Vuosille 2006 ja 2007 investointeihin varatut summat jäivät huomattavasti budjetoitua pienemmiksi ympäristöluvista tehdyistä valituksista johtuvan laajennussuunnitelmien viivästyksen vuoksi. Vuoden 2006 tärkeimmät investoinnit kohdistuivat nostureihin, kenttätilojen kunnostamiseen ja rataverkon parantamiseen sekä seuraavana vuonna valmistu-

<sup>20</sup> Rauman Satama 2008 b; Rauman satamaliikelaitos 2009.

<sup>21</sup> Karvonen 2007, 9.

neen Kompin melusuojauksen rakentamiseen.<sup>22</sup> Rauman Sataman vuotuiset investoinnit esitetään taulukossa 2.4.

*Taulukko 2.4. Rauman Sataman investoinnit vuosina 2001–2007.*

2001	5 230 000 €
2002	3 536 000 €
2003	6 996 000 €
2004	8 531 000 €
2005	3 555 000 €
2006	2 765 000 €
2007	1 180 000 €
Lähde: Suomen Satamaliitto 2008	

Kasvavien liikennemäärien vuoksi Rauman Satamassa on suunnitteilla merkittäviä laajennuksia, jotka edellyttävät huolellista suunnittelua pitkällä aikavälillä. Konttiterminaalilla on lähitulevaisuudessa tarkoitus laajentaa terminaalin länsiosaan varatulle alueelle. Myös Petäjäksi bulkkiterminaalilla pohjoisosaan on varattu alue laajennusta varten. Ulko-Petäjäksi kenttä- ja täyttötöitä sekä öljy- ja kemikaalisatamaan johtavan Laitsaaren väylän oikaisutöitä ovat edellisen tavoin viivyttäneet ympäristölupia koskevat valitukset.

Rauman Satama on tehnyt kasvu- ja kehityssuunnitelmia pitkälle tulevaisuuteen. Pitkän aikavälin laajennussuuntien teknis-taloudellisessa selvityksessä Satama 2030 (2007) esitetään vuoden 2015 jälkeiselle ajalle neljä mahdollista laajennussuunnitelmaa, joista vuoden 2008 aikana tehtiin kattava ympäristövaikutusten arviointi.

<sup>22</sup> Rauman Satama – Vuosikertomus 2006 ja 2007.

### 3 SATAMIEN ALUETALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN SELVITÄMINEN JA AINEISTOT

#### 3.1 Kohdejoukon määrittely ja rajaus

Sataman aluetaloudellisten vaikutusten selvittäminen ei ole yksiselitteistä toimintaa, vaan aluetaloudellisten vaikutusten laajuudessa syntyy huomattavia eroja riippuen siitä, mitä satamalla ja sen muodostamalla kokonaisuudella tarkoitetaan<sup>23</sup>. Sataman aluetaloudellisten vaikutusten laajuuteen vaikuttaa keskeisesti se, millainen toiminta nähdään satamasidonnaisena tai muuten sataman toimintaan keskeisesti liittyvänä. Sataman aluetaloudellista vaikutusta voidaan tarkastella suppeasti organisaationäkökuilmasta, jolloin ainoastaan esimerkiksi satamanpitäjän ja/tai pääoperaattoreiden vaikutukset otetaan huomioon. Esimerkiksi työllisyysvaikutuksia selvitetäessä rajanveto satamaan sidoksissa olevan yritystoiminnan ja muun toiminnan välillä määrää pitkälti sen, kuinka paljon ihmisiä sataman nähdään työllistävän.

Alueellisesti tarkasteltuna sataman vaikutus voidaan nähdä satama-alueella ja sataman muodostamalla työssäkäyntialueella. Satama työssäkäyntialueena saattaa kuitenkin olla tulkinnanvarainen, sillä satama-alueelle ei ole olemassa virallista määrittelyä. Satama-alueena voidaan nähdä ainoastaan aidattu, turvamääräyksin rajattu alue, jossa pääosa sataman toiminnoista tapahtuu. Tällöin työssäkäyntialueen ulkopuolelle saattaa kuitenkin jäädä sataman kannalta keskeisiä toimintoja, jotka tapahtuvat aidatun alueen ulkopuolella, mutta kuitenkin kiinteässä yhteydessä satamaan ja mahdollisesti sataman hallinnoimalla alueella. Kattavampi kuva sataman muodostamasta työssäkäyntialueesta saadaankin sisällyttämällä työllisyysalueeseen myös rajatun satama-alueen ulkopuolella toimivat mutta satamiin keskeisesti liittyvät yritykset. Satama-alueella voi toimia myös yrityksiä, jotka eivät ole sidoksissa sataman toimintaan lainkaan tai toimivat esimerkiksi sataman päätoimintoja harjoittavan yrityksen alihankkijana. Tämän vuoksi tässä tutkimuksessa satamien vaikutusta tarkastellaan toiminnallisen satamakokonaisuuden näkökuilmasta, joka sisältää satama-alueella toimivat, satamien päätoimintoihin osallistuvat yritykset, mutta myös satamien ulkopuolella sijaitsevat, satamien toimintaan osallistuvat yritykset.

Huomio voidaan kiinnittää myös sataman liikenteeseen, lähinnä tavarankäsittelyyn ja kuljetuksiin liittyviin vaikutuksiin, sataman tarjoamiin lisäarvopalveluihin tai satamassa tai sen välittömässä läheisyydessä toimiviin teollisuusyrityksiin. Satamissa tai niiden välittömässä läheisyydessä toimivia teollisuusyrityksiä voidaan tarkastella satamasidonnaisena teollisuutena, jolle sataman läheisyys on tärkeä kilpailuvaltti. Satamasidonnainen teollisuus määritellään usein ennalta, ja siihen voidaan laskea kuuluvaksi esimerkiksi telakkateollisuus, laivanlaitevalmistus, voimalaitokset sekä puunjalostus- ja kemianteollisuuden tuotantolaitokset. Ennalta määriteltynä satamasidonnaisena teollisuutena voidaan kuitenkin nähdä myös sellaisia tuotantolaitoksia, joille sataman läheisyys ei todellisuudessa ole ratkaiseva sijaintiin vaikuttava tekijä, ja satamien todellisista aluetaloudellisista vaikutuksista saadaan harhaanjohtavia lukuja. Tässä tutkimuksessa satamasidonnainen teollisuus sisältää ainoastaan ne sataman välittömässä läheisyydessä

---

<sup>23</sup> ks. Lauri 2005, 6; Saurama 2000, 23.

sijaitsevat teollisuusyritykset, joissa katsotaan niiden toiminnan olevan sidoksissa satamaan. Toisaalta teollisuuslaitoksilla, jotka saattavat sijaita kymmenienkin kilometrien päässä satamista, on ratkaiseva merkitys satamien liikenteen muodostumisen kannalta. Myös satamat ovat siten pitkälti sidoksissa teollisuusyrityksiin, jotka kuljettavat raaka-aineitaan tai tuotteitaan niiden kautta. Teollisuuslaitoksia, jotka eivät sijaitse satamien välittömässä läheisyydessä, ei kuitenkaan nähdä satamasidonnaisena teollisuutena.

Sataman aluetaloudelliset vaikutukset voidaan jakaa suoriin ja epäsuoriin vaikutuksiin<sup>24</sup>. Toiminnallisesti suorat eli välittömät vaikutukset muodostuvat satamanpitäjän omasta toiminnasta ja satamaan/satamasta liikennöivistä yritysten, liikennettä palvelevien logistiikan yritysten sekä satamia tai niiden liikennettä palvelevien viranomaisorganisaatioiden tarjoamien työpaikkojen ja tulonmuodostuksen sekä maksamien verojen kautta. Tässä tutkimuksessa satamien suorat vaikutukset syntyvät pääasiassa satamien päätömintöjen, eli hinauksen ja jäänmurron, ahtauksen ja lastinkäsittelyn, laivanselvityksen, huolinnan, maantie-, rautatie- ja merikuljetusten, varastoinnin ja terminaalitoiminnan sekä satamanpitäjän ja viranomaistoimintojen kautta. Lisäksi satamilla on aluetaloudelle merkittäviä epäsuoria eli välillisiä vaikutuksia, jotka syntyvät suoran vaikutuksen piiriin kuuluvien organisaatioiden tekemien investointien sekä alihankkijoiden ja palveluntarjoajien toiminnan kautta tarkasteltavalle alueelle. Epäsuorien vaikutusten selvittämiseen voidaan käyttää panos-tuotosmenetelmää, jota on käytetty esimerkiksi Oulun ja Helsingin satamien vaikuttavuusarvioinneissa<sup>25</sup>. Staattisena kysyntämallina panos-tuotosmenetelmä sisältää kuitenkin paljon epävarmuustekijöitä<sup>26</sup>.

Aluetaloudellisten vaikutusten laajuuteen vaikuttaa keskeisesti valittujen yritys- ja viranomaistoimintojen ohella, millä alueellisella tasolla vaikutuksia tarkastellaan. Tässä tutkimuksessa aluetaloudellisia vaikutuksia tarkastellaan ainoastaan Satakunnan maakunnan sisällä, jolloin maakunnan ulkopuolelle koituvat vaikutukset suljetaan satamien aluetaloudellisten vaikutusten ulkopuolelle. Täten aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa tutkimuksen kohteena ovat ainoastaan Satakunnassa sijaitsevat yritystoimipaikat sekä julkisen sektorin organisaatiot.

Vertailujen mahdollistamiseksi tässä tutkimuksessa pyritään satamakokonaisuus määrittelemään mahdollisimman yhdenmukaisesti edellisen, vuonna 1999 toteutetun Satakunnan satamien työllisyysvaikutuksia selvittäneen tutkimuksen kanssa<sup>27</sup>. Tästä huolimatta tutkimusten tuloksia tulee ehdottomasti verrata toisiinsa varoen. Sekä tässä että aikaisemmassa tutkimuksessa satamaa tarkastellaan toiminnallisena kokonaisuutena, johon sisältyvät sekä satamaorganisaatiot, sataman käyttäjät, palveluiden tuottajat että viranomaiset. Yritystoiminnan osalta kohdejoukoksi on valittu satama-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat tai muuten kiinteästi sataman toimintaan liittyvät yritystoimipaikat sekä satamassa tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat teollisuusyritykset, jotka kuljettavat raaka-aineitaan tai valmiita tuotteitaan tarkastelun kohteina olevien Porin ja Rauman satamien kautta. Viranomaistoiminnan osalta tutkimuksessa tarkastellaan sataman kannalta keskeisiä organisaatioita – Tullilaitosta, Rajavartiola-

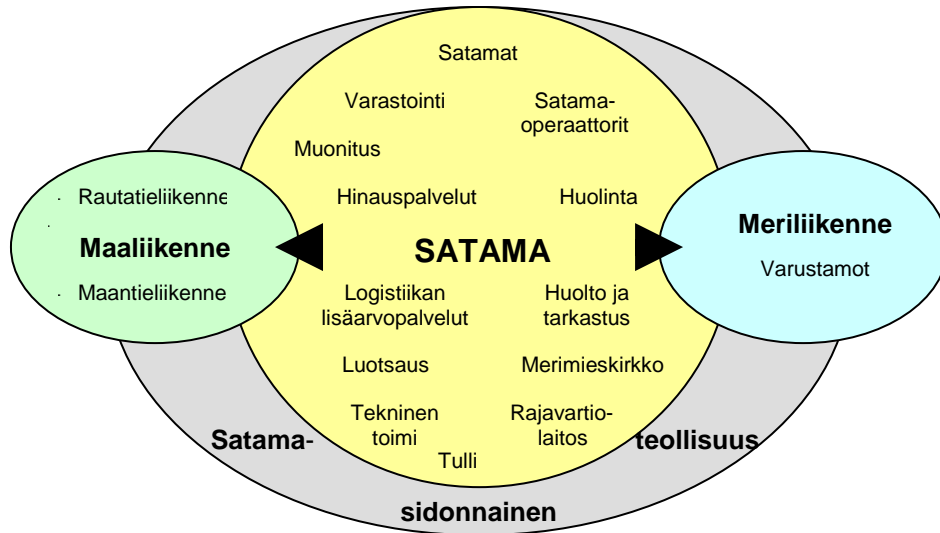
<sup>24</sup> esim. Helminen ym. 2007, 24–25; Saurama 2000, 30.

<sup>25</sup> Lauri 2005; Helsingin Satama 2007.

<sup>26</sup> ks. esim. Lauri 2005, 25–26.

<sup>27</sup> vrt. Saurama 2000

ta, Luotsausliikelaitosta ja Merenkulkulaitosta – sekä kaupunkien teknisiä virastoja. Muiden julkisten organisaatioiden osalta tutkimuksessa tarkastellaan Merimieskirkkoa. Tutkimuksen kohteena olevat yritykset ja organisaatiot esitetään kuvassa 3.1.



Kuva 3.1. Tutkimuksen kohteena olevat yritykset ja organisaatiot.

Vuoden 1999 tutkimuksesta poiketen tässä tutkimuksessa selvitetään ainoastaan satamien suorat vaikutukset, joten päätoimintoihin osallistuvien yritysten alihankkijat on jätetty tutkimuksen ulkopuolelle. Toisaalta se, mikä nähdään suorana vaikutuksena, mikä epäsuorana, riippuu lopulta näkökulmasta. Satamaan tai satamasta liikennöivät tieliikenteen kuljetusyritykset nähdään tässä tutkimuksessa sataman suoran vaikutuspiirin alaisina, vaikka kuljetusyritykset toimivat usein esimerkiksi satamaoperaattorin tai muun satamassa toimivan yrityksen alihankkijana. Näitä yritysten välisiä verkostoja ei ole tässä tutkimuksessa otettu huomioon. Satamassa liikennöivät tieliikenteen kuljetusyritykset muodostavat näkyvän osan toiminnallisista satamakokonaisuuksista, joten kuljetusyrityksiä voidaan tässä yhteydessä käsitellä osana toiminnallisen satamakokonaisuuden välitöntä aluetaloudellista vaikutusta.

