

# Naapurisatamien kannattaisi hyödyntää suuruuden ekonomiaa

**HELSINGIN SATAMA** julkaisi joulukuussa tutkimuksen vaikutuksestaan toimintaympäristöönsä. Tutkimuksessa oli raikas ote, siinä tarkasteltiin paitsi sataman taloudellista vaikutusta ympäristöönsä myös sataman vaikutusta kaupunkikuvaan. Tutkimuksessa todettiin, että lähes kaikille helsinkiläisille riippumatta asemasta, ammatista jne. satama on visuaalisesti ja historiallisesti merkityksellinen, joskus vähän romanttiseltakin näkökulmalta.

Taloudellisesti tulokset ovat myös komeita. Helsingin sataman kautta kulkevan tavaran arvo vastaa lähes kolmasosaa Suomen koko ulkomaankaupan arvosta. Suoraan sataman toiminnot luovat 11800 työpaikkaa ja alihankintatoiminnot huomioiden jopa 17800 työpaikkaa, joka on vajaa prosentti koko maan työpaikoista. Sataman kunnallisveroja lisääväksi vaikutukseksi saatiin 92 miljoonaa euroa. Lisäksi risteilymatkustajien katsottiin tuovan 28 miljoonan euron liikevaihdon lisäyksen kaupunkiin.

Vastaavat luvut laskettiin Kotkan-Haminan seudulla runsas vuosi sitten, jolloin saatiin tulokseksi, että satamiin liittyvät toiminnot työllistävät Kotkassa ja Haminaassa yhteensä lähes 6000 henkeä. Vuonna 2005 satamien liikenteeseen liittyvät toiminnot ja satamasidonnainen teollisuus kerryttivät yhteensä 35 miljoonaa euroa (Hamina 14 m ja Kotka 21 m.) kunnallis- ja yhteisöveroveroja.

Myös Pori ja Rauma ovat tutkineet viime vuonna satamiensa merkitystä ja samalla myös yhteistyömahdollisuuksia. Tutkimuksen taloudellisessa osassa ei ole tarkasteltu koko alihankintaketjua, mutta jo sellaisenaan satamayhtiöiden ylijäämät ovat yhteensä runsas 10 miljoonaa euroa vuodessa.

**2000-LUVULLA** Suomen omavaraistaloudesta on enää rippeet jäljellä. Suomi on yhä riippuvaisempi ulkomaankaupasta. Teollisuutemme raaka-aineista suurin osa tulee maamme rajojen ulkopuolelta, kulutustavaroistamme enää pieni osa on Suomessa valmistettu suomalaisista raaka-aineista. Ulkomaankaupan kuljetuksistaamme noin 80 % kulkee meritse. Tämä näkyy kasvavana satamatoimintana. Kun vuonna 1980 Suomen meritse kulkeva vienti ja tuonti oli noin 50 miljoonaa tonnia, tänä päivänä luku on jo kaksinkertaistunut.

Satamatoiminta on iso – ja mikä parasta – kasvava markkina. Satamilla on erittäin suuri merkitys alueensa talouteen ja koko maan hyvinvointiin. On selvää, että jokainen kunta haluaa säilyttää ja tukea satamansa toimintaa ja kilpailukykyä. Vuosina 2001-2005 investoitiin Suomen satamiin vajaa 110 miljoonaa euroa, kun seuraavaksi viisivuotiskaudeksi suunnitelmat ovat lähes kaksinkertaiset. Ilman Vuosaaren suurinvestointejakin nämä luvutkin ovat vajaa 90 ja runsaat 130 miljoonaa euroa.

**KAIKKI SATAMAT** eivät kilpaile toistensa kanssa samoista lasteista. Helsingin satama on erikoistunut yksikköliikenteeseen, ja erityisesti pääkaupunkiseudun kulutustavaroihin. Porilla ja Raumalla on vahva teollisuustausta. Kotka ja Hamina tukeutuvat paitsi teollisuuteen myös yhä enemmän Venäjän transitoliikenteeseen. Suomen suurin satama Killahti on puhdas nestesatama.

Toisaalta satamatoiminta on volyymibisnestä. Mitä suuremmat samanlaiset lastivirrat, sitä tehokkaampaan kalustoon kannattaa investoida ja sitä kannattavammasi toiminta tulee. Saman seudun satamille, kuten Kotkalle ja Haminalle tai Raumalle ja Porille, onkin eduksi jos ne voivat keskittyä hieman erityyppisiin lasteihin, jolloin kumpainenkin pystyy hyödyntämään suuruuden ekonomiaa. Se, miten tämä jako tehdään, raa'asti (hinta)kilpailulla vai yhteistyöllä, on omistajien eli kuntien päätettävissä.

Porin ja Rauman selvityksessä tutkittiin erityisesti satamien yhteistyömahdollisuuksia ja arvioitiin siitä saatavia hyötyjä. Tutkimuksen päätyttyä ohjausryhmä päätti, että tässä vaiheessa ei ole edellytyksiä jatkaa satamien yhdistämisprojektiä yhteisen yhtiön pohjalta. En kuitenkaan usko, että vierekkäin samoista lastivirroista kilpailevat satamat pystyisivät parhaiten hyödyntämään resurssejaan ilman koordinoitua.

ULLA TAPANINEN

Kirjoittaja on professori, merenkulun logistiset järjestelmät, Turun yliopisto/ Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus Merikotka.

