

Tapio Karvonen

Investoinnit Suomen satamiin 2011–2020



Tapio Karvonen

Investoinnit Suomen satamiin 2011–2020

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 9/2016

Liikennevirasto
Helsinki 2016

Kannen kuva: Kokkolan Satama Oy

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-218-0

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Tapio Karvonen: Investoinnit Suomen satamiin 2011–2020. Liikennevirasto, hankesuunniteluosasto. Helsinki 2016. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 9/2016. 25 sivua ja 4 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-218-0.

Avainsanat: investoinnit, satamat

Tiivistelmä

Raportti antaa yleiskuvan Suomen satamissa vuosina 2011–2015 tehtyjen ja vuosille 2016–2020 suunniteltujen investointien määrästä ja jakautumisesta niin kohteittain kuin alueittain. Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjille ja satamaoperaattoriyrityksille syksyllä 2015 lähetettyyn kyselyyn.

Vuosina 2011–2015 Suomen satamiin tehtiin investointeja yhteensä 437 miljoonan euron arvosta eli keskimäärin 87 miljoonaa euroa vuosittain. Näissä luvuissa ovat mukana ne investoinnit, jotka satamanpitäjät (yleiset satamat omistavat osakeyhtiöt ja teollisuussatamat omistavat yritykset) sekä yleisissä satamissa toimivat satamaoperaattoriyritykset ovat kyselyvastauksissaan ilmoittaneet. Satamien osalta vastausprosentti oli 90 ja satamaoperaattorien osalta 48. Investoinneista 83 prosenttia tehtiin rannikolla sijaitseviin yleisiin satamiin. Suurimmat satamayhtiöiden omat investoinnit tehtiin Helsingin, Kokkolan, Oulun, HaminaKotkan ja Maarianhaminan satamissa.

Vuosille 2016–2020 suunniteltujen investointien kokonaismäärä nousee kyselyn perusteella 602 miljoonaan euroon, mikä on 38 prosenttia enemmän kuin vuosina 2011–2015. Vuosittain investoidaan keskimäärin 120 miljoonaa euroa. Investoinnit jakautuvat satamaryhmittäin niin, että Suomenlahden, Lounais-Suomen ja Pohjanlahden yleiset satamat vastaavat kukin 26–30 prosentin osuudesta ja loput jakautuvat rannikon teollisuussatamien kesken. Satamakohtaisia suunniteltuja investointimääriä ei enää ilmoiteta liiketalousperusteen perustuen.

Huomionarvoista on, että rannikon teollisuussatamien osuus kaikista investoinneista ja investointien euromäärä on kasvanut viimeisen viiden vuoden aikana ja sama kehitys näyttää suunnitelmien perusteella jatkuvan myös tulevana viisivuotissajaksona.

Satamanpitäjien investointikohteista suurimmaksi nousivat laiturit. Toiseksi eniten investoidaan yhteenlaskettuna lastinkäsittelylaitteisiin ja kolmanneksi eniten kenteihin, katuihin ja kunnallistekniikkaan. Tulevat investointisuunnitelmat kohdistuvat erityisesti laitureihin sekä väyliin ja satama-altaisiin, mitkä liittyvät usein kiinteästi toisiinsa. Seuraavaksi eniten investointeja kohdistuu rakennuksiin ja lastinkäsittelylaitteisiin.

Satamaoperaattorien tekemistä investoinneista kaksi kolmasosaa on kohdistunut lastinkäsittelylaitteisiin, mikä onkin perinteisesti operaattorien suurin investointikohte. Suunnitelluista investoinneista kolme neljäsosaa on kohdistumassa lastinkäsittelylaitteisiin.

Tapio Karvonen: Investeringarna i Finlands hamnar 2011–2020. Trafikverket, projektplanering. Helsingfors 2016. Trafikverkets undersökningar och utredningar 9/2016. 25 sidor och 4 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-218-0.

Nyckelord: investeringar, hamnar

Sammanfattning

Rapporten ger en översikt av de investeringar som har gjorts i Finlands hamnar under åren 2011–2015 och vilka har planerats för åren 2016–2020. Uppgifterna innehåller både investeringarnas storlek och fördelning enligt investeringsobjekt och geografiska områden. Rapportens uppgifter baserar sig på en enkät som sändes till hamnar och hamnoperatörföretag hösten 2015.

År 2011–2015 investerades det totalt 437 miljoner euro i Finlands hamnar dvs. i medeltal 87 miljoner euro per år. Siffrorna innehåller de investeringar som både hamnägarna (aktiebolag som äger allmänna hamnar och företag som äger industrihamnar) och hamnoperatörerna i de allmänna hamnarna har anmält i sina enkätsvar. 90 procent av hamnarna och 48 procent av hamnoperatörerna svarade på enkäten. 83 procent av investeringarna gjordes i de allmänna hamnarna som ligger vid kusten. Hamnägarnas största investeringar gjordes i hamnarna i Helsingfors, Karleby, Uleåborg, HaminaKotka och Mariehamn.

Enligt enkäten kommer investeringarnas totalsumma år 2016–2020 att stiga till 602 miljoner euro vilket är 38 procent mer än under år 2011–2015. Årligen investeras i medeltal 120 miljoner euro. Investeringarna fördelas enligt hamngrupper så att de allmänna hamnarna vid Finska viken, Sydvästra Finland och Bottniska viken svarar var och en för en andel på 26–30 procent och resten investeras av industrihamnar vid kusten. På grund av affärshemlighet ges inte uppgifter om enstaka hamnars investeringar längre.

Det är märkbart att industrihamnar vid kusten har investerat kraftigt: både deras andel av alla investeringar och investeringarnas totala värde har ökat under de senaste fem år. Samma tendens verkar fortsätta under den nästa femårsperioden också.

Hamnägare investerade sammanslaget mest i kajer. Näst mest investerades det i lasthanteringsutrustning och tredje mest i fält, gator och kommunalteknik. De planerade investeringarna inriktas speciellt på kajer samt farleder i hamnområdet vilka är ofta sammankopplade. Näst mest ska investeras i byggnader och lasthanteringsutrustning.

Två tredjedelar av hamnoperatörernas investeringar har inriktats på lasthanteringsutrustning vilket är traditionellt deras största investeringsobjekt. Lasthanteringsutrustningens andel är cirka tre fjärdedelar av de planerade investeringarna.

Tapio Karvonen: Investments in Finnish ports 2006–2015. Finnish Transport Agency, Project Planning. Helsinki 2016. Research reports of the Finnish Transport Agency 9/2016. 25 pages and 4 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-218-0.

Keywords: investments, ports

Summary

This report gives a broad outline of realized investments 2011–2015 and planned investments 2016–2020 in Finnish ports. It includes the amount of investments and their division according to the targets and region. The data given in this report is based on a survey that was sent to port owners and port operators in autumn 2015.

During the years 2011–2015 the investments in Finnish ports totaled EUR 437 million, i.e. on average EUR 87 million annually. These figures include the amount of investments given in the survey by both port owners (public and industrial ports) and port operators. 90 % of port owners answered in the survey and 48 % of port operators. 83 % of the total investments were made in the public ports on the Finnish coast. The biggest investments made by port owners (in public ports) were announced in ports of Helsinki, Kokkola, Oulu, HaminaKotka and Mariehamn.

According the survey, during the years 2016–2020 the investments will total EUR 602 million, which is 38 % more than during the years 2011–2015. The total investments will be on average EUR 120 million annually. The public ports in the three geographical groups of ports (Gulf of Finland, South-west Finland and Gulf of Bothnia) will each have a share of 26–30 % of total investments and the rest is divided by industrial ports along the coast. For trade secret reasons the planned investments are not reported separately on individual ports.

It is noteworthy that the industrial ports along the coast have invested a lot during the past five years. Their share of all investments made in Finnish ports has risen and the value of investments has increased, too. The same trend seems to continue during the next five years.

The port owners have invested most in quays. The next biggest investments were made in cargo handling equipment and in field and road areas as well as in municipal engineering. The planned investments will be focused most on quays as well as in fairways in port area and port basins which are often closely linked to each other. The next biggest amounts of investments will be focused on buildings and cargo handling equipment.

Two thirds of the investments made by port operators consisted of cargo handling equipment which are traditionally the most important investment target of the operators. According to the survey three quarters of the planned investments will be focused on cargo handling equipment.

Esipuhe

Suomen satamissa toteutetuista ja niihin suunnitelluista investoinneista on koottu tiedot säännöllisesti viiden vuoden välein vuodesta 1980 alkaen. Aluksi selvitykset olivat Merenkululaitoksen teettämiä ja nyt teettäjänä on toista kertaa toiminut Liikennevirasto. Selvitys on tehty Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa (MKK). Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjille ja satamaoperaattoreille lähetettyyn kyselyyn saatuihin vastauksiin. Työn toteutuksesta MKK:ssa on vastannut erikoistutkija Tapio Karvonen. Liikennevirastossa hankkeesta vastasi liikennetalousasiantuntija Taneli Antikainen.

Kyselyaineistosta laadittu raportti antaa kattavan yleiskuvan viimeaikaisesta kehityksestä sekä lähivuosien investointisuunnitelmista satamissa. Suunnitteilla olevat investoinnit riippuvat pitkälti kunkin sataman oman toimintaympäristön muutoksista ja liikenteen kehityksestä sekä myös koko kansantalouden yleisestä kehityksestä. Tarvittaessa investointisuunnitelmiin tehdään muutoksia, minkä vuoksi tulevia investointeja kuvaavat raportin luvut ovat suuntaa-antavia. Tämä korostuu varsinkin tarkastelujakson viimeisten vuosien osalta.