### 3.2 Aluetaloudellisten vaikutusten mittaaminen

Tutkimuksessa selvitetään Porin ja Rauman satamien liikenteeseen liittyvien yritysten aluetaloudellisia vaikutuksia Satakunnan sisällä. Tutkimuksessa keskitytään satamien suoriin eli välittömiin vaikutuksiin, jotka ovat kiistattomammin selvitettävissä kuin kerrannais- tai välilliset vaikutukset. Suorista aluetaloudellisista vaikutuksista keskeisimmät ovat työllisyysvaikutus, joka tässä tutkimuksessa ilmoitetaan henkilötyövuosina, sekä yritysten tulonmuodostus eli liikevaihto. Näiden lisäksi satamien aluetaloudellisia vaikutuksia mitataan verotuloina, jotka kertyvät palkka- ja yhteisöveroina, sekä palkkatuloina.



Aluetaloudellisten vaikutusten mittaamiseen liittyy aina joukko epävarmuustekijöitä, jotka on syytä ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa. Esimerkiksi satamien osuus yritysten liikevaihdosta perustuu pitkälti yritysten omiin arvioihin, joiden perusteella tutkimukseen on laadittu arvio satamien toiminnoista kertyvistä kokonaisrahasummista. Epävarmuustekijät kertautuvat selvittäessä satamien toiminnasta aiheutuvia kerrannaisvaikutuksia, joita arvioidaan tässä tutkimuksessa ainoastaan pintapuolisesti tarkastelemalla yritysten toiminnasta aiheutuvia tuloja Satakunnassa sijaitseville alihankkijoille yritysten investointien, ostojen ja muiden hankintojen kokonaissummien kautta.

### 3.3 Menetelmät ja tutkimusaineisto

Yritysjoukon rajaamisessa käytettiin pääasiassa satamien omia yritys- ja osoiterekistereitä satamissa toimivista tai niiden toimintaan liittyvistä yrityksistä ja organisaatioista. Näistä valittiin lisäselvitysten perusteella tutkimuksen kohteeksi ne yritykset, joiden katsottiin kuuluvan tutkimuksen kohdeyrityksiin käyttäen apuna muun muassa Internetin yrityshakupalveluita kuten Inoa ja Yritys- ja yhteisötietojärjestelmää (YTJ), jota käytettiin myös yritysten virallisen toimialan selvittämiseen, sekä yritysten omia Internet-sivuja. Satakuntalaisten maantieliikenteen tavarankuljetusyritysten osalta käytettiin lisäksi Tilastokeskuksen maantieliikenteen kuljetusyritysrekisteriä. Tutkimukseen pyrittiin näiden tietojen perusteella sisällyttämään kaikki satamien toimintaan osallistuvat ja satamissa sijaitsevat yritykset sekä satamasidonnaisen teollisuuden yksiköt. Aluetaloudellisia vaikutuksia selvitettiin ainoastaan Satakunnassa sijaitsevien toimipaikkojen osalta. Vaikka työllisyysvaikutusta selvitettiin myös Satakunnan ulkopuolella sijaitsevien toimipaikkojen osalta, on syytä ottaa huomioon, että niiden työllisyysvaikutusta ei ole otettu huomioon Satakuntaan rajattuja aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa.

Tutkimuksen kohdejoukko muodostui lopulta lopettaneiden, vuoden 2007 jälkeen perustettujen ja kohdeyritysten ulkopuolelle jäävien yritysten poistamisen jälkeen 204 Satakunnassa toimivasta yrityksestä sekä viidestä muusta satamassa toimivasta yrityksestä. Satamien rekistereissä olevien Satakunnan ulkopuolisten kuljetusyritysten suuren lukumäärän (n. 600 kpl) vuoksi näiden osalta laadittiin arvio.

Tutkimuksen keskeisin aineisto on satamien toimintaan suoraan liittyville ja satamasidonnaista teollisuutta harjoittaville yrityksille suunnattu kysely, joka toteutettiin pääasiassa postikyselynä satamien osoiterekisterien ja Tilastokeskuksen maantieliikenteen kuljetusyritysrekisterin perusteella syksyllä 2008 kaikille satakuntalaisille satamien toimintaan liittyville yritystoimipaikoille. Kyselyllä tiedusteltiin yritystoimipaikkakohtaisesti muun muassa satamien merkitystä yrityksen toiminnalle, yrityksen toimiala, yleisiä tunnuslukuja, Porin ja Rauman satamiin liittyviä toimintoja ja niiden osuutta liikevaihdosta (liite 4). Postikyselyllä kerättyä aineistoa täydennettiin puhelinhaastattelulla, joita tehtiin myös satamien liikennettä palveleville viranomaisille ja muille organisaatioille. Myös Satakunnan ulkopuolisten toimipaikkojen osalta satamien työllisyysvaikutus selvitettiin puhelimitse. Tutkimuksen aineisto perustuu siten lähinnä toimipaikkojen omaan arvioon satamien merkityksestä yritysten ja organisaatioiden toiminnalle.

Julkisen sektorin ja muiden organisaatioiden osalta kysely toteutettiin puhelinhaastatteluna. Viranomaisten ja muiden organisaatioiden osalta tutkimukseen sisällytettiin ainoastaan kyseisten organisaatioiden työllistysvaikutus sekä palkat satamiin liittyvien toimintojen osalta.

Kyselyillä saatuja toimipaikkakohtaisia liikevaihto- ja palkkatietoja täydennettiin arvioimalla, ellei tietoja ollut yritykseltä saatavissa, sillä kaikki yritykset eivät halunneet tai voineet ilmoittaa toimipaikkakohtaisia lukuja. Toimipaikkakohtainen liikevaihto selvitetiin tarvittaessa joko suhteuttamalla koko konsernin liikevaihto toimipaikan henkilöstömäärään, arvioimalla toimialan ja henkilöstömäärän perusteella tai hyödyntämällä yrityshakemistoa, jos tieto oli sitä kautta saatavilla. Toimipaikkakohtaiset palkat arvioitiin tarvittaessa suhteuttamalla koko konsernin henkilöstölle maksetut palkat toimipaikan henkilöstömäärään tai hyödyntämällä Tilastokeskuksen ylläpitämän Palkkarakenne 2007 -tietokannan ammattiluokituksen mukaisia keskimääräisiä kuukausiansioita. Tieliikenteen kuljetusyritysten osalta satamien toimintaan liittyvän työpanoksen määrä arvioitiin suhteuttamalla yrityksen henkilöstömäärä sataman osuuteen liikevaihdosta, sillä useiden tieliikenteen kuljetusyritysten kohdalla satamiin suuntautuva liikenne muodosti vain pienen osan yritysten liikevaihdosta. Myös yritysten maksamat palkkasummat suhteutettiin satamien osuuteen työpanoksesta ja liikevaihdosta. Palkkaverokertymä ja kulutukseen jäävä osuus satamasidonnaisista palkoista arvioitiin kuitenkin käyttämällä keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansiota, vähentämällä tästä verot ja muut kulut ja kertomalla kulutukseen jäävä osuus palkasta sataman toiminnoissa työkentelevien määrällä. Keskimääräistä palkansaajan vuosiansiota on käytetty myös Kymenlaakson satamien aluetaloudellisia vaikutuksia arvioitaessa<sup>28</sup>.

Satakuntaan kohdistuvat investoinnit sekä muiden hankintojen ja palveluiden ostot on otettu (tieliikenteen kuljetusyritysten osalta) huomioon ainoastaan niiden yritysten kohdalla, joiden liikevaihdosta Porin ja Rauman satamien kautta kulkeva liikenne muodosti vuonna 2007 yli kymmenen prosenttia liikevaihdosta. Puuttuvat investointi- ja muut ostotiedot samoin kuin niiden kohdistuminen Satakuntaan täydennettiin saatuja kyselyvastausten perusteella lasketulla henkilöstöluokakohtaisella keskiarvolla. Nämä toimipaikkakohtaiset investoinnit ja hankinnat on suhteutettu satamien kautta kulkevan liikenteen osuuteen koko toimipaikan liikevaihdosta. Erityisesti muiden hankintojen ja palveluiden ostojen suhteen on rahavirtoja yhteen laskettaessa syytä ottaa huomioon yritysten väliset monimutkaiset verkostot ja rahan kierto satamatoiminnoissa toimivien yritysten välillä. Esimerkiksi tieliikenteen tavarankuljetusyritykset toimivat usein satamissa toimivien yritysten alihankkijoina, jolloin näiden satamissa liikennöivien kuljetusyritysten satamasidonnainen liikevaihto muodostuu satamissa toimivien yritysten ostopalveluista.

### 3.3.1 Aineiston kattavuus

Tutkimuksen aineisto pyrittiin keräämään mahdollisimman kattavasti. Kaikille satakuntalaisille yritystoimipaikoille, joiden katsottiin olevan suoraan yhteydessä satamiin joko

---

<sup>28</sup> Helminen ym. 2007.

fyysiseltä sijainniltaan tai kuljetuksiin liittyviltä toiminnoiltaan, lähetettiin kyselylomake postitse tai kysely toteutettiin puhelinhaastatteluna. Satakuntalaisten yritysten tutkimusjoukosta ei siis aluksi tehty otosta, vaan tutkimusaineistoksi pyrittiin saamaan kaikki tutkimuskohteena olevat yritystoimipaikat ja organisaatiot. Postikyselyihin saatiin karhuamisen jälkeen yhteensä 70 vastausta. Vastaamatta jättäneisiin yrityksiin otettiin yhteyttä puhelimitse. Pienille 0–4 henkeä työllistäville tieliikenteen tavarankuljetusta harjoittaville yrityksille tehtiin puuttuvien yritysten osalta satunnaisotanta 22 yritykselle, minkä jälkeen vastaukset kattoivat 47 prosenttia pienistä satakuntalaisista satamien rekistereihin sisältyvistä kuljetusyrityksistä. Muut yritykset pyrittiin mahdollisuuksien mukaan tavoittamaan kaikki. Jäljelle jääneiden puuttuvien yritysten osalta tiedot arvioitiin kerättyjen vastausten perusteella. Pitkällisten puhelintiedustelujen jälkeen vastaukset olivat kasassa kaikkiaan 144 satakuntalaiselta yritystoimipaikalta mukaan lukien satamasidonnainen teollisuus. Valtaosa (54 kpl) puuttuvista vastauksista oli tieliikenteen tavarankuljetusyrityksiä, joista 0–4 henkeä työllistäviä yrityksiä oli 49 kappaletta. Kuusi muuta yritystä kieltäytyi tai jäi tavoittamatta.

Niiden yritysten osalta, jotka osallistuivat satamien päätoimintoihin, mutta joilla ei ole toimipaikkaa Satakunnassa, satamien työllisyysvaikutus pyrittiin maantieliikenteen kuljetusyrityksiä lukuun ottamatta keräämään kaikilta yrityksiltä, joiden henkilökuntaa Porin ja Rauman satamien katsottiin työllistävän. Maantieliikennettä harjoittavien kuljetusyritysten suuren lukumäärän vuoksi näiden yritysten osalta tehtiin karkea arvio. Laivojen miehistöt on jätetty tutkimuksen ulkopuolelle.

## 4 SATAMIEN LIIKENTEeseen OSALLISTUVAT YRITYKSET

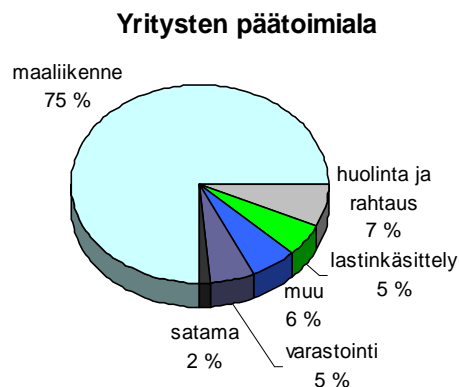
### 4.1 Satamien liikenteeseen osallistuvien yritystoimipaikkojen lukumäärä

Niistä 144 satakuntalaisesta yritystoimipaikasta, joilta saatiin kyselyyn vastaus, 97 osallistui Porin ja Rauman satamien kautta kulkevaan liikenteeseen. Kun tähän lisätään arvio niiden yritysten osalta, jotka eivät vastanneet kyselyyn, satamien päätoimintoihin osallistuvaa henkilöstöä työskenteli vuonna 2007 yhteensä noin 136 satakuntalaisessa yrityksessä, joista 100 oli kuljetusyrityksiä. Huomattava osa yrityksistä toimi sekä Porin että Rauman satamissa. Esimerkiksi satamissa liikennöivistä tieliikenteen kuljetusyrityksistä kaksi kolmasosaa liikennöi molemmissa satamissa. Satakunnan ulkopuolisia kuljetusyrityksiä lukuun ottamatta satamien päätoimintoihin osallistui viisi Satakunnan ulkopuolella toimivaa yritystä, joista osalla on myös toimitilaa satama-alueella. Päätoimintoihin osallistuvia satamasidonnaisen teollisuuden yritystoimipaikkoja ei ole otettu huomioon seuraavassa tarkastelussa.

