



# Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle

Yritysten odotuksia kansainvälisen  
saavutettavuuden parantamiseksi

RAPORTTI 2025



Elinkeinoelämän  
keskusliitto

palta

RT RAKENNUS-  
TEOLLISUUS

DESTIA

A COLAS COMPANY

# Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle

## Yritysten odotuksia kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi

Ajat ovat muuttuneet. Tämän raportin tavoitteena on herättää politiikan päättäjät tarttumaan siihen, kuinka geotalouden muutokset vaikuttavat Suomen ulkomaanyhteyksiin ja kansainväliseen saavutettavuuteen. Erityisesti esillä ovat olleet yhteydet länteen. ”Länsi” on meille enemmän kuin vain yksi ilmansuunta: kyseessä on Suomen laajempi integraatio läntisiin talouksiin ja kansainvälisiin markkinoihin eri puolilla maailmaa.

Suomen ikaikainen heikkous – sijaintimme aiheuttama liikenteen ja logistiikan pussinperä – vaatii nyt korostettua huomiota. Länsiyhteyksien uusien vaihtoehtojen selvittäminen on nostettava liikennepolitiikan ykkösagendalle. On varauduttava siihen, että edessämme on ylihallituskautisten infrahankkeiden urakka. Kansainväliset liikenneyhteydet edellyttävät samalla laatua ja sujuvuutta kotimaan infralta, satamilta ja asemilta.

Raportti esittää mahdollisuudet uusiksi länsiyhteyksiksi, mutta ei tarjoa suoria suosituksia. Sitäkin enemmän kiirehdimme niiden konkreettisempaa selvittämistä. Liikkeelle on päästävä jo tällä hallituskaudella, luoden pohjaa lähivuosikymmenten vaiheittaiselle etenemiselle.

Raportti on tuotettu Destian Strategiset liikennejärjestelmät -yksikössä ja sen ovat tilanneet Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Palvelualojen työnantajat Palta ja Rakennusteollisuus. Työhön on saatu rahoitusta TT-Säätiöltä. Raportin sisältämät huomiot perustuvat eri toimialojen yritysedustajien haastatteluihin, joita on tehty yli 30. Työtä on ohjanneet tilaajaliitot ja sitä on johtanut yritysryhmä EK:n logistiikkavaliokunnan puheenjohtaja Hannu Nylanderin johdolla. Destian työryhmään ovat kuuluneet DI Riku Huhta, DI Markus Pajarre, DI Antti Heininen, DI Terhi Lahtinen ja johtaja, professori Jorma Mäntynen.

*Etelärannassa 6.2.2025*

*Johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Liikenne- ja logistiikkajohtaja Petri Laitinen, Palvelualojen työnantajat Palta  
Varatoimitusjohtaja Paavo Syrjö, Rakennusteollisuus*



palta

RT RAKENNUS-  
TEOLLISUUS

DESTIA  
A COLAS COMPANY



# Työn toteutus

Työssä on muodostettu yritysten ja toimijoiden näkemyksiin perustuva strateginen kokonaiskuva Suomen kansainvälisten yhteyksien kehittämisestä muuttuneessa geopoliittisessa toimintaympäristössä.

Työn aikana on haastateltu yli 30 toimijaa ja koottu heidän näkemyksensä. EU:n komission on tärkeää tiedostaa Suomen kansainvälisen saavutettavuuden merkitys ja osallistua sen kehittämiseen myös rahallisesti.

Työ tuottaa tietoa kansainvälisestä saavutettavuudesta myös kansallista päätöksentekoa varten. Työn tulella pyritään edistämään Suomen talouden vahvistamista.



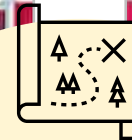
## KOKONAISKUVA SUOMEN KANSAINVÄLISEN SAAVUTETTAVUUDEN KEHITTÄMISESTÄ

Lähtökohtana on geotalouden muuttunut tilanne, oletuksena kuitenkin normaalisti toimivat markkinat ja olosuhteet (poikkeusoloihin viitataan vain erikseen mainiten).



### YRITYSTEN NÄKEMYKSET TULEVAISUUDESTA

Tunnistetut mahdollisuudet ja haasteet



### KANSAINVÄLISEN YHTEYKSIEN NYKYTILA

Eri liikennekäytävien ja liikennemuotojen nykytilan ja suuruusluokkien havainnollistus



### GEOPOLIITTINEN MUUTOS JA TARVE KV-YHTEYKSIEN VAHVISTAMISELLE

Taustat Suomen liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden muutoksille

# Miltä näyttävät Suomen tulevaisuuden kansainväliset yhteydet?



## AJAN KUVA

- Epävakaa geopoliittinen toimintaympäristö
- Venäjän hyökkäyssodan myötä katseet ovat kääntyneet yhä vahvemmin länteen
- Suomesta NATO:n jäsen 2023
- Suomen bruttokansantuote asukasta kohden on alhaisempi kuin ennen finanssikriisiä, eli suomalaisten elintaso ei ole kohonnut 17 vuoteen
- Kilpailu vihreistä investoinneista on kiristymässä

## TAVOITETILA

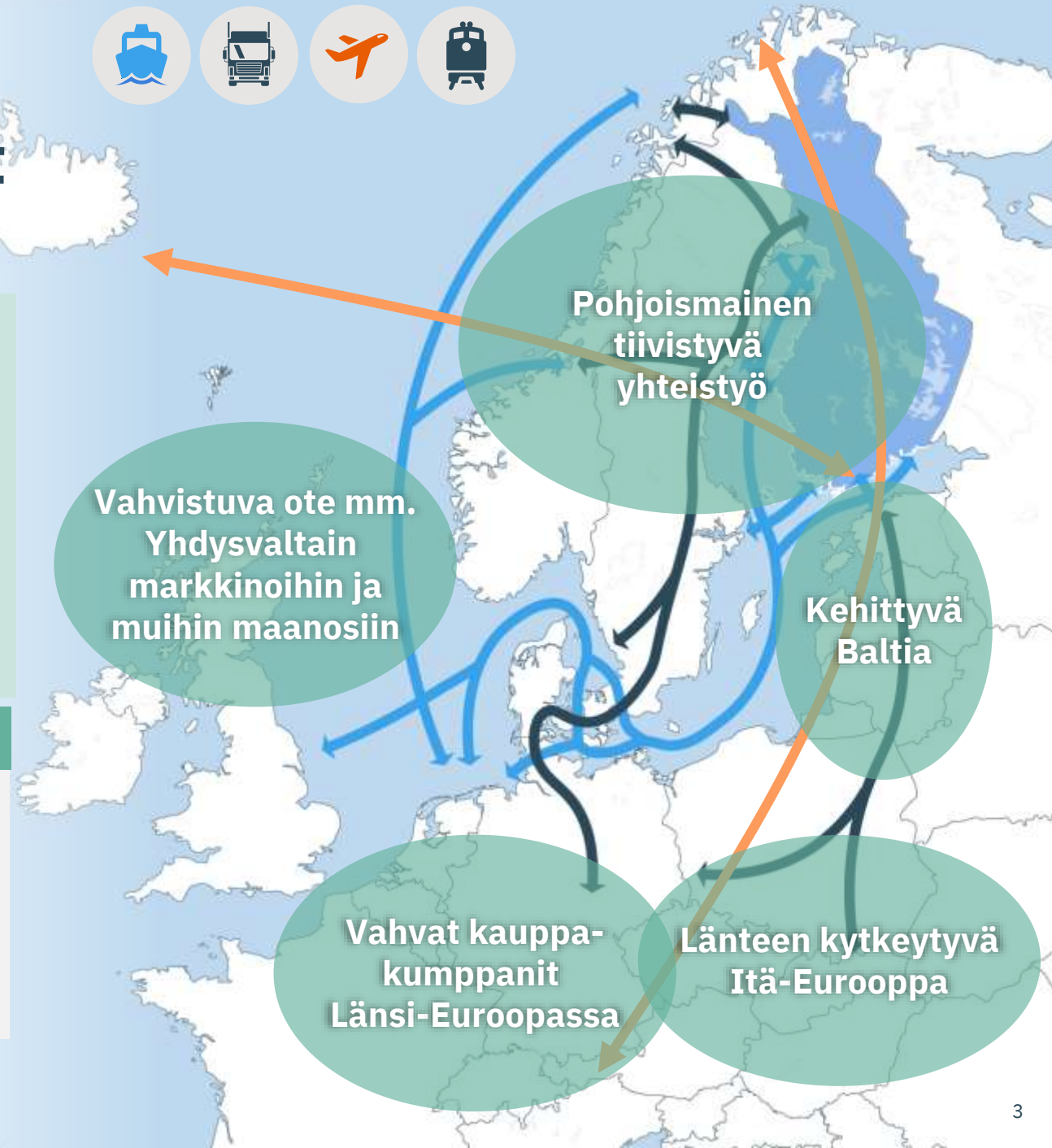


Länsiorientaatio



Kasvuhakuisuus

Suomen kansainväliset yhteydet ovat kehittyneet ja monipuolistuneet sekä talous vahvistunut.





# Miksi nyt on toimittava?

1

## **Kansainväliset liikenneyhteydet ovat Suomen elinehto.**

Suomi on täysin riippuvainen viennistä ja vienti on riippuvainen tuonnista. Kansainvälisten yhteyksien resilienssiä on parannettava.

2

## **Usean toimialan kansainvälinen kilpailuympäristö on muuttunut.**

Geopoliittisten muutosten takia Suomi on entistä enemmän takamatkalla kilpailijoihin nähden. Jännitteet Itämerellä ovat kasvaneet voimakkaasti.

3

## **Hyvä kansainvälinen saavutettavuus edistää kilpailukykyä.**

Se mahdollistaa nykyisen teollisuuden ja matkailun menestyksen ja kasvun sekä uusien investointien houkuttelun Suomeen.

4

## **EU:lla ja Suomella on yhteinen tahto kytkeä Suomi vahvemmin länteen.**

Tarvitaan selkeä suunnitelma läntisten infrahankkeiden edistämiseksi. Suunnitelma on välttämätön EU-rahoituksen saamiselle.



palta

RT RAKENNUS-  
TEOLLISUUS

DESTIA  
A COLAS COMPANY

# Kansainvälisten yhteyksien tarve

*”Aivan keskeistä on hakea strategisia ratkaisuja myös Suomen logistiseen eristäytyneisyyteen ja haavoittuvuuteen. **Tämä merkitsee vaihtoehtoisten kuljetuskäytävien varmistamista ja laajentamista Ruotsiin ja Norjaan.** Niitä tarvitaan sekä ulkomaankaupan varmistamiseen että sotilaallisen avun vastaanottamiseen.”*

– Mikko Hautalan kirjasta *Sotaa ja rauhaa*, 2024





# Raportin sisältö

1

Elinkeinoelämän  
ehdotukset

2

Liikenneyhteysien  
mahdollisuudet  
ja haasteet

3

Yritysten  
näkemyksiä  
liikenneyhteysistä

4

Liikenneyhteysien  
vertailuja

5

Liikenneyhteysien  
nykytila



palta

RT RAKENNUS-  
TEOLLISUUS

DESTIA  
A COLAS COMPANY



1

# Elinkeinoelämän ehdotukset



# Suomen elinkeinoelämän viesti

Uusi geotalouden aikakausi asettaa vakavia vaatimuksia Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle. Suomen täytyy päästä kiinni uusiin kasvumarkkinoihin ja siksi Suomelle on saatava vahvemmat liikenneyhteydet Eurooppaan ja maailmalle. Pussinperän ratkaiseminen edellyttää vuosikymmenien päähän ulottuvia infrahankkeita. Tähän tarvitaan ylihallituskautista tahtoa ja valmistelua, joka on aloitettava nyt!



palta

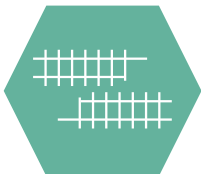
RT RAKENNUS-  
TEOLLISUUS

DESTIA  
A COLAS COMPANY

# Ehdotukset länsiyhteyksien vahvistamiseksi



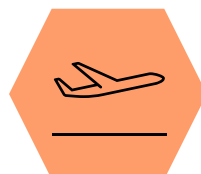
- ✓ **Selvitys kiinteästä liikenneyhteydestä Itämeren ylitse**



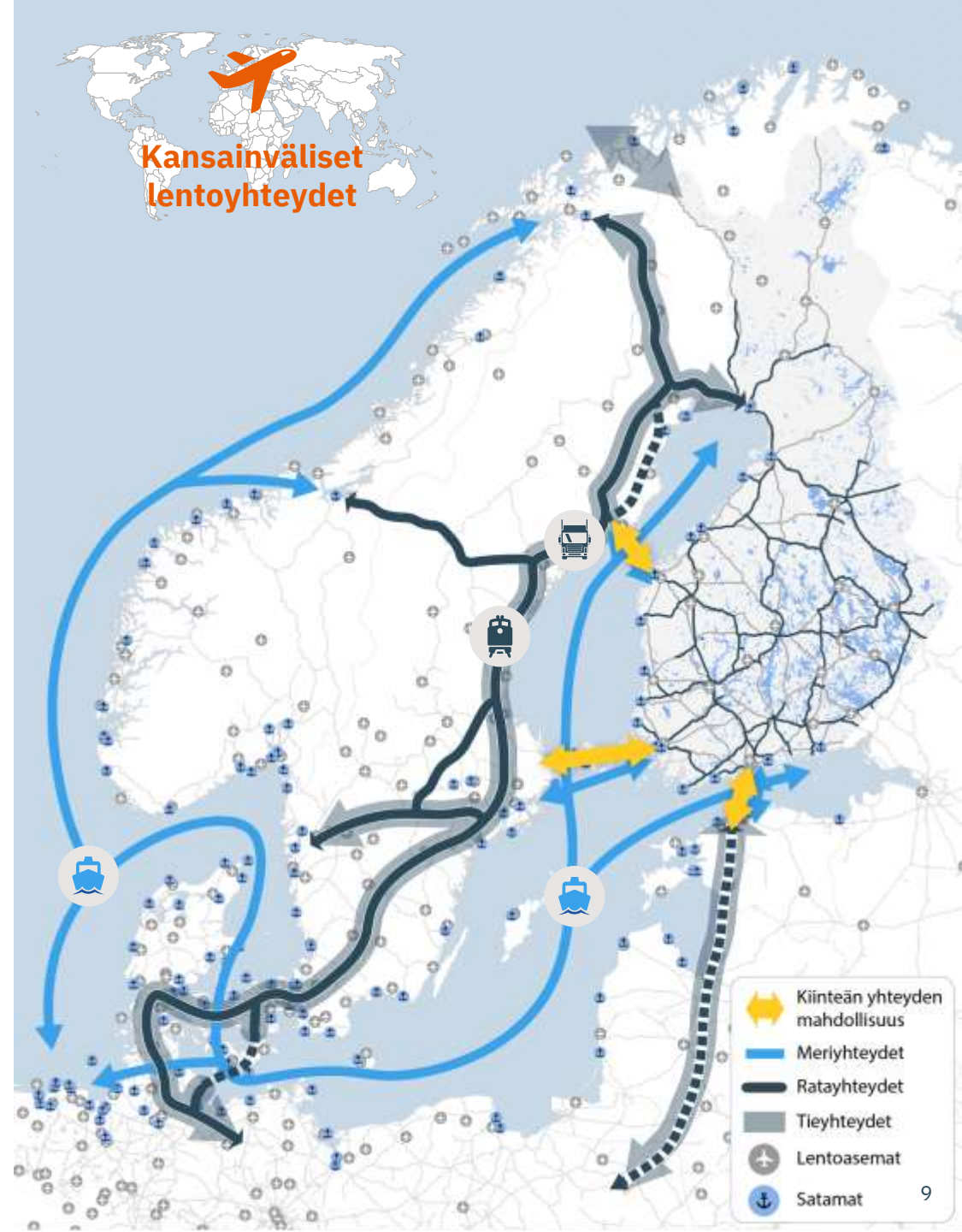
- ✓ **EU-raideleveys Ouluun, Raahen ja Rovaniemelle**



- ✓ **Turvattu meriliikenne Itämerellä**



- ✓ **Kilpailukykyä ja kasvua lentoliikenteeseen**





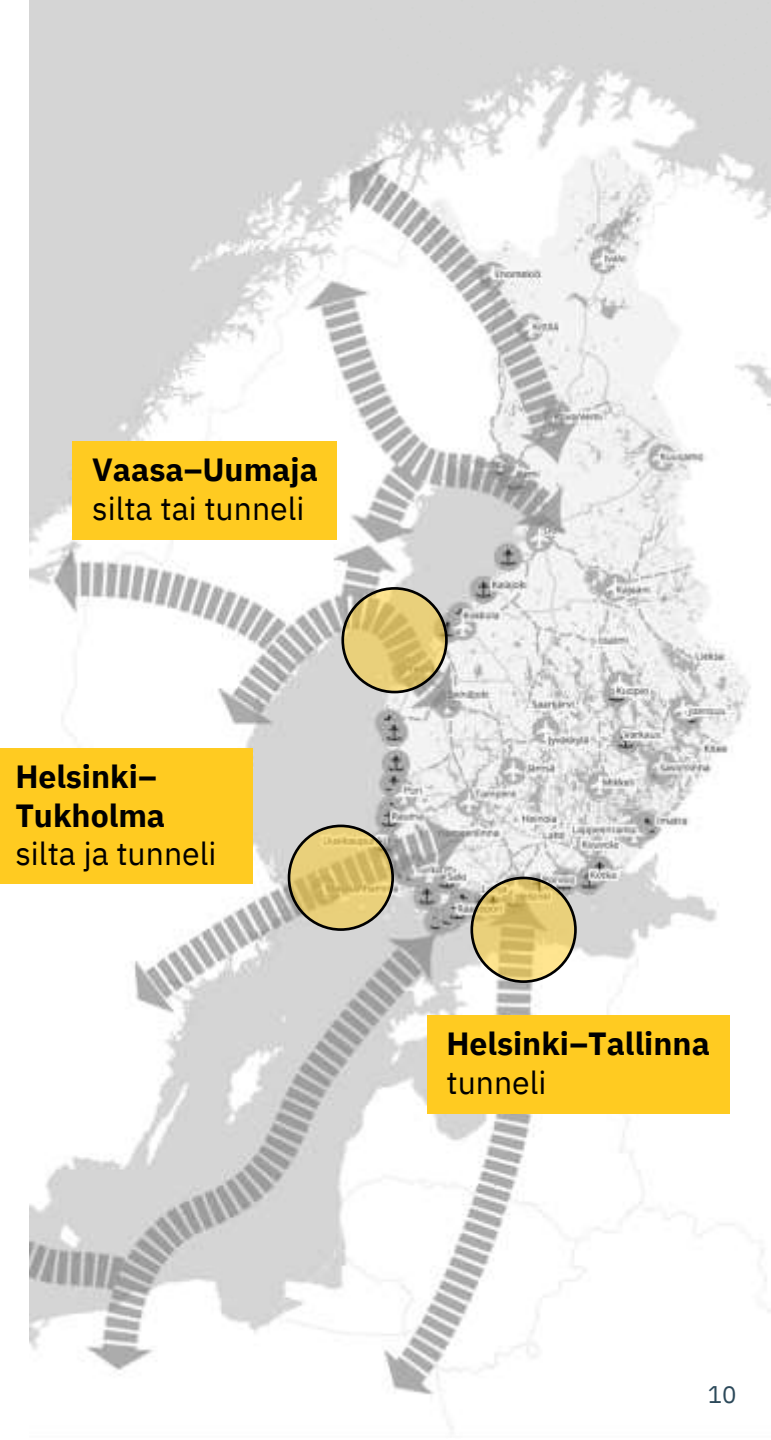


**Suomi tarvitsee uudessa maailmantilanteessa vahvemmat länsiyhteydet.** Tämä voi edellyttää kiinteää liikenneyhteyttä, joka yhdistäisi meidät Itämeren ylitse manner-Eurooppaan.

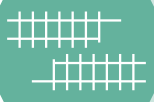
Kiinteä länsiyhteys ei palvele pelkästään liikennettä ja taloutta, vaan se hyödyttää myös turvallisuutta ja huoltovarmuutta. Se vahvistaisi myös Suomen maakuvaan parantaen investointi- ja matkailuvetovoimaa.

Kiinteät yhteydet täydentävät hitaita mutta suurikapasiteettisia laivayhteyksiä ja nopeita mutta pienikapasiteettisia lentoyhteyksiä.

- Hallituksen tulee käynnistää selvitys, jossa pureudutaan kolmeen kiinteään yhteyden vaihtoehtoon: Helsinki–Tallinna, Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina ja Vaasa–Uumaja.
- Erityistä mielenkiintoa kohdistuu Tukholman-yhteyteen, jota ei ole tähän mennessä juurikaan analysoitu.
- Hyödynnetään EU:n rahoitus, huomioiden unionin tahtotila yhdistää pääkaupungit suurnopeusjunilla. Panostetaan myös kumppanuuksiin Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa.







## Kytetään Suomi nopeasti eurooppalaiseen rautatieverkkoon Perämeren kaaren kautta; EU-raideleveys Ouluun, Raaheen ja Rovaniemelle.

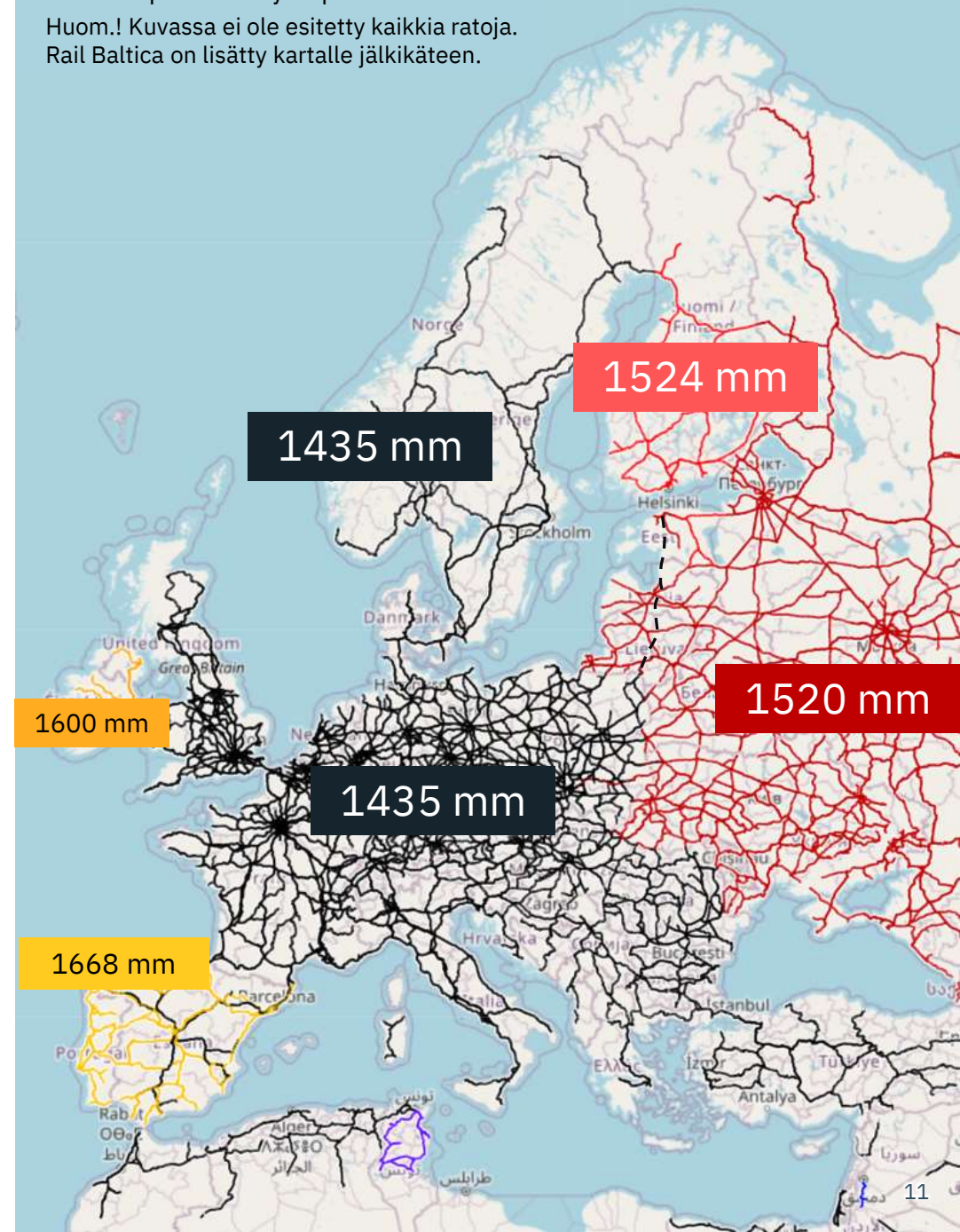
Perämerenkaari on luontaisin alue aloittaa eurooppalaisen raideleveyden rautatien toteuttaminen Suomessa. Se mahdollistaisi suorat vienti- ja tuontikuljetukset Suomen ja Ruotsin välillä sekä henkilöliikenteen muualle Eurooppaan. Suomi pääsisi osalliseksi läntisen Euroopan rautatiemarkkinoista ja Suomeen saataisiin uusia rautatieoperaattoreita.