Liikennevirasto ja Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskus kiittävät satamia ja niissä toimivia yrityksiä, jotka ovat vastanneet kyselyyn.

Helsingissä helmikuussa 2016

Liikennevirasto
Hankesuunnitteluosasto

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	8
1.1	Selvityksen tausta	8
1.2	Kyselyn rakenne.....	9
1.3	Jakelu ja vastausten määrä.....	9
1.4	Satamien ryhmittely	10
2	INVESTOINNIT SUOMEN SATAMIIN 2011–2015.....	11
2.1	Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain	11
2.2	Suurimmat investoijat	13
3	INVESTOINNIT SUOMEN SATAMIIN 2016–2020.....	15
3.1	Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain	15
3.2	Tulevat investoinnit	16
4	AIKASARJAVERTAILUT.....	18
4.1	Pitkät aikasarjat	18
4.2	Toteutuneet 2011–2015 vs. suunnitellut 2016–2020	21
5	VALTION VESIVÄYLÄHANKKEET	24
LIITTEET		
Liite 1	Investoinnit Suomen satamiin v. 2011–2015	
Liite 2	Investoinnit Suomen satamiin v. 2016–2020	
Liite 3	Investoinnit Suomen satamiin v. 2011–2015 Euroopan laajuisen liikenne- verkon TEN-T satamaryhmittelyn mukaisesti	
Liite 4	Investoinnit Suomen satamiin v. 2016–2020 Euroopan laajuisen liikenne- verkon TEN-T satamaryhmittelyn mukaisesti	

1 Johdanto

1.1 Selvityksen tausta

Tiedot Suomen satamiin tehdyistä ja niihin suunnitelluista investoinneista on koottu säännöllisesti viiden vuoden välein vuodesta 1980 alkaen. Nyt koonnista on vastannut toista kertaa Liikennevirasto, aiemmin Merenkululaitos ja sitä ennen tie- ja vesirakennushallitus. Selvityksen tavoitteena on antaa kattava yleiskuva viiden viime vuoden aikana satamiin tehdyistä investoinneista sekä lähitulevaisuuden suunnitelmista. Investoinnit toimivat yhtenä indikaattorina satamien markkinatilanteesta ja -näkymistä, sillä investointien tekeminen on satamille tyypillinen tapa kehittää toimintaa ja asiakkuuksia. Investoinnit heijastelevat myös yleisemmin Suomen ja ulkomaiden välisten merikuljetusten kehitystä.

Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjien ja satamaoperaattoreiden ilmoittamiin tietoihin. On huomattava, että etenkin kaikki satamaoperaattoriyritykset eivät vastanneet kyselyyn. Esitettyjä lukuja ei pidäkään lukea tarkkoina absoluuttisina euroäärinä, vaan ne esittävät investointimääriä suuruusluokkatasolla. Raportissa investointiluvut esitetään kymmenentuhannen euron tarkkuudella, joten eri tarkkuuksilla ilmoitettujen lukujen pyörityksellä on myös ollut hieman vaikutusta kokonaisarvojen muodostumiseen. Lukuihin ei ole tehty indeksikorjauksia kauden 2011–2015 osalta, mutta pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavissa kuvioissa ennen vuotta 2011 tehdyt investoinnit on indeksikorjattu (tukkuhintaindeksi 1949=100) vastaamaan vuoden 2014 rahanarvoa.

Osa suunnitelluista investoinneista on ehdollisia, ja niiden toteutuminen vaatii niille asetettujen edellytysten täyttymistä. Edellytyksiä voivat olla esimerkiksi ulkopuolisen rahoituksen saaminen, uuden liikenteen alkaminen, uusien aluksien tuleminen liikenteeseen tai liikenteen kasvu.

Edellisen selvityksen jälkeen satamien juridisessa asemassa on tapahtunut merkittävä muutos, kun aiemmat kunnalliset satamalaitokset on muutettu osakeyhtiöiksi. Osakeyhtiöt ovat tulevien investointien julkisuuden suhteen varovaisempia kuin liikelaitokset kilpailusystä. Tasapuolisen kohtelun takaamiseksi tässä raportissa ei enää käsitellä suunnitteilla olevia investointeja satamakohtaisesti. Poikkeuksen muodostavat muutaman sataman sellaiset merkittävät investointisuunnitelmat, joista satamat ovat itse tiedottaneet julkisesti omilla Internet-sivuillaan.

Kuten aiemmissakin satamainvestointiselvityksissä, myös tämän selvityksen aikajaksot ovat viiden vuoden mittaiset, jolloin vertailu aiempiin ja tuleviin selvityksiin on mahdollisimman helppoa.

1.2 Kyselyn rakenne

Tämän selvityksen tietojen keruussa käytetty kyselylomake oli pääpiirteissään samanlainen kuin edellisessä selvityksessä käytetty lomake. Viimekertaiseen tapaan satamanpitäjille ja satamaoperaattoreille lähetettiin hieman erilaiset lomakkeet. Satamanpitäjien lomakkeessa investointikohdeluokkia oli yhteensä kahdeksan ja satamaoperaattorien lomakkeessa luokkia oli kolme.

Satamanpitäjille suunnatun kyselyn investointikohteet oli jaettu seuraavasti:

- väylät ja satama-altaat (mm. ruoppaus- ja täyttötöyt satama-alueella)
- laiturit
- muut kiinteät rakenteet (esim. rampit)
- kentät, kadut, kunnallistekniikka (sis. satamaraiteet)
- rakennukset (varastot, terminaalit, toimistotilat)
- lastinkäsittelylaitteet (koneet, nosturit, kuljettimet, purkaimet yms.)
- turva- ja kulunvalvontajärjestelyt (aidat, portit, valvontakamerat, järjestelmät yms.)
- muut

Satamaoperaattoriyritysten investoinnit jaettiin seuraavasti:

- rakennukset (varastot, terminaalit, toimistotilat)
- lastinkäsittelylaitteet (koneet, nosturit, kuljettimet, purkaimet yms.)
- muut

Investointeihin käytettyjen ja suunniteltujen euromäärien lisäksi vastaajia pyydettiin kuvaamaan lyhyesti merkittävimmät satamassa/yrityksessä toteutetut ja suunnitellut investoinnit sanallisesti.

Ilmoitettavat investoinnit rajattiin käsittämään ainoastaan satama-alueen sisällä tehtyjä tai sinne suunniteltuja investointeja, esimerkiksi yleisen katu- ja tieverkon kehittämiskohteet tai meriväylät satama-alueen ulkopuolella eivät sisälly tässä esitettäviin investointeihin. Valtion meriväylähankkeet esitellään lyhyesti luvussa 5.

Investoinnit on jaettu kahteen aikajaksoon: toteutetut investoinnit vuosina 2011–2015 ja suunnitellut investoinnit vuosille 2016–2020.

1.3 Jakelu ja vastausten määrä

Kyselylomake lähetettiin lokakuussa 2015 yhteensä 51 satamanpitäjälle, joista 30 oli yleisiä satamia (mukana myös yksityiset yleiset satamat sekä Eckerön ja Långnäsin autolauttasatamat) ja 21 yksityisiä teollisuussatamia. Satamaoperaattoreille suunnattu kyselylomake lähetettiin yhteensä 29 yritykselle, joista osalla on useampia toimipaikkoja. Kyselyssä tehtiin kaksi uusintakierrosta niille tahoille, jotka eivät vastanneet ensimmäisellä kerralla lähetettyyn kyselyyn. Näin pyrittiin varmistamaan mahdollisimman korkea vastausaktiivisuus.

Satamista kyselyyn vastasi yhteensä 46 eli 90,2 prosenttia. Vastausprosentti oli jopa hieman korkeampi kuin edellisessä selvityksessä viisi vuotta sitten. Vastaamatta jättäneet satamat ovat kaikki pieniä satamia ja teollisuuslaitureita. Suomen satamien kokonaisinvestointien määrään näillä puuttuvilla luvuilla ei ole suurta merkitystä. Kuten aiemminkin jo toteutettujen investointien määrät ilmoitettiin erittäin hyvin kattavasti kaikissa vastauksissa, mutta suunniteltujen investointien ilmoitusten kattavuudessa oli varsin paljon vaihtelua eri syistä johtuen. Näistä syistä kerrotaan tarkemmin luvussa 3.

Satamaoperaattoriyrityksistä kyselyyn vastasi 14. Operaattoriyritysten vastausprosentti jäi selvästi satamanpitäjiä alhaisemmaksi eli 48,3 prosenttiin. Vastausprosentti oli lähes sama kuin edellisessä kyselyssä, mutta tällä kertaa vastaajien joukosta puuttuu muutamia suuriakin operaattoriyrityksiä, joten investointeja on tehty tässä julkaisussa esitettäviä lukuja enemmän. Puutteita vastauksissa oli eri puolilla maata, joten alueelliset arviot eivät ole tämän johdosta vinoutuneet, vaan kaikki luvut ovat jonkin verran todellisia pienemmät.

Satamanpitäjien ja satamaoperaattorien lisäksi satamissa toimii myös muita yrityksiä, jotka toimivat muun muassa huolinta- ja kuljetusalalla tai harjoittavat varastointi- ja terminaalitoimintaa. Näiden investoinnit eivät ole tässä raportissa mukana.