### 4.2 Yritysten pää- ja sivutoimialat

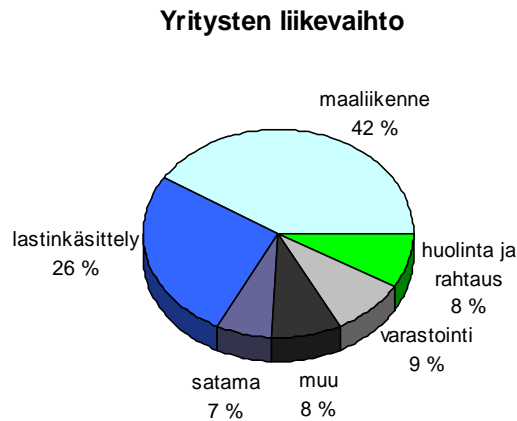
Yritysten itse ilmoittamien päätoimialojen suuren hajonnan vuoksi yritysten viralliset to2002-toimialaluokituksen mukaiset päätoimialat selvitettiin Yritys- ja yhteisötietojärjestelmän avulla. Toimialaluokitus on tässä tutkimuksessa yksinkertaistettu luokiksi maaliikenne, huolinta ja rahtaus, lastinkäsittely, varastointi, meriliikenteen tavarankuljetus sekä muu. Luokka *muu* sisältää toimialaluokat muualla mainitsematon vesiliikennettä palveleva toiminta ja muualla mainitsematon kuljetusvälitys sekä huolto-, korjaus- ja tarkastuspalvelut.

Maaliikennettä harjoittavien yritysten lukumäärä oli selvästi suurin päätoimialaryhmä (kuva 4.1). Tämä johtuu pitkälti siitä, että satamien toimintaan osallistuu suuri määrä pieniä tieliikenteen kuljetusyrityksiä, joiden liikevaihdosta satamien kautta kulkeva liikenne muodostaa vain pienen osan. Muihin päätoimialoihin kuuluvia yrityksiä oli lukumäärältään selvästi edellistä vähemmän, mutta toisaalta useat niistä olivat koko- ja liikevaihtoluokaltaan pienyritysvaltaista maantieliikenneyrittämistä suurempia.



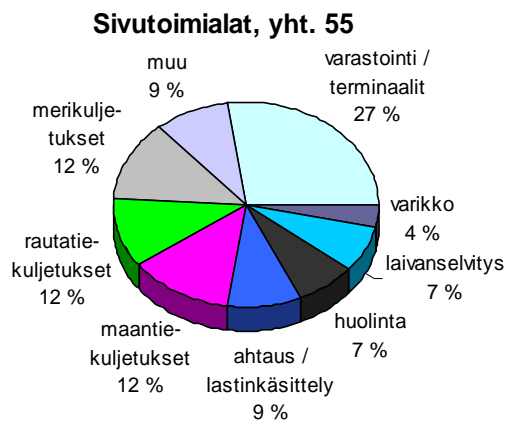
Kuva 4.1. Satamien liikenteeseen osallistuvien yritysten virallinen toimiala.

Tarkasteltaessa yritystoimipaikkojen liikevaihtoa päätoimialoittain (to12002-mukaisesti), maaliikenteen osuus yritysten kokonaisliikevaihdosta pysyy suurimpana (42 %). Lastinkäsittelyn osuus kuitenkin nousee yritysten määrään nähden selvästi, sillä satamaoperaattorit sisältyvät tähän luokkaan. Vuonna 2007 lastinkäsittelyn osuus yritystoimipaikkojen liikevaihdosta oli reilu neljännes. (kuva 4.2.) Toisaalta varastointi kuuluu osaksi monen yrityksen toimintaa, vaikkei se päätoimialassa näkyisikään.



Kuva 4.2. Satamien toimintaan osallistuvien yritystoimipaikkojen liikevaihdon jakautuminen päätoimialoittain.

Päätoimialan lisäksi yrityksiltä tiedusteltiin sivutoimialoja, joissa varastointi- ja terminaalitoiminnan laajuus tulee esiin (kuva 4.3). Sivutoimialoista on poistettu päällekkäisyydet yrityksen päätoimialan kanssa. Varastointi- ja terminaalitoiminta oli osa 15 yrityksen sivutoimintaa. Sekä maantie-, rautatie- että merikuljetukset muodostivat kukin 12 prosentin osuuden sivutoimialoista. Maa- ja merikuljetuksiin osallistui sivutoimisesti 20 yritystä. Ryhmä *muu* sisältää sivutoimialat hinaus- ja jäänmurto, henkilöstön vuokraus, korjaus ja kunnossapito, lentorahti sekä maarakennus.



Kuva 4.3. Satamien päätoimintoihin osallistuvien yritysten sivutoimialat yritysten oman ilmoituksen mukaan.

## **5 PORIN JA RAUMAN SATAMIEN SUORAT ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET**

### **5.1 Huomiot ja epävarmuustekijät**

Satamien päätoimintojen aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa on otettava huomioon mahdolliset epävarmuustekijät, jotka vaikuttavat paitsi satamien suoraan työllisyysvaikutukseen, myös satamiin suhteutettuun liikevaihtoon, investointeihin ja hankintoihin. Satamien aluetaloudelliset vaikutukset perustuvat lähinnä yritysten omiin näkemyksiin satamien merkityksestä toiminnalleen ja satamien eri toiminnoissa työskentelevien ihmisten määristä. Satamien päätoimintojen työllisyysvaikutus sisältää myös arvioidun niiden yritysten osalta, jotka eivät vastanneet kyselyyn. Suurin osa arvioiduista työllisyysvaikutuksista muodostuu pienistä maantieliikenteen kuljetusyrityksistä. Niiden yritysten osalta, joiden liikevaihdosta vain pieni osa muodostuu Porin tai Rauman sataman kautta, satamien osuus toimipaikan kokonaisliikevaihdosta on suhteutettu henkilöstömäärään, investointeihin sekä muihin hankintoihin ja ostoihin.

Henkilöstön sijoittaminen tiettyihin sataman toimintoihin osoittautui eräiden yritysten kohdalla hankalaksi, sillä sama työntekijä saattaa hyvinkin työskennellä monessa eri tehtävässä. Näiden suhteuttaminen henkilötövuosiksi toiminnoittain ei välttämättä ole helppoa. Joissakin tapauksissa henkilöstömäärä on jaettu toimintoihin keinotekoisesti, mutta sataman päätoimintoihin osallistuvasta kokonaishenkilöstömäärästä on kuitenkin pidetty kiinni. Eri päätoimintojen työllistysvaikutusta tutkimusten välillä vertailtaessa tulee ehdottomasti kiinnittää huomiota siihen, että suuret poikkeamat päätoimintojen työllisyysvaikutuksen välillä johtuvat henkilöstön erilaisesta jakotavasta, eivät niinkään toimintojen työllisyysvaikutuksen radikaalista muuttumisesta kymmenen vuoden aikana. Toisaalta työllisyysvaikutukseen vaikuttaa se, kuinka monen työntekijän nähdään työskentelevän suoraan satamiin liittyvissä tehtävissä.

Satamien työllisyysvaikutuksia tarkasteltaessa on pidettävä mielessä, että aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa on otettu huomioon ainoastaan ne yritykset, joilla on toimipaikka Satakunnassa. Tämän lisäksi satamien päätoimintoihin osallistuu kuljetusyrityksiä lukuun ottamatta viisi Satakunnan ulkopuolella sijaitsevaa yritystä, joiden henkilöstöä satamien voidaan nähdä työllistävän. Satamissa liikennöivistä kuljetusyrityksistä suurin osa on Satakunnan ulkopuolelta. Yksin Rauman Sataman rekisterissä on yhteensä lähes 600 Satakunnan ulkopuolista kuljetusyritystä, joista todennäköisesti suurin osa liikennöi satamiin satunnaisesti. Porin Sataman rekisterissä ei ole kuljetusyrityksiä yhtä kattavasti, mutta arviolta noin puolet satamassa liikennöivistä kuljetusyrityksistä on Satakunnan ulkopuolelta. Satakunnan ulkopuolisten yritysten työllisyysvaikutus ilmoitetaan tässä tutkimuksessa erillään Satakuntaan kohdistuvasta työllisyysvaikutuksesta.

### **5.2 Porin ja Rauman satamien kautta kulkevan liikenteen yhteenlasketut vaikutukset ja vertailu edelliseen tutkimukseen**

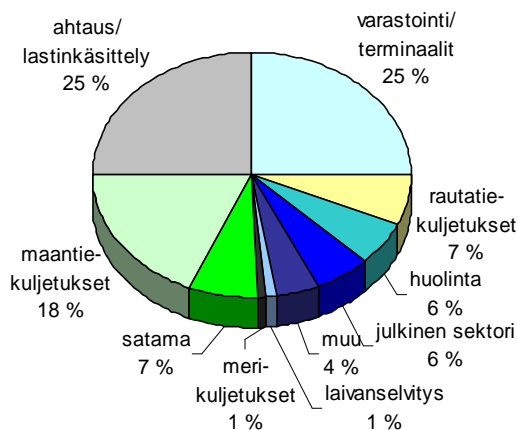
Porin ja Rauman satamien toimintaan osallistui vuonna 2007 yhteensä 140 Satakunnassa sijaitsevaa toimipaikkaa. Sekä Porin että Rauman sataman päätoimintoihin osallistui

79 yritystä. Porin ja Rauman satamien päätoimintojen yhteenlaskettu työllisyysvaikutus oli 1782 henkilötyövuotta, josta Porin satamaan liittyvät toiminnot muodostivat 36 prosenttia ja Rauman satamaan liittyvät 64 prosenttia. Satamien vaikutukset esitetään tiivistetysti taulukossa 5.1 (liite 5).

Vuoteen 1998 verrattuna satamien yhteenlaskettu työllisyysvaikutus kasvoi 8,8 prosenttia 1638 henkilötyövuodesta 1782 henkilötyövuoteen vuonna 2007. Työllisyysvaikutuksen kasvu johtui Rauman satamaan liittyvän työpanoksen kasvusta. Samanaikaisesti Porin sataman työllisyysvaikutus väheni hieman johtuen pitkälti junaliikenteen lisääntymisestä ja junavaunujen koon kasvusta.

Satamien päätoiminnoista henkilötyövuosina eniten työllistivät varastointi ja terminaalit, sekä ahtaus ja lastinkäsittely, joiden yhteenlaskettu työllistysvaikutus vuonna 2007 oli 890 henkilötyövuotta (kuva 5.1). Maantieliikenteen kuljetusyritykset suuresta lukumäärästään huolimatta työllistivät Satakunnassa vain 19 prosenttia, 334 henkilötyövuotta. Yhdessä rautatiekuljetusten ja huollinnan kanssa näiden osuus satamien suorasta työllisyysvaikutuksesta muodosti 558 henkilötyövuotta. Satamanpitäjä ja julkinen sektori työllistivät yhteensä 220 henkilötyövuotta. Merikuljetusten ja laivanselvityksen sekä muiden päätoimintojen, mukaan lukien hinauspalvelut, laivamuonitus, huolto- ja korjauspalvelut, tarkastuspalvelut, merimiespalvelut, laitevienti sekä satamaoperaattorin hallinto, työllistysvaikutus satamien suoraan kokonaistyöllisyysvaikutukseen nähden oli melko vähäinen.

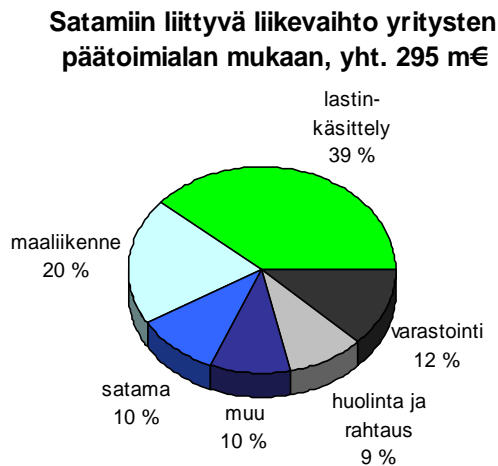
**Satamien työllisyysvaikutus 2007, yht. 1782 htv**



*Kuva 5.1. Porin ja Rauman satamien eri toimintojen yhteenlaskettu työllisyysvaikutus.*

Satamien päätoimintoihin osallistuvien yritysten yhteenlaskettu satamiin liittyvä liikevaihto vuonna 2007 oli 295 miljoonaa euroa, josta 92 prosenttia muodostui liikenteen toimialalla toimivista yrityksistä. Satamien päätoimintoihin osallistuneiden satamasidonnaisen teollisuuden toimipaikkojen liikevaihtoa ei ole tässä otettu huomioon. Porin sataman kautta kulkevan liikenteen osuus yritysten satamien kautta muodostuvasta liikevaihdosta oli 47 prosenttia ja Rauman sataman 53 prosenttia.

Lastinkäsittelyn päätoimiala muodosti selvästi suurimman osan (39 %) yritysten Porin ja Rauman satamiin liittyvästä liikevaihdosta vuonna 2007 (kuva 5.2). Maaliikenteen osuus satamien kautta muodostuvasta kokonaisliikevaihdosta oli viidennes. Varastoinnin osuus satamien kautta syntyvästä liikevaihdosta oli 12 prosenttia. Huolinta, satamanpitäjä ja muut toiminnot muodostivat kukin noin kymmenen prosenttia satamien toimintaan liittyvästä kokonaisliikevaihdosta.



*Kuva 5.2. Satakuntalaisten yritystoimipaikkojen Porin ja Rauman satamiin liittyvä liikevaihto vuonna 2007.*

### 5.2.1 Porin satama

Porin sataman toimintaan osallistui yhteensä 104 Satakunnassa sijaitsevaa yritystoimipaikkaa sekä viisi julkisen sektorin organisaatiota. Sataman päätoimintoihin osallistuvista yrityksistä neljä oli satamasidonnaista toimintaa harjoittavia yrityksiä. Luku sisältää myös arvion niiden satakuntalaisten kuljetusyritysten osalta, joilta ei saatu kyselyyn vastausta. Useissa yrityksissä henkilöstö osallistui useampaan kuin yhteen päätoimintoon, joten päätoimintoihin osallistuvien yritysten määrä taulukossa 6 ei täsmää yritysten kokonaismäärän kanssa. Porin satamaan liittyvä satakuntalaisten yritystoimipaikkojen, viranomaistoimintojen ja muiden organisaatioiden välitön työllisyysvaikutus Satakunnassa oli vuonna 2007 yhteensä 647 henkilötyövuotta. Tämän lisäksi satamassa toimivien yritysten, joilla ei ole Satakunnassa toimipaikkaa, työllisyysvaikutus Porin satamassa oli 9 henkilötyövuotta lukuun ottamatta maantieliikenteen kuljetusyrityksiä. Satakunnan ulkopuolisten, satamassa liikennöivien kuljetusliikkeiden arvioitu työllisyysvaikutus oli satamajohtajan arvion mukaan noin 200–300 henkilötyövuotta.