- Ulotetaan EU-raideleveys aluksi Haaparannasta Oulun hubiin, Raaheen ja Rovaniemelle.
- Seuraavassa vaiheessa tulee tarkastella eurooppalaisen raideleveyden laajentamista muulle rataverkolle, kuten pääradalle, sekä Tallinnan ja Tukholman suuntiin.
- Haetaan EU:lta sitoutumista ja rahoitusta eurooppalaisen raideleveyden rakentamiseen Suomessa. Esim. Rail Baltican EU-rahoituksen osuus on yli 80 %.

Lähde: OpenRailwaymap

Huom.! Kuvassa ei ole esitetty kaikkia ratoja.

Rail Baltica on lisätty kartalle jälkikäteen.





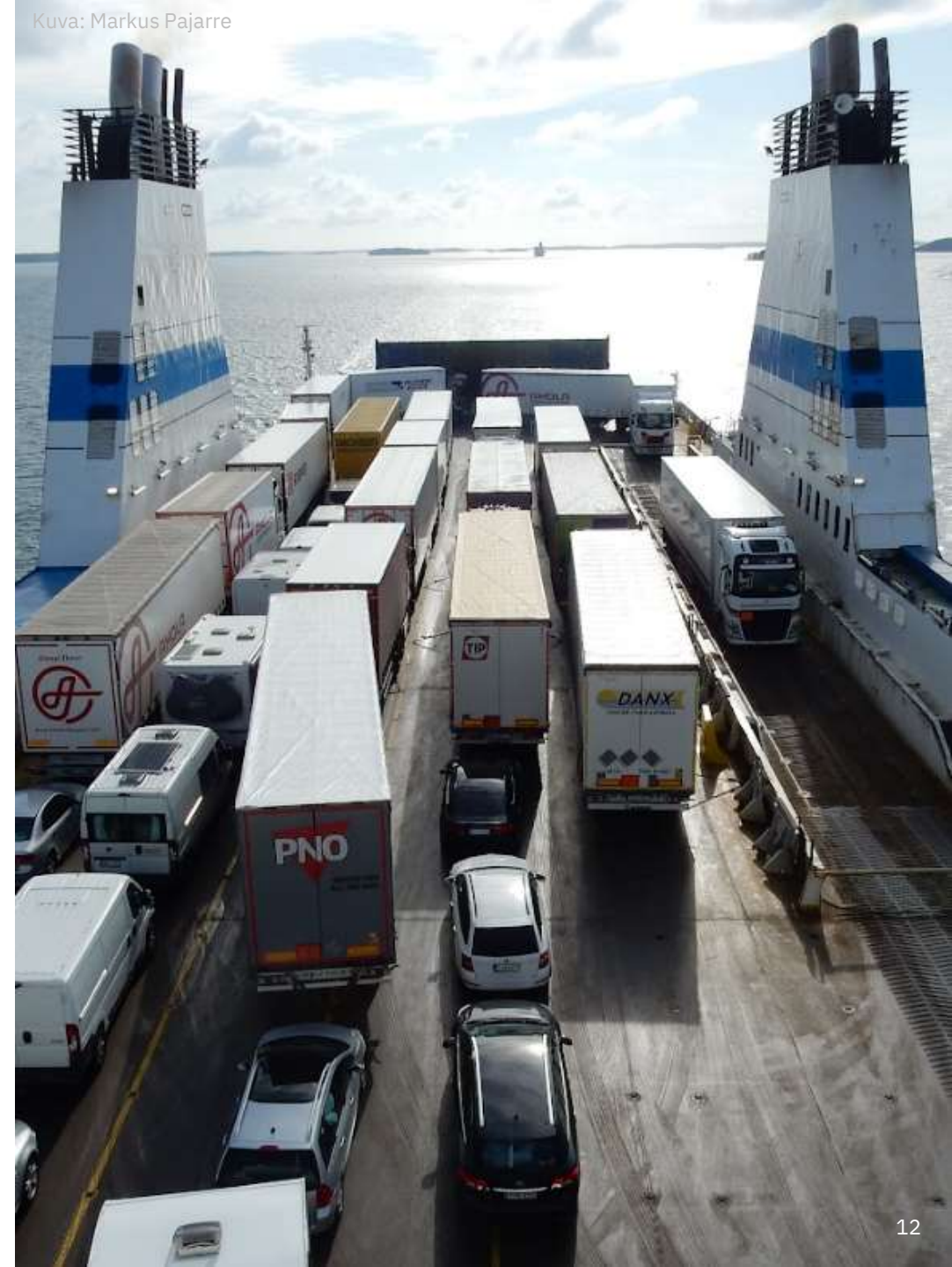
## Turvataan meriliikenne Itämerellä ja edistetään kestävien meriliikenteen polttoaineiden saatavuutta ja käyttöä Suomessa.

Itämeren liikennöitävyyden ylläpitäminen on Suomen ulkomaankaupalle välttämätöntä, sillä ulkomaankaupan tavaravolyymista lähes sata prosenttia kulkee meritse.

- Jännitteet Itämerellä ja Venäjän öljykuljetuksiin käytetty varjolaivasto ovat riski liikenteen ja ympäristön turvallisuuden kannalta. Tarve EU:n ja NATO:n yhteistoimille.

Meriliikenne on kustannustehokkain kuljetusmuoto, jonka logistiset edut suurivolyymisessa liikenteessä säilyvät tulevaisuudessakin. Kustannukset ovat nousussa, kun vihreä siirtymä asettaa vaatimuksia meriliikenteen päästövähennyksille.

- Edistetään kestävien polttoaineiden saatavuutta ja käyttöä. Kohdennetaan päästökauppatuloja kestävien polttoaineiden hintaeron pienentämiseen verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen.







## Parannetaan lentoliikenteen toimintaedellytyksiä vahvistaen näin Suomen investointi- ja matkailuvetovoimaa.

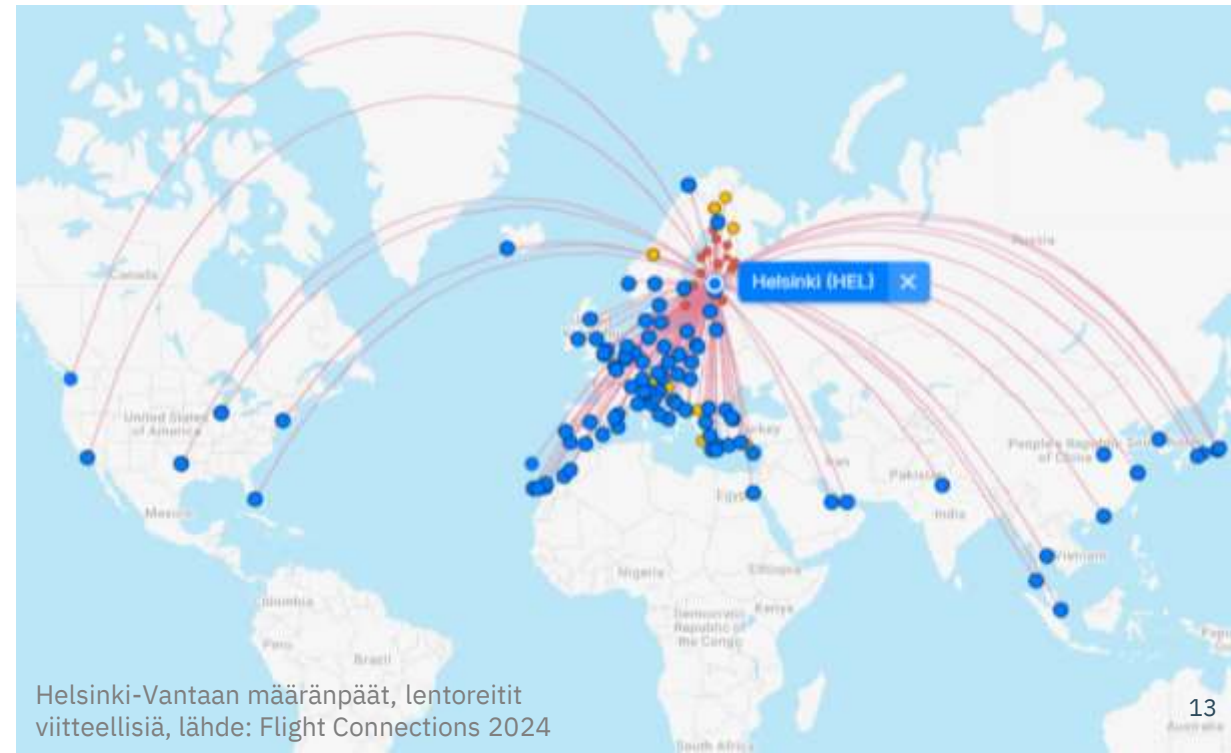
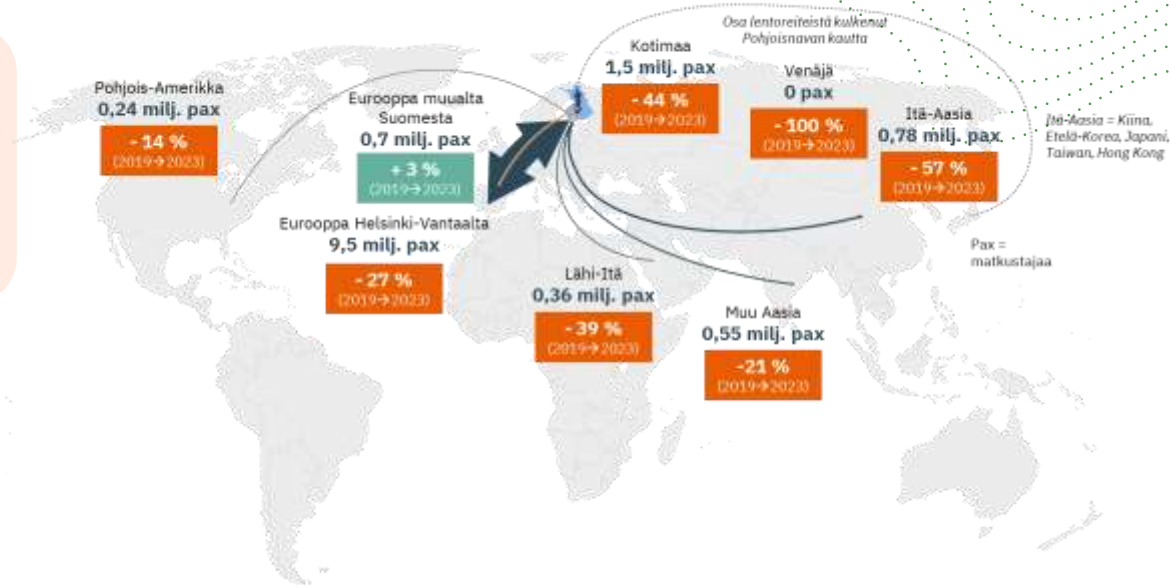
Uudet teolliset investoinnit ja matkailun kasvu tuovat kysyntää ja kilpailukykyä lentoliikenteelle ja koko Suomelle.

Kansainvälisen matkustajaliikenteen ja lentorahdin kilpailukykyyn on panostettava Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

Suorat kansainväliset yhteydet niin Helsinki-Vantaalle kuin alueellisille lentokentille edistävät kansainvälistä matkailua.

Vihreän siirtymän nopeus haastaa lentoliikennettä, vaikka energiamurros ja lentokaluston kehitys vie kohti puhtaampaa lentoliikennettä.

- Vauhditetaan kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja jakelua Suomessa. Kohdennetaan päästökauppatuloja kestävien polttoaineiden hintaeron pienentämiseen verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen.



Helsinki-Vantaan määränpäätt, lentoreitit viitteellisiä, lähde: Flight Connections 2024



# Ehdotusten aikajänne – liikkeelle on päästävä heti

## Tämän hallituskauden aikana

2030 – 2040 – 2050 →

### KIINTEÄT YHTEYDET

- Käynnistetään selvitys, jossa pureudutaan kolmeen kiinteän yhteyden vaihtoehtoon:
  1. Helsinki–Tallinna
  2. Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina
  3. Vaasa–Uumaja

- Kiinteän yhteyden toteutus vaiheittain.

### EUROOPPALAINEN RAIDELEVEYS

- Edistetään eurooppalaisen raidelevyden toteuttamista Ouluun, Raaheen ja Rovaniemelle.

- Eurooppalaisen raidelevyden laajentaminen muulle rataverkolle vaiheittain.

### MERI- JA LENTOLIIKENNE

- Kohdennetaan päästökauppatuloja kestävien polttoaineiden hintaeron pienentämiseen verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen.
- Edistetään kestävien polttoaineiden saatavuutta ja käyttöä meri- ja lentoliikenteessä.

- Kestävien polttoaineiden käyttö kasvaa markkinaehtoisesti.

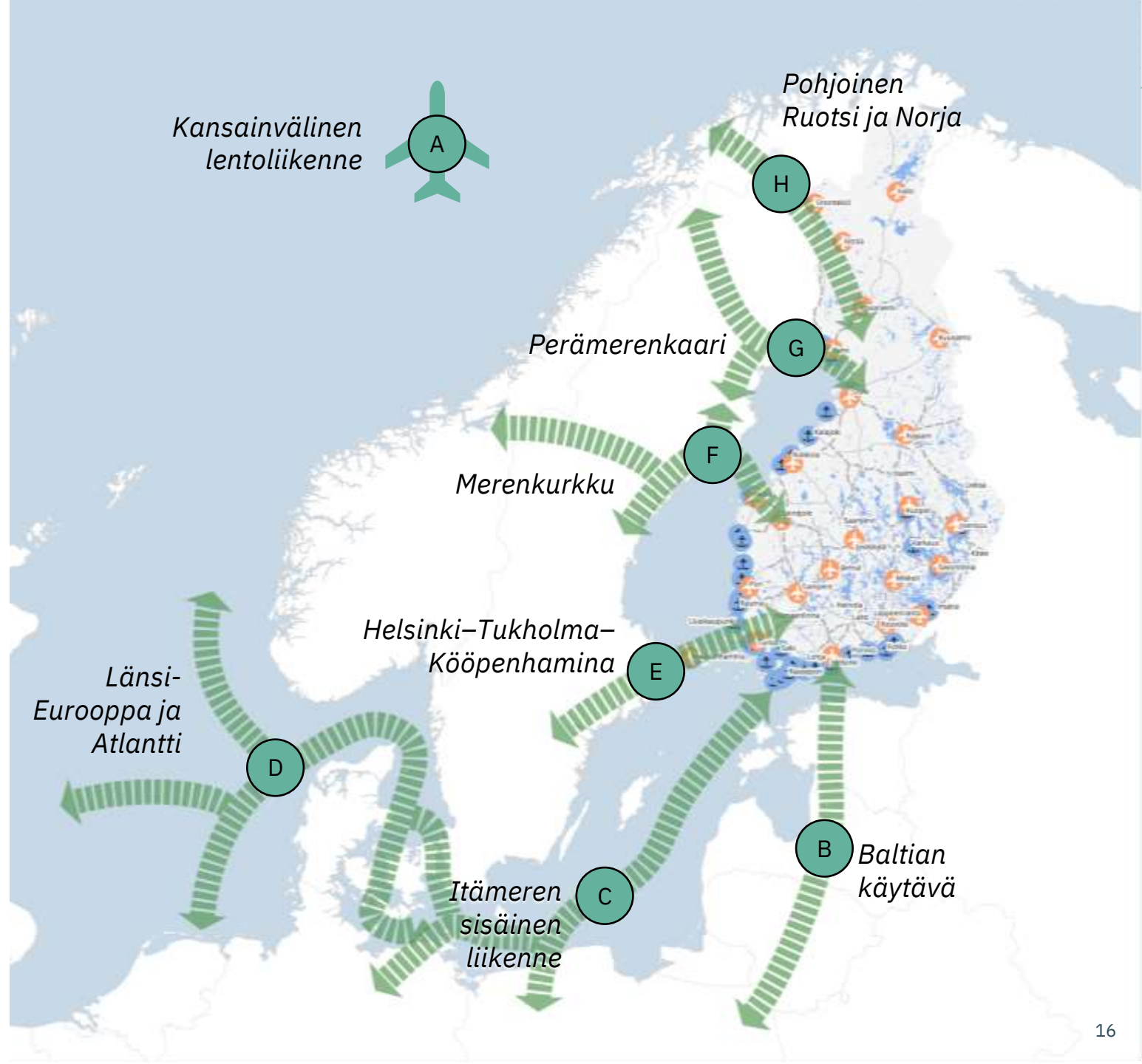


2

# Liikenneyhteyksien mahdollisuudet ja haasteet

# Tarkastellut kansainväliset yhteydet

- A. Kansainvälinen lentoliikenne
- B. Baltian käytävä
- C. Itämeren sisäinen liikenne
- D. Länsi-Eurooppa ja Atlantti
- E. Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina
- F. Merenkurkku
- G. Perämerenkaari
- H. Pohjoinen Ruotsi ja Norja





# Keskeinen liikenneinfrastruktuuri ja suurimmat kehityshankkeet



## Fehmarnbelt 2029

- Uusi 18 km rata- ja tietunneli Tanskan ja Saksan välille
- Rautatieliikenteelle yli 2 h ja tieliikenteelle yli 1 h nopeampi reitti
- Samalla kehitetään ratoja ja teitä molemmissa päissä



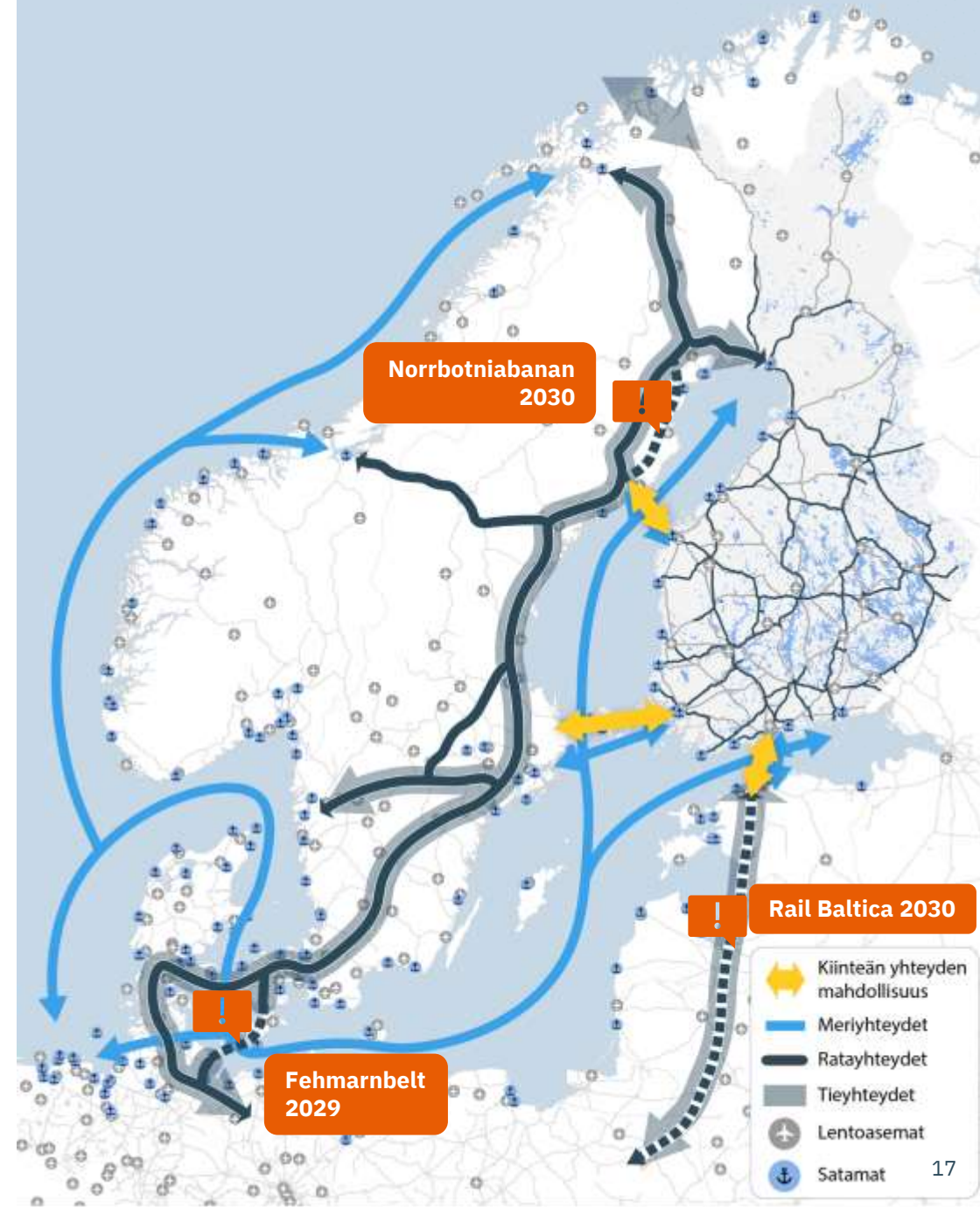
## Rail Baltica 2030

- Uusi 870 km sähköistetty 2-raiteinen rata ja useita uusia rahti- ja matkustajaterminaaleja
- Huippunopeus 240 km/h, tavarajunilla 120 km/h
- Mahdollistaa nopean junaliikenteen Baltian läpi kohti Varsovaa



## Norrbotten 2030

- Uusi 270 km sähköistetty 2-raiteinen rata Uumajan ja Luulajan välillä
- Lyhentää matka- ja kuljetusaikoja rautateitse yli 2 tunnilla
- Mahdollistaa korkeammat ja raskaammat kuormat lisäten rahtikapasiteettia