1.4 Satamien ryhmittely

Tässä raportissa investointien tarkastelussa pääjako on tehty satamanpitäjien ja satamaoperaattoreiden tekemiin investointeihin. Investointeja on tarkasteltu tämän jaon lisäksi myös satamatyyppien mukaan sekä alueellisesti. Satamat on jaettu kolmeen pääryhmään: rannikon yleisiin satamiin, rannikon teollisuussatamiin ja Saimaan satamiin. Rannikon yleiset satamat on vielä jaettu kolmeen alaryhmään eli Suomenlahden, Lounais-Suomen ja Pohjanlahden satamiin. Suomenlahden yleisiin satamiin kuuluvat satamat HaminaKotkasta Hankoon, Lounais-Suomen yleisiin satamiin kuuluvat ne satamat, jotka sijaitsevat Hangon ja Merikarvian välisellä alueella ja Pohjanlahden yleisiin satamiin kuuluvat satamat Merikarvialta Kemiin. Saimaan satamat on myös jaettu vielä alaryhmiin yleiset satamat ja teollisuus-satamat.

Liitteissä 3 ja 4 investoinnit on esitetty Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T määrittelyn mukaisiin satamaryhmiin jaettuina. TEN-T-verkko on kaksitasoinen liikenneverkko, joka muodostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkkoon kuuluvia satamia Suomessa ovat HaminaKotkan, Helsingin, Turun ja Naantalin satamat. Kattavan verkon satamat ovat Kilpilahti, Hanko, Maarianhamina, Eckerö, Rauma, Pori, Kaskinen, Pietarsaari, Kokkola, Raahe, Oulu, Kemi ja Saimaan satamat kaikki yhdessä.

2 Investoinnit Suomen satamiin 2011–2015

2.1 Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain

Viisivuotisjaksolla 2011–2015 Suomen satamiin on tähän kyselytutkimukseen saatujen vastausten perusteella tehty investointeja yhteensä 436,9 miljoonan euron arvosta (taulukko 1). Lukuun sisältyvät niin satamanpitäjien kuin satamaoperaattoreiden tekemät investoinnit. Kuten johdannossa mainittiin, satamaoperaattoriyrityksiltä ei saatu yhtä kattavasti tietoja kuin satamanpitäjiltä, joten operaattoreiden investointien kokonaismäärä on ollut jonkin verran suurempi kuin tässä esitetty luku. Satamiin tehtiin vuosittain investointeja keskimäärin 87,4 miljoonan euron arvosta.

Taulukko 1. Investoinnit Suomen satamiin vuosina 2011–2015 satamaryhmittäin.

Satamaryhmä	Satamanpitäjä (milj. euroa)	Satamaoperaattorit (milj. euroa)
Rannikon yleiset satamat	296,25	64,64
– Suomenlahti	(118,09)	(4,77)
– Lounais-Suomi	(82,06)	(26,89)
– Pohjanlahti	(96,10)	(32,98)
Rannikon teollisuussatamat	67,09	-
Saimaan satamat	8,91	-
– Saimaan yleiset satamat	(2,72)	-
– Saimaan teollisuussatamat	(6,19)	-
Yhteensä	372,25	64,64

Vuonna 2010 tehdyn edellisen kyselyn vastausten perusteella satamiin oli vuosille 2011–2015 suunnitteilla yhteensä noin 540 miljoonan euron arvosta investointeja. Toteutuneet investoinnit jäivät kuitenkin sata miljoonaa euroa eli merkittävästi pienemmiksi. Investointimäärien kehityksen pitkän aikavälin vertailu on esitetty luvussa 4.

Suurin osa investoinneista, 82,6 prosenttia on tuttuun tapaan tehty rannikon yleisissä satamissa. Investointimäärät ovat jakautuneet varsin tasaisesti alueellisessa tarkastelussa kaikkien kolmen rannikkoalueen kesken. Pohjanlahden rannikon yleisten satamien osuus kaikista investoinneista oli 29,5 prosenttia (129,1 milj. euroa), Suomenlahden 28,1 prosenttia (122,9 milj. euroa) ja Lounais-Suomen yleisten satamien osuus 24,9 prosenttia (109,0 milj. euroa).

Satamaryhmittäin tarkasteltuna Suomenlahden yleisten satamien investoinnit jäivät 25 miljoonaa ennustettua pienemmiksi. Lounais-Suomen satamien investointien yhteissumma jäi puolestaan peräti 84 miljoonaa ennustettua pienemmäksi eli puoleen suunnitellusta, mikä johtuu pääosin Rauman sataman laajennushankkeen lykkääntymisestä nyt alkavalle viisivuotisjaksolle. Myös Pohjanlahdella investoinnit jäivät jonkin verran eli 6,6 miljoonaa euroa suunniteltuja pienemmiksi. Teollisuussatamissa ja

Saimaalla toteutuneet investoinnit ylittivät edellisessä kyselyssä ilmoitettujen suunniteltujen investointien summan. Saimaalla investoinnit olivat yli kaksinkertaiset, mutta niiden kokonaismäärä on vain kaksi prosenttia koko Suomen satamainvestoinneista. Merkittävää toki on, että edellisessä kyselyssä ilmoitetut suunnitelmat olivat kaksinkertaiset silloiseen toteutuneeseen jaksoon nähden ja nyt nuo suunnitelmat osoittautuivat toteutuneiksi niin ikään kaksinkertaisina.

Suunniteltuja ja toteutuneita lukuja vertailtaessa on pidettävä mielessä muutamia taustatekijöitä. Suunnitelmien osalta ilmoitustarkkuus vaihtelee satamittain ja yleisesti ottaen tarkkuus heikkenee mitä pidemmälle vuosissa mennään eteenpäin. Monissa vastauksissa ei suunnitelmia ilmoitettu kuin kahdelle tai kolmelle ensimmäiselle vuodelle. Satamaoperaattorien joukossa selvästi satamanpitäjiä alempaan vastausaktiivisuuteen yhdistyy vielä se, että vastaajajoukko oli jossain määrin eri näissä kahdessa viimeisessä kyselyssä, mikä osaltaan selittää suunniteltujen ja toteutuneiden investointilukujen erilaisuutta.

Satamanpitäjien vuosien 2011–2015 yhteenlasketut investoinnit ovat jakautuneet investointikohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

– laiturit	98,29 milj. euroa
– lastinkäsittelylaitteet	74,81 milj. euroa
– kentät, kadut ja kunnallistekniikka	54,46 milj. euroa
– väylät ja satama-altaat	51,80 milj. euroa
– rakennukset	42,16 milj. euroa
– muut kiinteät rakenteet	26,85 milj. euroa
– turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	6,71 milj. euroa
– muut	17,17 milj. euroa

Laiturit nousivat taas normaaliin tapaan ykköskohteeksi, kun edellisen kauden aikana väylä- ja satama-allasinvestoinnit olivat poikkeuksellisesti suurin kohde Vuosaaren sataman rakentamisen vuoksi. Lastinkäsittelylaitteinvestoinnit ovat olleet tällä jaksolla erittäin merkittävät.

Satamaoperaattorien vuosien 2011–2015 yhteenlasketut investoinnit jakautuivat investointikohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

– lastinkäsittelylaitteet	43,27 milj. euroa
– rakennukset	5,91 milj. euroa
– muut	15,46 milj. euroa

Satamaoperaattorien investoinneissa lastinkäsittelylaitteet muodostavat perinteisesti selvästi suurimman osan investoinneista.

Edellisen kyselyn tapaan vastaajilta tiedusteltiin korvausinvestointien osuutta kaikista investoinneista. Korvausinvestointien määrittely ei ole yksiselitteistä ja varsin suuri osa vastaajista ei ollut antanutkaan mitään arviota korvausinvestointien määrästä. Niinpä vastausten perusteella ei voi tehdä muuta kuin hyvin karkeasti suuntaantavan arvion korvaus- ja uudisinvestointien suhteesta. Kyselyyn saatujen vastausten perusteella korvausinvestointien keskimääräinen osuus oli 39 prosenttia kaikista investoinneista laskettuna saatujen yksittäisten vastausten prosenttiosuuksien keskiarvona. Satamanpitäjien korvausinvestointien osuuden keskiarvo oli 46 prosenttia ja satamaoperaattoriyrityksien 58 prosenttia. Luvut ovat hyvin samankaltaiset kuin viisi vuotta sitten.

2.2 Suurimmat investoijat

Kuten aiemminkin, investoinneista valtaosa on tehty muutamissa satamissa. Kymmenen eniten investointeja tehneen sataman osuus kaikista satamanpitäjien investoinneista on 80 prosenttia.

Seuraavassa esitellään lyhyesti eniten investointeja tehneet yleiset satamat ja merkittävimmät investointikohteet näissä satamissa. Tiedot on saatu satamanpitäjien lähettämistä kyselyvastauksista. Luvuissa ovat mukana ainoastaan yleisten satamien satamanpitäjien investoinnit. Satamaoperaattorien ja teollisuussatamien investointeja ei yritys- ja/tai satamakohtaisesti julkaista. Tässä esitellään euromääräisesti suurimmat investoijat, mutta joidenkin muiden satamien investoinnit ovat voineet olla paikallisella tasolla erittäin merkittäviä ja sataman liikevaihtoon suhteutettuna huomattavia. Yli kymmenen miljoonan euron investoinnit viiden vuoden aikana tehneiden satamien joukkoon sijoittui kahdeksan yleistä satamaa ja kolme teollisuussatamaa. Tarkemmin esitellään kaikki yli viiden miljoonan euron investoinnit tehneet yleiset satamat.

Helsingin Satama Oy:n investointien yhteismäärä vuosina 2011–2015 oli 78,2 miljoonaa euroa. Lähes puolet tästä eli 35 miljoonaa euroa on kohdistunut laiturien rakentamiseen eri satamanosissa. Länsisatamassa on tehty laituritöiden lisäksi merkittävä laajennus sisältäen kenttiä liikennejärjestelyineen ja lauttapaikkojen muutostöitä sekä rakennettu uusi maihinnousurakennus.