Vuonna 2007 sataman päätoimintoihin osallistui 12 satakuntalaista yritystoimipaikkaa enemmän kuin vuonna 1998 (taulukko 5.2). Porin sataman suora työllisyysvaikutus kuitenkin väheni viisi prosenttia, yhteensä 34 henkilötyövuotta, mikä johtui lähes yksinomaan satakuntalaisten maantieliikenteen kuljetusyritysten työpanoksen vähenemisestä junaliikenteen lisääntymisen myötä. Satakunnan ulkopuoliset kuljetusyritykset, joita ei siis ole otettu huomioon aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa, hoitavat suuren

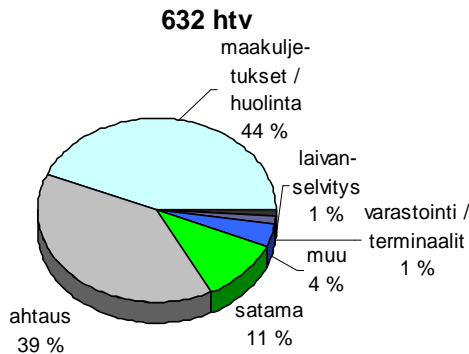
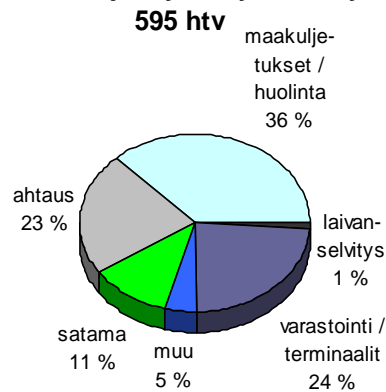


osan sataman kautta kulkevasta maantieliikenteestä. Maantieliikenteen kuljetusyrietykset muodostavat noin 90 prosenttia maakuljetuksiin ja huolintaan osallistuvista yrityksistä. Tässä on syytä pitää mielessä, että satamaan suuntautuva liikenne on useimmiten satunnaista ja muodostaa usein vain pienen osan kuljetusyrietysten liikenteestä ja työllisyysvaikutuksesta liikevaihdon koostuessa pääasiassa muusta kuin satamaan suuntautuvasta liikenteestä. Porin satamaan suuntautuva liikevaihto muodosti vuonna 2007 viidenneksen kaikkien satakuntalaisten, satamaan liikennöivien kuljetusyrietysten kokonaisliikevaihdosta. Ahtauksessa ja varastoinnissa toimivan henkilöstön työpanos näyttää muuttuneen radikaalisti, mutta todellisuudessa ero kuitenkin johtuu siitä, että sataman pääoperaattorin oli käytännössä mahdotonta erotella eri toiminnoissa työskentelevien henkilöiden määrää, sillä he toimivat vaihtelevasti sataman eri toiminnossa. Yhteenlaskettu ahtauksessa ja varastoinnissa työskentelevän henkilöstön työpanos kasvoi kahdeksan prosenttia vuodesta 1998.

Taulukko 5.2. Porin sataman välitön työllisyysvaikutus Satakunnassa vuosina 1998 ja 2007.

Porin sataman välitön työllistysvaikutus				
	1998		2007	
	yrityksiä	htv	yrityksiä	htv
satamaliikelaitos	1	71	1	67
ahtaus	2	245	6	134
laivanselvitys	2	7	5	8
maakuljetukset / huolinta	71	275	89	219
varastointi / terminaalitoiminta	7	8	10	140
muu	14	25	16	27
<b>Yritykset yhteensä</b>	<b>92</b>	<b>632</b>	<b>104</b>	<b>595</b>
julkinen sektori	5	49	5	52
<b>Yhteensä</b>	<b>97</b>	<b>681</b>	<b>109</b>	<b>647</b>

Sataman päätoiminnoista maakuljetukset ja huolinta oli edelleen selvästi suurin toimintosektori, vaikkakin sen osuus edelliseen selvitykseen nähden pieneni kahdeksan prosenttiyksikköä päätoimintojen työllisyysvaikutuksesta (kuva 5.3). Maakuljetusten ja huolinnan osuus Porin sataman kokonaistyöllisyysvaikutuksista oli hieman yli kolmannes. Vuonna 1998 ahtauksen sekä varastointi- ja terminaalitoiminnan yhteenlaskettu osuus sataman päätoimintojen työllisyysvaikutuksesta oli 40 prosenttia. Vuonna 2007 nämä muodostivat 47 prosenttia sataman suorasta kokonaistyöllisyysvaikutuksesta, mikä oli 18 prosenttia enemmän kuin vuonna 1998. Satamanpitäjän osuus työllisyysvaikutuksesta pysyi lähes yhtä suurena. Myös ryhmien *laivanselvitys* ja *muu* osuudet pysyivät hyvin samansuuruisena edelliseen selvitykseen nähden. Ryhmään *muu* on yhdistetty ne toiminnot, joissa toimivia yrityksiä oli joko edellisessä tai tässä selvityksessä vain yksi, tai selvitysten toimintojaottelussa ei ollut toisiaan täysin vastaavia ryhmiä. Ryhmä *muu* sisältää toiminnot hinaus ja jäänmurto, laivamuonitus, huolto- ja korjauspalvelut, merimiespalvelut sekä merikuljetukset, tarkastuspalvelut sekä laitevienti.

**Päätoimintojen työllistys 1998, yht.****Päätoimintojen työllistys 2007, yht.**

Kuva 5.3. Porin sataman eri päätoimintojen osuus työllisyysvaikutuksesta vuosina 1998 ja 2007. Huom! Ahtauksen ja varastoinnin välisen työpanoksen muutos tutkimusten välillä johtuu erilaisesta arviosta yritysten henkilöstön jakautumisesta toimintojen välillä.

Porin sataman kautta muodostuva liikevaihto sataman päätoimintoihin osallistuvien satakuntalaisten yritystoimipaikkojen osalta oli vuonna 2007 yhteensä 137 miljoonaa euroa, 48 prosenttia sataman toimintaan suoraan osallistuneiden yritystoimipaikkojen kokonaisliikevaihdosta. Kyselyn perusteella Porin sataman päätoiminnoissa työskentelevien yhteenlaskettu bruttopalkkakertymä vuonna 2007 oli yhteensä noin 20 miljoonaa euroa. Päätoiminnoissa työskentelevien palkkasummiin ei ole otettu mukaan satamasidonnaisten teollisuusyritysten työntekijöitä, joita oli yhteensä 38. Palkkasummassa ei ole otettu huomioon myöskään työntekijöitä niissä yrityksissä, joilla ei ole Satakunnassa toimipaikkaa.

Kyselyllä saatu palkkasumma on jonkin verran korkeampi kuin yhteenlaskettu keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansio, jonka perusteella lasketut satamasidonnaiset bruttopalkkatulot olivat yhteensä noin 18 miljoonaa euroa (taulukko 5.3). Keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan bruttovuosituloksi on tässä oletettu 30 292 euroa<sup>29</sup>. Palkoista kulutukseen jäävä osuus on laskettu käyttäen keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansiota, josta on vähennetty verot ja muut maksut. Verojen ja muiden maksujen vähentämisen jälkeen satamasidonnaiseksi nettopalkaksi saatiin noin 13 miljoonaa euroa ja tuloveroiksi yhteensä 5,2 miljoonaa euroa, josta satakuntalaisten kuntien saama kunnallisverokertymä oli yhteensä 2,8 miljoonaa euroa<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> Tilastokeskus: Jussi Ritola 17.12.2008: Keskimääräinen vuosiansio kokoaikaisille satakuntalaisille palkansaajille v. 2006 28905 euroa korotettuna ansiotasoindeksillä 4,8%.

<sup>30</sup> Veronmaksajain keskusliitto, Jaana Kurjenoja 19.12.2008: Satakuntalaisen palkansaajan tuloveroprosentti 2007. Alle 53-vuotias palkansaaja. Kirkollisvero maan keskiarvo 1,33 % ja kunnallisvero Satakunnan keskiarvo 18,4 %.

Taulukko 5.3. Porin satamaan liittyvä palkka- ja tuloverokertymä keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansioiden perusteella.

<b>Palkka- ja tuloverokertymä 2007</b>	
Vuositulot	<b>18 000 000</b>
Tuloverot yhteensä	<b>5 200 000</b>
josta valtion tulovero	1 100 000
kunnallisvero	2 800 000
kirkollisvero	200 000
josta veroluonteiset maksut	1 200 000
Käteen jäävä osuus	<b>13 000 000</b>

Porin sataman päätoimintoihin osallistuvat satakuntalaiset yritystoimipaikat (päätoimintoihin osallistuneita teollisuusyrityksiä lukuun ottamatta) investoivat toimintaansa sataman osuuteen suhteutettuna vuosien 2006–2008 välillä yhteensä noin 31 miljoonaa euroa. Vuonna 2006 satamaan suhteutettujen investointien arvo oli arviolta 12 miljoonaa euroa ja vuonna 2007 noin 10 miljoonaa euroa. Vuonna 2008 toteutettujen investointien Porin satamaan suhteutetuksi arvoksi arvioitiin 9 miljoonaa euroa.

Porin sataman päätoimintoihin osallistuneet yritykset pyrkivät yleisesti keskittämään hankintojaan Satakuntaan. Useimmat yrityksistä tekivät yli puolet hankinnoista maakunnan sisältä. Päätoimintoihin osallistuneet yritykset tekivät vuonna 2007 satakuntalaisilta alihankkijoilta ja yrityksiltä ostoja ja hankintoja yhteensä noin 54 miljoonan euron arvosta. Porin satamaan suhteutettu osuus tästä oli arviolta 28 miljoonaa euroa.

## 5.2.2 Rauman satama

Rauman sataman toimintaan osallistui yhteensä 112 satakuntalaista yritystoimipaikkaa sekä viisi julkisen sektorin organisaatiota. Päätoimintoihin osallistuneista yrityksistä neljä harjoitti satamasidonnaista teollisuutta. Luku sisältää myös arvion kyselyyn vastaamattomien yritysten osalta. Useat päätoimintoihin osallistuneista yrityksistä työllistivät henkilöstöä useammassa kuin yhdessä satamaan liittyvässä toiminnossa, joten päätoimintoihin osallistuneiden yritysten yhteenlaskettu summa ei vastaa sataman toimintaan liittyvien satakuntalaisten yritysten kokonaismäärää. Rauman satamaan liittyvä yritysten, julkisen sektorin ja muiden organisaatioiden työllisyysvaikutus Satakunnassa oli yhteensä 1135 henkilötyövuotta. Lisäksi sataman päätoimintoihin osallistui kuljetusyrityksiä lukuun ottamatta viisi yritystä, joilla ei ole toimipaikkaa Satakunnassa. Näiden työllisyysvaikutus oli yhteensä 15 henkilötyövuotta. Valtaosan sataman kautta kulkevasta maantieliikenteestä hoitavat Satakunnan ulkopuoliset kuljetusyritykset, jotka liikkenevät ympäri maan. Maakuntaraja Varsinais-Suomen ja Satakunnan välillä on lähellä, joten varsinaissuomalaisten kuljetusyritysten osuus on melko suuri. Satakunnan ulkopuolisten kuljetusyritysten osalta Rauman sataman arvioitu työllisyysvaikutus oli 670 henkilötyövuotta.

Rauman sataman päätoimintoihin osallistui yhdeksän satakuntalaista yritystoimipaikkaa enemmän kuin vuonna 1998. Vuodesta 1998 Rauman sataman välitön työllisyysvaikutus Satakunnassa on kasvanut 18 prosenttia 958 henkilötyövuodesta 1135 henkilötyö-

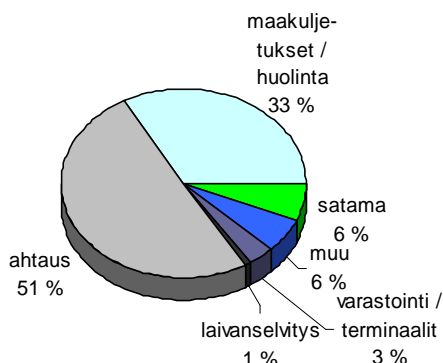
vuoteen (taulukko 5.4). Vaikka tämän tutkimuksen perusteella satamaan vähintään satunnaisesti liikennöivien satakuntalaisten kuljetusyritysten määrä edelliseen selvitykseen nähden on jonkin verran lisääntynyt, satamasidonnainen työpanos ei kuitenkaan ole lisääntynyt samassa suhteessa. Vuoteen 1998 nähden suurimmat muutokset tapahtuivat tutkimuksen perusteella ahtauksessa ja varastoinnissa työskentelevän henkilöstön työpanoksessa, jonka yhteenlaskettu osuus kasvoi selvästi. Työpanoksen voimakas muutos näiden toimintojen välillä johtuu kuitenkin vastaajayritysten erilaisesta arviosta henkilöstön jakautumisesta. Ahtauksessa työskentelevän työvoiman voimakas supistuminen ja vastaavasti varastoinnin työvoiman huikea kasvu ovat seurausta satamaoperaattorin erilaisesta henkilöstön jakamisesta eri toimintoihin, ei näiden toimintojen välisen työpanoksen rajusta muutoksesta. Ryhmä *muu* sisältää toiminnot hinaus ja jäänmurtto, laivamuonitus, huolto- ja korjauspalvelut, merimiespalvelut sekä merikuljetukset, tarkastuspalvelut sekä laitevienti ja yhtiön hallinto.