# A KV-LENTOLIIKENNE

Matkustajamäärät

Suosituimmat reitit

**13,7 milj.**

Matkustajamäärä  
2023

1. Tukholma (Arlanda)
2. Kööpenhamina
3. Amsterdam
4. Lontoo (Heathrow)

Lentorahti

**173 600 tonnia**

Lentorahdin määrä,  
2023

**13,8 mrd. euroa**

Lentorahdin arvo,  
2023

Suosituimmat rahtikohteet

- Tokio, Japani
- Leipzig, Saksa (DHL:n hubi)
- Bangkok, Thaimaa
- Soul, Etelä-Korea

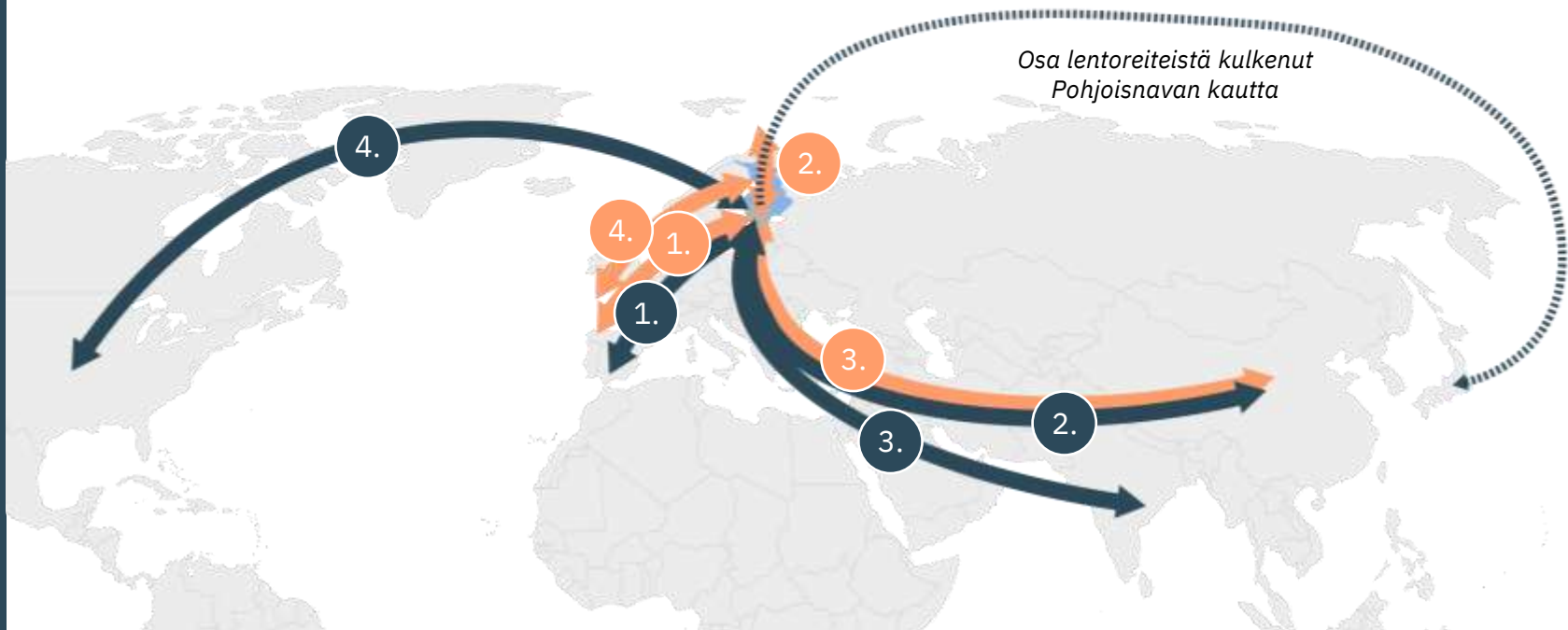
Merkittäviä tapahtumia lentoliikenteessä

- Venäjän ylilentokielto, josta seurasi Finnairin ns. Aasian strategian kariutuminen ja Helsinki-Vantaan gateway-aseman heikentyminen
- ReFuelEU-Aviation -asetus 2024 alkaen

Tulevaisuuden näkymiä

- Lapin matkailun ohella muun Suomen matkailutoiminnan kasvu
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen: e-SAF ja b-SAF sekä vety ja sähkö

## Suomen kansainvälisen lentomatkustuksen ja lentorahdin TOP 4 kohteet 2023



LENTOMATKUSTUS Alue	2023	2019	Osuus 2023, %
1. Eurooppa	9 552 000	13 063 000	70 %
2. Kotimaa	1 542 000	2 735 000	11 %
3. Itä-Aasia	781 000	1 797 000	6 %
4. Eurooppa, muualta Suomesta kuin Hki-Vantaalta	707 000	685 000	5 %

Taulukoiden lähde: Eurostat

LENTORAHTI Alue	2023, tonnia	2019, tonnia	Osuus 2023, %
1. Eurooppa	62 100	71 400	36 %
2. Itä-Aasia	56 800	97 600	33 %
3. Muu Aasia	31 200	28 100	18 %
4. Pohjois-Amerikka	15 100	13 500	9 %

Huom! Merkittävä osa Suomen lentorahdista tapahtuu ns. lentorekoilla Suomen satamien kautta Keski-Euroopan lentorahtihubeihin, josta ne jatkavat lentokuljetuksilla eteenpäin. Nämä eivät näy kuvassa eikä tilastoissa.

# A KANSAINVÄLINEN LENTOLIIKENNE



## Mahdollisuuksia

- ✓ Vahva maantieteellinen sijainti idän ja lännen kauttakulkuliikenteessä
- ✓ Suomen kansainvälisen matkailun potentiaali ja suorat lentoyhteydet
- ✓ Hyvät lentoyhteydet parantavat kaupanteon mahdollisuuksia teollisuudessa
- ✓ Teolliset investoinnit lisäävät kysyntää
- ✓ Kestävien lentopolttoaineiden tuotannolle hyvät edellytykset Suomessa – esim. kohtuuhintaista sähköä hyvin saatavilla
- ✓ Päästökauppatulojen kohdentaminen kestävien lentopolttoaineiden tuotannon ja käytön edistämiseen
- ✓ Kestävien lentopolttoaineiden käyttö lisää lentoliikenteen hyväksyttävyyttä
- ✓ Juna- ja lentoliikenteen vahvempi yhteenkytkentä
- ✓ Helsinki-Vantaan ja muutamien muiden suurimpien lentokenttien lentorahtikapasiteettia voidaan kasvattaa



## Haasteita

- Venäjän ilmatilan pysyminen kiinni
- Kilpailu on kovaa ja kiristyy sekä lentoyhtiöiden että lentoasemien väleillä.
- Lähi-idän hubien vahvistuminen, mikä toisaalta tuo myös tiettyjä etuja Suomelle palvelutason parantuessa
- EU:n ulkopuolisten lentoyhtiöiden markkinaosuuksia suojaavat ja kasvattavat toimet
- Kustannusnousupaineet päästökaupan, jakeluvälvoitteen ja jakeluinfrainvestointien myötä
- Kestävien lentopolttoaineiden riittävyys ja hintakilpailukyky Suomessa
- Reittiverkosto on altis nopeille muutoksille





# B BALTIAN KÄYTÄVÄ

Käytävän osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



24 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



2 %

Kontit



10 %

Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

55 % (7,2 milj.)

Meriliikenteen matkustajamääristä 2023

Matkustajaliikenne

- Useita päivittäisiä matkustajayhteyksiä Tallinnaan
- Via Baltica tieyhteytenä

Logistiikkapalvelut

- Tärkeimpinä satamina Helsinki ja Tallinna
- RoPax-alusten lähtöjä noin 15 päivässä
- RoPax-kapasiteetti viikossa 200 000 kaistametriä

Suurimmat kehityshankkeet Baltiassa

- Rail Baltican kehitys, valmistuu v. 2030
- Riian sataman investoinnit tie- ja rautatiesaavutettavuuteen sekä laitureihin [Linkki EU-portaaliin](#)

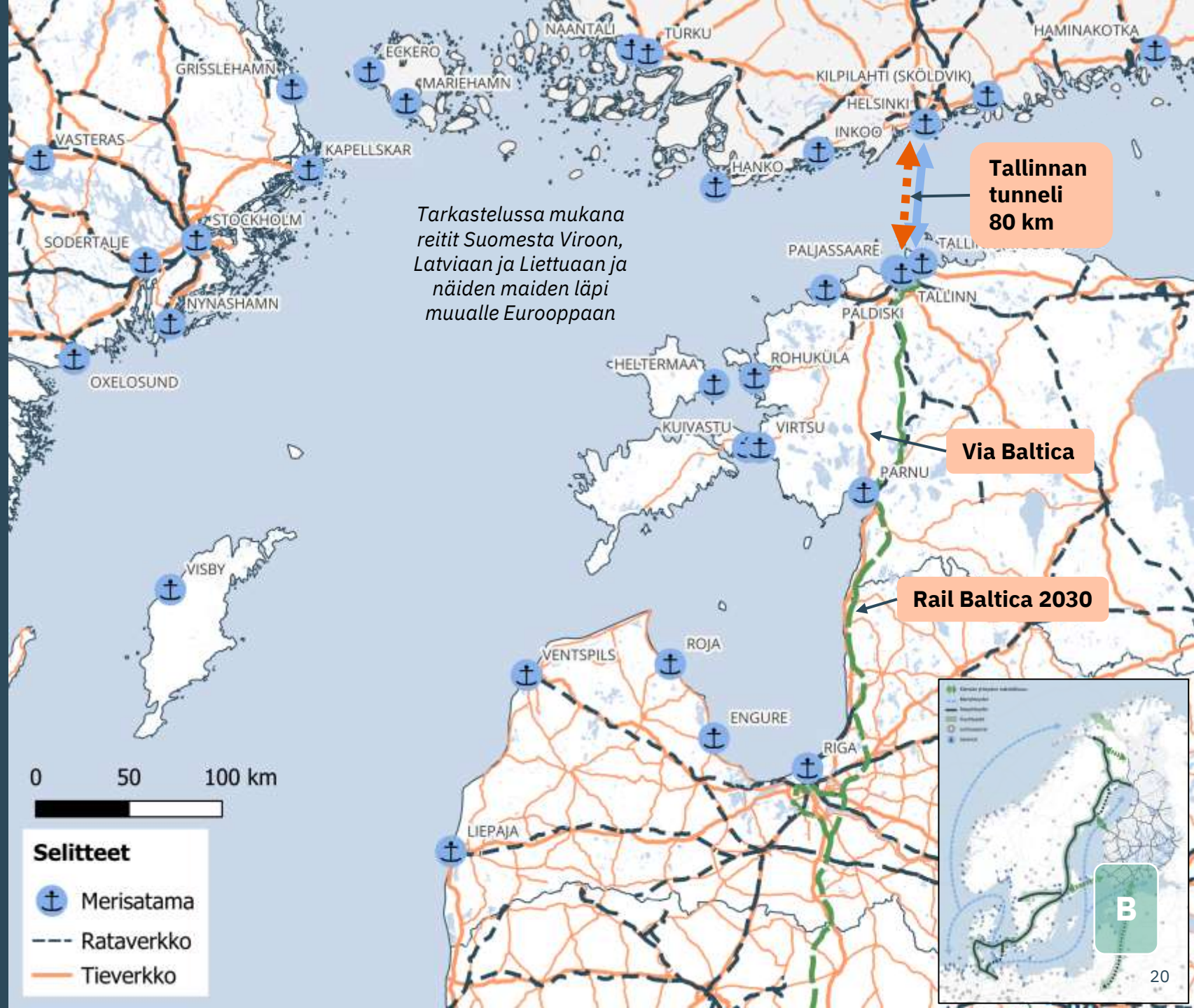
Mahdolliset kehityshankkeet

**Tallinnan tunneli, Helsingin seudun vaihemaakuntakaava 2050**

- Henkilö- ja tavaraliikenteen rautatietunneli, 1435 mm
- Mahdollinen tavaraterminaali Tuusulan pohjoispuolelle

**Eurooppalainen raideleveys Suomessa, 1435 mm**

- Nykyisen rataverkon muutos / uudet raiteet / uudet ratayhteydet



## B BALTIAN KÄYTÄVÄ



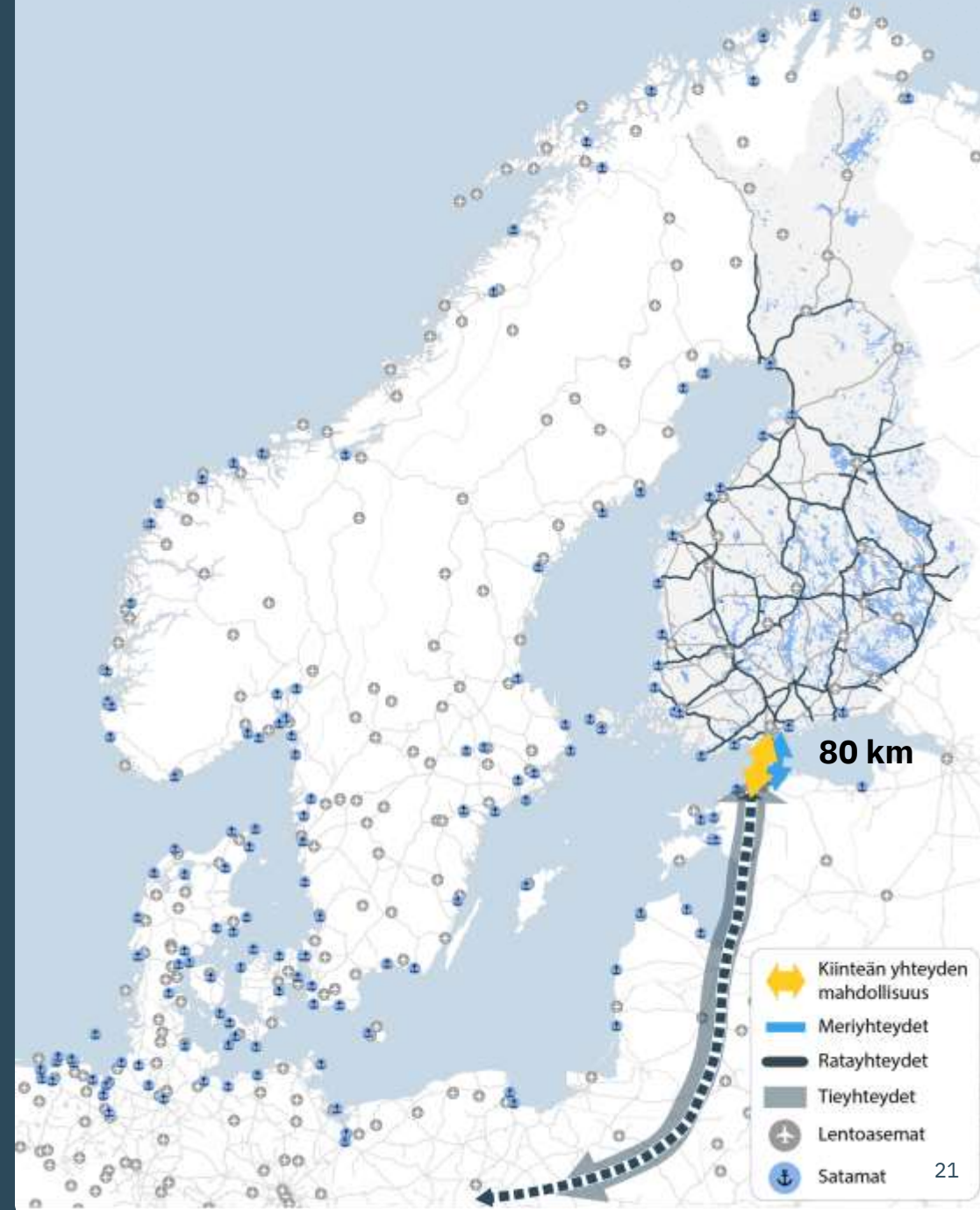
### Mahdollisuuksia

- ✓ EU haluaa yhdistää Euroopan pääkaupungit toisiinsa suurnopeusjunilla
- ✓ Työssäkäyntialueen laajentaminen: Helsinki ja Tallinna
- ✓ Rail Balticaan kytkeytyminen
- ✓ Kuljetusvolyymeissa kasvupotentiaalia: yksikkökuljetukset sekä massatavara
- ✓ 1435 mm rautatietunneli ja mahdollisesti tietunneli tarjoaisivat etuja kuljetuksille, työssäkäynnille ja matkailulle
- ✓ Hiilineutraalin kuljetuskäytävän kehitys
- ✓ Potentiaalisin yhteyksistä junalautoille (1435 mm) ennen tunnelia



### Haasteita

- Geopoliittinen riski Suватkin käytävästä ja sitä kautta häiriöistä – toisaalta kaikki yhteyden lävistävät maat ovat NATO-maita
- Riskienhallinta kiinteän yhteyden liikenteessä – tunneli ei sovellu mm. vaarallisten aineiden kuljetukseen
- Tunnelin korkea hinta
- Merikuljetusten kustannusten yleinen nousu
- Kiinteä yhteys heikentäisi merikuljetusten kilpailukykyä
- Suurten kuljetusvolyymien hallinta edellyttää myös Virossa suuria investointeja





# C ITÄMEREN SISÄINEN LIIKENNE

Käytävien osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



25 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



7 %

Kontit



7 %

Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

1 % (166 000)

Meriliikenteen matkustajamääristä 2023

Matkustajaliikenne

- Päivittäinen laivayhteys Helsingistä Saksan Travemüнден

Logistiikkapalvelut

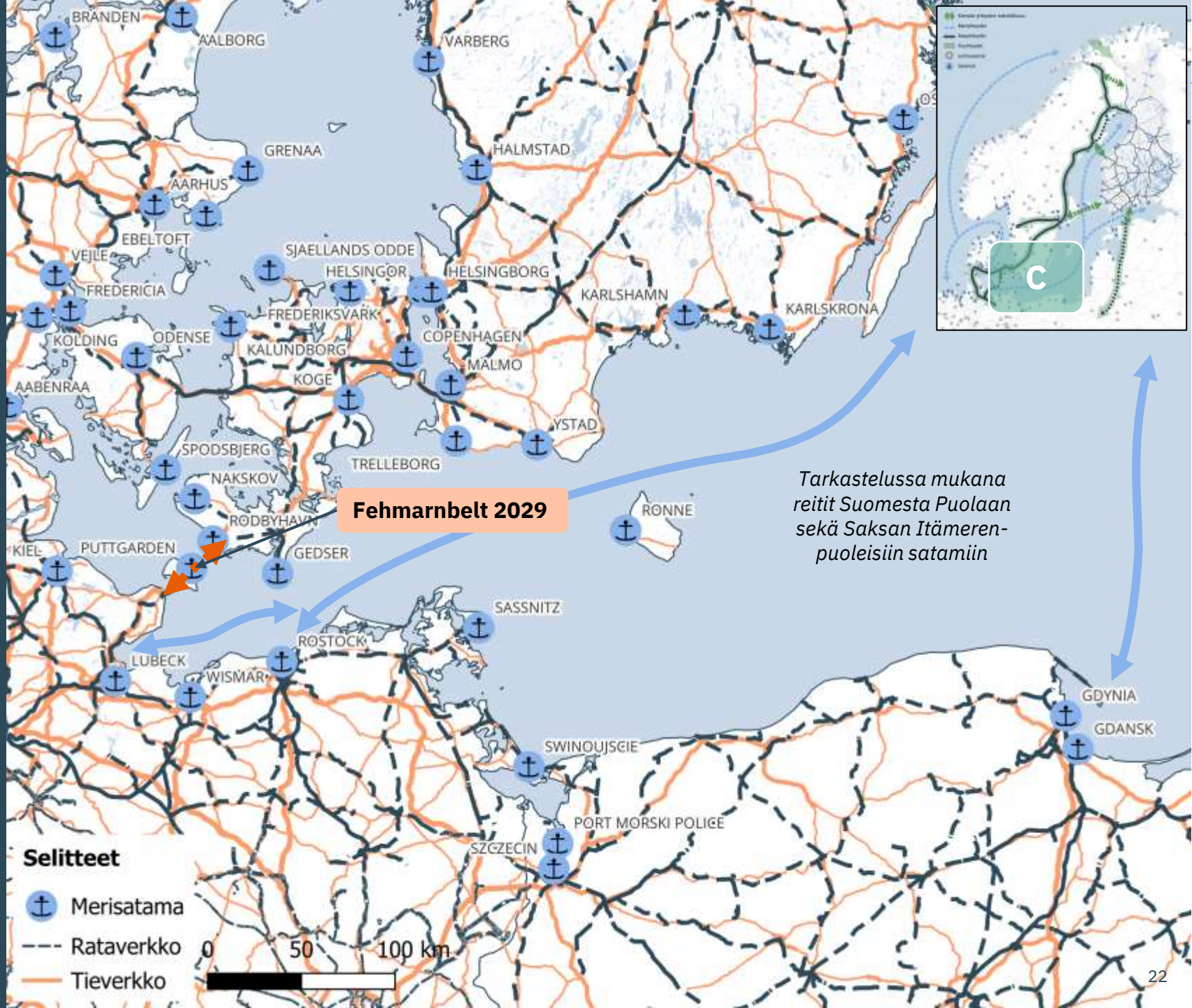
- Päivittäinen matkustaja- ja rahtilaivayhteys Helsingistä Saksan Travemüнден
- Rahtilaivayhteyksiä muualle Saksaan ja Puolaan

Suurimmat kehityshankkeet Itämeren etelärannalla

- Fehmarnbelt 2029, uusi tie- ja rautatietunneli
- Trelleborg–Rostock-yhteyden intermodaaliliikenteen kehitys ja kapasiteetin kasvattaminen [Linkki EU-portaaliin, hanke 1](#) – [Linkki EU-portaaliin, hanke 2](#)
- Gdanskin satamaan on investoitu 2016–2022 yli 110 miljoonaa euroa, jolla sataman kapasiteettia ja palvelutasoa on parannettu

Mahdolliset kehityshankkeet

- Gdanskin merisataman kehittyminen entistä suuremmaksi hubiksi



Fehmarnbelt 2029

Tarkastelussa mukana reitit Suomesta Puolaan sekä Saksan Itämerenpuoleisiin satamiin