Kokkolan Satama Oy:n investoinnit olivat yhteensä 47,4 miljoonaa euroa. Syväsataman laituria on jatkettu ja Hopeakiven satamassa työkohteina ovat olleet sataman penkereet ja laiturit. Kokkolassa on investoitu merkittävästi myös lastinkäsittelylaitteisiin ja raiteisiin.

Oulun Satama Oy:n investointien kokonaissumma oli 26,3 miljoonaa euroa. Vuosina 2013–14 toteutettu Länsilaiturin rakennustyö on sataman lähihistorian suurin investointi. Laiturin pituus on 330 metriä ja se pystyy palvelemaan 14 metrin kulkusyvyyden aluksia.

HaminaKotka Satama Oy investoi viisivuotisjaksolla yhteensä 25,4 miljoonaa euroa. Tästä reilusti yli puolet eli 15 miljoonaa euroa kohdistui vuonna 2011 Haminan 12 metrin väylän ruoppaushankkeeseen.

Mariehamns hamn Ab teki Maarianhaminan satamaan yhteensä 22,1 miljoonan euron investoinnit, joiden kohteena on ollut matkustajaliikenteen palveluiden parantaminen. Satamaan on vuonna 2012 rakennettu uusi laiturit matkustajakäytävineen ja samalla matkustajaterminaalia on laajennettu. Vuosina 2013–14 on rakennettu yhteensä neljä uutta maihinnoususiltaa.

Turun Satama Oy:n investointien kokonaismäärä nousi 19,5 miljoonaan euroon. Näistä pääosa kohdistui Viking Linen liikenteeseen tulleen uuden matkustaja-autolautan Viking Gracen edellyttämiin järjestelyihin eli laiturialueen pidentämiseen, peräponttonin rakentamiseen ja terminaalialueen muutostöihin. Lisäksi on tehty varastorakennuksien kunnostus- ja rakennustöitä Pansion satama-alueella.

Porin Satama Oy:n kokonaisinvestoinnit olivat 15,7 miljoonaa euroa. Suurin yksittäinen investointi oli Mäntyluotoon johtavan väylän syventäminen 12 metrin kulkusyvyyyteen. Toinen iso investointi oli mobiilinosturin hankinta. Lisäksi on investoitu öljysataman kehittämiseen ja kuljettimien peruskorjaukseen.

Pietarsaaren Satama Oy teki yhteensä 13,2 miljoonan euron investoinnit viiden vuoden aikana. Valtaosa investoinneista liittyi hankkeeseen, jossa satamaan johtava väylä syvennettiin kulkusyvyydeltään 11 metriin. Lisäksi on rakennettu syvälaiturin satamakenttä sekä sementtilaituri.

Naantalin Satama Oy investoi yhteensä 6,9 miljoonan euron verran. Merkittävimmät investoinnit olivat 1950-luvulla rakennettujen bulk-laitureiden peruskorjaus sekä uuden säädettävän ylärampin rakentaminen ja vanhan kaksikerrosrampin peruskorjaus lauttaliikenteen käyttämässä laiturissa.

Raahen Satama Oy on tehnyt 6,7 miljoonan euron investoinnit, joista tärkeimpiä olivat Someronlahden täyttö- ja rakennekerrostyöt sekä kontitustermiinalin rakentaminen. Lisäksi on peruskorjattu varastokenttää ja rakennettu uutta kenttä-aluetta.

Rauman Satama Oy:n tekemistä 6,7 miljoonan euron investoinneista merkittävin on ollut sataman palovesijärjestelmän uusiminen. Muut investoinnit ovat olleet lähinnä laitureihin ja kenttiin kohdistuneita korjausinvestointeja.

Hangon Satama Oy:n kokonaisinvestoinnit olivat 6,4 miljoonaa euroa. Merkittävin yksittäinen investointi oli konttinosturin modernisointi. Muista investoinneista pääosa on kohdistunut kenttiin.

Uudenkaupungin Satama Oy teki yhteensä niin ikään 6,4 miljoonan euron investoinnit. Suurin yksittäinen investointi oli Uudenkaupungin meriväylän syventäminen 12,5 metrin kulkusyvyyyteen. Laitureihin tehdyt investoinnit olivat toiseksi suurin kohde.

3 Investoinnit Suomen satamiin 2016–2020

3.1 Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain

Suomen satamiin on tämän kyselytutkimuksen perusteella suunnitteilla vuosille 2016–2020 investointeja yhteensä 602,2 miljoonan euron arvosta (taulukko 2). Vuosittaiseksi keskiarvoluvuksi muodostuu 120,4 miljoonaa euroa. Suunniteltujen investointien kokonaismäärä on 165 miljoonaa euroa suurempi kuin vuosien 2011–2015 aikana toteutettujen investointien yhteissumma. Investointien määrä on siis kasvussa 38 prosenttia edellisen viisivuotiskauden toteutuneisiin investointeihin verrattuna.

Yleisten satamien satamanpitäjien omat investoinnit ovat 45 prosenttia edellistä jaksoa suuremmat. Kasvu on hyvin samanlaista kaikilla kolmella rannikkoalueella, kun taas Saimaalla ennuste näyttää neljän prosentin laskua investoinneissa. Saimaan alueella päättyneellä kaudella toteutettiin varsin mittavia pitkään suunniteltuja investointeja. On huomattava, että kaikki ne satamat, jotka ilmoittivat toteutuneet investointiluvut, eivät ilmoittaneet suunnitelmiaan, joten suunniteltujen investointien kokonaissummat ovat tässä esitettäviä suuremmat. Toisaalta viiden vuoden aikana suunnitelmat muuttuvat myös niissä satamissa, jotka ilmoittivat lukunsa. Lisäksi osa satamista ilmoitti vain yhden tai kahden tulevan vuoden investoinnit. Yleisesti voi sanoa, että mitä pidemmälle viisivuotiskaudella mennään, sitä epätarkempia luvut ovat. Aikasarjavertailua on tehty tarkemmin luvussa 4.

Taulukko 2. Suunnitellut investoinnit satamiin vuosille 2016–2020 satamaryhmittäin.

Satamaryhmä	Satamanpitäjä (milj. euroa)	Satamaoperaattorit (milj. euroa)
Rannikon yleiset satamat	430,03	70,22
– Suomenlahti	(171,47)	(10,30)
– Lounais-Suomi	(116,64)	(38,39)
– Pohjanlahti	(141,92)	(21,53)
Rannikon teollisuussatamat	98,50	-
Saimaan satamat	3,42	-
– Saimaan yleiset satamat	(2,60)	-
– Saimaan teollisuussatamat	(0,82)	-
Yhteensä	531,95	70,22

Suurin osa investoinneista on suunnitteilla tuttuun tapaan rannikon yleisiin satamiin, niiden osuus on 83 prosenttia. Suomenlahden yleisten satamien osuus on 30 prosenttia (181,8 milj. euroa), Pohjanlahden 27 prosenttia (163,4 milj. euroa) ja Lounais-Suomen 26 prosenttia (155 milj. euroa). Rannikon teollisuussatamien osuus on 16 prosenttia (98,5 milj. euroa). Saimaan satamien ilmoitettujen investointien määrä on 3,4 miljoonaa euroa eli niiden osuus on vain 1 prosentti kaikista investoinneista.

Satamanpitäjien suunnitellut investoinnit jakautuvat kohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

– laiturit	164,46 milj. euroa
– väylät ja satama-altaat	96,32 milj. euroa
– rakennukset	84,17 milj. euroa
– lastinkäsittelylaitteet	81,43 milj. euroa
– kentät, kadut ja kunnallistekniikka	73,29 milj. euroa
– muut kiinteät rakenteet	17,65 milj. euroa
– turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	2,80 milj. euroa
– muut	11,83 milj. euroa

Satamaoperaattorien investoinnit jakoutuivat investointikohteittain seuraavasti:

– lastinkäsittelylaitteet	54,43 milj. euroa
– rakennukset	10,58 milj. euroa
– muut	5,21 milj. euroa

Laiturit ovat yleensä olleet satamanpitäjien suurin investointikohde ja lastinkäsittelylaitteet vastaavasti satamaoperaattorien ykköskohde, joten tältä osin investointien kohdentumisessa ei ole mitään tavallisuudesta poikkeavaa.

Korvausinvestointien osuutta kokonaisinvestoinneista kysyttiin myös suunniteltujen investointien osalta. Vastauksia saatiin hyvin vaihtelevasti ja vain osalta vastaajia, joten korvausinvestointien osuudesta voidaan antaa vain hyvin karkea arvio. Saatujen vastausten keskiarvojen perusteella laskettuna korvausinvestointien osuuden arvioidaan olevan 32 prosenttia kaikista investoinneista. Satamanpitäjien keskiarvo on 48 prosenttia ja operaattoriyritysten 51 prosenttia. Luvut ovat hyvin samanlaiset kuin kauden 2011–2015 osalta.

3.2 Tulevat investoinnit

Suunnitellut investoinnit painottuvat toteutuneiden investointien tapaan noin kymmeneen satamaan, joiden osuus kaikista investoinneista on reilut 80 prosenttia. Tässä tulee muistaa, että aivan kaikki suuretkaan satamat eivät ilmoittaneet tulevia investointeja joko lainkaan tai joiltakin vuosilta ja että ilmoitettujen investointimäärien tarkkuus vaihtelee sekä satamittain että vuosittain. Osakeyhtiöittämissä myötä satamien toiminta on muuttunut yritysmäisemmäksi myös juridisesti, joten kyselyä tehtäessä sovittiin, että tästä alkaen ei enää tässä julkaisussa raportoida satamakohtaisesti edes yleisten satamien suunnittelemissa investointeja, jos niistä ei ole tiedotettu julkisesti. Satamaoperaattorien ja teollisuussatamien osaltahan tämä käytäntö on ollut voimassa jo pitkään.