Taulukko 5.4. Rauman sataman välitön työllisyysvaikutus Satakunnassa vuosina 1998 ja 2007.

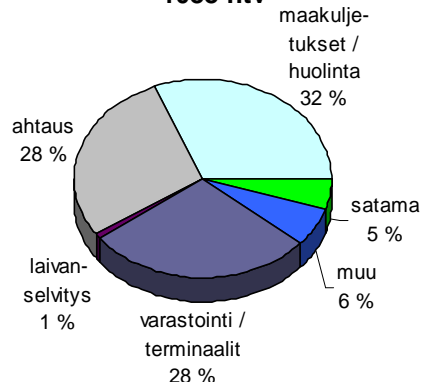
Rauman sataman välitön työllistysvaikutus				
	1998		2007	
	yrityksiä	htv	yrityksiä	htv
satamaliikelaitos	1	59	1	54
ahtaus	2	462	2	309
laivanselvitys	2	8	3	9
maakuljetukset / huolinta	76	303	97	339
varastointi / terminaalitoiminta	7	32	10	307
muu	22	53	9	69
<b>Yritykset yhteensä</b>	<b>103</b>	<b>917</b>	<b>112</b>	<b>1088</b>
julkinen sektori	6	40	5	47
<b>Yhteensä</b>	<b>109</b>	<b>958</b>	<b>117</b>	<b>1135</b>

Rauman sataman päätoimintojen Satakuntaan kohdistuvasta työllisyysvaikutuksesta maakuljetukset ja huolinta nousi tiukasti suurimmaksi työllistäväksi toiminnoksi (kuva 5.4). Vuonna 2007 maakuljetukset ja huolinta muodostivat 32 prosenttia sataman suorasta kokonaistyöllistyksestä, lähes yhtä suuren osan kuin edellisessä selvityksessä. Varastoinnissa ja terminaalitoiminnassa sekä ahtauksessa ja lastinkäsittelyssä työskentelevän henkilöstön työpanos muodosti vuonna 1998 yhteensä 54 prosenttia sataman päätoimintoihin käytetystä työpanoksesta. Vuonna 2007 näiden yhteenlaskettu työpanos oli kasvanut edelliseen selvitykseen nähden merkittävästi, ja ahtaus ja varastointi muodostivat 57 prosenttia päätoimintoihin osallistuneiden työpanoksesta. Satamanpitäjän, laivanselvityksen ja muiden toimintojen osuus pysyi käytännössä samana.

**Päätoimintojen työllistys 1998, yht.  
917 htv**



**Päätoimintojen työllistys 2007, yht.  
1088 htv**



Kuva 5.4. Rauman sataman eri päätoimintojen osuus työllisyysvaikutuksesta vuosina 1998 ja 2007. Huom! Ahtauksen ja varastoinnin välisen työpanoksen muutos tutkimusten välillä johtuu erilaisesta arviosta yritysten henkilöstön jakautumisesta toimintojen välillä.

Rauman sataman päätoimintoihin osallistuvien yritysten liikevaihdosta 49 prosenttia (158 miljoonaa euroa) oli sidoksissa satamaan. Sataman päätoiminnoissa työskentelevien bruttopalkkasumma vuonna 2007 oli kyselyn perusteella noin 57 miljoonaa euroa. Päätoiminnoissa työskentelevien palkkasummaan ei ole otettu mukaan satamasidonnaisien teollisuusyritysten työntekijöitä, joita oli yhteensä 54, eikä päätoimintoihin osallistuneiden Satakunnan ulkopuolisten yritysten työntekijöitä.

Palkoista kulutukseen jäävän osuuden ja verotulojen laskemiseen on käytetty keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansiota, jonka perusteella lasketut satamasidonnaiset bruttopalkkatulot olivat yhteensä 32 miljoonaa euroa (taulukko 5.5). Keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan bruttovuosituloksi on tässä oletettu 30 292 euroa<sup>31</sup>. Verojen ja muiden maksujen vähentämisen jälkeen satamasidonnaisiksi kuluutukseen jäväksi nettopalkaksi saatiin 23 miljoonaa euroa ja tuloveroiksi yhteensä 9,5 miljoonaa euroa, josta satakuntalaisten kuntien saama kunnallisverokertymä oli yhteensä noin 5 miljoonaa euroa<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Tilastokeskus: Jussi Ritola 17.12.2008: Keskimääräinen vuosiansio kokoaikaisille satakuntalaisille palkansaajille v. 2006 28905 euroa korotettuna ansiotasoindeksillä 4,8%.

<sup>32</sup> Veronmaksajain keskusliitto, Jaana Kurjenoja 19.12.2008: Satakuntalaisen palkansaajan tuloveroprosentti 2007. Alle 53-vuotias palkansaaja. Kirkollisvero maan keskiarvo 1,33 % ja kunnallisvero Satakunnan keskiarvo 18,4 %.

Taulukko 5.5. Rauman satamaan liittyvä palkka- ja tuloverokertymä keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansioiden perusteella.

<b>Palkka- ja tuloverokertymä 2007</b>	
Vuositulot	<b>32 000 000 €</b>
Tuloverot yhteensä	<b>9 500 000 €</b>
josta valtion tulovero	1 900 000 €
kunnallisvero	5 000 000 €
kirkollisvero	400 000 €
josta veroluonteiset maksut	2 200 000 €
Käteen jäävä osuus	<b>23 000 000 €</b>

Rauman sataman päätoimintoihin osallistuvat yritykset (ilman satamasidonnaisia teollisuusyrityksiä) investoivat vuosien 2006 ja 2008 välillä toimintaansa Rauman satamaan suhteutettuna yhteensä noin 31 miljoonaa euroa. Vuonna 2006 toteutettujen investointien arvo oli noin 12 miljoonaa euroa ja vuonna 2007 noin 5,6 miljoonaa euroa. Vuoden 2008 aikana toteutettujen investointien arvoksi arvioitiin yhteensä 14 miljoonaa euroa.

Rauman sataman päätoimintoihin osallistuvat yritykset tekivät hankintojen ja palveluiden ostot suurimmaksi osaksi maakunnan sisältä. Päätoiminnoissa toimivat yritykset ostivat muita hankintoja ja palveluita Satakunnasta yhteensä 46 miljoonalla eurolla, josta Rauman satamaan suhteutettu osuus oli noin 18 miljoonaa euroa.

### 5.3 Satamasidonnainen teollisuus

Satamasidonnainen teollisuus on näkyvä työllistäjä satama-alueilla, ja siitä syntyvät aluetaloudelliset vaikutukset ovat usein jopa suurempia kuin sataman toiminnasta suoraan syntyvät vaikutukset. Satamasidonnaisen teollisuuden määrittely ei kuitenkaan ole kiistatonta, ja vaikka teollisuus määriteltäisiinkin satamasidonnaiseksi, tuotanto todennäköisesti jatkuisi, vaikkakin hankalampana kuin ennen, vaikka sataman toiminta loppuisi. Toisaalta aina satamasidonnaista teollisuutta ei voida nähdä riippuvaisena satamasta, vaan myös satama on osaltaan sidoksissa satamapalveluita käyttäviin teollisuusyrityksiin. Satamasidonnaisena teollisuutena nähdään tässä tutkimuksessa ainoastaan sellaiset teollisuusyritykset, jotka sijaitsevat satamien välittömässä läheisyydessä ja kuljettavat tuotteitaan sataman kautta.

Toisin kuin usein satamasidonnaista teollisuutta tutkittaessa, tässä tutkimuksessa kriteerinä satamasidonnaiselle teollisuudelle on ollut se, että yrityksessä koetaan toiminnan olevan sidoksissa satamaan. Tämä rajaus karsii satamasidonnaisen teollisuuden joukosta pois kaksi raumalaista teollisuusyritystä, jotka sijaitsevat sataman välittömässä läheisyydessä, mutta joiden toiminta ei käytännössä mitenkään liity satamien kautta kulkevaan liikenteeseen. Satamasidonnaisen teollisuuden tarkastelussa on näin 15 teollisuutta harjoittavaa yritystoimipaikkaa, energiantuotanto ja jätteenkäsittely mukaan lukien. Satamasidonnaisen teollisuuden osalta tutkimus ei siis ole vertailtavissa aiemmin toteutettuun selvitykseen. On syytä korostaa, että satamasidonnainen teollisuus ei kata teollisuusyrityksiä, jotka kuljettavat raaka-aineitaan tai tuotteitaan kyseisten satamien kautta,

elleivät tuotantolaitokset sijaitse välittömästi satama-alueen tuntumassa, sataman ja teollisuuslaitosten muodostamalla yhtenäisellä alueella.

Edellä mainitun määrittelyn mukaan Porin ja Rauman satamiin sidoksissa olevan teollisuuden työllisyysvaikutus oli vuonna 2007 yhteensä 2849 henkilötyövuotta. Satamiin sidoksissa olevien teollisuuden yritystoimipaikkojen liikevaihto oli yhteensä 1,8 miljardia euroa.

### 5.3.1 Porin satama

Porin sataman satamasidonnainen teollisuus muodostuu kahdeksasta yrityksestä, jotka sijaitsevat joko satama-alueen aitojen sisäpuolella tai sataman välittömässä läheisyydessä. Satamasidonnainen teollisuus sisältää Porissa kaksi energiantuotantolaitosta, kaksi metallijätteiden ja -romun kierrätykseen erikoistunutta yritystä sekä yhden kemianteollisuuden, sahateollisuuden, laivanrakennusteollisuuden sekä ongelmajätteiden käsittelyä harjoittavan yrityksen. Porin satamasidonnaisen teollisuuden työllisyysvaikutus vuonna 2007 oli yhteensä 1342 henkilötyövuotta, mistä Porin sataman päätoiminnoissa toimi 38 henkilöä. Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2007 oli noin 444 miljoonaa euroa. Kaksi Porin sataman kannalta erittäin merkittävää teollisuuden tuotantolaitosta sijaitsee Harjavallassa, joten niitä ei ole otettu huomioon Porin satamasidonnaista teollisuutta tarkasteltaessa. Sijainnistaan johtuen niitä ei käsitellä satamasidonnaisena teollisuutena, vaikka ne ovat sitoutuneet käyttämään sataman palveluita pitkälle tulevaisuuteen, ja niiden kuljetukset muodostavat neljänneksen Porin sataman kautta kulkevasta liikenteestä.

Kyselyn perusteella maksetut palkat vuonna 2007 olivat yhteensä 65 miljoonaa euroa. Palkoista kulutukseen jäävän osuuden sekä verotulojen laskemiseen on kuitenkin tässä yhteydessä käytetty keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansiota 30 292 euroa. Tämän perusteella satamasidonnaisen teollisuuden yritysten maksama bruttopalkkasumma oli noin 41 miljoonaa euroa, josta kulutukseen jäi 29 miljoonaa euroa (taulukko 5.6). Porin kaupungille palkoista kertynyt kunnallisverosumma oli yhteensä 6,3 miljoonaa euroa.

*Taulukko 5.6. Porin sataman satamasidonnaisen teollisuuden palkka- ja tuloverokertymä 2007 keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansioiden perusteella.*

<b>Satamasidonnaisen teollisuuden palkka- ja tuloverokertymä</b>	
<b>Vuositulot</b>	<b>41 000 000 €</b>
<b>Tuloverot yhteensä</b>	<b>12 000 000 €</b>
josta valtion tulovero	2 400 000 €
kunnallisvero	6 300 000 €
kirkollisvero	500 000 €
veroluonteiset maksut	2 300 000 €
<b>Käteen jäävä osuus</b>	<b>29 000 000 €</b>

Porissa sijaitsevat satamasidonnaisen teollisuuden yksiköt investoivat toimintaansa vuosien 2006, 2007 ja 2008 aikana yhteensä 91 miljoonaa euroa. Vuonna 2006 investointien yhteenlaskettu summa oli noin 64 miljoonaa euroa ja vuonna 2007 noin 12 miljoonaa euroa. Vuoden 2008 aikana toteutettujen investointien arvoksi arvioitiin 16 miljoonaa euroa. Muiden hankintojen ja palveluiden ostot olivat vuonna 2007 yhteensä 342 miljoonaa euroa, josta arviolta vajaat 30 prosenttia (93 miljoonaa euroa) hankittiin Satakunnan alueelta.

### 5.3.2 Rauman satama

Rauman satamasidonnainen teollisuus koostuu seitsemästä satama-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä toimivasta yrityksestä, joista kaksi toimii kemiallisessa puunjalostusteollisuudessa, kolme kemianteollisuudessa ja kaksi laivanlaitteiden valmistuksessa. Näiden seitsemän satamaan sidoksissa olevan teollisuusyrityksen yhteenlaskettu työllisyysvaikutus oli vuonna 2007 yhteensä 1507 henkilötyövuotta, mistä 54 muodostui Rauman sataman päätoiminnoista. Yritysten yhteenlaskettu liikevaihto oli samana vuonna 1,36 miljardia euroa.

Kyselyn perusteella satamasidonnaisen teollisuuden henkilöstölle maksetut palkat olivat yhteensä noin 69 miljoonaa euroa. Kulutukseen jäävän osuuden ja verotulojen laskemiseen on käytetty keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansiota, jonka mukaan satamasidonnaisten toimintojen bruttopalkkasumma oli yhteensä 46 miljoonaa euroa (taulukko 5.7). Palkoista Rauman kaupungille kertynyt kunnallisvero oli yhteensä 7 miljoonaa euroa. Kulutukseen jäi palkoista 32 miljoonaa euroa.