Selitteet

⚓ Merisatama

--- Rataverkko

— Tieverkko

0 50 100 km



# C ITÄMEREN SISÄINEN LIIKENNE



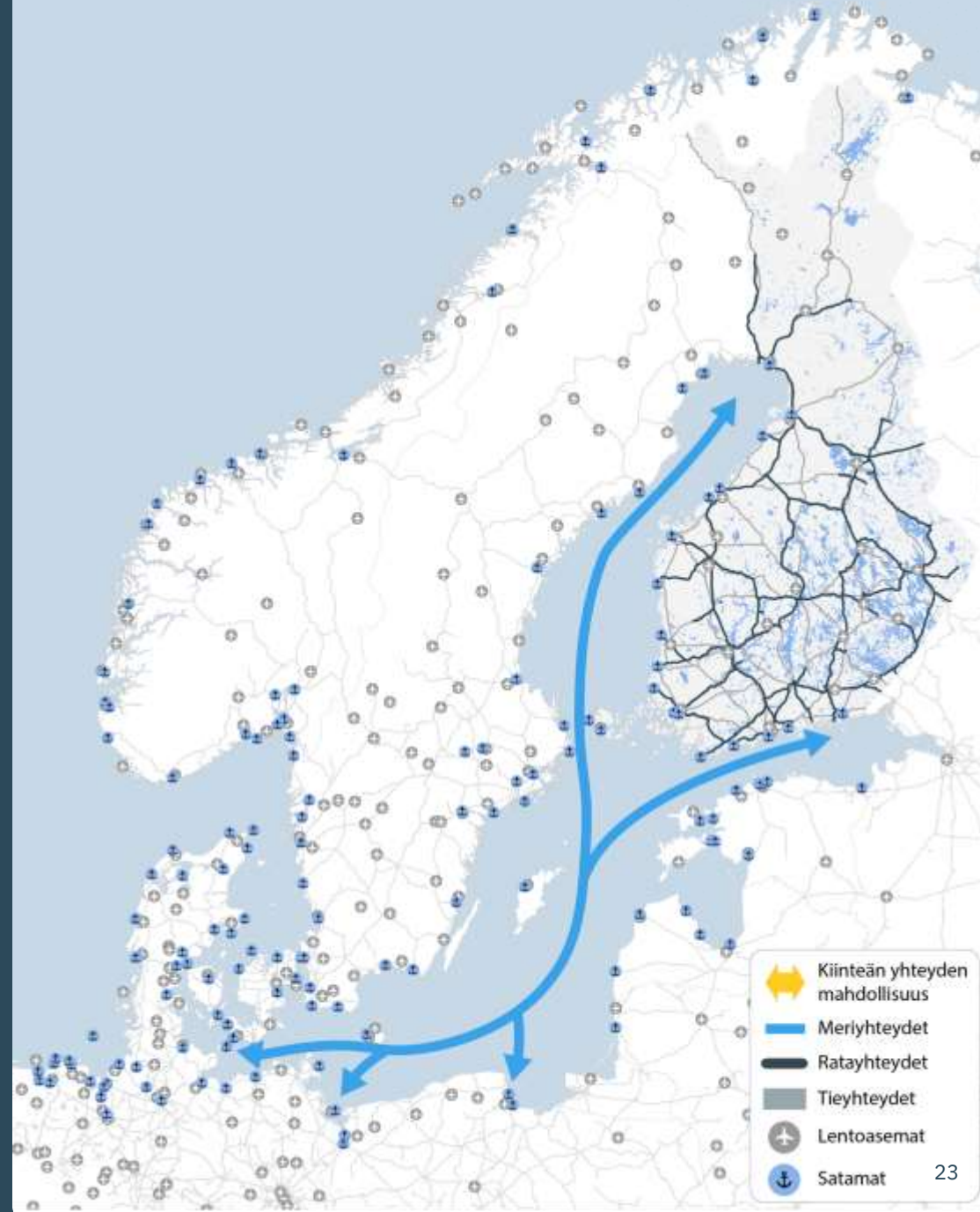
## Mahdollisuuksia

- ✓ Merkitys erittäin tärkeänä yhteytenä Keski-Euroopan traileriliikenteelle säilyy
- ✓ Erityisesti elintarvikkeiden kuljetuksissa korkeat tuoreus- ja nopeusvaatimukset, jonka vuoksi Keski-Euroopassa kuljetetaan kuorma-autoilla eikä junalla
- ✓ Puolan ja Saksan satamien edelleen kehittyminen nostaa nopeutta lisää
- ✓ Hiilineutraalit merikuljetukset



## Haasteita

- Geopoliittinen riski Itämerellä
- Merikuljetusten kustannusten nousu meriliikenteen jakeluvolvoitteen ja päästökaupan seurauksena
- Varustamot optimoivat omaa yhteystarjontaansa – heikkoina aikoina meriliikenteen palvelutaso heikkenee
- Talvimerenkulun liikennerajoitteet: laivojen soveltuvuus vaihteleviin jääolosuhteisiin ja ikääntyvä jäänmurtokalusto



# D LÄNSI-EUROOPPA JA ATLANTTI

Käytävien osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



7 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



90 %

Kontit



71 %

Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

0 %

Meriliikenteen matkustajamääristä 2023

Matkustajaliikenne

- Ei suoria maa- tai meriliikennepalveluja Suomesta

Logistiikkapalvelut

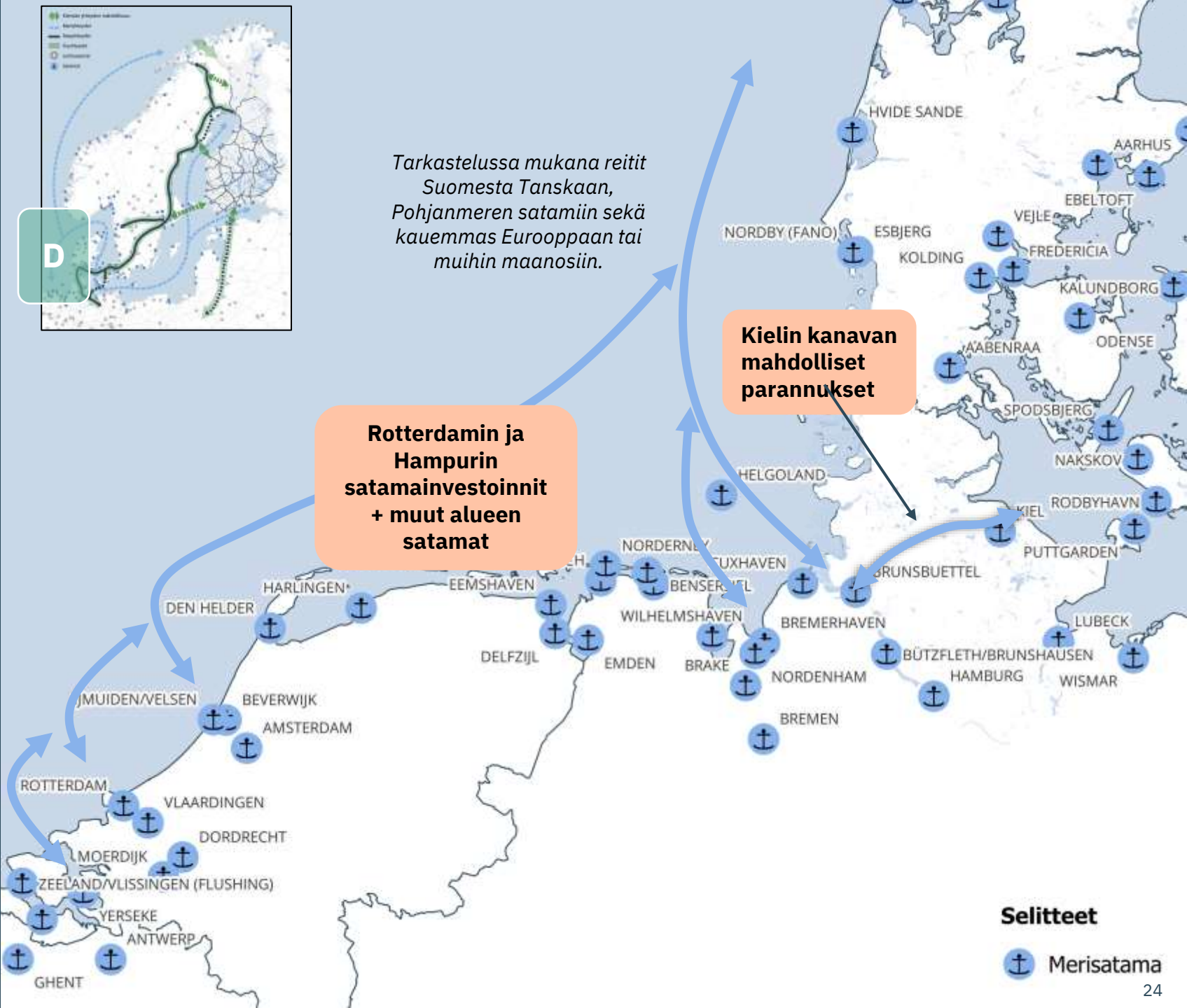
- Feeder-konttiliikenne Suomen, Benelux-maiden ja Saksan satamien välillä
- Myös irtoperävaunujen kuljetuksia ja bulk-liikennettä

Suurimmat kehityshankkeet Pohjanmerellä

- Suurimmat satamat, kuten Rotterdam ja Hampuri investoivat jatkuvasti mm. automaation kehittämiseen

Mahdolliset kehityshankkeet

- Kielin kanavan syventäminen ja/tai leventäminen



# D LÄNSI-EUROOPPA JA ATLANTTI



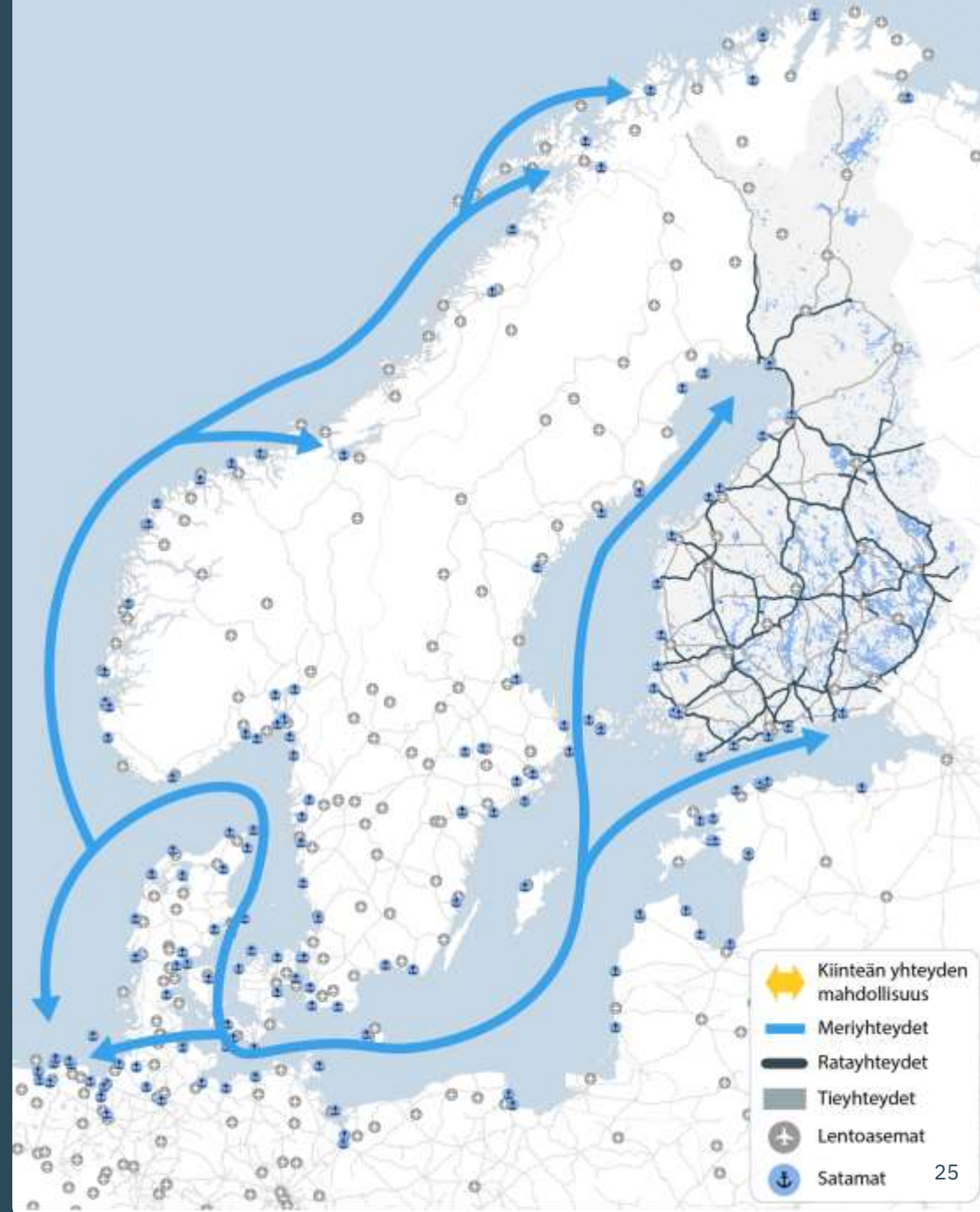
## Mahdollisuuksia

- ✓ Tulevaisuudessakin Suomen tärkein kansainvälinen yhteys feeder-liikenteellä edelleen muiden maanosien markkinoille erityisesti kontti- ja bulk-liikenteessä
- ✓ Kielin kanavaa edelleen parantamalla mahdollistetaan useammalle alukselle huomattavasti lyhyempi kuljetusaika
- ✓ Uusia overseas- ja feeder-yhteyksiä Norjan pohjoisista satamista – edellyttää parannuksia Norjan satamainfraan



## Haasteita

- Geopoliittinen riski Itämerellä
- Merikuljetusten kustannusten nousu meriliikenteen jakeluvolvoitteen ja päästökaupan seurauksena
- Varustamot optimoivat omaa yhteystarjontaansa – heikkoina aikoina meriliikenteen palvelutaso heikkenee
- Talvimerenkulun liikennerajoitteet: laivojen soveltuvuus vaihteleviin jääolosuhteisiin ja ikäänntyvä jäänmurtokalusto
- Norjan-yhteyksien hyödyntäminen edellyttää satamainfran parannuksia





# E HELSINKI–TUKHOLMA– KÖÖPENHAMINA

Käytävien osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



15 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



0 %

Kontit



4 %

Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

42 % (5,5 milj.)

Meriliikenteen matkustajamäärästä 2023

Matkustajaliikenne

- Useita päivittäisiä yhteyksiä Naantalista, Turusta, Helsingistä ja Ahvenanmaalta Tukholman seudulle

Logistiikkapalvelut

- RoPax-alusten lähtöjä Turun seudulta yleensä 5 päivässä, Helsingistä 2 päivässä. Ahvenanmaalta em. vuorot ja lisäksi useita omia vuoroja.
- RoPax-kapasiteetti viikossa 86 000+ kaistametriä

Suurimmat kehityshankkeet eteläisessä Ruotsissa

## Ostlänken, valmistuu 2035

- Uusi 160 km pitkä 2-raiteinen sähköistetty rata Järnan ja Linköpingin välille

Mahdolliset kehityshankkeet

- Kiinteä yhteys Manner–Suomesta Ahvenanmaan kautta Ruotsiin: vähintään 170 km pitkä yhteys, 1435 mm raide, osin tunnelissa.
- Rauma–Gävle-yhteyden kehitys



# E HELSINKI–TUKHOLMA–KÖÖPENHAMINA



## Mahdollisuuksia

- ✓ Liikenteen nopeuttaminen Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina-akselilla
- ✓ Toteuttaa EU:n visioita suurnopeusjunista pääkaupunkien välillä ja Suomen kytkemisestä vahvemmin länteen
- ✓ Säilyy tärkeimpänä yhteytenä eteläisen Ruotsin markkinoille erityisesti traileriliikenteessä
- ✓ Kiinteä yhteys Ahvenanmaan kautta Ruotsiin lisäisi liikennettä Ruotsin suuntaan
- ✓ Fehmarnin tunneli lyhentää kuljetus- ja matka-aikoja Länsi-Eurooppaan tuntuvasti
- ✓ Hiilineutraalin kuljetuskäytävän kehitys meriliikenteessä (Turku/Naantali–Tukholma, ml. satamat)



## Haasteita

- Saaristoluonnolle koituvat haitat sillasta
- Pitkä ja moniosainen yhteys: Manner-Suomen rannikolta Ruotsin itärannikolle lyhimmillään noin 170 km
- Riskienhallinta kiinteän yhteyden liikenteessä. Tunneli ei sovellu mm. vaarallisten aineiden kuljetukseen.
- Edellyttää investointeja Ruotsin puolella (rata)kapasiteetin varmistamiseksi





# F MERENKURKKU

Käytävän osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



1 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



0 %

Kontit



2 %

Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

2 % (277 000)

Meriliikenteen matkustajamäärästä 2023

Matkustajaliikenne

- Muutama päivittäinen matkustajalaivayhteys Vaasan ja Uumajan välillä

Logistiikkapalvelut

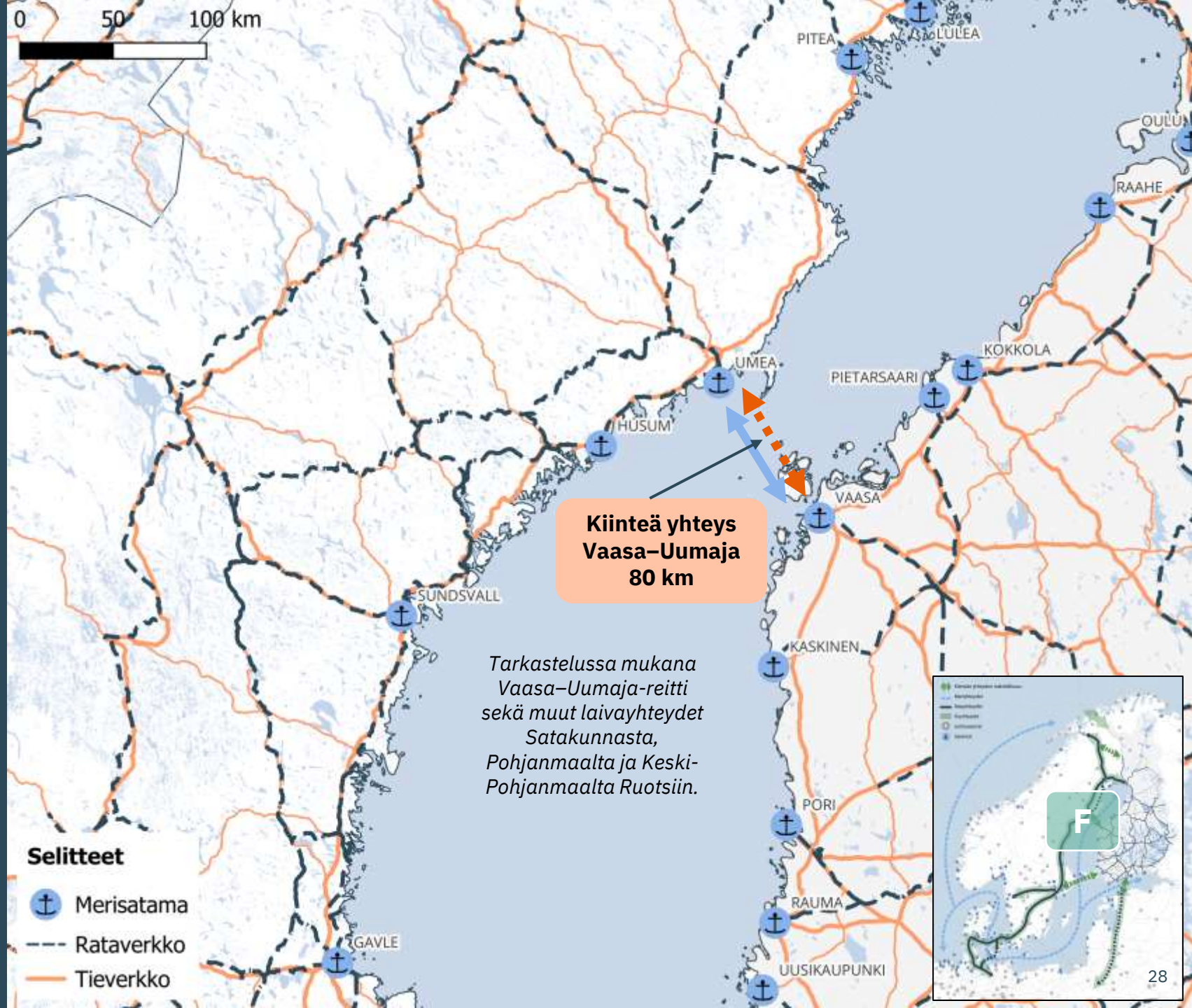
- RoRo-alusten lähtöjä 2–3 päivässä
- RoRo-kapasiteetti viikossa 16 500 kaistametriä
- Uumajassa Ruotsin moderneimpia intermodaaliterminalleja, vuosivolyymi 50 000 TEU

Suurimmat kehityshankkeet Merenkurkun alueella

- Uumajan sataman intermodaalisen liikenteen kapasiteetin parannussuunnitelmat [Linkki EU-portaaliin](#)
- Pohjanlahden (Perämeren) jäänmurtamisen kehittäminen [Linkki EU-portaaliin](#)

Mahdolliset kehityshankkeet

- Vaasa–Uumaja, silta tai tunneli



Kiinteä yhteys  
Vaasa–Uumaja  
80 km

Tarkastelussa mukana  
Vaasa–Uumaja-reitti  
sekä muut laivayhteydet  
Satakunnasta,  
Pohjanmaalta ja Keski-  
Pohjanmaalta Ruotsiin.

- Selitteet**
- ⚓ Merisatama
  - Rataverkko
  - Tieverkko



# F MERENKURKKU



## Mahdollisuuksia

- ✓ Kiinteä yhteys toisi vaihtoehdon meriliikenteelle
- ✓ Uumajan modernista intermodaaliterminaalista hyvät yhteydet Ruotsiin ja kauemmas – terminaali saavutettavissa jo nykyisillä yhteyksillä
- ✓ Myös tiekuljetuksiin mahdollisuus, koska Suomella ja Ruotsilla yhtenevät massa- ja mittavaatimukset
- ✓ Mahdollisuus olisi yhteyksien lisäksi kehittää työssäkäyntialuetta ja opiskeluyhteistyötä (Nordic Twin City)
- ✓ Aluepoliittinen kehitysmahdollisuus



## Haasteita

- Heikot poikittaisyhteydet Suomessa – vaativat kehittämistä
- Haastavat olosuhteet kiinteälle yhteydelle, reitti linjattava luonnonsuojelualueet kiertäen ja Perämeren laivaväylät huomioon ottaen
- Nykyiset volyymit merellä ovat pieniä
- Kiinteän yhteyden myötä laivaliikenteen kilpailukyky voi heikentyä
- Jos kiinteään yhteyteen kuuluu tunneliosuuksia, sitä ei voida käyttää vaarallisten aineiden kuljetukseen
- Minkä kokoista aluetta yhteys palvelee Suomessa ja Ruotsissa?



# G PERÄMERENKAARI

Käytävän osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



10 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



0,3 %

Kontit



6 %

Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

65 % (4,4 milj.)