Yhdentoista lukunsa ilmoittaneen sataman satamanpitäjät suunnittelevat yli 10 miljoonan euron investointeja tulevien viiden vuoden aikana. Yhdeksän näistä on yleisiä satamia ja kaksi teollisuussatamia. Näistä lukunsa ilmoittaneista yleisistä satamista kaksi on Suomenlahden alueella, kolme Lounais-Suomessa ja neljä Pohjanlahden rannikolla. Seuraavassa käsitellään yksityiskohtaisemmin kahden sataman investointihankkeita, joihin liittyvät tiedot ovat olleet saatavilla satamien omilla Internet-sivuilla.

Helsingin Satama Oy toteuttaa Länsisatamaan tehdylle laajennusalueelle uuden matkustajaterminaalin ja siihen liittyvät matkustajakäytävät sekä kenttäalueen tulevan kahden vuoden aikana. Uusi terminaali suunnitellaan palvelemaan tehokkaasti nopeaa Tallinnan-liikennettä, joka kasvaa mm. Tallinkin uuden matkustaja-autolautan liikenteeseen tulon myötä. Nykyinen Länsiterminaali uudistetaan uuden liikennetilanteen mukaiseksi. Terminaalin kustannusarvio on 45 miljoonaa ja laitureiden 30 miljoonaa euroa. Liikennejärjestelyt ja katutyöt maksavat edellisten lisäksi noin 15 miljoonaa euroa. Vuosaaren sataman alueella täytetään vanhaa telakka-allasta, joka otetaan sataman kenttätoimintojen käyttöön. Täyttötyö valmistuu keväällä 2016. Lisäksi Helsingin Satama suunnittelee yhdessä Liikenneviraston kanssa Vuosaaren johtavan meriväylän syventämistä 11 metristä 13 metriin.

Rauman Satama Oy on aloittamassa mittavan laajennushankkeen, jossa nykyistä konttilaituria laajennetaan yli kolminkertaiseksi. Samalla laajennetaan konttikenttää. Laajennuksen jälkeen konttilaiturin kokonaispituus on runsaat 500 metriä ja konttikenttää on noin 15 hehtaaria. Investointi on tarkoitus käynnistää keväällä 2016 ja suunnitelmien mukaan terminaalilaajennus on valmis syksyllä 2017. Ennen laajennusta rakennetaan Sampaanalalahden läjitysallas. Investointien kokonaiskustannukset ovat noin 20,5 miljoonaa euroa.

LNG-terminaalit

Nesteytetyn maakaasun eli LNG:n tuontiterminaalien tarve on viime aikoina noussut esiin, kun LNG:n käyttö polttoaineena on lisääntynyt sekä maapuolella että laivoissa, joissa LNG on noussut rikkidirektiivin voimaan tulon myötä yhdeksi vaihtoehtoksi täyttää direktiivin vaatimukset. LNG-terminaalien rakentaminen onkin merkittävä satamien yhteyteen toteutettava investointi. Vaikka terminaalien rakentaminen ei kuulu satamien omiin investointeihin, käsitellään terminaalihankkeet tässä lyhyesti niiden erityisluonteen vuoksi.

Kaksi LNG-terminaalia on parhaillaan rakenteilla. Porin Tahkoluotoon valmistuu Suomen ensimmäinen LNG-terminaali vuoden 2016 syksyllä Skangasin rakennuttamana. Sen varastokapasiteetti on noin 30 000 m³. Hankkeen kokonaiskustannus on 81 miljoonaa euroa. Toista terminaalia rakennetaan Tornion Röyttään Magna LNG Oy:n toimesta. Sen koko on 50 000 m³ ja kustannusarvio noin 100 miljoonaa euroa. Terminaalin on tarkoitus valmistua vuonna 2018.

Edellä mainittujen jo rakenteilla olevien LNG-terminaalien lisäksi kaksi muuta terminaalihanketta on saanut valtiolta ehdollisen tukipäätöksen, jonka perusteella valtio maksaa enintään kolmanneksen tukea toteutuneita rakennuskustannuksia vastaan. Oy AGA Ab suunnitteli Raumalle 10 000 m³:n terminaalia, mutta yhtiö laittoi investoinnin jäihin elokuussa 2015, koska polttoaineiden hintasuhde muuttui niin, ettei LNG-terminaalin rakentamista katsottu tässä vaiheessa kannattavaksi investoinniksi. Alustava kustannusarvio oli 25–30 miljoonaa euroa. Haminaassa on suunnittelu- vaiheessa Hamina LNG Oy:n 30 000 m³:n terminaali, jonka kustannusarvio on 90 miljoonaa euroa.

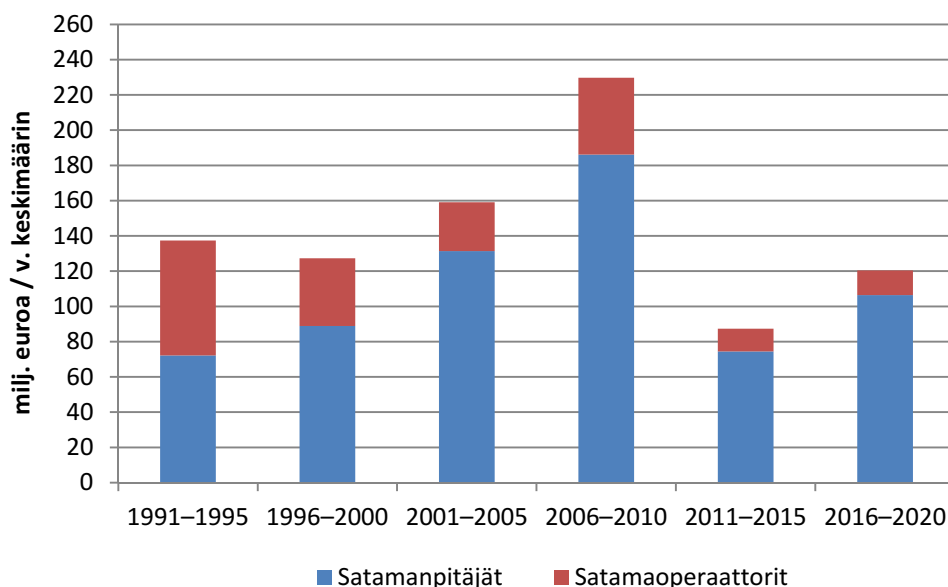
4 Aikasarjavertailut

4.1 Pitkät aikasarjat

Suomen satamien investointeja koskeva kyselytutkimus on nyt toteutettu neljä kertaa peräkkäin samalla tavalla siten, että käytettävissä on keskenään vertailukelpoista tietoa. Satamanpitäjien osalta tiedot on saatu hyvin kattavasti jokaisella kerralla. Satamaoperaattorien osalta tietoja on kerätty aluksi satamanpitäjien kautta ja vuodesta 2005 alkaen suoraan yrityksiltä itseltään. Satamaoperaattorien vastausaktiivisuus on ollut satamanpitäjiä alhaisempaa ja vastanneet yritykset ovat myös vaihdelleet jonkin verran, mikä selittää osittain tässä pitkäaikaisvertailussa näkyvät varsin suuret vaihtelut satamaoperaattorien investointimäärissä.

Kuvassa 1 esitetään keskimääräisten vuosittaisten investointien kehitys viisivuotiskauskoilla vuosien 1991–2020 aikana. Viimeisen jakson eli 2016–2020 osalta kyse on suunnitteilla olevista investoinneista, kun muiden jaksojen osalta kyseessä ovat toteutuneet investoinnit. Vuosien 1991–2010 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2014 rahanarvoa. Kuvassa näkyvä investointipiikki 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä ja varsinkin sen jälkimmäisellä puoliskolla selittyy pääosin Helsingin Vuosaaren sataman rakentamisella.

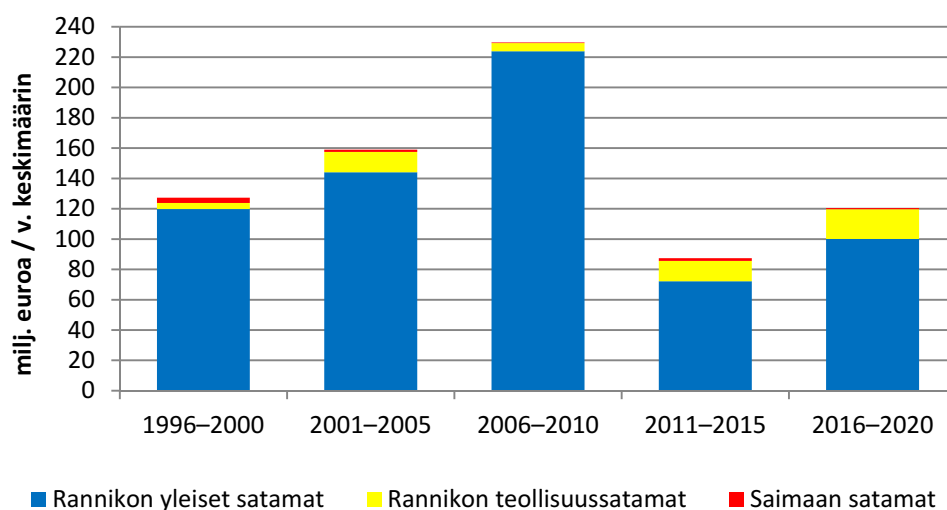
Suomen satamainvestoinnit v. 1991–2020
Toteutetut 1991–2015 ja suunnitellut 2016–2020



Kuva 1. Suomen satamiin vuosittain tehtyjen investointien keskiarvo viisivuotiskauskoilla 1991–2020. Viimeisen jakson osalta kyseessä ovat suunnitellut investoinnit. Vuosien 1991–2010 luvut on indeksikorjattu vuoden 2014 rahanarvoon (tukkuhintaindeksi 1949=100).