*Taulukko 5.7. Rauman sataman satamasidonnaisen teollisuuden palkka- ja tuloverokertymä 2007 keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansioiden perusteella.*

<b>Satamasidonnaisen teollisuuden palkka- ja tuloverokertymä 2007</b>	
Vuositulot	46 000 000
Tuloverot yhteensä	13 000 000
josta valtion tulovero	2 700 000
kunnallisvero	7 000 000
kirkollisvero	500 000
josta veroluonteiset maksut	2 600 000
Käteen jäävä osuus	32 000 000

Raumalla sijaitsevat satamasidonnaisen teollisuuden yksiköt investoivat laitoksiinsa vuosien 2006, 2007 ja 2008 aikana yhteensä noin 125 miljoonaa euroa. Vuonna 2006 investointien suuruus oli 82 miljoonaa euroa, seuraavana vuonna 23 miljoonaa euroa, ja vuoden 2008 investointien arvioitu summa oli 20 miljoonaa euroa. Vuonna 2007 muiden hankintojen ja palveluiden ostot olivat 751 miljoonaa euroa, josta arviolta vajaat 40 prosenttia (282 miljoonaa euroa) hankittiin satakuntalaisilta alihankkijoilta. Kahdelta yritykseltä ei saatu arviota hankintojen ja palveluiden ostoista.



## 6 PORIN JA RAUMAN SATAMIEN ALUETALOUDELLINEN MERKITYS

### 6.1 Satamat ja liikenteen toimiala Satakunnassa

Porin ja Rauman satamat ovat tärkeitä liikenteen solmukohtia Satakunnassa. Satamien kautta kulkeva liikenne muodostaa merkittävän osan monen satakuntalaisen kuljetuksen, varastoinnin ja tietoliikenteen toimialalla toimivan yrityksen liikevaihdosta. Koska satamat ovat erikoistuneet erityyppisten lastien kuljettamiseen, ne eivät juuri kilpaile samoista asiakkaista keskenään, vaan pikemminkin tukevat toisiaan palvelen paikallisia yrityksiä mahdollisimman monipuolisesti.

Liikenteen toimiala, eli kuljetus, varastointi ja tietoliikenne, työllisti vuonna 2007 Satakunnassa yhteensä 6183 henkilöä, 10 prosenttia kaikkien maakunnassa toimivien yritystoimipaikkojen henkilöstöstä. Liikenteen toimialalla toimivien yritystoimipaikkojen liikevaihto oli samana vuonna 734 miljoonaa euroa, 5,3 prosenttia kaikkien Satakunnassa toimivien toimipaikkojen liikevaihdosta.<sup>33</sup>

Kaikista kuljetuksen, varastoinnin ja tietoliikenteen toimialalla päätoimisesti toimivista satakuntalaisista yritystoimipaikoista 10 prosenttia osallistui vähintään satunnaisesti Porin ja Rauman satamien kautta kulkevaan liikenteeseen. Koko Satakunnassa kuljetuksen, varastoinnin ja tietoliikenteen toimialalla toimivasta henkilöstöstä satamien osuus, 1690 henkilötyövuotta, oli yhteensä 27 prosenttia. Satamien päätoimintoihin osallistuvien, liikenteen toimialalla toimivien yritysten liikevaihdosta 271 miljoonaa euroa syntyi Porin ja Rauman satamien kautta. Tämä oli reilu kolmannes (37 %) kaikkien kuljetuksen, varastoinnin ja tietoliikenteen toimialalla toimivien yritystoimipaikkojen liikevaihdosta Satakunnassa.

### 6.2 Satamat ja teollisuus Satakunnassa

Teollisuus on merkittävä työnantajasektori Satakunnassa. Raaka-aineiden ja valmisteiden kuljetusten kannalta lyhyen matkan päässä sijaitseva satama, jonka kautta tuotteet voidaan kuljettaa asiakkaille, on luonnollisesti logistiikkakustannuksia säästävä kilpailuetu yrityksille. Porin ja Rauman satamia käyttävät tuonti- tai vientisataminaan myös useat muut satakuntalaiset teollisuusyritykset tässä tutkimuksessa satamasidonnaisesti teollisuudeksi luettujen teollisuusyritysten lisäksi. Porin sataman liikenteestä neljäsosa muodostuu Harjavallassa sijaitsevien teollisuuslaitosten kuljetuksista, joiden vaikutusta ei ole otettu tässä huomioon niiden sijainnin vuoksi.

Teollisuus, kaivostoiminta ja louhinta sekä sähkö-, kaasu- ja vesihuolto mukaan lukien, työllisti Satakunnassa vuonna 2007 yhteensä 23 739 henkeä, 39 prosenttia koko maakunnan yritystoimipaikkojen henkilöstöstä. Teollisuuden liikevaihto (8,56 mrd €) muodosti 62 prosenttia kaikkien satakuntalaisten toimipaikkojen yhteenlasketusta liikevaihdosta.<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Tilastokeskus (2009): Yritysrekisterin vuositilasto – 2. Toimipaikat maakunnittain 2007 to 2002-mukaisena.

Porin ja Rauman satamasidonnaisen teollisuuden osuus koko Satakunnan teollisuuden työpaikoista oli vuonna 2007 yhteensä 12 prosenttia, josta Porin satamasidonnaisen teollisuuden osuus oli 5,7 prosenttia ja Rauman 6,3 prosenttia. Satamasidonnaisen teollisuuden liikevaihto vastaa 21 prosentin osuutta koko maakunnan teollisuustoimipaikkojen liikevaihdosta. Porin osuus tästä oli 5,2 prosenttia ja Rauman 16 prosenttia.

### **6.3 Satakunnan ulkopuolelle kohdistuva vaikutus**

Satamien kokonaisvaikutukset eivät suinkaan rajoitu ainoastaan Satakunnan maakuntarajojen sisälle. Satamien päätoiminnoissa toimii useita yrityksiä, joilla ei ole toimipaikkaa Satakunnassa. Nämä työllistivät Porin ja Rauman satamiin liittyvissä toiminnoissa vuonna 2007 maakuljetuksia lukuun ottamatta yhteensä 24 henkilöä, josta Porin osuus oli 9 ja Rauman 15 henkilötyövuotta. Satakunnan ulkopuolisten yritysten osalta maantieliikenteen kuljetusyritysten osuus satamien suorasta kokonaistyöllisyysvaikutuksesta on huomattavasti suurempi. Satakunnan ulkopuolisten kuljetusyritysten työllistysvaikutus on merkittävä erityisesti Rauman sataman osalta, sillä Rauman sataman rekisterissä on yhteensä lähes 600 kuljetusyritystä Satakunnan ulkopuolelta. Satakuntalaisiin kuljetusyrityksiin tehtyjen yhteydenottojen perusteella suurin osa kuljetusyrityksistä kuitenkin liikennöi satamiin satunnaisesti, ja noin 400 yrityksen toiminnalle Rauman satamalla voidaan sanoa olevan merkitystä. Rauman sataman kautta kulkeva liikenne työllistää näiden yritysten osalta arviolta noin 670 henkilöä. Satakunnan ulkopuoliset kuljetusyritykset kuljettavat myös Porin sataman kautta kulkevasta maantieliikenteestä reilusti yli puolet. Porin sataman osalta ei ollut käytävissä yhtä kattavaa rekisteriä satamassa liikennöivistä kuljetusyrityksistä, mutta satamajohtajan arvion mukaan Porin sataman kautta kulkevan maantieliikenteen työllisyysvaikutus Satakunnan ulkopuolisten kuljetusyritysten osalta vuonna 2007 oli noin 200–300 henkilötyövuotta.

## 7 YHTEENVETO

Satamat ovat merkittäviä liikenteen kauttakulkupisteitä, joissa meri- ja maakuljetusten piirissä toimivat yritykset sekä niitä tukevat palvelut kohtaavat. Porin ja Rauman satamat muodostavat oman toiminnallisen kokonaisuutensa, jossa toimii suuri joukko yrityksiä liikenteen toimialalla, esimerkiksi maantieliikenteen tavarankuljetuksissa, merikuljetuksissa, huolinnassa, lastinkäsittelyssä ja varastoinnissa. Satamien toimintaan liittyvät myös muut satamien kautta kulkevaa liikennettä palvelevat toiminnot, esimerkiksi eräät julkisen sektorin organisaatiot, laivamuonitus sekä huolto-, korjaus- ja tarkastuspalvelut. Satama toiminnallisena kokonaisuutena muodostaa laajemman kokonaisuuden kuin varsinainen aidoin rajattu satama-alue, sillä se kattaa myös satama-alueen ulkopuolella toimivat, satamien liikennettä palvelevat yritykset. Tämän ohella voidaan tarkastella satamasidonnaista teollisuutta, jolla tarkoitetaan yhtenäisellä alueella, sataman välittömässä läheisyydessä harjoitettavaa teollista toimintaa. Satamasidonnaisella teollisuudella on kytkös satamiin raaka-aineiden tai valmisteiden kuljetuksen kautta.

Satamien koosta riippuu niiden merkitys valtakunnallisesti ja alueellisesti liikenteen kauttakulkupisteenä ja yrittämisympäristönä. Satamien merkitystä tarkastellaan usein aluetaloudellisesta näkökulmasta, jotta voidaan selvittää satamien paikallinen ja alueellinen vaikutus esimerkiksi maakunnan tasolla. Tässä tutkimuksessa on selvitetty Porin ja Rauman satamien aluetaloudellisia vaikutuksia Satakunnassa. Suurin osa satamien vaikutuksesta kohdistuu nimenomaan niiden sijaintialueen läheisyyteen, joten maakunnallisella tarkastelulla saadaan melko kattava kuva satamien vaikutuksista. Toisaalta kuljetusyritykset liikennöivät satamiin ympäri maan. Porin ja Rauman satamien kautta kulkevasta maaliikenteestä suurimman osan hoitavat Satakunnan ulkopuoliset kuljetusyritykset, joita ei siis ole otettu huomioon aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa.

Satamien näkyvin aluetaloudellinen vaikutus on suorat vaikutukset tarkasteltavan alueen työllisyyteen. Suorilla vaikutuksilla tarkoitetaan välittömiä vaikutuksia, jotka aiheutuvat satamanpitäjän, satamiin liittyvien viranomaisten ja satamien päätoiminnoissa toimivien yritysten toiminnasta. Muita aluetaloudellisten vaikutusten mittareita ovat yritystoimipaikkojen liikevaihto, henkilöstölle maksetut palkkasummat, verokertymät sekä investoinnit ja ostot tarkasteltavalta alueelta.

Porin ja Rauman satamien aluetaloudellisten vaikutusten mittareista selkein on satamien suorat vaikutukset työllisyyteen Satakunnassa toimivissa yritystoimipaikoissa. Työllisyysvaikutuksia kuten muitakin aluetaloudellisia vaikutuksia tarkasteltaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon, millä perusteilla tuloksiin on päädytty. Aluetaloudellisten vaikutusten selvittämiseen liittyy aina epävarmuustekijöitä, jotka on syytä pitää mielessä tarkasteltaessa satamien vaikutuksia. Luvut perustuvat pitkälti yritysten omaan arvioon satamien merkityksestä. Vaikka mahdollisuuksien mukaan kaikki satamien toimintaan osallistuvat satakuntalaiset yritystoimipaikat on pyritty tavoittamaan, kaikilta satamien toimintaan liittyviltä toimipaikoilta on kuitenkin lähes mahdotonta saada vastaus kyselyyn. Toisaalta yritykset eivät aina kykene antamaan tarkkoja toimipaikkakohtaisia tietoja tai arvioimaan tarkasti satamien osuutta yrityksen liikevaihdosta. Puuttuvat tiedot on jouduttu arvioimaan. Tässä selvityksessä Porin ja Rauman satamien aluetaloudellisia vaikutuksia on suoran työllisyysvaikutusten osalta verrattu vuonna 1999 toteutettuun

tutkimukseen. Vaikka tutkimuksen yritysjoukko on pyritty rajaamaan ja arviot laati-  
maan yhdenmukaisesti edellisen selvityksen kanssa, on mahdollista, että tulokset eivät  
aina ole vertailukelpoisia. Esimerkiksi satamien päätoimintojen työllisyysvaikutusta  
toisiinsa verrattaessa on pidettävä mielessä, että useissa sataman toiminnoissa toimivan  
henkilöstön jakaminen eri toimintoihin on usein subjektiivinen näkemys, joka saattaa eri  
tutkimuksissa olla erilainen.

Vuonna 2007 Porin ja Rauman satamien suorat työllisyysvaikutukset satakuntalaisten  
yritystoimipaikkojen osalta olivat yhteensä 1782 henkilötyövuotta. Vuodesta 1998 sa-  
tamien yhteenlaskettu työllisyysvaikutus kasvoi 8,8 prosenttia Rauman satamaan liitty-  
vän työpanoksen kasvun siivittämänä. Satamien päätoiminnoista suurimmat työllistävät  
toiminnot olivat lastinkäsittely ja varastointi sekä maantieliikenne, jotka työllistivät yh-  
teensä lähes 70 prosenttia satamiin liittyvästä henkilöstöstä.

Vuonna 2007 Porin satamaan liittyvä työpanos oli 647 henkilötyövuotta, 36 prosenttia  
satamien yhteenlasketusta työllisyysvaikutuksesta. Porin satamaan liittyvien toimintojen  
satakuntalainen työpanos väheni viidellä prosentilla vuodesta 1998, lähinnä siksi että  
maaliikenteen kuljetuksista suuri osa hoidetaan rautateitse, ja maantieliikenteen osalta  
kuljetuksista vastaavat suurelta osin kuljetusyritykset, joilla ei ole Satakunnassa toimi-  
paikkaa.

Rauman sataman osuus satamien yhteenlasketusta työllisyysvaikutuksesta oli 64 pro-  
senttia, 1135 henkilötyövuotta. Sataman suorat työllisyysvaikutukset kasvoivat vuoteen  
1998 nähden 18 prosenttia. Eniten kasvua tapahtui ahtauksen ja varastoinnin työpanok-  
sessa.