Maarajan ylityksistä henkilöautolla 2023, Tornion rajanylityspaikka

Matkustajaliikenne

- Maarajalla tieliikenneyhteydet
- Haaparannasta junayhteydet

Logistiikkapalvelut

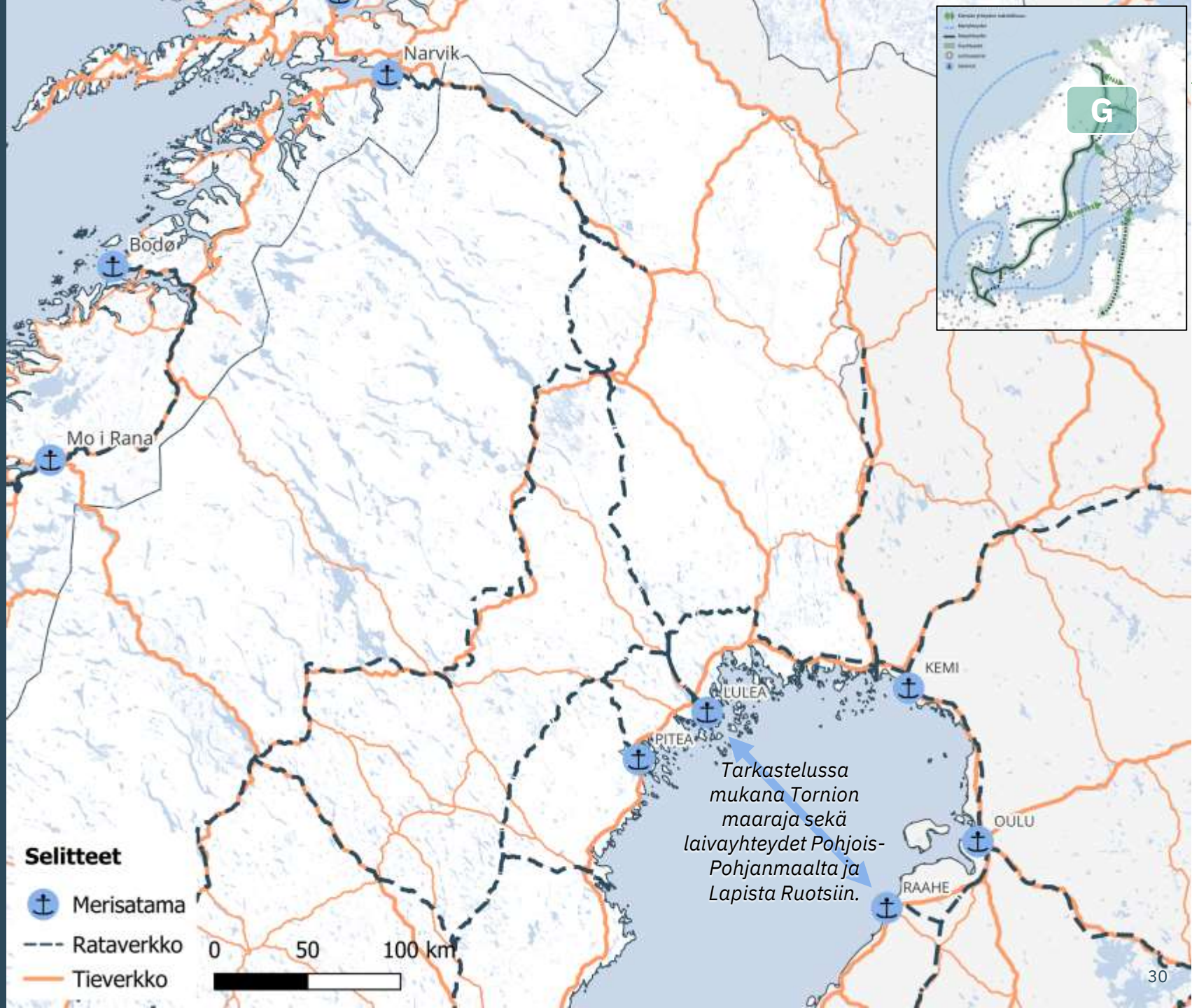
- Narvikin merisatama: pääasiassa kuivabulkia
- Lähin yhdistettyjen kuljetusten terminaali Haaparannassa

Suurimmat kehityshankkeet Pohjois-Ruotsissa

- Norrbotniaban Luulajan ja Uumajan välille vuonna 2030, joka lyhentää matka- ja kuljetusaikoja
- Narvik–Luulaja–malmiradan kehitys kapasiteetin ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi [Linkki EU-portaaliin](#)

Mahdolliset kehityshankkeet

- Eurooppalainen raideleveys Tornioista Ouluun, Raaheen tai Rovaniemelle
- Narvikin sataman kehitys mm. konttiliikenteessä ja sotilaallisessa liikkuvuudessa





# G PERÄMERENKAARI



## Mahdollisuuksia

- ✓ Luonteva alue 1435 mm raideleveyden laajentamiselle Suomen puolelle. 1435 mm raideleveyden rata Torniossa Ouluun, Raaheen tai Rovaniemelle, intermodaaliterminaali rajalle tai Ouluun tai vaihtuvatelistä kalustoa.
- ✓ Kaupallista potentiaalia rautatiekuljetuksille Ruotsiin ja edelleen Keski-Eurooppaan erityisesti pohjoisen teollisuudessa
- ✓ Pohjoisessa paljon suunniteltuja vihreän siirtymän investointeja
- ✓ Kansainvälisen matkailun edistäminen rautateillä: Euroopan junat suoraan Ouluun tai Rovaniemelle
- ✓ Rautatiekuljetukset Norjan satamiin, joiden keskeinen etu on ympärivuotinen jäävapaus – täältä feeder-liikenne Saksaan ja Benelux-maihin
- ✓ Yhteydellä potentiaalia sotilaallisiin ja kaupallisiin tarkoituksiin, ja tätä kautta rahoitukseen: CEF, Military Mobility, NATO & DCA-sopimus



## Haasteita

- Käytettävyys eteläisen Suomen liikennevirroille – kiertomatka on liian pitkä
- Rajan eri raideleveys ja uuden raideyhteyden tai modernin intermodaaliterminaalin kustannukset
- Malmiradan kova kuormitus ja kuntopuutteet
- Narvikin satama on profiloitunut malmikuljetuksiin – tarvitaan investointeja ja kehitystä, jotta suomalainen teollisuus voisi hyödyntää
- Kaupallisia kuljetuksia ja säännöllisiä yhteyksiä vähän





# H POHJOINEN RUOTSI JA NORJA

Käytävien osuudet Suomen kansainvälisistä kuljetuksista



14 %

Kuorma-autot ja puoliperävaunut



Kontit



Bulk ja irtolastit

Matkustajamäärät

35 % (2,3 milj.)

Maarajan ylityksistä henkilöautolla 2023, muut kuin Tornio

Matkustajaliikenne

- Maarajoilla tieliikenneyhteydet
- 11 rajanylityspaikkaa

Logistiikkapalvelut

- Tromssan merisatama: pääasiassa yleisrahtia ja kuivabulkia
- Narvikin merisatama: pääasiassa kuivabulkia

Suurimmat kehityshankkeet Lapissa

- Valtatie 21 kehitys TEN-T-statusun myötä
- Narvik–Luulaja-malmiradan kehitys kapasiteetin ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi [Linkki EU-portaaliin](#)

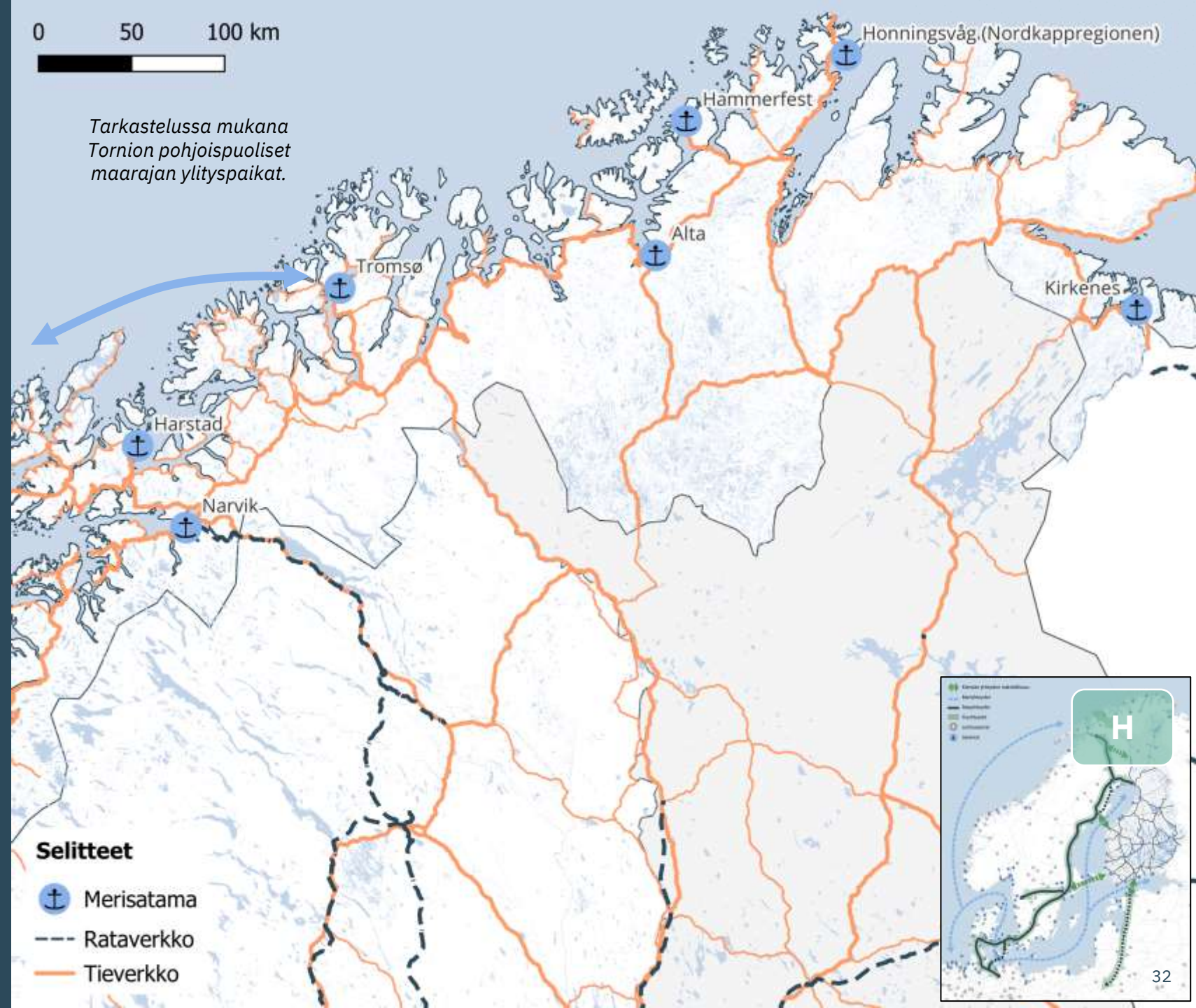
Mahdolliset kehityshankkeet

- Rata Kolarista Malmiradalle
- Narvikin sataman kehitys mm. konttiliikenteessä ja sotilaallisessa liikkuvuudessa

0 50 100 km



Tarkastelussa mukana Tornion pohjoispuoliset maarajan ylityspaikat.



## Selitteet

- ⚓ Merisatama
- Rataverkko
- Tieverkko

# H POHJOINEN RUOTSI JA NORJA



## Mahdollisuuksia

- ✓ Toimintavarmuuden näkökulmasta yhteyden merkitys kasvaa
- ✓ Uudet kaivoshankkeet voisivat hyötyä, mutta edellyttää rautatieliikennettä
- ✓ Jos ratayhteydet kehittyvät alueella, suuremmat kuljetusvolyymit mahdollisia
- ✓ Tiekuljetukset Tromssaan ja sieltä feeder-liikenne Euroopan satamiin
- ✓ Tromssa konttisatamana – nyt pääosin reefer-kontteja
- ✓ NATO-yhteistyölle tärkeät reitit



## Haasteita

- Käytettävyys eteläisen Suomen liikennevirroille – kiertomatka on liian pitkä
- Ratayhteydet puuttuvat – rajoittaa suurivolyymistä kuljettamista
- Kaupalliseen potentiaaliin suhtaudutaan skeptisesti, pääpaino toimintavarmuuden roolissa
- Mm. Narvikin ja Tromssan satamissa jonkin verran potentiaalia, mutta tarvittaisiin investointeja ja hyvää laivafrekvenssiä







3

# Yritysten näkemyksiä liikenneyhteisistä



# Viestit kansainvälisten liikenneyhteyksien isosta kuvasta

## Kansainväliset liikenneyhteydet ovat Suomen elinehto.

Suomi on täysin riippuvainen viennistä ja vienti on riippuvainen tuonnista. Kansainvälisten yhteyksien resilienssiä on parannettava.

- Elinkeinoelämä näkee länsiorientaation vahvistamisen erittäin tärkeänä. Tarpeet suuntautuvat jatkossa yhä voimakkaammin länteen, mutta myös idän markkinat Aasiaan suuntaan säilyvät tärkeinä.
- Suomi on täysin riippuvainen viennistä ja vienti on riippuvainen tuonnista.
- Kyse on keskeisten vientimarkkinoiden liikenne- ja logistiikkayhteyksien tukemisesta ja vahvistamisesta.
- Psykologisesti tärkeää, että Suomi integroituu myös liikenneyhteyksien tiiviimmin osaksi länttä.
- Länsiyhteyksien vahvistaminen parantaa myös liikennejärjestelmän resilienssiä normaali- ja poikkeusoloissa.

## Usean toimialan kansainvälinen kilpailuympäristö on muuttunut.

Geopoliittisten muutosten takia Suomi on entistä enemmän takamatkalla kilpailijoihin nähden. Jännitteet Itämerellä ovat kasvaneet voimakkaasti.

- Aktiivinen teollisuus- ja matkailupolitiikka ja investointien houkuttelu Suomeen on tärkeä teko kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi.
- Suomen taloudellisesta pohjaa tulee vahvistaa.
- Lisää henkilö- ja tavaraliikenteen kysyntää, mikä parantaa mahdollisuuksia kehittää liikennepalveluja ja -yhteyksiä.
- Ilmastonmuutoksen seurauksena Suomi on sääoloiltaan entistäkin houkuttelevampi kohde kansainväliselle matkailulle.
- Suomen matkailuvaltteina puhdas luonto ja rauha. Lapin potentiaali saatu realisoitua, seuraavaksi on panostettava myös muuhun Suomeen.

## Hyvä kansainvälinen saavutettavuus edistää kilpailukykyä.

Se mahdollistaa nykyisen teollisuuden ja matkailun menestyksen ja kasvun sekä uusien investointien houkuttelun Suomeen.

- Suomelle on koitunut merkittävästi haittaa toimintaympäristön muutoksissa.
- Suomen kilpailukyky keskeisiin kilpailijamaihin nähden uhkaa heikentyä entisestään sääntelyn kiristyessä – paikalliset olosuhteet on otettava huomioon EU-tasolla.
- Lentoliikenteessä gateway-aseman menetyks on vaikuttanut merkittävästi sekä lentorahtiin että henkilöliikenteeseen.
- Suomi on maantieteellisesti jo takamatkalla sekä muita maita riippuvaisempi merikuljetuksista.
- Kustannusnousu osuu Suomen teollisuuden kustannuksiin, koska kuljetuskustannukset siirretään useimmiten loppuasiakkaille.
- Kiinteiden yhteyksien rakentaminen on pitkän aikavälin kehittämistä, mutta ongelmia tulee ratkoa jo lähitulevaisuudessa.

## EU:lla ja Suomella on yhteinen tahto kytkeä Suomi vahvemmin länteen.

Tarvitaan selkeä suunnitelma läntisten infrahankkeiden edistämiseksi. Suunnitelma on välttämätön EU-rahoituksen saamiselle.

- EU:n pyrkimyksenä on kehittää EU:n liikenneverkkoja TEN-T-asetuksen mukaisesti.
- Tavoitteena on kytkeä pääkaupungit toisiinsa suurnopeusjunilla.
- Suomen on aktiivisesti viestittävä omista tavoitteistaan ja edistettävä suunnitelmia, jotta EU-rahoitusta voidaan hyödyntää tehokkaasti.
- Rahoitusta tulee myös hankkia sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin.



# Nostoja yritysten näkemyksistä maantieteellisesti

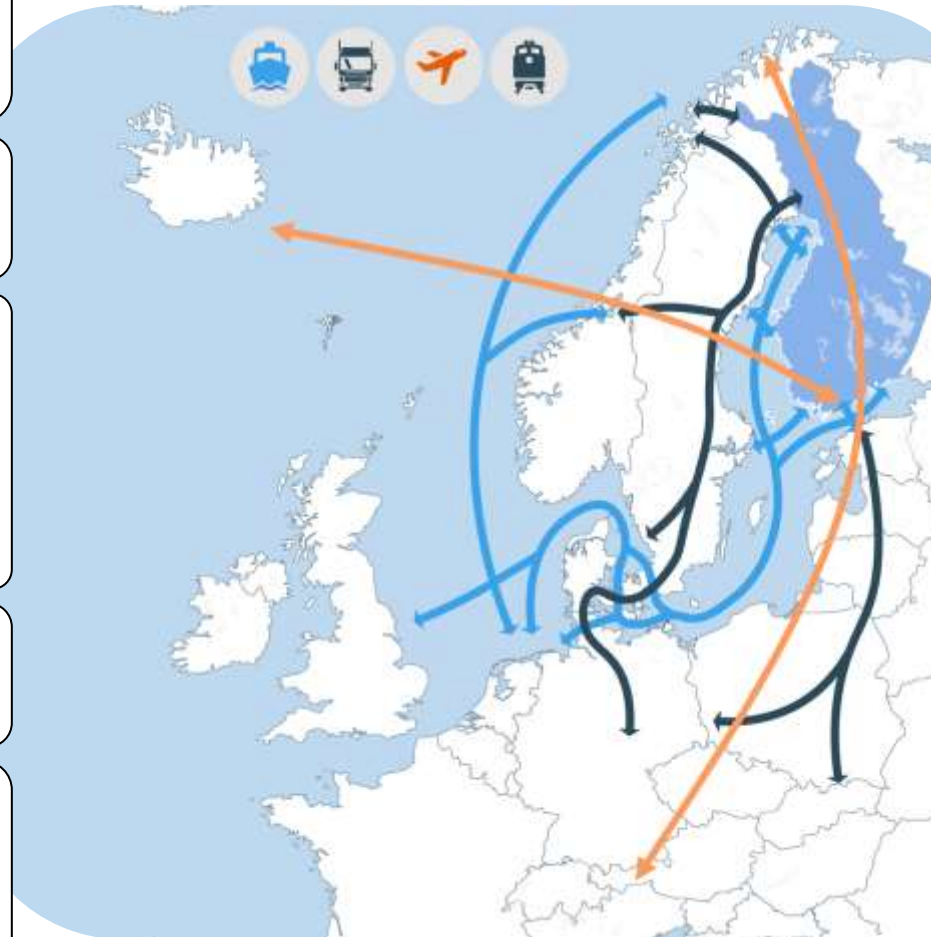
Toimijoilla on yhtenäinen näkemys siitä, että **Itämeri säilyy Suomen tärkeimpänä ulkomaankaupan yhteytenä**. NATO:n tärkeimpiä tehtäviä on pitää meri auki.

Kansainvälisen lentoliikenteen ja lentorahdin suurinta kapasiteettia **Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta** tulee edelleen kehittää.

**Merikuljetuksille olisi oltava vaihtoehtoja** sekä normaalitilanteen häiriöiden että vakavampien häiriöiden varalta. Raide- ja tiekuljetukset eivät voi suurelta osin korvata merikuljetuksia, mutta sopivat tietyille kuljetuksille hyvin tarjoten vaihtoehdon ja tervettä kilpailua.

**Mannertenvälinen liikenne on jatkossakin riippuvaista** feeder-liikenteestä Benelux-maiden ja Saksan suuriin valtamerisatamiin.

**Rautatiekuljetukset Ruotsin kautta Keski-Eurooppaan kiinnostavat** pohjoisessa ja länsirannikolla sijaitsevia toimijoita. Vaihtoehto meriliikenteelle, nopeus ja alhaiset päästöt päätekijöinä. Ensin yhteys Perämerenkaaren kautta kuntoon.



**Norjan satamien feeder- ja overseas-liikenteessä** nähdään alustavaa potentiaalia, mutta se edellyttää infran kehittämistä. Overseas-yhteydet edellyttävät suuria volyymejä. Isona etuna ympärivuotinen jäävapaa valtameri.

**Pohjoisen yhteyksissä** nähdään potentiaalia erityisesti Lapissa ja Itä-Suomessa. Toimintavarmuus on nyt fokuksessa, mutta edellyttää paljon kehitystä rata- ja satamainfrassa ennen kuin teollisuus alkaa hyödyntää käytäviä.

**Venäjän ylilentokielto on aiheuttanut merkittävää haittaa** Suomen kansainväliselle lentoliikenteelle ja gateway-asemalle.

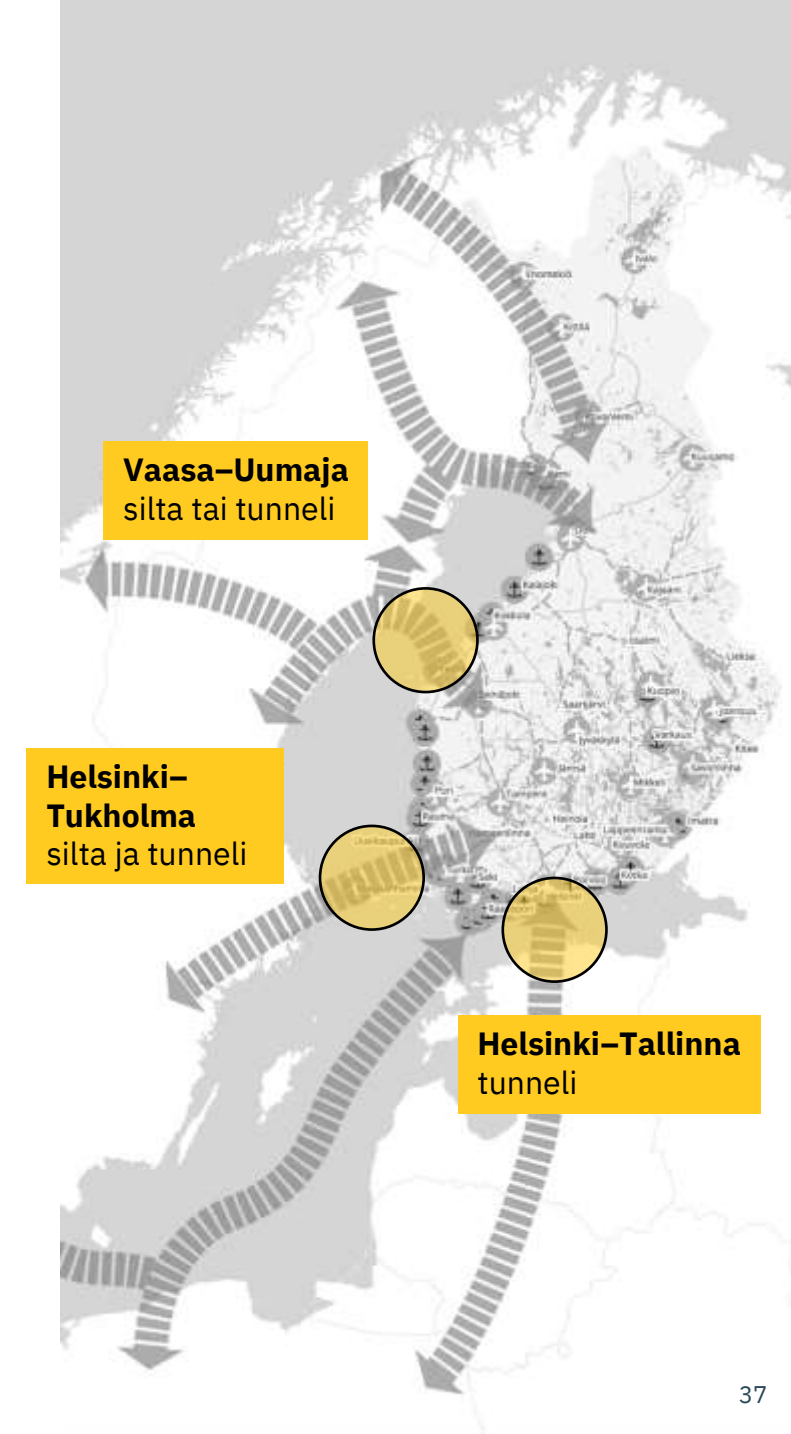
Kiinteät yhteydet jakavat mielipiteitä. **Läntinen kytkentä** nähdään laajasti tärkeänä, mutta edellyttää tavoitetilan mukaista vahvaa taloutta.