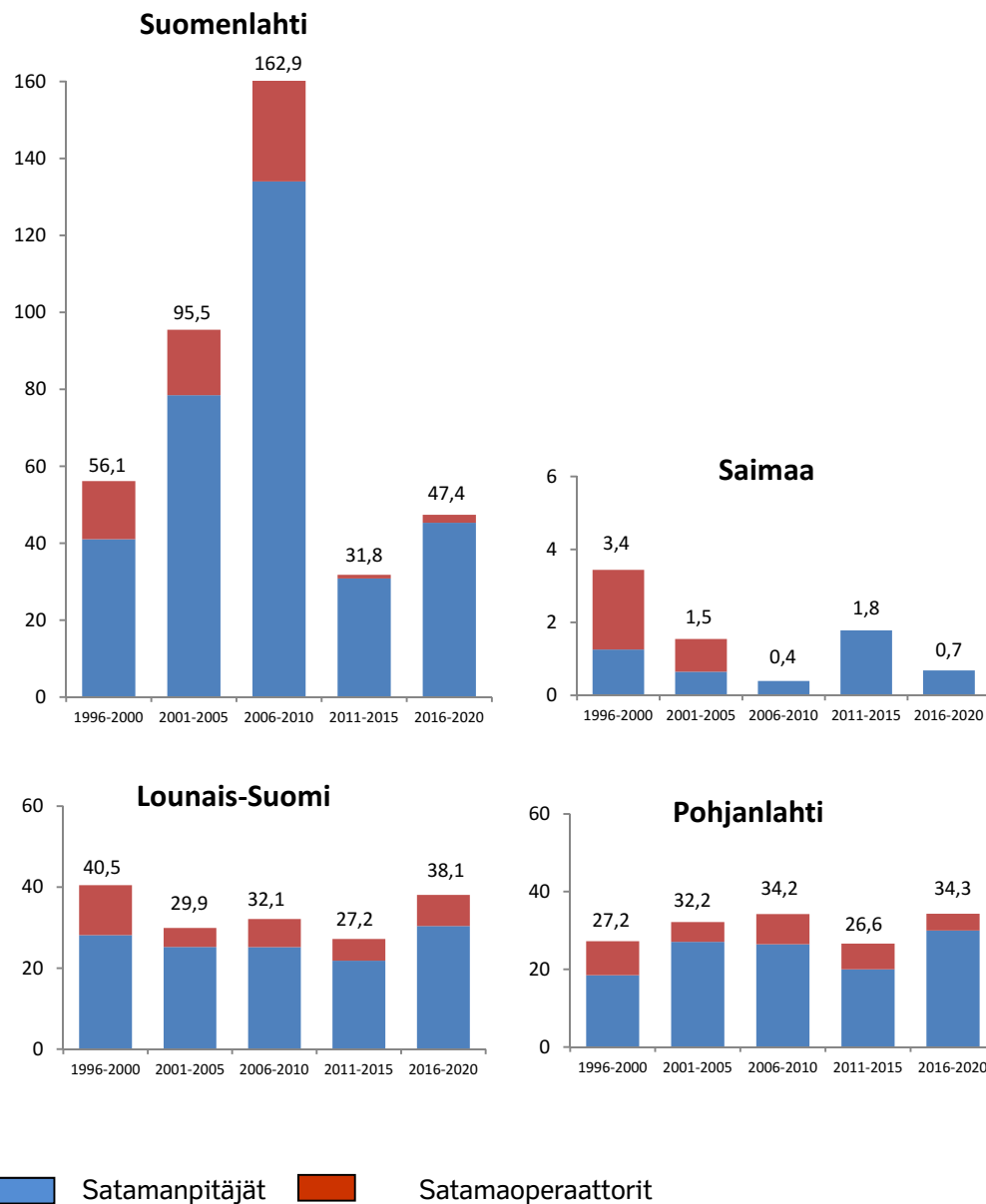
Investointien jakautuminen kolmen satamaryhmän (rannikon yleiset satamat, rannikon teollisuussatamat ja Saimaan satamat) kesken ja näiden keskinäisissä osuuksissa tapahtuneet muutokset viisivuotiskausilla vuodesta 1996 vuoteen 2020 esitetään kuvassa 2. Vuosaaren sataman rakentaminen näkyy selvästi myös tässä kuvassa. Rannikon teollisuussatamien osuus ja absoluuttiset investointimäärät ovat kasvaneet viimeisen viiden vuoden aikana ja sama kehitys näyttää suunnitelmien perusteella jatkuvan myös tulevana viisivuotiskautena.

Investoinnit satamaryhmittäin v. 1996–2020 Toteutetut 1996–2015 ja suunnitellut 2016–2020



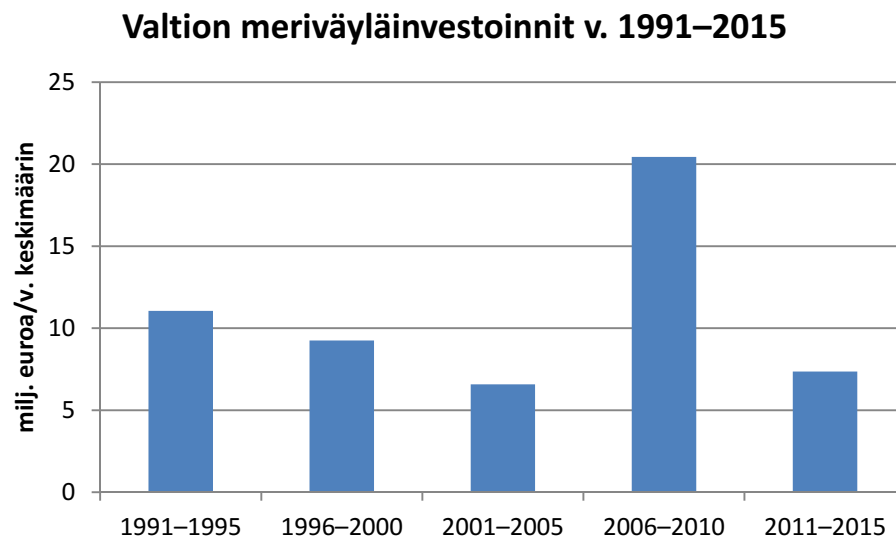
Kuva 2. Suomen satamiin tehdyt ja suunnitellut investoinnit vuosittaisena keskiarvona kolmeen eri satamaryhmään jaettuna. Luvut sisältävät sekä satamanpitäjien että satamaoperaattorien investoinnit. Vuosien 1996–2010 luvut on indeksikorjattu vuoden 2014 rahanarvoon (tukkuhinta-indeksi 1949=100)

Investointien jakautumisesta alueellisesti eri osiin Suomea tehdyt aikasarjat esitetään kuvassa 3. Luvuissa on mukana satamanpitäjien ja satamaoperaattorien investoinnit sekä yleisissä satamissa että teollisuussatamissa. Rannikon satamien jako eri alueisiin on kerrottu luvussa 1.4. Luvut ovat keskimääräisiä vuosittaisia investointimääriä ja vuosien 1991–2010 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2014 rahanarvoa. Suomenlahden osalta Vuosaaren sataman rakentaminen näkyy erityisen merkittävästi. Saimaata lukuun ottamatta eri alueiden pylvääät ovat samassa mitta-kaavassa.



Kuva 3. Investoinnit alueittain 1996–2020. Kuvioiden pylväät ovat Saimaan osalta eri mittakaavassa. Vuosien 1996–2010 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2014 rahanarvoa (tukkuhintaindeksi 1949=100) (miljoonaa euroa vuosittaisena keskiarvona viiden vuoden jaksoissa).

Kuvassa 4 esitetään vertailun vuoksi valtion meriväyläinvestoinnit vuosilta 1991–2015 keskimääräisinä vuosi-investointeina jaettuna vastaaviin viisivuotiskausiin, joita on käytetty satamien tekemien investointien käsittelyssä.



Kuva 4. Valtion keskimääräiset vuosittaiset meriväyläinvestoinnit viisivuotiskauskoilla 1991–2015. Luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2014 rahanarvoa (tukkuhintaindeksi 1949=100). Lähde: Liikennevirasto.

4.2 Toteutuneet 2011–2015 vs. suunnitellut 2016–2020

Yhteenvedo kaudella 2011–2015 toteutettujen ja kaudelle 2016–2020 suunniteltujen investointien määrän jakautumisesta investointikohteittain ja muutokset investointien määrässä on esitetty satamanpitäjien osalta taulukossa 3 ja satamaoperaattorien osalta taulukossa 4.

Vertailu toteutuneiden ja suunniteltujen investointimäärien kesken osoittaa, että satamanpitäjät suunnittelevat lähes kaikissa kohderyhmissä lisäävänsä investointejaan merkittävästi. Etenkin rakennuksiin, väyliin ja satama-altaisiin sekä laitureihin ollaan investoimassa huomattavasti enemmän kuin päättyneenä viisivuotiskauskoana. Turva- ja kulunvalvontajärjestelyihin tehtävät investoinnit vähenevät edelleen huomattavasti, mikä tarkoittaa sitä, että investoinnit ovat lähinnä olemassa olevien laitteiden uusimisia ja päivityksiä.