Porin ja Rauman satamien kautta muodostuvan liikevaihdon arvo oli yhteensä noin 295  
miljoonaa euroa, josta yli 90 prosenttia muodostui kuljetuksen, varastoinnin ja tietoli-  
ikenteen toimialalla toimivista yrityksistä. Porin sataman osuus satamien kautta muodos-  
tuvasta liikevaihdosta oli noin 47 prosenttia ja Rauman sataman noin 53 prosenttia.

Sataman päätoimintojen, satamaliikelaitoksen ja viranomaistoimintojen yhteenlaskettu  
palkkakertymä keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansioiden perusteella  
oli vuonna 2007 yhteensä noin 50 miljoonaa euroa ja satakuntalaisten kuntien saamat  
palkkaverot kunnallisverotuksessa noin kahdeksan miljoonaa euroa. Vaikka tässä on  
käytetty keskimääräisen palkansaajan vuosiansiota eräiden aiempien tutkimusten tavoin,  
todellisuudessa palkka- ja verokertymä on kuitenkin jonkin verran suurempi, sillä sata-  
miin liittyvien toimintojen keskipalkka on kaikkien palkansaajien keskipalkkaa korke-  
ampi.

Vuosien 2006–2008 välillä satamien toimintaan liittyvät yritykset investoivat Satakun-  
nassa sijaitseviin toimipaikkoihinsa satamiin suhteutettuna noin 63 miljoonaa euroa ja  
tekivät vuonna 2007 ostoja ja hankintoja Satakunnan alueelta arviolta noin 46 miljoonan  
euron arvosta.

Satamasidonnaisena teollisuutena nähdään tässä tutkimuksessa satamien välittömässä  
läheisyydessä sijaitsevat teollisuuslaitokset, jotka käyttävät satamapalveluita raaka-

aineiden tai valmisteiden kuljettamiseen ja kokevat toimintansa olevan sidoksissa satamaan. Näillä kriteereillä satamasidonnainen teollisuus ei kata koko meriteollisuussektoria, joka sijaitsee välittömästi satamien yhteydessä, eikä myöskään teollisuusyrityksiä, jotka eivät sijaitse satamien ja teollisuusyritysten muodostamalla yhtenäisellä alueella, vaikka käytännössä kaikki niiden raaka-aineiden ja valmisteiden kuljetukset kulkisivat kyseisten satamien kautta. Näin määriteltynä Porin ja Rauman satamasidonnaisen teollisuuden yhteenlaskettu työllisyysvaikutus vuonna 2007 oli 2849 henkilötyövuotta. Satamasidonnaisen teollisuuden yhteenlaskettu liikevaihto samana vuonna oli noin 1,8 miljardia euroa, josta Porin yritysten osuus oli 25 prosenttia ja Rauman 75. On kuitenkin syytä muistaa, että Porin sataman kannalta kaksi erittäin merkittävää teollisuusyritystä ei sisälly tähän.

Joka kymmenes satakuntalainen liikenteen toimialalla päätoimisesti toimiva satakuntalainen yritystoimipaikka osallistuu vähintään satunnaisesti Porin ja Rauman satamien kautta kulkevaan liikenteeseen. Näihin satamiin suoraan liittyvän liikenteen toimialan työpanoksen osuus koko maakunnan liikenteen toimialan henkilöstöstä on hieman yli neljännes. Liikenteen toimialalla toimivien yritysten satamien kautta muodostuvan liikenteen osuus on reilu kolmannes koko toimialan liikevaihdosta Satakunnassa.

Satakuntalaisten satamien kautta kulkevan liikenteen ylläpitämisellä ja kehittämisellä on suuri alueellinen merkitys. Porin ja Rauman satamien kautta kulkevien liikennemäärien huomattavalla tippumisella olisi suurten yritysten toiminnan lakkauttamiseen verrattavat alueelliset vaikutukset. Meriteitse kuljetettavan rahdin kuljettaminen muiden kotimaisien satamien kautta tietäisi paikallisten satamien aluetaloudellisten vaikutusten pienemistä ja samalla työpaikkojen menetyksiä. Siksi satamien elinvoimaisuudesta ja palvelutasosta on pidettävä huolta.

Porin ja Rauman satamat ovat merkittäviä liikenteen keskuksia satakuntalaiselle logistiikkasektorille sekä yritysten työllistyksen että tulonmuodostuksen kautta. Toisaalta ne tarjoavat myös satakuntalaiselle teollisuudelle paikallisen reitin raaka-aineiden tuonnille ja valmisteiden viennille maailmanmarkkinoille. Vaikka satamat sijaitsevat melko lähellä toisiaan, ne ennemminkin tukevat toisiaan, tarjoten palveluita erityyppisten rahtien kuljetustarpeisiin, kuin kilpailevat toistensa asiakkaista. Omiin vahvuusalueisiinsa erikoistuminen tukee satamien edellytyksiä kilpailla muiden satamien kanssa ja tarjota satakuntalaisille yrityksille mahdollisimman toimivat merikuljetusratkaisut yhdessä muiden logistiikkasektorin palveluntarjoajien kanssa.

## LÄHTEET

Helminen, R., Keltaniemi, A., Peura, A., Ruutikainen, P. & Saurama, A. (2007): *Ky-  
menlaakson satamien aluetaloudelliset vaikutukset*. Turun yliopiston Merenkulkualan  
koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 137.

Helsingin Satama (2007): *Säteilevä satama – Helsingin sataman vaikuttavuustutkimus*.  
Helsingin Sataman julkaisu B 15.  
<<http://www.portofhelsinki.fi/default.asp?docId=14969>> 31.10.2008.

Karvonen, T. (2007): *Investoinnit Suomen satamiin 2001–2010*. Merenkululaitoksen  
julkaisuja 2/2007.

Lauri, S. (2005): *Oulun sataman työllisyysvaikutukset*. Pro gradu -tutkielma, kansanta-  
loustiede, Oulun yliopisto.

Merenkululaitos (2008): *Ulkomaan meriliikennetilasto 2007*. Merenkululaitoksen  
tilastoja 5/2008, Helsinki.

Peltokoski, T-M. (2008): Porin Satama jatkaa erikoistumista kemikaali- ja projektikulje-  
tuksiin. *Kuljetus ja Logistiikka* 5, 14–15.

Porin Satama (2008 a): Sataman verkkosivut. <<http://www.pori.fi/port>> 5.9.2008

Porin Satama (2008 b): *Porin Sataman merkittävä investointi valmistunut – asema  
Suomen kemikaaliliikenteessä vahvistuu*. Tiedote 30.10.2008

Porin Satama (2008 c): *Vuosikertomus 2007*.

Rauman satamaliikelaitos (2009): Sataman verkkosivut. <<http://www.portofrauma.fi>>  
14.1.2008

Rauman Satama (2008 a): Sataman verkkosivut. <<http://www.portofrauma.fi>> 8.9.2008

Rauman Satama (2008 b): *Raakapuun tuonnin kasvu siivitti Rauman satamaliikenteen  
14 prosentin kasvuun alkuvuonna*. Lehdistötiedote 10.7.2008

Rauman Satama – Käsikirja 2008 (2008).  
<<http://www.portofrauma.fi/?suomi/handbook.html>> 8.9.2008

Rauman Satama – Vuosikertomus 2006 (2007).  
<<http://www.portofrauma.fi/?suomi/vuosikertomus.html>> 8.9.2008

Rauman Satama – Vuosikertomus 2007 (2008).  
<<http://www.portofrauma.fi/?suomi/vuosikertomus.html>> 8.9.2008

Rauman Satama 2030. Selvitys laajennusmahdollisuuksista 2007 (2007).  
<<http://www.portofrauma.fi/?suomi/kehitys2.html>> 9.9.2008

Saurama, A. (2000): *Satakunnan satamien työllisyysvaikutukset*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 112.

Suomen Satamaliitto (2008): Vuositilastot. <[www.finnports.com/statistics.php](http://www.finnports.com/statistics.php)>  
8.9.2008

Tullihallitus (2008): Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2007.  
<[http://www.tulli.fi/fi/05\\_Ulkomaankauppatilastot/05\\_Tilastokatsaukset/pdf/2008/2008\\_M17.pdf](http://www.tulli.fi/fi/05_Ulkomaankauppatilastot/05_Tilastokatsaukset/pdf/2008/2008_M17.pdf)> 27.10.2008

Tilastokeskus (2009): Yritysrekisteri – 2. Toimipaikat.  
<[http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/yri/syr/020\\_top/020\\_top\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/yri/syr/020_top/020_top_fi.asp)> 14.1.2007

Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä YTJ (2008). <[www.ytj.fi](http://www.ytj.fi)>

### **Muut lähteet**

Tilastokeskus. Satakuntalaisen palkansaajan vuosiansiot. Jussi Ritola, 17.12.2008

Veronmaksajain keskusliitto. Laskelma keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan verotuksesta. Jaana Kurjenoja, 19.12.2008

PORIN SATAMA PORT OF PORI  
MÄNTYLUOTO



- RASKAS LIIKENNE / HEAVY TRAFFIC
- KEVYT LIIKENNE / PEDESTRIAN & BICYCLE TRAFFIC
- AITA / FENCE
- PALOPOSTI / FIRE HYDRANT
- RAJOITETTU ALUE, LIIKKUMINEN VAIN ERITYISLUVAN SAANNEILLA



© Porin Kaupunki, mittaukset, lupa nro 128

LITTE 1. PORIN SATAMA: MÄNTYLUOTO



PORIN SATAMA PORT OF PORI  
TAHKOLUOTO

0 100 200m

10M:N LAITURI /  
10M QUAY

KEMIKAALISATAMA /  
CHEMICAL HARBOUR

- RASKAS LIIKENNE / HEAVY TRAFFIC
- VAIN HENKILÖAUTOLIIKENNE / CAR TRAFFIC
- KEVYT LIIKENNE / PEDESTRIAN & BICYCLE TRAFFIC
- AITA / FENCE
- PALOPOSTI / FIRE HYDRANT
- RAJOITETTUALUE, LIIKKUMINEN VAIN ERITYISLUVAN SAANNEILLA





# RAUMAN SATAMA PORT OF RAUMA

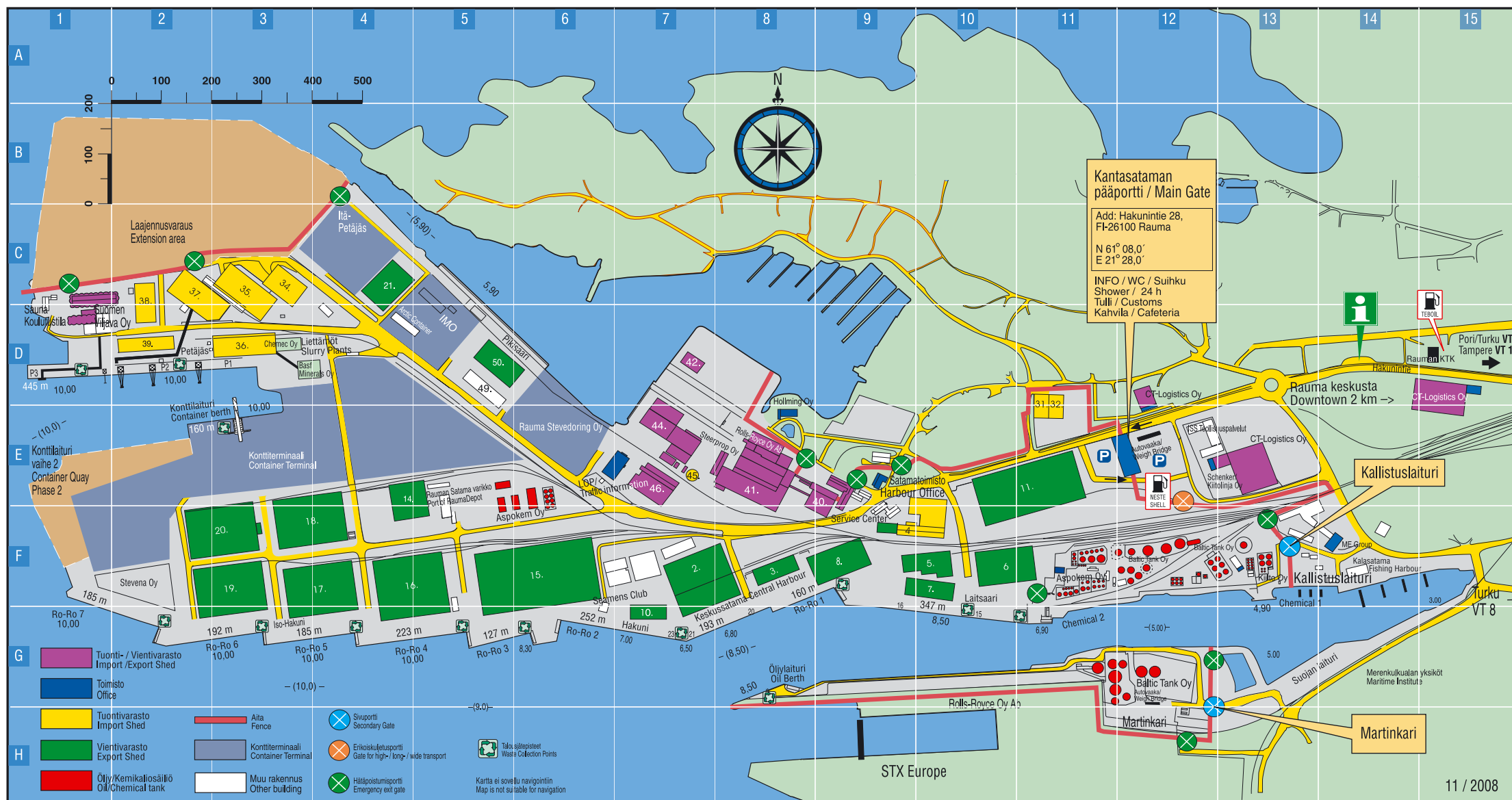
[www.portofrauma.com](http://www.portofrauma.com)

Hakunintie 19  
26100 Rauma

puh. / tel. +358 (0)2 834 4712  
fax. +358 (0)2 822 6369

info: [harbour.office@portofrauma.com](mailto:harbour.office@portofrauma.com)

henkilöstö / personel: [etunimi.sukunimi@rauma.fi](mailto:etunimi.sukunimi@rauma.fi) / [firstname.lastname@rauma.fi](mailto:firstname.lastname@rauma.fi)



## LIITE 4. KYSELYLOMAKE

**PORIN JA RAUMAN SATAMIEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET –tutkimus**

Arvoisa vastaanottaja,

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (MKK) toteuttaa Porin ja Rauman satamien toimeksiannosta näiden satamien kautta kulkevan liikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia selvittävän tutkimuksen. Vastaavanlainen tutkimus on tehty aiemmin vuonna 1999. Tarkoituksena on verrata aikaisemman tutkimuksen tuloksia satamien työllistävästä ja aluetaloudellisesta merkityksestä nyt tehtävään tutkimukseen nähden.