**Baltian suunnassa** nähdään kaupallista potentiaalia rautatiekuljetuksille, mutta geopoliittiset riskit huolestuttavat.

# Viestit kiinteistä yhteyksistä



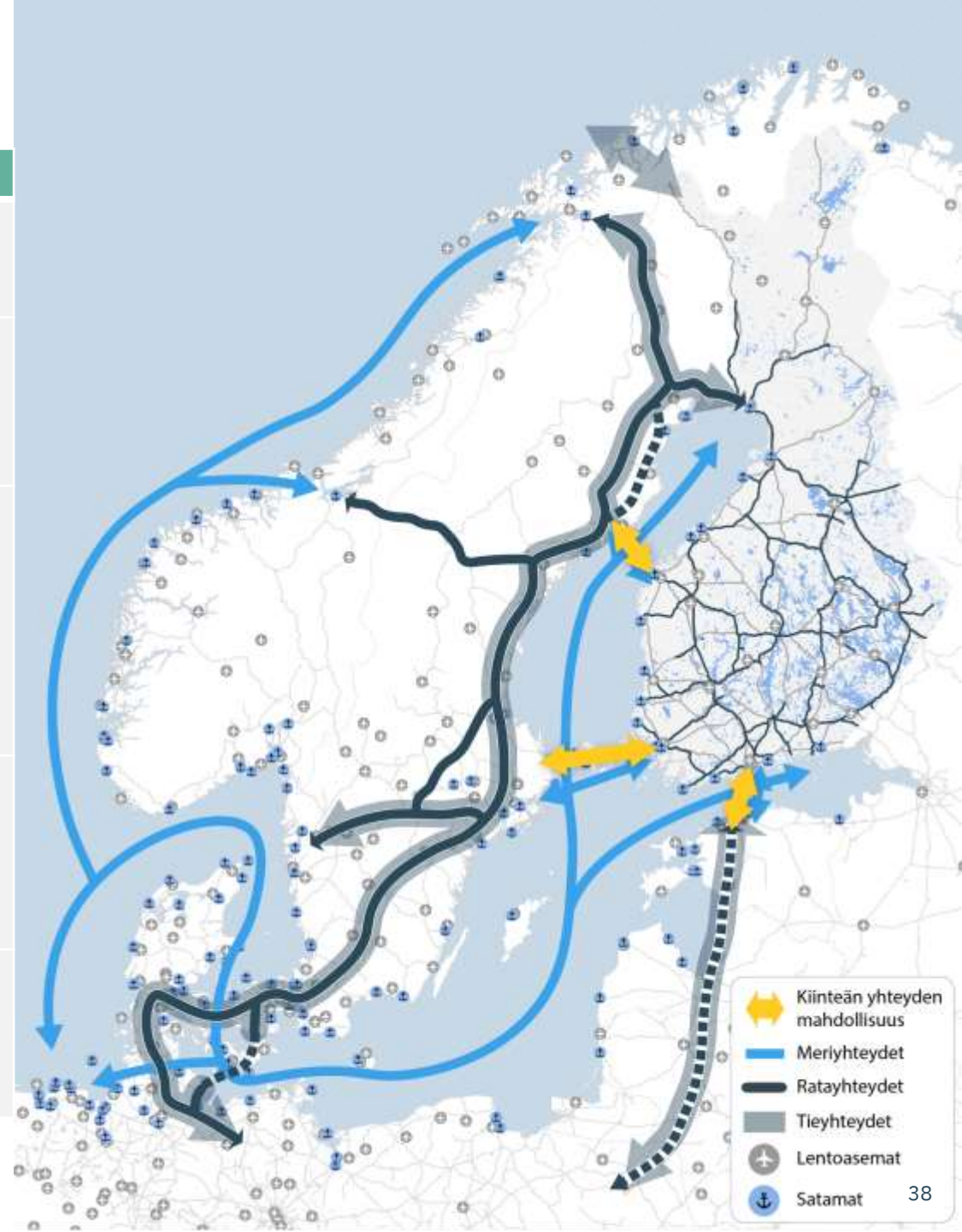
Viesti	Perustelut
Kiinteitä yhteyksiä arvioitaessa täytyy ottaa huomioon mm. geopolittisen toimintaympäristön muutos sekä Suomen nykyistä vahvempi kytkeytyminen länteen, eikä arvioida pelkästään liikennetaloudellisin perustein.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suomi on jäänyt geopolittisten muutosten seurauksena entistäkin enemmän ”pussin perälle”.</li> <li>Kiinteillä yhteyksillä on myös psykologinen ulottuvuus vahvemmasta länteen kytkeytymisestä.</li> <li>EU:n tahtotilana on yhdistää pääkaupungit toisiinsa suurnopeusjunilla – Helsinki on kytkettävissä Tallinnaan ja Tukholmaan rautateitse.</li> <li>Kiinteisiin yhteyksiin liittyy olennaisena raideleveyskysymys. Kiinteät yhteydet tulisi toteuttaa eurooppalaisella raideleveydellä ja miettiä Suomen puolella tarvittavat kytkennät.</li> <li>Kiinteät yhteydet edellyttävät kysyntää sekä henkilö- että tavaraliikenteelle, mutta liikennetaloudelliset perusteet eivät voi olla ainoa arviointikriteeri.</li> </ul>
Kiinteiden yhteyksien kehittäminen vaatii yhteistyötä Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa, pitkäjänteistä toteutussuunnitelmaa ja rahallista panostusta EU:lta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>EU:lta tarvitaan vahva panostus Suomen logistisen takamatkan kuromiseen ja kytkemiseen länteen – esimerkiksi Rail Baltican EU:n rahoitusosuus on yli 80 %.</li> <li>EU:n liikennestrategian painopisteet määrittävät osaltaan kiinteiden yhteyksien tärkeyden. Tällä hetkellä tavoitteena on yhdistää Euroopan pääkaupungit suurnopeusjunilla ja parantaa rautatierahdin kilpailukykyä.</li> <li>Täysimittaisten hyötyjen saavuttamiseksi myös muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden liikenneverkkoa tulee kehittää, jotta kuljetuskapasiteettia riittää myös Suomen tarpeisiin.</li> </ul>
Kiinteät yhteydet täydentävät hitaita mutta suurikapasiteettisia laiva-yhteyksiä ja nopeita mutta pienikapasiteettisia lentoyhteyksiä.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kiinteät yhteydet parantaisivat logistiikan palvelutasoa – laivaa nopeampi kuljetusketju tuotteille, joille lentorahti on liian kallis tai jotka eivät mahdu lentokoneeseen.</li> <li>Kiinteät yhteydet kasvattaisivat järjestelmän resilienssiä, kun kuljetukset eivät olisi pelkän laivaliikenteen varassa.</li> <li>Väylän olemassaolo ei takaa kuljetuspalvelujen tarjontaa – markkinaehtoisesti toimivassa logistisessa järjestelmässä ylimääräistä kapasiteettia ei tarjota.</li> <li>Kiinteiden yhteyksien kohdalla on arvioitava, toteutetaanko yhteys vain rautatienä vai toisiko myös tieyhteys lisäarvoa. Esimerkiksi Englannin ja Ranskan välisessä Kanaalin tunnelissa on vain rautatieyhteys, mutta Fehmarnbelt-tunnelissa tulee olemaan sekä rautatie- että tieyhteys.</li> </ul>





# Viestit meri-, rautatie- ja tieyhteyksistä

Viesti	Perustelut
Suomelle tärkein länsiyhteys on jatkossakin Itämeren yhteys Eurooppaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merikuljetusten rooli säilyy keskeisenä Suomelle kustannusten noususta huolimatta, sillä se on logistisesti paras ratkaisu valtaosalle kuljetusvirroista.</li> <li>NATO:lla on tärkeä rooli Suomen ulkomaankaupan turvaamisessa Itämeri auki pitämällä.</li> </ul>
Rautatie- ja tiekuljetukset eivät voi korvata merikuljetuksia kuin osittain, mutta ne voivat tarjota vaihtoehtoja yritysille.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yritykset hallitsevat riskejä laajentamalla toimitusverkostojaan, sama käytäntö tulee koskemaan liikenneinfra ja palveluja</li> <li>Useampi vaihtoehto tuo tervettä kilpailua ja resilienssiä järjestelmään pienempien ja suurempien häiriöiden varalle.</li> <li>Poikkeus- ja häiriötilanteissa uudet liikenne- ja logistiikkayhteydet ja erityisesti niiden vaatima infra eivät synny itsestään.</li> </ul>
Eurooppalaisen raidelevyden hyödyt tunnistetaan laajasti, mutta hyödyt voidaan realisoida paremmin, jos Suomesta on kiinteät yhteydet Pohjoismaihin ja Baltiaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perämerenkaaren yhteys on nykytilassa potentiaalinen yhteys euroleveydelle, koska tällöin yhteys palvelee pohjoisen Suomen markkinoita. Yhteys voi ulottua Ouluun, Raaheen ja Rovaniemelle asti.</li> <li>Etelämmästä kuljetusten suuntaaminen pohjoisen kaaren kautta etelään ei ole logistisesti mielekästä normaalioloissa.</li> <li>Seuraavassa vaiheessa tulee tarkastella eurooppalaisen raidelevyden laajentamista muulle rataverkolle, kuten pääradalle, sekä Tallinnan ja Tukholman suuntiin.</li> <li>Kiinteät yhteydet mahdollistavat suorat rautatiekuljetukset Eurooppaan Suomesta.</li> </ul>
Ruotsin rataverkolla on luultua enemmän kapasiteettia käytettävissä. Malmirata on ruuhkainen ja Ruotsin rataverkolla on laajasti korjausvelkaa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapasiteetti näyttyy tukkoiselta varausteknisistä syistä. Kapasiteettia on otettavissa enemmän käyttöön toimintamallia kehittämällä.</li> <li>Ruotsin rataverkolla on enemmän korjausvelkaa kuin Suomen rataverkolla. Verkolla on myös paljon enemmän liikennettä kuin Suomessa.</li> <li>Ruotsissa on pitkään suosittu rautatiekuljetuksia ja tehty paljon investointeja. Ruotsilla on kilpailukykyinen rautatieyhteys Keski-Eurooppaan, ja kilpailukyky paranee edelleen Fehmarn-tunnelin valmistuessa.</li> </ul>
Suomen on muodostettava hiilineutraaleja kuljetuskäytäviä teollisuuden tarpeisiin, jotta vastataan päästövaatimuksiin ja yritysten omiin tavoitteisiin.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merenkulkusektorilla on jo kolme hiilineutraalia kuljetuskäytävää hankkeina: Helsinki–Tallinna, Turun seutu–Tukholman seutu sekä Vaasa–Uumaja (= käytävät B, E ja F). Hankkeet sisältävät myös satamien kehitystä hiilineutraaleiksi.</li> <li>Sähköisen tieliikenteen, junakuljetusten ja meriliikenteen sähköpolttoaineiden käyttö mahdollistajina.</li> </ul>





# Viestit kansainvälisestä lentoliikenteestä

Suomen saavutettavuuden vahvistaminen edellyttää **monipuolisia lentoyhteyksiä ja hyvää lentoasemaverkostoa**. Lentoliikenteen toimintaedellytykset on turvattava ja **Helsinki-Vantaan lentoaseman houkuttavuus** keskeisenä liikenteen solmukohtana on varmistettava.

**Suomessa tulee olla saatavilla kestäviä lentopolttoaineita**. Suomen tulee aktiivisesti edistää kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja jakelua kansainvälisen lentoliikenteen kilpailukykytekijänä. Lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatuloja tulee kohdistaa kestävien polttoaineiden käytön edistämiseen.

**Suomen maantieteellinen sijainti on kilpailuetu**, jota ei pystytä tällä hetkellä hyödyntämään. Tämä heikentää Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukyvyn edellytyksiä. **Lentoliikenteen kyvykkyyksiä on ylläpidettävä**.

- Lentoliikenne on tärkein kansainvälisen kanssakäymisen liikennemuoto. Se on väline bruttokansantuotteen ylläpitämiseksi ja kasvattamiseksi.
- Pyrkimys monipuoliseen lentoyhteystarjontaan on tervetullutta: tervettä kilpailua ja resilienssiä palvelutasoon.
- Suorat lentoyhteydet niin Helsinki-Vantaalle kuin alueellisille lentokentille houkuttelevat kansainvälisiä matkailijoita.
- Lentoasemat ovat alueensa matkailun kansainvälisiä solmupisteitä.
- Kaikista EU:n lentoyhtiöistä sodan vaikutukset ovat vahingollisimmat Finnairille.
- Suomalaisen lentoliikenteen tueksi tarvitaan suunnitelmallisia, kilpailukykyä parantavia kansallisia toimia, sekä aktiivista vaikuttamista EU- ja kansainvälisellä tasolla.
- Lentopalveluista ja infrastruktuurista vastaavien yhtiöiden on pystyttävä investoimaan ja kehittämään.

- Kestävien lentopolttoaineiden rooli kasvaa, jotta lentoliikennettä koskevat päästövähennykset voidaan saavuttaa.
- Kestävien lentopolttoaineiden saatavuus voi osaltaan vaikuttaa lentoyhtiöiden reittien monipuolisuuteen.
- Vuosittaiset lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatulot tai vastaava summa tulee käyttää fossiilisen kerosiinin ja kestävä polttoaineen hintaeron kattamiseksi. Tämä tukee osaltaan Suomen kilpailukykyä, alueellista saavutettavuutta sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukykyä solmukohtana.
- Laajamittainen lentoliikenteen sähköistyminen tapahtuu välillisesti uusiutuvaan ja vähähiiliseen vetyyn perustuvien ns. sähköpolttoaineiden kautta. Sähköpolttoaineita pidetään tulevaisuuden ratkaisuna lentoliikenteen kestävään vihreään siirtymään.
- Tällä hetkellä Suomessa ei ole vireillä investointeja lentoliikenteen sähköpolttoaineiden kansalliseksi tuotannoksi. EU-lainsäädäntö velvoittaa sähköpolttoaineiden käyttöön lentoliikenteessä viimeistään 2030.

- Venäjän ilmatilan sulku eurooppalaisilta yhtiöiltä estää maantieteellisen kilpailuedun hyödyntämisen. Mikäli ilmatila joskus aukeaa, Asian yhteyksien merkitys Suomelle vahvistuu nopeasti.
- Lentomat kustuksen kasvu tulee pitkälti Aasiasta, joten yhteyksien ylläpidolla varmistetaan, että tulevaisuudessa kysyntään voidaan vastata.





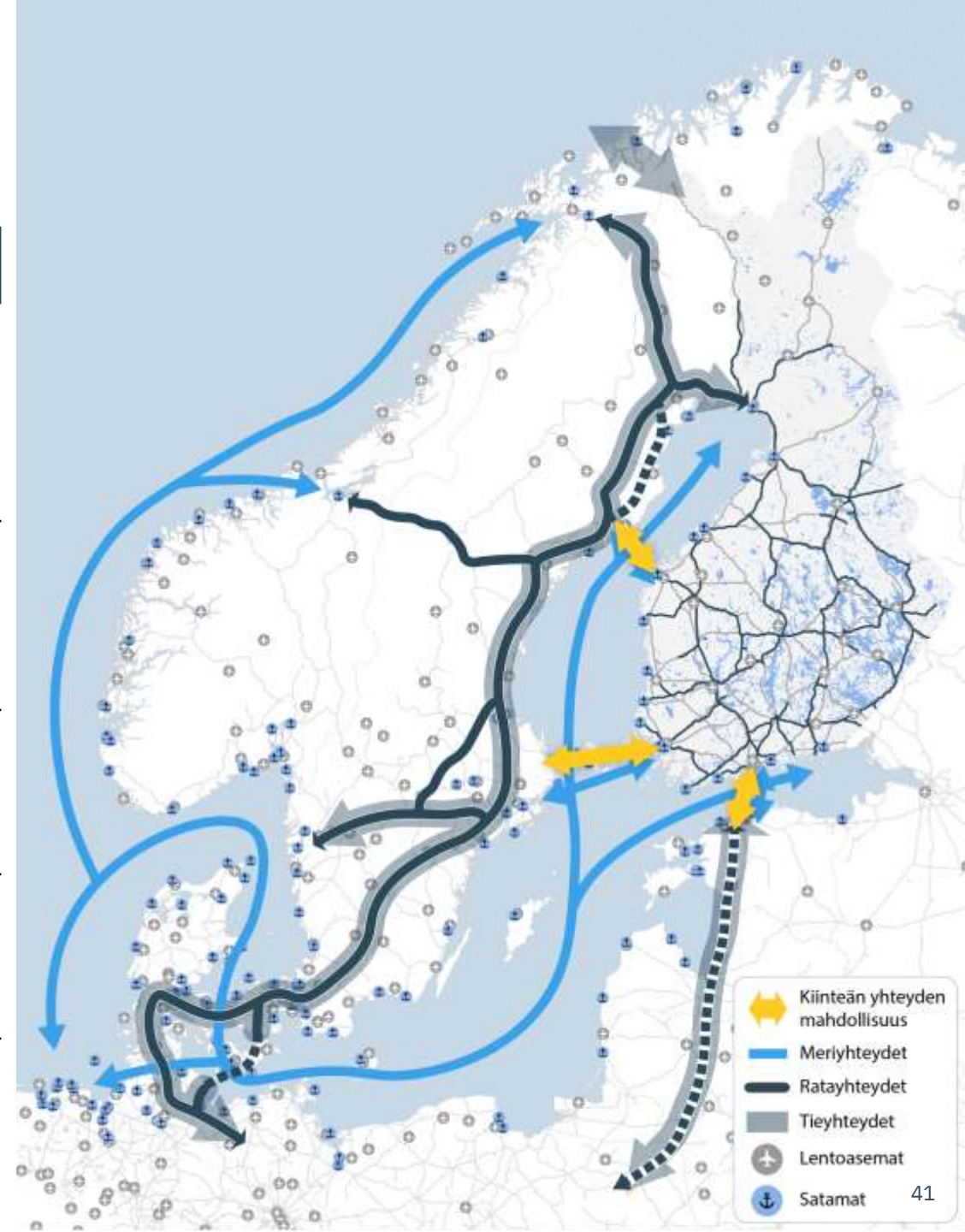
4

# Liikenneyhteysien vertailuja

# Esimerkkejä matka- ja kuljetusajoista, jos käytössä kiinteitä raideyhteyksiä

Tampere–Hampuri eri käytäviä	Matka-aika, matkustajajuna	Kuljetusaika, tavarajuna
<b>BALTIAN KÄYTÄVÄ</b> Käytössä Tallinnan tunneli 1435 mm raideleveydellä	16 h+ Yksi junan vaihto Berliinissä <i>Nyt: 26 h+</i> <i>Laiva ja lisäksi vähintään 7 eri junaa tai bussia</i>	28 h+ Konttipendelijuna, suoraan Tampere–Hampuri <i>Nyt: 36 h+</i> <i>Kuorma-auto Tampere–Tallinna, juna Tallinna–Hampuri. Kaksi siirtokuormausta à 2 h</i>
<b>TUKHOLMA–KÖÖPENHAMINA</b> Käytössä kiinteä yhteys Turku–Ahvenanmaa–Ruotsi 1435 mm raideleveydellä ja Fehmarnin tunneli	15 h+ Yksi vaihto. Fehmarnin tunnelin vaikutus 2,5 h ja Suomi–Ruotsi-yhteyden n. 10 h. <i>Nyt: 27 h+</i> <i>Laiva ja 2–4 junaa</i>	21 h+ Trailerijuna, suoraan Tre–Hampuri <i>Nyt: 27 h+</i> <i>Kuorma-auto, joka laivataan Turku–Tukholma</i>
<b>MERENKURKKU</b> Käytössä kiinteä yhteys Vaasa–Uumaja 1435 mm raideleveydellä ja Fehmarnin tunneli	20 h+ Kaksi vaihtoa: Uumajassa ja Tukholmassa. <i>Nyt: 30 h+</i>	29 h+ Trailerijuna, suoraan Tre–Hampuri, Uumaja–Gävle-rata nykylinjauksella <i>Nyt: 31 h+</i> <i>Kuorma-auto, sis. 4 h lautalla</i>
<b>PERÄMERENKAARI</b> Käytössä Norrbotniabanan käytössä ja Fehmarnin tunneli	25 h+ 2 vaihtoa <i>Nyt: 43 h+</i> <i>suora juna Tampere–Tornio ei kulje joka päivä, vaihtoajat huomioitu</i>	40 h+ Trailerijuna, suoraan Tre–Hampuri, Tornio–Gävle-rata nykylinjauksella <i>Nyt: 37,5 h+</i> <i>Kuorma-auto, matka 2 620 km</i>
<b>ITÄMERI – vertailukohta</b> <i>Nykyinen laivayhteys</i>	38 h	38 h

Tavarajunan ja kuorma-auton keskinopeudeksi on oletettu kaikissa tarkasteluissa 70 km/h. Matkustajajunan matka-ajat ovat todellisia tai keskinopeudeksi on oletettu 120 km/h.