Rakennuksiin suunnitellaan investoitavan kaksinkertainen määrä edelliseen jaksoon verrattuna. Väyliin ja satama-altaisiin tehtävät investoinnit kasvavat 86 prosenttia ja laituri-investoinnit 67 prosenttia. Turva- ja kulunvalvontajärjestelyihin tehtävien investointien lisäksi vähennystä näyttää olevan tulossa muihin kiinteisiin rakenteisiin tehtäviin investointeihin sekä kaatoluokkaan ”muut” kuuluviin investointeihin. Viimeksi mainittu väheneminen voi johtua myös siitä, että vastaajat ovat tällä kertaa pystyneet sijoittamaan investoinnit aiempaa paremmin annettuihin pääryhmiin.

Investoinnit väyliin ja satama-altaisiin kasvavat erityisen voimakkaasti Pohjanlahden yleisissä satamissa, mutta kasvu on suurta myös Lounais-Suomessa, jossa puolestaan investoinnit laitureihin kasvavat eniten. Rakennuksiin sekä kentiin ja katuihin tehtävät investoinnit kasvavat vahvasti Suomenlahden yleisten satamien ryhmässä. Lastinkäsittelylaitteinvestoinnit puolestaan vähenevät erittäin huomattavasti kaikkien

alueiden yleisissä satamissa kun taas teollisuussatamissa vastaavat investoinnit ovat lisääntymässä merkittävästi. Tämä kertoo myös siitä, että yleisissä satamissa lastinkäsittelylaitteet ovat yhä enenevässä määrin satamaoperaattoreiden omistuksessa.

Yhteenlasketut investoinnit kasvavat hyvin samassa suhteessa (42–48 %) kaikissa satamaryhmissä Saimaan satamia lukuun ottamatta. Saimaan satamissa investointien odotetaan vähenevän alueen yleisissä satamissa reilut neljä prosenttia ja alueen teollisuussatamissa peräti 87 prosenttia.

Taulukko 3. Satamanpitäjien investoinnit kohteittain 2011–2015 ja 2016–2020 sekä muutokset määrissä (miljoonaa euroa).

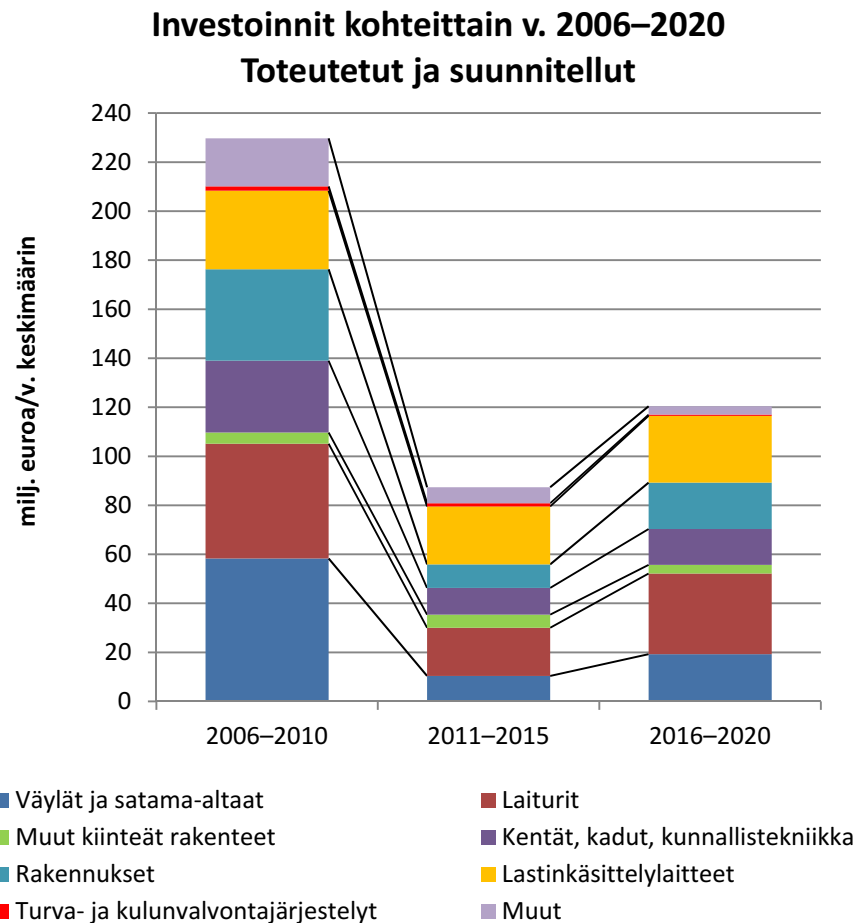
Investointikohde	Toteutuneet 2011–2015 milj. euroa	Suunnitellut 2016–2020 milj. euroa	Muutos milj. euroa	Muutos %
Väylät ja satama-altaat	51,80	96,32	44,52	85,9 %
Laiturit	98,29	164,46	66,17	67,3 %
Muut kiinteät rakenteet	26,85	17,65	-9,2	-34,3 %
Kentät, kadut, kunnallistekniikka	54,46	73,29	18,83	34,6 %
Rakennukset	42,16	84,17	42,01	99,6 %
Lastinkäsittelylaitteet	74,81	81,43	6,62	8,8 %
Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	6,71	2,80	-3,91	-58,3 %
Muut	17,17	11,83	-5,34	-31,1 %

Satamaoperaattorien investoinnit ovat kyselyvastausten perusteella kokonaisuudessaan kasvamassa noin 9 prosenttia. Kohteittain tarkasteltuna rakennusinvestoinnit näyttävät lisääntyvän todella huomattavasti eli 79 prosenttia ja lastinkäsittelylaitteinvestoinnit 26 prosenttia. Mutta kun kaatoluokkaan ”muut” sijoitetut investoinnit puolestaan vähenevät 67 prosenttia, niin kokonaismuutos jää tuohon vajaan kymmenen prosentin kasvuun. Tämä kertoo ennen muuta siitä, että vastaajat ovat nyt sijoittaneet investointilukunsa edellistä kertaa tarkemmin annettuihin pääryhmiin. Vajaan kymmenen prosentin kasvun voi tulkita positiivisena merkinä parantuneista suhdanneodotuksista tai sitten välttämättömänä korvausinvestointien lisäämisestä, kun viisi vuotta sitten suunnitellut investointimäärät näyttivät huomattavaa vähennystä sitä edeltäneeseen viisivuotisjaksoon verrattuna. Lastinkäsittelylaitteet ovat satamaoperaattoreiden tärkein investointikohde, joten neljänneksen kasvavat investoinnit ovat varsin merkittävät.

Taulukko 4. Satamaoperaattorien investoinnit kohteittain 2011–2015 ja 2016–2020 sekä muutokset määrissä (miljoonaa euroa).

Investointikohde	Toteutuneet 2011–2015 milj. euroa	Suunnitellut 2016–2020 milj. euroa	Muutos milj. euroa	Muutos %
Rakennukset	5,91	10,58	4,67	79,0 %
Lastinkäsittelylaitteet	43,27	54,43	11,16	25,8 %
Muut	15,64	5,21	-10,43	-66,7 %

Kuvassa 5 esitetään kausilla 2006–2015 toteutuneiden ja kaudelle 2016–2020 suunniteltujen investointien jakautuminen eri kohteisiin viisivuotiskausilla vuosikeskiarvoina ilmoitettuna. Vertailua ei ole voitu ulottaa vuotta 2006 edeltäneeseen jaksoon, koska Vuosaaren sataman rakentamisinvestoinnit ilmoitettiin aikanaan vuoden 2005 kyselyssä kohteittain jaottelemattomina. Kuvassa ovat mukana sekä satamanpitäjien että satamaoperaattorien ilmoittamat investoinnit.



Kuva 5. Toteutettujen ja suunniteltujen investointien jakautuminen eri kohteisiin vuosittaisena keskiarvona ilmoitettuna (miljoonaa euroa). Luvut sisältävät sekä satamanpitäjien että satamaoperaattorien investoinnit. Vuosien 2006–2010 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2014 rahantarvoa (tukkuhintaindeksi 1949=100).

5 Valtion vesiväylähankkeet

Liikenneviraston hiljattain valmistuneet vesiväylähankkeet käsittävät Pietarsaaren ja Uudenkaupungin meriväylät. Pietarsaaren kulkusyvyydeltään 9 metrin väylää syvennettiin 11 metriin. Samalla uudistettiin väylän turvalaitteita. Valtion osuus väylähankkeen kustannuksista oli 11,6 miljoonaa euroa. Hanke valmistui syksyllä 2015.

Myös Uudenkaupungin meriväylähanke valmistui vuonna 2015. Väylää syvennettiin niin, että aiemmin 10,0 metrin väylä on nyt kulkusyvyydeltään 12,5 metriä. Meriväylän syventämisen lisäksi väylämerkinnät uudistettiin ja Hepokarin väylällä olevaa mutkaa levennettiin. Liikennevirasto toteutti hankkeen yhteistyössä Uudenkaupungin Satama Oy:n ja Yara Suomi Oy:n kanssa. Toteutuskustannukset olivat yhteensä noin 12,9 miljoonaa euroa, josta valtion osuus oli 11,0 miljoonaa euroa.

Parhailtaan toteutuksen alla on Rauman meriväylää koskeva hanke, jonka toteuttamissopimus solmittiin 8.10.2015 Liikenneviraston ja Rauman Satama Oy:n välillä. Rauman nykyinen 10,0 metrin väylä syvennetään 12,0 metrin kulkusyvyvyyden vaatimusten mukaiseksi. Hankkeen kustannusarvio on 39,8 miljoonaa euroa, josta valtion osuus olisi 27,4 miljoonaa euroa. Rakentamistyöt alkavat keväällä 2016 ja ne kestävät vuoden 2017 loppuun saakka.