Hankkeessa selvitetään satamien kautta kulkevan liikenteen välittömiä vaikutuksia Satakunnan maakunnan työllisyyteen ja yritysten tulonmuodostukseen sekä vaikutuksia verotuloihin. Tutkimuksen kohteena ovat sekä maalla että merellä toimivat kuljetusyrietykset, kuljetusten tarvitsemat ja kuljetusta tukevat palvelut sekä satamasidonnainen teollisuus.

Tutkimuksen keskeisin osa on oheinen yrityksille suunnattu kysely. Jokainen vastaus onkin erittäin tärkeä Satakunnan satamien kautta kulkevan liikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia arvioitaessa. Kaikkien kyselyyn vastanneiden tiedot käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti ja raportoidaan tilaajalle niin, että yksittäisen yrityksen tietoja ei ole mahdollista tunnistaa.

Toivomme, että suhtaudutte myönteisesti tämän Satakunnan satamien kautta kulkevan liikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia selvittävän hankkeen toteuttamiseen, ja löydätte hetken aikaa oheisen kyselylomakkeen täyttämiseen.

Hannu Asumalahti  
Satamajohtaja  
Rauman Satama

Jaakko Nirhamo  
Satamajohtaja  
Porin Satama

Juhani Vainio  
Johtaja, professori  
Merenkulkualan koulutus- ja  
tutkimuskeskus (MKK)

Lisätietoja tutkimuksesta antaa:  
Johanna Yliskylä-Peuralahti  
Projektipäällikkö, FT  
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, Turku  
puh: 02 – 281 3390  
s-posti: joylpe@utu.fi

## PORIN JA RAUMAN SATAMIEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET -tutkimus

### Kysely: yritykset

Tutkimuksen onnistumisen kannalta **pyydämme teitä täyttämään kyselylomakkeen tiedot mahdollisimman huolellisesti**. Täyttäkää yrityksenne liiketoimintaa koskevien tietojen lisäksi tiedot niiden satamien (Pori, Rauma) osalta, joiden katsotte liittyvän satamiin liittyviin liiketoimintoihin tai satamien kautta kulkevaan liikenteeseen. Mikäli katsotte, että yrityksenne liiketoiminnot eivät kohdistu/ole sidoksissa edellä mainittuihin satamiin, olkaa ystävällinen ja palauttakaa kyselylomake siitä huolimatta takaisin. **Pyydämme teitä vastaamaan kyselyyn vain Satakunnassa sijaitsevan toimipaikan osalta, ellei kysymyksessä muuta mainita.**

**Antamienne tietojen luottamuksellisuus taataan**, eikä yksittäisen yrityksen tietoja julkaista erikseen missään muodossa. Mitään yksittäisen yrityksen tietoja ei luovuteta tilaajille, muille yrityksille tai muille tahoille. Pyydämme teitä vastaamaan kaikkiin kysymyksiin, vaikka teillä ei olisikaan esimerkiksi tarkkoja lukuja saatavilla. Suuntaa-antava arviokin on parempi kuin kohdan jättäminen tyhjäksi.

Jos lomakkeiden täytön yhteydessä ilmenee jotakin kysyttävää, projektipäällikkö Johanna Yliskylä-Peuralahti vastaa erittäin mielellään kysymyksiinne (p. 02 281 3390 / joylepe@utu.fi). **Pyydämme teitä palauttamaan lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 14.11.2008 mennessä.**

---

### A Yritystoimipaikkaa ja vastaajaa koskevat tiedot

1. Yrityksen/toimipaikan y-tunnus: \_\_\_\_\_
  2. Yrityksen nimi: \_\_\_\_\_
  3. Toimipaikan osoite: \_\_\_\_\_
  4. Kyselyyn vastaajan nimi: \_\_\_\_\_  
     asema: \_\_\_\_\_  
     puhelinnumero: \_\_\_\_\_  
     sähköpostiosoite: \_\_\_\_\_
-

## B Porin ja Rauman satamien merkitys

5. Kuinka tärkeäksi koette Porin ja Rauman satamat Satakunnan alueen yritystoiminnalle yleisesti?
- Tärkeäksi
- Kohtalaisen tärkeäksi
- Vähäisissä määrin tärkeäksi
- Ei lainkaan tärkeäksi
6. Katsotteko yrityksenne toiminnan kohdistuvan/olevan sidoksissa Porin ja Rauman satamiin tai niiden kautta kulkevaan liikenteeseen?
- Kyllä
- Ei

**Jos vastasitte ”Ei”, voitte lopettaa lomakkeen täytön tähän. Pyydämme teitä kuitenkin palauttamaan lomakkeen kyselyn mukana tullessa kirjekuudessa.**

7. Kuinka tärkeäksi koette Porin ja Rauman satamat **oman yrityksenne** liiketoiminnalle?
- Tärkeäksi
- Kohtalaisen tärkeäksi
- Vähäisissä määrin tärkeäksi
- Ei lainkaan tärkeäksi

## C Yritystoimipaikan liiketoimintaa koskevat tiedot

8. Yritystoimipaikkanne päätoimiala: \_\_\_\_\_
9. Yritystoimipaikkanne muut toimialat:
- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Hinaus ja/tai jäänmurto          | <input type="checkbox"/> Merikuljetukset                       |
| <input type="checkbox"/> Ahtaus ja lastinkäsittely        | <input type="checkbox"/> Varastointi ja/tai terminaalitoiminta |
| <input type="checkbox"/> Laivanselvitys                   | <input type="checkbox"/> Varikkotoiminta                       |
| <input type="checkbox"/> Huolinta                         | <input type="checkbox"/> Henkilöstön vuokraus                  |
| <input type="checkbox"/> Maantiekuljetukset satamaan/sta  | <input type="checkbox"/> Muu, mikä: _____                      |
| <input type="checkbox"/> Rautatiekuljetukset satamaan/sta |  |
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
10. Yrityksenne kaikkien toimipaikkojen lukumäärä: \_\_\_\_\_
- Yrityksenne toimipaikkojen lukumäärä Satakunnassa: \_\_\_\_\_
11. Yritystoimipaikkanne liikevaihto vuoden 2007 tai viimeisimmän valmistuneen tilinpäätöksen mukaan: \_\_\_\_\_ €

12. Yritystoimipaikkanne henkilöstön määrä vuoden 2007 lopussa (henkilöä)<sup>1</sup>: \_\_\_\_\_

13. Yritystoimipaikkanne henkilöstön työpanos Satakunnan alueella vuonna 2007  
(henkilötyövuotta)<sup>2</sup>: \_\_\_\_\_

14. Yritystoimipaikkanne koko henkilöstölle maksettujen palkkojen kokonaismäärä vuoden  
2007 tilinpäätöksen tai viimeisimmän valmistuneen mukaan:  
\_\_\_\_\_ €

15. Yritystoimipaikkanne Satakuntaan tekemät investoinnit (infrastrukturi, koneet, laitteet):

vuonna 2006 \_\_\_\_\_ €

vuonna 2007 \_\_\_\_\_ €

vuonna 2008 (arvio) \_\_\_\_\_ €

16. a) Yritystoimipaikkanne muiden hankintojen ja palvelujen ostot (pois lukien investoinnit)  
vuoden 2007 tai viimeisimmän valmistuneen tilinpäätöksen mukaan:

\_\_\_\_\_ €

b) Kuinka suuren osan yritystoimipaikkanne muiden hankintojen ja palveluiden ostoista  
arvioitte kohdistuvan Satakuntaan?

\_\_\_\_\_ %

\_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Huom. Ei sisällä mahdollista vuokratyövoimaa.

<sup>2</sup> Esim. kaksi puoli vuotta kokopäiväisesti työskennellyttä henkilöä muodostaa yhdessä yhden henkilötyövuoden

## D Yrityksen Porin ja Rauman satamiin liittyvät toiminnot

17. Kuinka monta henkilöä yritystoimipaikassanne työskenteli vuoden 2007 lopussa (*muutettuna kokopäiväiseksi ja kokovuotiseksi henkilöiksi*) sellaisissa toiminnoissa, jotka liittyivät Porin ja Rauman satamiin liittyviin liiketoimintoihin tai Porin ja Rauman satamien kautta kulkevaan liikenteeseen?

	Porin satamaan liittyvissä (hlöä)	Rauman satamaan liittyvissä (hlöä)
<input type="checkbox"/> Hinaus ja/tai jäänmurto		
<input type="checkbox"/> Ahtaus ja lastinkäsittely		
<input type="checkbox"/> Laivanselvitys		
<input type="checkbox"/> Huolinta		
<input type="checkbox"/> Maantiekuljetukset satamaan/sta		
<input type="checkbox"/> Rautatiekuljetukset satamaan/sta		
<input type="checkbox"/> Merikuljetukset		
<input type="checkbox"/> Varastointi ja/tai terminaalitoiminta		
<input type="checkbox"/> Varikkotoiminta		
<input type="checkbox"/> Muu, mikä:		

18. Kuinka suureksi arvioisitte näiden Porin satamaan / Porin sataman kautta kulkevaan liikenteeseen liittyvien liiketoimintojenne liikevaihdon osuuden koko yrityksenne liikevaihdosta vuoden 2007 tilikautena? \_\_\_\_\_%

19. Kuinka suureksi arvioisitte näiden Rauman satamaan / Rauman sataman kautta kulkevaan liikenteeseen liittyvien liiketoimintojenne liikevaihdon osuuden koko yrityksenne liikevaihdosta vuoden 2007 tilikautena? \_\_\_\_\_%

---

## **E Vapaat kommentit**

20. Mahdolliset lisätiedot ja kommentteja satamille tai tutkijoille: \_\_\_\_\_

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**KIITOS VASTAUKSESTANNE JA VAIVANNÄÖSTÄNNE!**



## LIITE 5. YHTEENVETOTAULUKKO

*Taulukko 5.1. Porin ja Rauman satamien välittömät aluetaloudelliset vaikutukset Satakuntaan, työllisyysvaikutus Satakunnan ulkopuolisten yritysten osalta sekä satamasidonnaisen teollisuuden aluetaloudelliset vaikutukset vuonna 2007.*

<b>Porin ja Rauman satamien aluetaloudelliset vaikutukset Satakuntaan</b>			
	<b>Yhteensä (htv)</b>	Pori	Rauma
Päätoimintoihin osallistuneita yrityksiä (sis. julkinen sektori)	<b>142</b>	109	117
Sataman suora työllistysvaikutus	<b>1782</b>	647	1135
satamaliikelaitos	<b>121</b>	67,0	54,2
ahtaus	<b>443</b>	134	309
laivanselvitys	<b>17</b>	8	9
maakuljetukset / huolinta	<b>558</b>	219	339
varastointi / terminaalitoiminta	<b>447</b>	140	307
muu	<b>96</b>	27	69
julkinen sektori	<b>99</b>	52	47
Päätoiminnoista syntyvä liikevaihto (M €)	<b>295</b>	137	158
Päätoiminnoista syntyvä palkkasumma (M €) *	<b>50</b>	18	32
josta tuloverot	<b>15</b>	5,2	9,5
kunnallisveron osuus	<b>7,8</b>	2,8	5,0
Yritysten satamaan suhteutetut investoinnit (M €)			
2006	<b>24</b>	12	12
2007	<b>15</b>	10	5
2008	<b>23</b>	9	14
Yritysten satamaan suhteutetut ostot ja hankinnat Satakunnasta (M €) 2007	<b>45</b>	28	17
<b>Työllistysvaikutus Satakunnan ulkopuolisten yritysten osalta</b>			
Päätoiminnot (htv) ilman kuljetusyriä	<b>24</b>	9	15
Tieliikenteen kuljetusyriä (arvio)		200–300	670
<b>Satamasidonnainen teollisuus</b>			
Yrityksiä	<b>15</b>	8	7
Työllistysvaikutus (htv)	<b>2849</b>	1341	1507
Liikevaihto (M €)	<b>1804</b>	444	1360
Maksetut palkat (M €) *	<b>87</b>	41	46
josta tuloverot	<b>25</b>	12	13
kunnallisveron osuus	<b>13</b>	6,3	7,0
Investoinnit (M €)			
2006	<b>145</b>	64	82
2007	<b>35</b>	12	23
2008	<b>36</b>	16	20
Ostot ja hankinnat Satakunnasta (M €) 2007	<b>375</b>	93	282
* keskimääräisen satakuntalaisen palkansaajan vuosiansion perusteella			



Turun yliopisto  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS  
Veistämönaukio 1-3  
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO  
UNIVERSITY OF TURKU