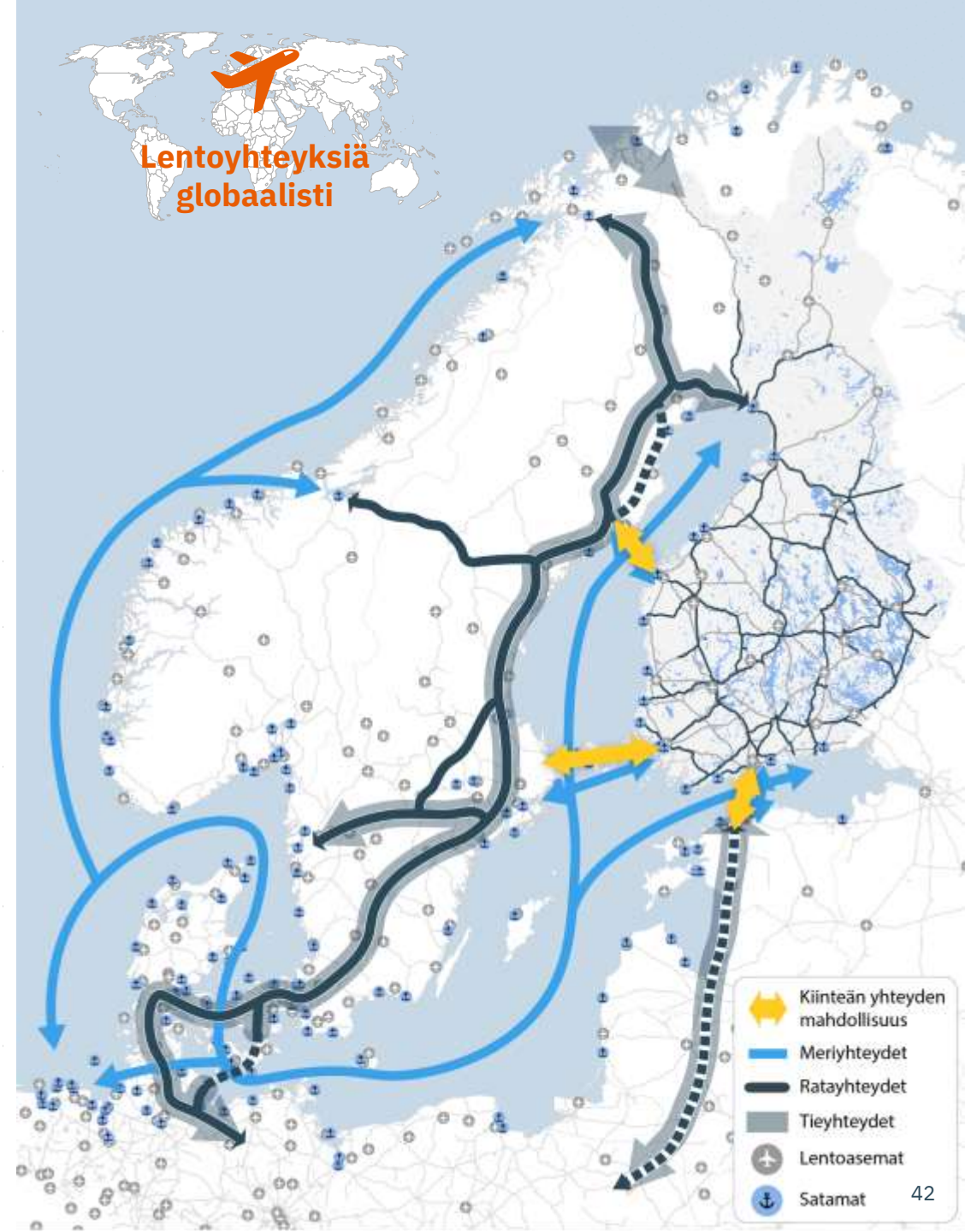




# Esimerkkejä nykyisistä ja potentiaalisista kuljetus- ja liikennepalveluista

KV-yhteys	Palvelumahdollisuudet Suomesta
A) Kansainväliset lentoyhteydet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ruumarahti, erityisesti mannertenvälisillä, mutta myös Euroopan sisäisillä lennoilla</li> <li>Suorat rahtilennot</li> <li>Lentorekat: kuljetus kuorma-autolla Eurooppaan ja sieltä rahtilennolla maailmalle</li> </ul>
B) Baltian käytävä	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP – RoPax – KA/PP</li> <li>KA/PP – RoPax – intermodaalikuljetukset rautateitse esim. Puolaan – KA/PP maaliin</li> <li>Tampere/Kouvola intermodaaliterminali – 1435 mm raide satamaan – junalautta/tunneli – juna Rail Balticaa pitkin etelään esim. Saksaan</li> <li>HENKILÖ: Tampereella/Helsingissä autot junaan – autojuna Saksaan tunnelin kautta</li> </ul>
C) Itämeren allas	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP – RoPax / RoRo – KA/PP</li> <li>Konttijuna/KA – konttialus – jatkokuljetus</li> </ul>
D) Länsi-Eurooppa ja Atlanti	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP tai juna satamaan – feederkonttilaiva – ARA-alueella purku ja jatkokuljetus</li> </ul>
E) Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP – RoPax – KA/PP</li> <li>KA/PP tai juna Turussa intermodaaliterminaliin – 1435 mm kiinteä yhteys ja junalla Saksaan</li> <li>KA/PP:lla Turku–Tukholma kiinteää tieyhteyttä pitkin</li> <li>HENKILÖ: Suora matkustajajuna Euroopasta Turkuun</li> </ul>
F) Merenkurkku	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP – RoPax – KA/PP</li> <li>KA/PP – RoPax – Uumaja intermodaaliterminali – junakuljetus Eurooppaan tai Göteborgiin – jatkokuljetus</li> <li>KA/PP suoraan Keski-Ruotsiin</li> <li>Intermodaalikuljetukset rautateitse Vaasasta suoraan Eurooppaan (jos 1435 mm)</li> </ul>
G) Perämerenkaari	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP – Haaparanta intermodaaliterminali – junakuljetus Göteborgiin – jatkokuljetus</li> <li>KA/PP – Oulu intermodaaliterminali – 1435 mm raiteella suoraan junalla Ruotsiin tai Saksaan</li> <li>KA/PP – Juna Oulu–Narvik – Feeder-alus ARA-alueelle – jatkokuljetus</li> <li>HENKILÖ: Suora matkustajajuna Euroopasta Ouluun</li> </ul>
H) Pohjoinen Ruotsi ja Norja	<ul style="list-style-type: none"> <li>KA/PP Tromssaan – Feeder-alus ARA-alueelle – jatkokuljetus</li> </ul>

- **KA/PP** = kuorma-auto ja puoliperävaunu. Ruotsin ja Norjan liikenteessä voidaan käyttää tietyn ehdoin myös täysperävaunuyhdistelmää.
- **ARA-alue** = Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen; suuria konttisatamia



# Eri kuljetusmuotojen ominaispiirteet ja toimijoiden näkemykset

	Merikuljetus 	Sisävesikuljetus 	Rautatiekuljetus 	Tiekuljetus 	Lentorahti 
<b>Kapasiteetti</b>	Tuhansia tai kymmeniä tuhansia tonneja	Tuhansia tonneja	Satoja tai tuhansia tonneja	Kymmeniä tonneja	Kymmeniä tai satoja tonneja
<b>Tyypillinen nopeus</b>	15–25 km/h	Max 40–45 km/h	Max 120 km/h, EU TEN-T-verkolla keskinopeus 50–60 km/h	Max 80 km/h, keskinopeus 60-70 km/h	450–900 km/h
<b>Esimerkki kustannuksesta EU:ssa</b>	0,0014 €/tkm 1 391 €/h (83 122 DWT konttialus)	0,025 €/tkm 136,85 €/h (suuri sisävesialus)	0,045 €/tkm 871,26 €/h (19 vaunun konttijuna)	0,125 €/tkm 66,84 €/h (vetoauto+kontti)	0,19 €/tkm 12 640 €/h (Boeing 747-400ERF)
<b>Arvio kustannusten muutoksesta tulevaisuudessa EU:ssa</b>	20–50 % nousu vuoteen 2030 mennessä. Syinä päästökauppa ja FuelEU Maritime -jakeluvaihtoehto.	Kustannusnousu vastaavanlainen kuin merikuljetuksissa.	Keskkipitkällä aikavälillä pientä kustannusnousupainetta investointien tarpeen vuoksi. Pitkällä aikavälillä investointien myötä alhaisemmat operointikustannukset.	10–30 % nousu vuoteen 2030 mennessä. Syinä päästökauppa, kuljettajapula, tarvittavat investoinnit. Pitkällä tähtäimellä kustannukset voivat laskea sähköistymisen myötä.	Nousua jopa 30 % vuoteen 2030 mennessä. Syinä päästökauppa ja ReFuelEU Aviation -jakeluvaihtoehto.
<b>Ominaisuudet kansainvälisen liikenteen näkökulmasta</b>	Soveltuvien kansainvälisten kuljetuksiin, joissa suuret tavaravolyymit. Overseas- ja feeder-liikenne.	Suurten volyymien kuljetusmuoto, joka soveltuu suoriin tehtaalta asiakkaalle - kuljetuksiin Euroopassa.	Keskisuurten volyymien kuljetusmuoto konttien, perävaunujen ja kuorma-autojen kuljettamiseen Ruotsiin tai Keski-Eurooppaan.	Joustavin point-to-point-kuljetusmuoto. Tehokas RoRo-liikenne tekee houkuttelevan kansainvälisessä liikenteessä.	Kuljetusmuodoista kallein, mutta nopeus ja suuri kuljetusmääräisyys ovat kilpailutekijöitä. Arvokkaille tavaroille.
<b>Tulevaisuuden näkökulma kansainvälisissä kuljetuksissa</b>	Nähdään jatkossakin tärkeimpänä kansainvälisten kuljetusten kuljetusmuotona.	Nähdään tehokkaana kuljetusmuotona, mutta Venäjän tilanteen myötä ei voida hyödyntää.	Nähdään potentiaalia Ruotsin markkinalle, Göteborgiin ja Keski-Eurooppaan suuntautuviin kuljetuksiin. Idän liikenteelle ei tällä hetkellä näkökulmaa.	Säilyy tärkeänä kuljetusmuotona Euroopan liikenteessä. Toimijoilla on tahtotilana siirtää tiekuljetuksia enemmän raiteille.	Venäjän ilmatilan sulkua haastaa kilpailukykyä.

**Esimerkkikustannukset:** Cost Figures for Freight Transport 2023 the Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM)

**Kustannusten nousuarviot:** toimijahaastattelut sekä CE Delft, Mærsk Mc-Kinney Møller Center, McKinsey, European Clean Trucking Alliance, International Trade Administration



# Dataan ja yritysten näkemyksiin perustuva koonti kansainvälisistä yhteyksistä

KV-yhteys	Nykytilan tavaraliikenteen volyymit	Nykytilan henkilöliikenteen	Merkitys tulevaisuudessa Pohjoismaiden markkinoille	Merkitys tulevaisuudessa Euroopan markkinoille	Merkitys tulevaisuudessa overseas-markkinoille	Tunnistettu kaupallinen potentiaali	Häiriöttömyyden todennäköisyys	Tunnistettu merkitys toimintavarmuudelle
A) Kansainväliset lentoyhteydet	9 % Suomen ulkomaankaupan arvosta	13,7 milj. matkustajamäärä lentäen	Tiivistyvä yhteistyö, Ruotsi tärkeä markkina	Suurimmat matkustajavolyymit	Suurimmat lentorahdin volyymit	Lentorahti ja matkustajat	Ilmatilojen sulut, myrskyt	Lääkkeit, kriittiset komponentit
B) Baltian käytävä	24 % KA/PP 2 % konteista 10 % bulk/irtolasti	55 % meriliikenteen matkustajista	Palvelee Baltian markkinaa	Kasvu Baltiassa ja Itä-Euroopassa	Ei jatkoyhteyksiä overseas	Yksikkökuljetukset, bulk ja matkustajat	Venäjän läheisyys, Suvatkin käytävä	Elintarvikkeet, lääkkeet
C) Itämeren allas	25 % KA/PP 7 % kontit 7 % bulk/irtolasti	1% meriliikenteen matkustajista	Palvelee Euroopan markkinaa	Päämarkkina Euroopassa	Ei jatkoyhteyksiä overseas	Yksikkökuljetukset ja bulk	Itämeren häiriöt	Elintarvikkeet, lääkkeet
D) Länsi-Eurooppa ja Atlanti	7 % KA/PP 90 % kontit 71 % bulk/irtolasti	0 % meriliikenteen matkustajista	Palvelee Overseas- ja Euroopan markkinaa	Jatkukuljetukset ARA-alueelta	Päämarkkina overseas	Kontit ja bulk	Itämeren häiriöt	Kansainvälinen kauppa kokonaisuutena
E) Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina	15 % KA/PP 0 % kontit 4 % bulk/irtolasti	42 % meriliikenteen matkustajista	Päämarkkina Pohjoismaat	Junakuljetukset Ruotsin läpi	Göteborgin kautta	Yksikkökuljetukset	Ahvenanmaa	Elintarvikkeet, lääkkeet
F) Merenkurkku	1 % KA/PP 0 % kontit 2 % bulk/irtolasti	2 % meriliikenteen matkustajista	Päämarkkina Pohjoismaat	Junakuljetukset Ruotsin läpi	Göteborgin kautta	Yksikkökuljetukset	NATO:n sisävesi	Suojattu yhteys Ruotsiin
G) Perämerenkaari	10 % KA/PP 0,3 % kontit 6 % bulk/irtolasti	65 % maarajan ylityksistä henkilöautolla	Päämarkkina Pohjoismaat	Junakuljetukset Ruotsin läpi	Göteborgin / Norjan kautta	Yksikkökuljetukset	Kaukana itärajasta, Barentsinmeren riskit	Suojattu yhteys Ruotsiin ja Norjaan
H) Pohjoinen Ruotsi ja Norja	14 % KA/PP 0 % kontit 0 % bulk/irtolasti	35 % maarajan ylityksistä henkilöautolla	Kehittyvä markkina (investoinnit)	Feeder-liikenne Norjasta	Göteborgin / Norjan kautta	Yksikkökuljetukset ja bulk	Kaukana itärajasta, Barentsinmeren riskit	Suojattu yhteys Ruotsiin ja Norjaan



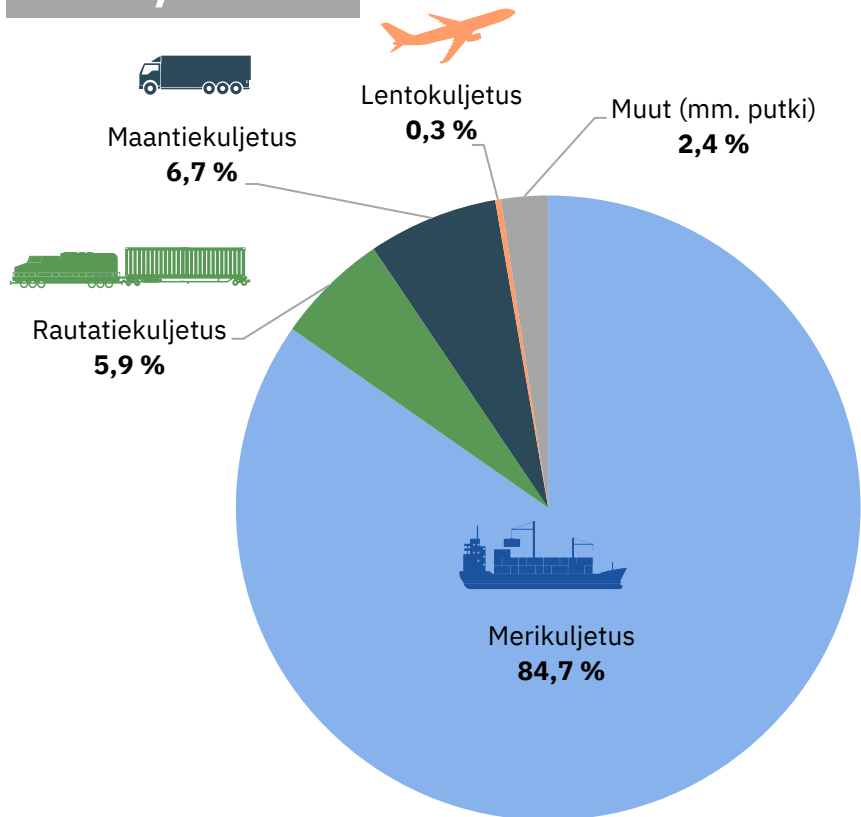
5

# Liikenneyhteysien nykytila



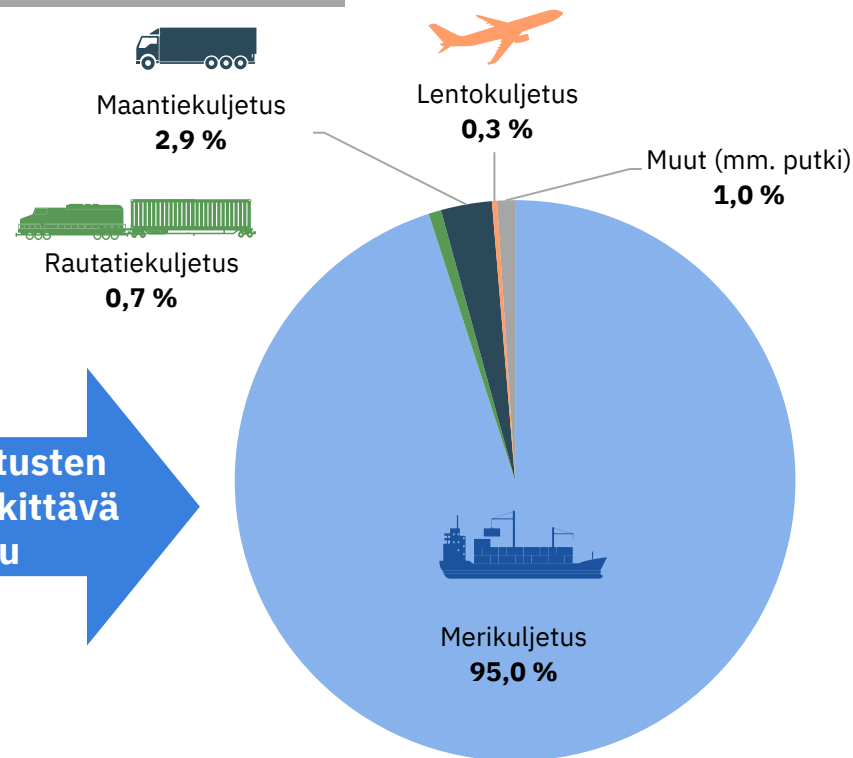
# Suomen tuonti- ja vientikuljetusten kuljetusmuotojakauma 2019 ja 2024, tonnit

2019 / 01–06



53,8 milj. tonnia 2019 tammi–kesäkuu

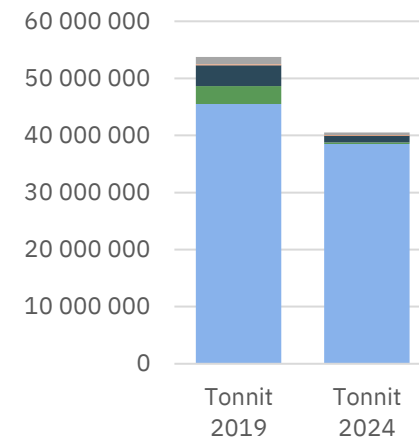
2024 / 01–06



40,5 milj. tonnia 2024 tammi–kesäkuu  
Kuljetetun tavaran määrä: **-25 %**

Merikuljetusten roolin merkittävä kasvu

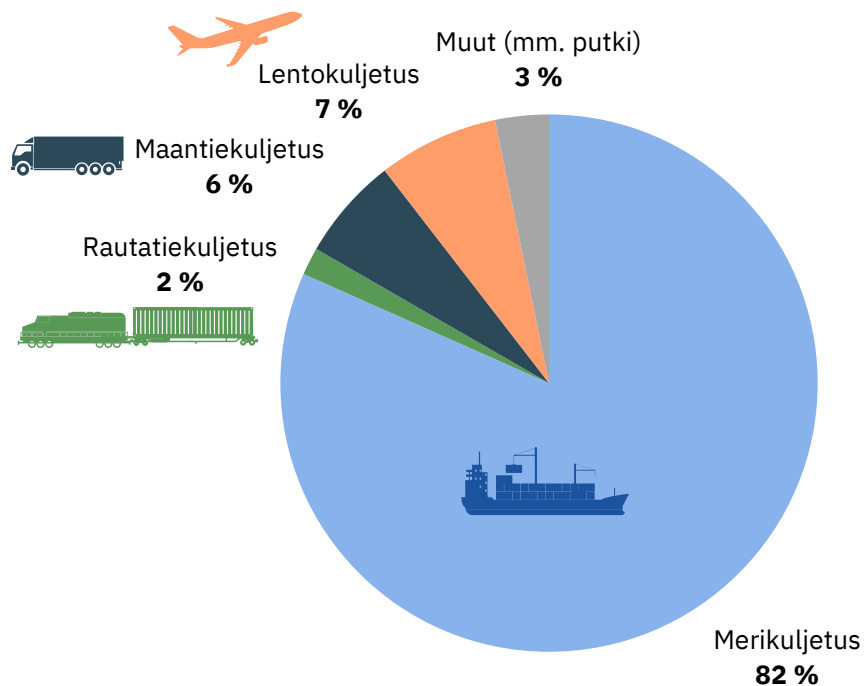
Kuljetetun määrän muutos, alkuvuosi 2019 vs. 2024



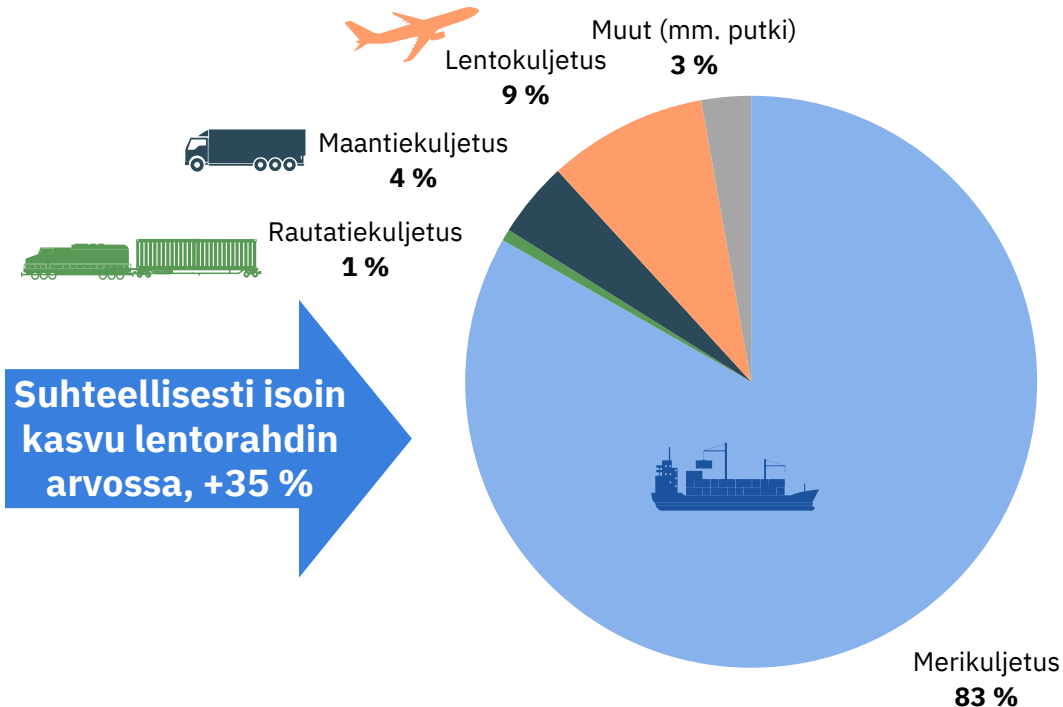
- Muut (mm. putki)
- Lentokuljetus
- Maantiekuljetus
- Rautatiekuljetus
- Merikuljetus