Toinen jo toteutusvaiheessa oleva vesiväylähanke on Savonlinnassa toteutettava syväväylän siirto Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen. Hankkeessa väylää oikaistaan ja levennetään. Syväväyläksi rakennettavan väyläosan pituus on noin 6 kilometriä, ja tulevan syväväylän kohdalle rakennetaan valtatielle 14 kiinteät sillat. Rakentaminen tapahtuu vuosina 2015–2018. Hankkeelle on varattu valtion budjetista 40 miljoonaa euroa ja Savonlinnan kaupunki osallistuu kustannuksiin 150 000 eurolla.

Suunnitteluvaiheessa on neljä väylää: Vuosaaren, Kokkolan, Oulun ja Kemlin Ajoksen meriväylät. Helsingin Vuosaaren satamaan johtavaa väylää suunnitellaan syvennettäväksi nykyisestä 11,0 metristä 13,0 metrin kulkusyvyvyyteen. Hankkeen kustannusarvio on 25 miljoonaa euroa ja rakentaminen tapahtuisi aikaisintaan vuosina 2018–19, jolloin hanke olisi valmis aikaisintaan vuonna 2020.

Kokkolan meriväylähanke sisältää nykyisen 13,0 metrin väylän syventämisen 14,0 metrin kulkusyvyvyyteen sekä tarvittavat kulkulaitetyöt. Kustannusennuste valtion väylän osalta on 46,7 miljoonaa euroa. Hankkeen yleissuunnitelma on valmis ja toteutus päätös odottaa lupahakemuksen hyväksymistä. Käyttöönotto voisi tapahtua aikaisintaan vuoden 2018 lopussa.

Oulun meriväylähankkeessa väylää suunnitellaan syvennettäväksi 10,0 metrin kulkusyvyvyydestä 12,0 metriin ja linjattavaksi samalla kulkemaan uutta, pääosin luonnon-syvää linjausta pitkin. Kustannusennuste on 14,0 miljoonaa euroa, ja väylän käyttöönotto voisi tapahtua aikaisintaan vuoden 2018 lopussa. Hankkeen toteutus edellyttää kuljetusmäärien lisääntymistä nykyisestä. Syventämishankkeen ympäristövaikutusten arviointiprosessi on parhaillaan käynnissä.

Kemin Ajoksen väylää suunnitellaan syvennettäväksi 10,0 metristä 12,0 metrin kulkusyvyvyyteen. Toteuttaminen riippuu mm. kaivosteollisuuden hankkeiden toteutuksesta ja Kemlin sataman roolista niiden kuljetusratkaisuissa. Kustannusennuste on 21,2 miljoonaa euroa ja hanke valmistuisi aikaisintaan vuonna 2018.

Kaikkiin edellä mainittuihin väylähankkeisiin liittyy myös satamissa tehtäviä syvennys-, laiturij- ja/tai laajennustöitä, joista vastaavat satamat tai sataman omistavat yritykset.



Kuva 6. Suomen Satamaliiton jäsensatamat ja Maarianhaminan satama sekä niihin johtavien syvimpien väylien kulkusyvyudet rannikon satamien osalta. Suluisissa punaisella on merkitty toteutus- tai suunnittelu- vaiheessa olevien väylien tulevat kulkusyvyudet.

Investoinnit Suomen satamiin v. 2011–2015 (milj. euroa)

	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satamaltaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Suomenlahden yleiset satamat	21,79	38,46	8,09	19,28	19,35	4,28	2,31	4,53	118,09
Lounais-Suomen yleiset satamat	11,55	20,96	18,50	9,76	7,91	5,37	1,12	6,89	82,06
Pohjanlahden yleiset satamat	16,05	24,00	0,00	22,16	12,05	14,93	1,19	5,72	96,10
Rannikon teollisuussatamat	1,92	9,98	0,26	0,95	1,95	50,23	1,80	0,00	67,09
Saimaan satamat	0,49	4,89	0,00	2,31	0,90	0,00	0,29	0,03	8,91
	51,80	98,29	26,85	54,46	42,16	74,81	6,71	17,17	372,25
SATAMAOPERAATTORIT:									
Suomenlahden yleiset satamat					0,15	4,49		0,13	4,77
Lounais-Suomen yleiset satamat					1,00	18,37		7,52	26,89
Pohjanlahden yleiset satamat					4,76	20,41		7,81	32,98
Saimaan satamat					-	-		0,00	0,00
					5,91	43,27		15,46	64,64
YHTEENSÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	21,79	38,46	8,09	19,28	19,50	8,77	2,31	4,66	122,86
Lounais-Suomen yleiset satamat	11,55	20,96	18,50	9,76	8,91	23,74	1,12	14,41	108,95
Pohjanlahden yleiset satamat	16,05	24,00	0,00	22,16	16,81	35,34	1,19	13,53	129,08
Rannikon teollisuussatamat	1,92	9,98	0,26	0,95	1,95	50,23	1,80	0,00	67,09
Saimaan satamat	0,49	4,89	0,00	2,31	0,90	0,00	0,29	0,03	8,91
KAIKKI YHTEENSÄ	51,80	98,29	26,85	54,46	48,07	118,08	6,71	32,63	436,89

Investoinnit Suomen satamiin v. 2016–2020 (milj. euroa)

	INVESTOINTIKOHDE								Yhteensä
	Väylät ja satamaltaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	Muut	
SATAMANPITÄJÄT:									
Suomenlahden yleiset satamat	28,64	33,78	9,80	40,21	58,14	0,10	0,19	0,61	171,47
Lounais-Suomen yleiset satamat	21,35	57,20	3,25	18,01	11,58	1,24	1,86	2,15	116,64
Pohjanlahden yleiset satamat	44,38	52,72	4,10	13,47	10,94	6,99	0,30	9,02	141,92
Rannikon teollisuussatamat	1,90	19,10	0,50	0,60	3,51	72,85	0,04	0,00	98,50
Saimaan satamat	0,05	1,66	0,00	1,00	0,00	0,25	0,41	0,05	3,42
	96,32	164,46	17,65	73,29	84,17	81,43	2,80	11,83	531,95
SATAMAOPERAATTORIT:									
Suomenlahden yleiset satamat					0,70	8,55		1,05	10,30
Lounais-Suomen yleiset satamat					7,83	29,20		1,36	38,39
Pohjanlahden yleiset satamat					2,05	16,68		2,80	21,53
Saimaan satamat					-	-		-	-
					10,58	54,43		5,21	70,22
YHTEENSÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	28,64	33,78	9,80	40,21	58,84	8,65	0,19	1,66	181,77
Lounais-Suomen yleiset satamat	21,35	57,20	3,25	18,01	19,41	30,44	1,86	3,51	155,03
Pohjanlahden yleiset satamat	44,38	52,72	4,10	13,47	12,99	23,67	0,30	11,82	163,45
Rannikon teollisuussatamat	1,90	19,10	0,50	0,60	3,51	72,85	0,04	0,00	98,50
Saimaan satamat	0,05	1,66	0,00	1,00	0,00	0,25	0,41	0,05	3,42
KAIKKI YHTEENSÄ	96,32	164,46	17,65	73,29	94,75	135,86	2,80	17,04	602,17

Investoinnit Suomen satamiin v. 2011–2015
Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T
satamaryhmittelyn mukaisesti (milj. euroa)

SATAMARYHMÄT	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satama-altaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Ydinverkon satamat	22,55	51,27	12,74	21,65	19,90	9,09	2,24	5,09	144,53
Kattavan verkon satamat	24,97	37,52	11,26	29,99	18,30	58,86	3,64	11,36	195,90
Muut satamat	4,28	9,50	2,85	2,82	3,96	6,86	0,83	0,72	31,82
SATAMAOPERAATTORIT:									
Ydinverkon satamat					0,05	2,96		0,13	3,14
Kattavan verkon satamat					2,11	36,61		15,33	54,05
Muut satamat					3,75	3,70		0,00	7,45
YHTEENSÄ:									
Ydinverkon satamat	22,55	51,27	12,74	21,65	19,95	12,05	2,24	5,22	147,67
Kattavan verkon satamat	24,97	37,52	11,26	29,99	20,41	95,47	3,64	26,69	249,95
Muut satamat	4,28	9,50	2,85	2,82	7,71	10,56	0,83	0,72	39,27
KAIKKI YHTEENSÄ	51,80	98,29	26,85	54,46	48,07	118,08	6,71	32,63	436,89

Investoinnit Suomen satamiin v. 2016–2020
Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T
satamaryhmittelyn mukaisesti (milj. euroa)

SATAMARYHMÄT	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satama-altaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄT:									
Ydinverkon satamat	29,70	29,90	8,90	44,20	60,75	5,50	0,40	1,25	180,60
Kattavan verkon satamat	58,03	102,08	5,35	23,91	17,57	65,68	1,68	10,47	284,77
Muut satamat	8,59	32,48	3,40	5,18	5,85	10,25	0,72	0,11	66,58
SATAMAOPERAATTORIT:									
Ydinverkon satamat					0,20	2,05		1,05	3,30
Kattavan verkon satamat					7,88	49,68		4,06	61,62
Muut satamat					2,50	2,70		0,10	5,30
YHTEENSÄ:									
Ydinverkon satamat	29,70	29,90	8,90	44,20	60,95	7,55	0,40	2,30	183,90
Kattavan verkon satamat	58,03	102,08	5,35	23,91	25,45	115,36	1,68	14,53	346,39
Muut satamat	8,59	32,48	3,40	5,18	8,35	12,95	0,72	0,21	71,88
KAIKKI YHTEENSÄ	96,32	164,46	17,65	73,29	94,75	135,86	2,80	17,04	602,17

ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-218-0
www.liikennevirasto.fi

Liik
enne
vira
sto