# Suomen tuonti- ja vientikuljetusten kuljetusmuotojakauma 2019 ja 2024, eurot

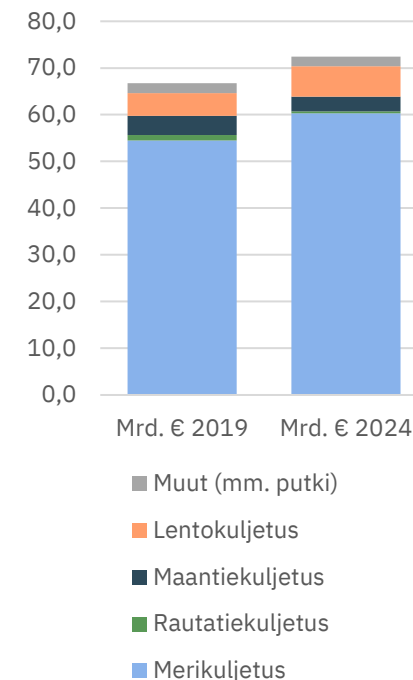
2019 / 01–06



2024 / 01–06



Kuljetetun arvon muutos, alkuvuosi 2019 vs. 2024



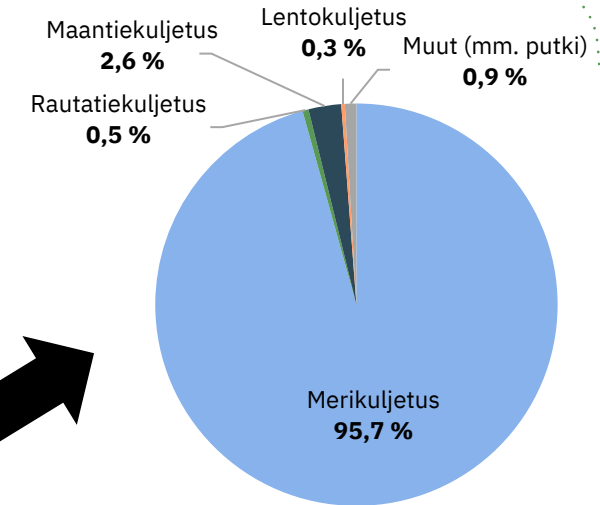
66,7 miljardia € 2019 tammi–kesäkuu

72,4 miljardia € 2024 tammi–kesäkuu  
Kokonaisarvo: +8 % – Kilohinta: +44 %

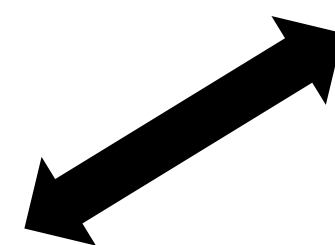
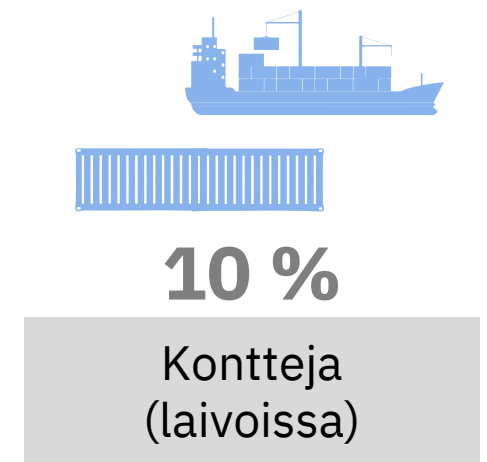
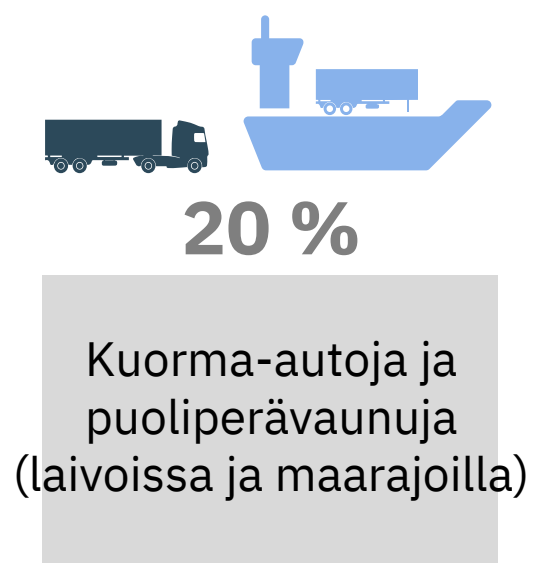
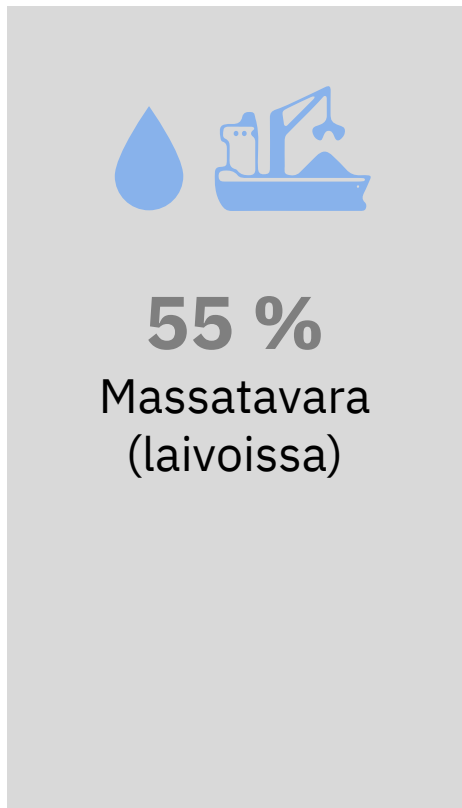


# Suomen ulkomaankaupan suuruusluokat tonneista, kaikki kuljetusmuodot ja tavaratyyppit 2023

## Kuljetusmuodot 2023



Lähde: Tulli



# Tuonnin ja viennin suuruusluokat

Vuoden 2023 tullitilastojen mukaan Suomen tuonti ja vienti olivat yhteensä noin 15 000 kg asukasta kohden:

Tuonti per asukas	Tavaralaji	SITC	Vienti per asukas
440 kg	Elintarvikkeita laivalla	0, 1	210 kg
2 120 kg	Raaka-aineita laivalla	2	2 310 kg
3 160 kg	Polttoaineita laivalla	3	1 470 kg
810 kg	Kemiallisia aineita laivalla	5	720 kg
740 kg	Jalosteita laivalla	6	1 940 kg
260 kg	Koneita ja laitteita laivalla	7	180 kg
90 kg	Kulutustavaroita ja elektroniikkaa laivalla	8	20 kg
100 kg	Muita tavaroita laivalla	4, 9	2 kg
5 kg	Lentorahtia yhteensä	0-9	8 kg
190 kg	Maantie- ja rautatierahtia yhteensä	0-9	280 kg

Tilastokeskuksen mukaan Suomen virallinen väkiluku oli vuoden 2023 lopussa 5 603 851 henkilöä.

Tuonti- ja vientimäärät: Tulli, SITC ja kuljetusmuoto -tilasto. Kaaviossa kokonainen laatikko vastaa noin 400 kg:aa. Taulukossa on kuvattu, mitä SITC-luokkia kullakin nimetyllä tavaralajilla tarkoitetaan.

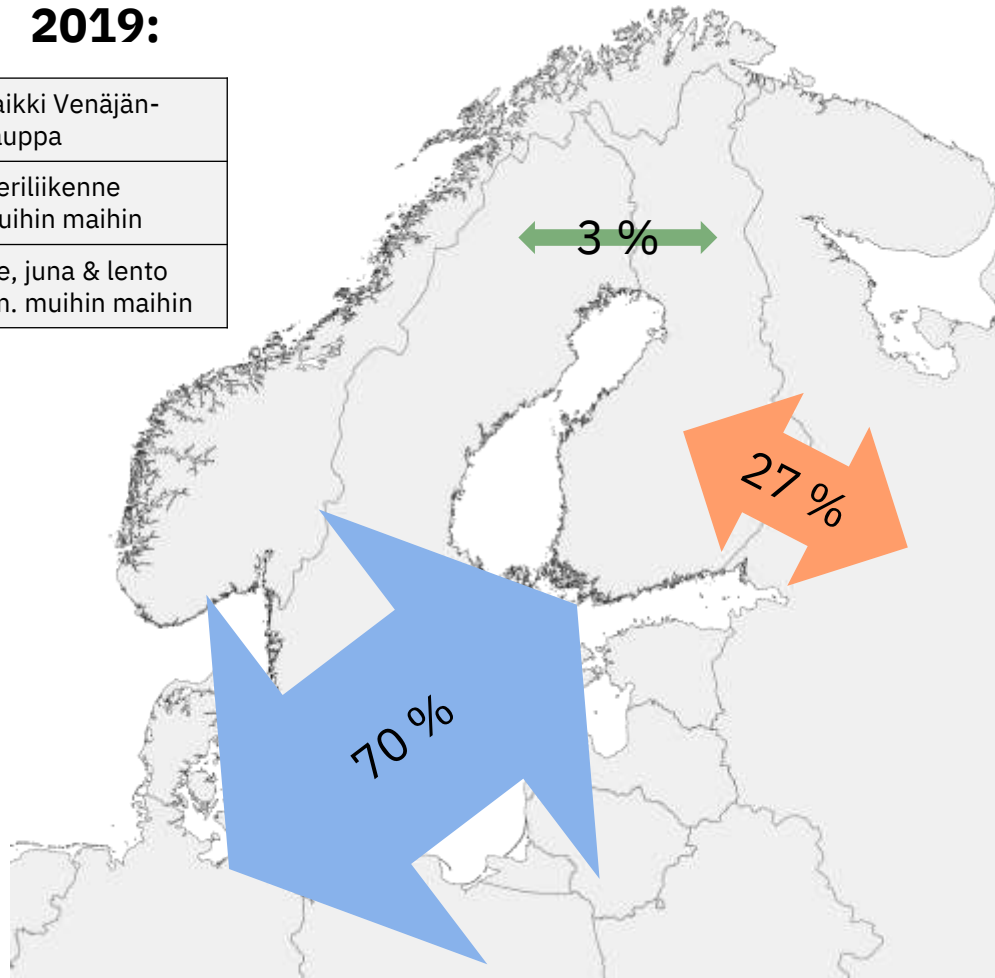


# Suomen kuljetussuuntien muutokset 2019 ja 2024

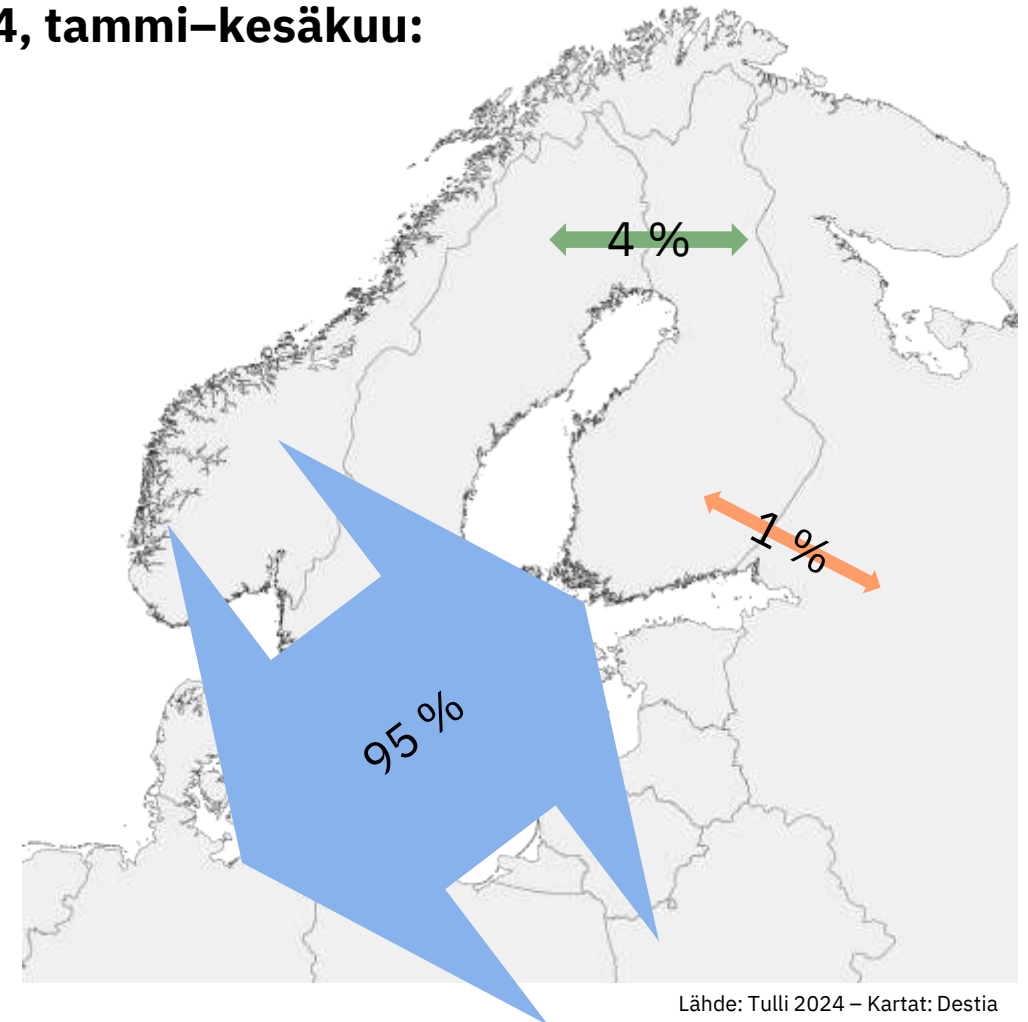
Aiemmin noin neljäsosa Suomen tuonti- ja vientitonneista oli Venäjän-kauppaan liittyviä. Ukrainan sodan alettua uudet ja korvaavat kuljetusvirrat ovat perustuneet lähes täysin merikuljetuksiin.

**2019:**

	Kaikki Venäjän-kauppa
	Meriliikenne muihin maihin
	Tie, juna & lento ym. muihin maihin



**2024, tammi–kesäkuu:**



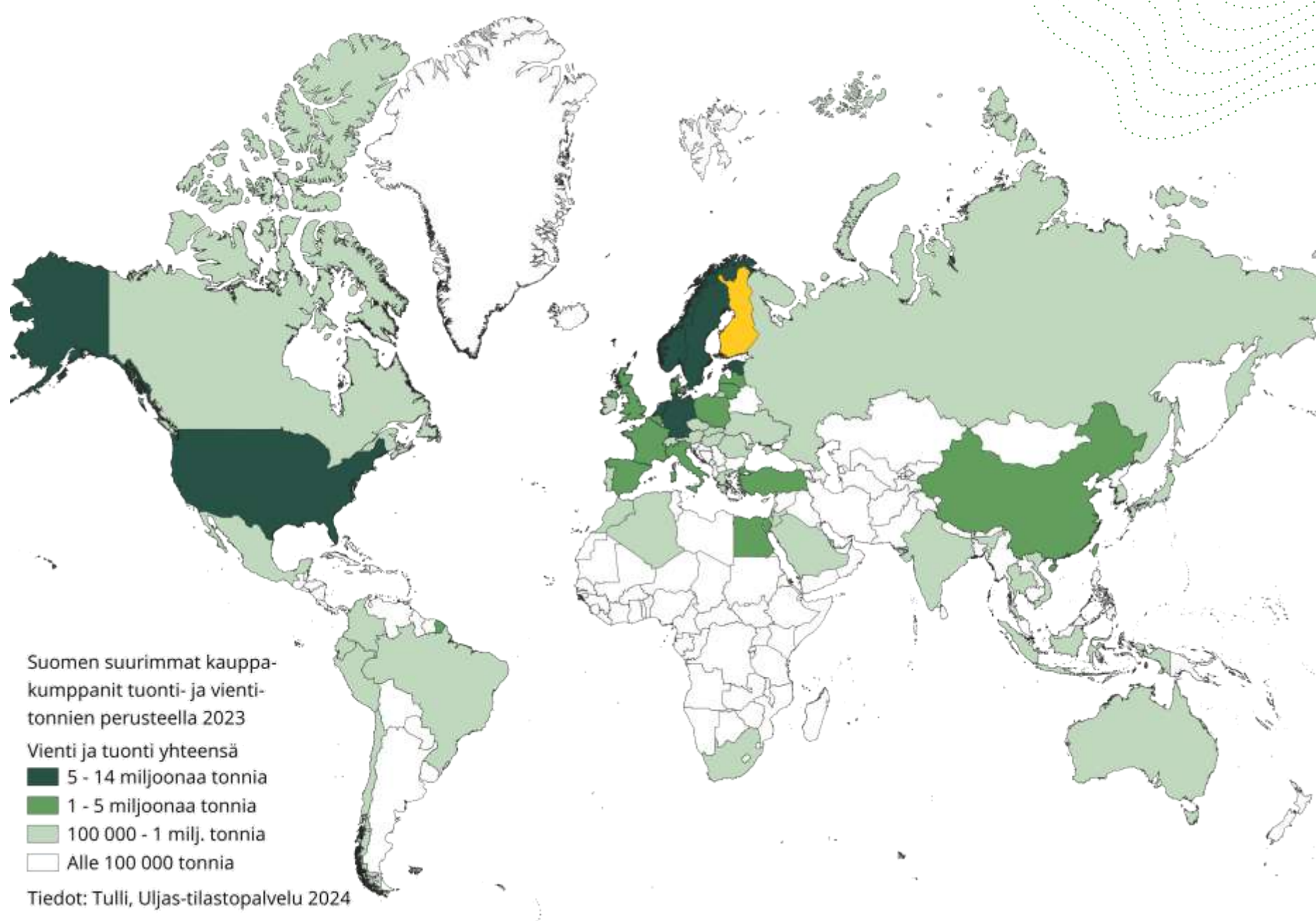
Lähde: Tulli 2024 – Kartat: Destia

# Suomen keskeisimmät kauppakumppanit vuonna 2023

## Tärkeimmät kauppakumppanit tuonti- ja vientitonniin perusteella

1. Muut Pohjoismaat
2. Saksa + Benelux
3. Baltia + Puola
4. USA
5. Kiina

Euromääräinen tarkastelu ei muuta kokonaiskuvaa oleellisesti.







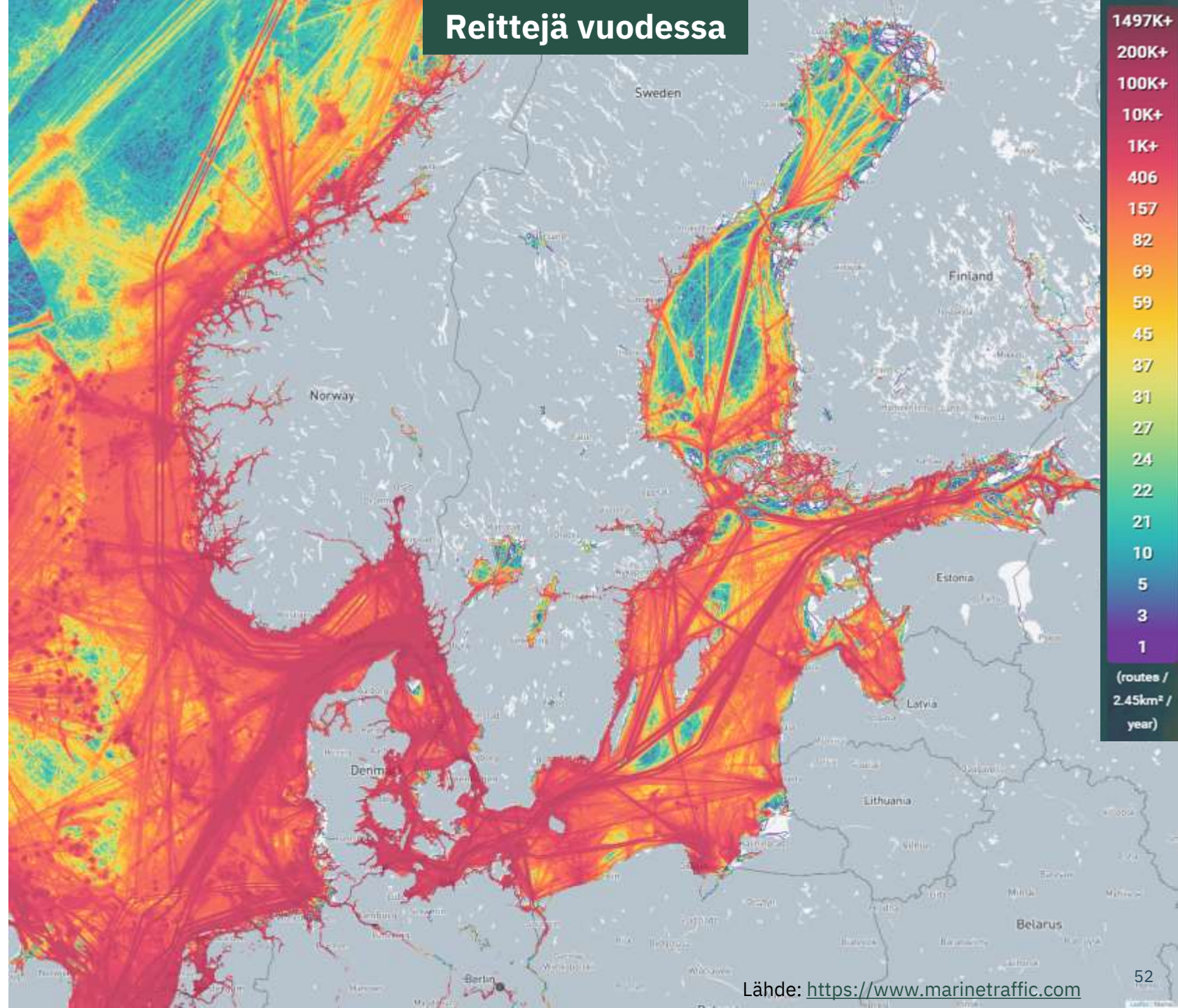
# Suomen merikuljetukset 2023

## Tärkeitä reittejä:

- Suomenlahden rannikolta lahten yli Viroon sekä Gotlannin itäpuolitse Eurooppaan
- Pohjanlahden rannikolta Ahvenanmaan ja Gotlannin länsipuolitse Eurooppaan
- Ahvenanmeren yli (Turun alue – Tukholman alue)
- Merenkurkun yli (Uumaja–Vaasa)
- Perämeren yli (Luulaja–Raahe)

Muuten Pohjanlahden ylittävää Suomen ja Ruotsin välistä liikennettä on huomattavan vähän.

Reittejä vuodessa





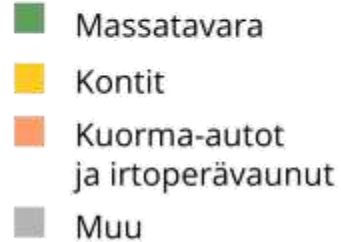


# Suomen meriliikenteen tuonti- ja vientimaat 2023

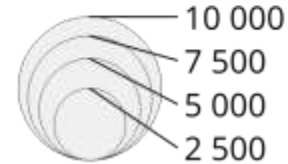
- Suomen ja muiden maiden välisessä meriliikenteessä on suuria maakohtaisia eroja, miten tavaraa kuljetetaan. Tonneissa mitattuna kuiva- ja nestebulk ovat useimpien maiden kohdalla yleisin tavaralaji. Esimerkiksi Suomen ja Norjan välinen liikenne on lähes pelkästään bulkia, erityisesti raakaöljyä.
- Kuorma-autoja ja irtoperävaunuja kuljetetaan eniten Suomen ja Saksan, Viron sekä Ruotsin välillä. Viron ja Saksan Itämeren-puoleisten satamien liikenteessä pääpaino on ajoneuvoissa.
- Konttiliikennettä on eniten Suomen ja Saksan Pohjanmeren-puoleisten satamien sekä Alankomaiden ja Belgian välillä. Myös Suomen ja Puolan välillä on jonkin verran konttiliikennettä.
- Sen sijaan Suomen ja Göteborgin välillä ei juuri kuljeteta kontteja, vaikka Göteborg on merkittävä konttisatama myös kaukoliikenteessä.

Tyypilliset tavaralajit ja kuljetusyksiköt Suomen ja pohjoisen Euroopan välisessä meriliikenteessä

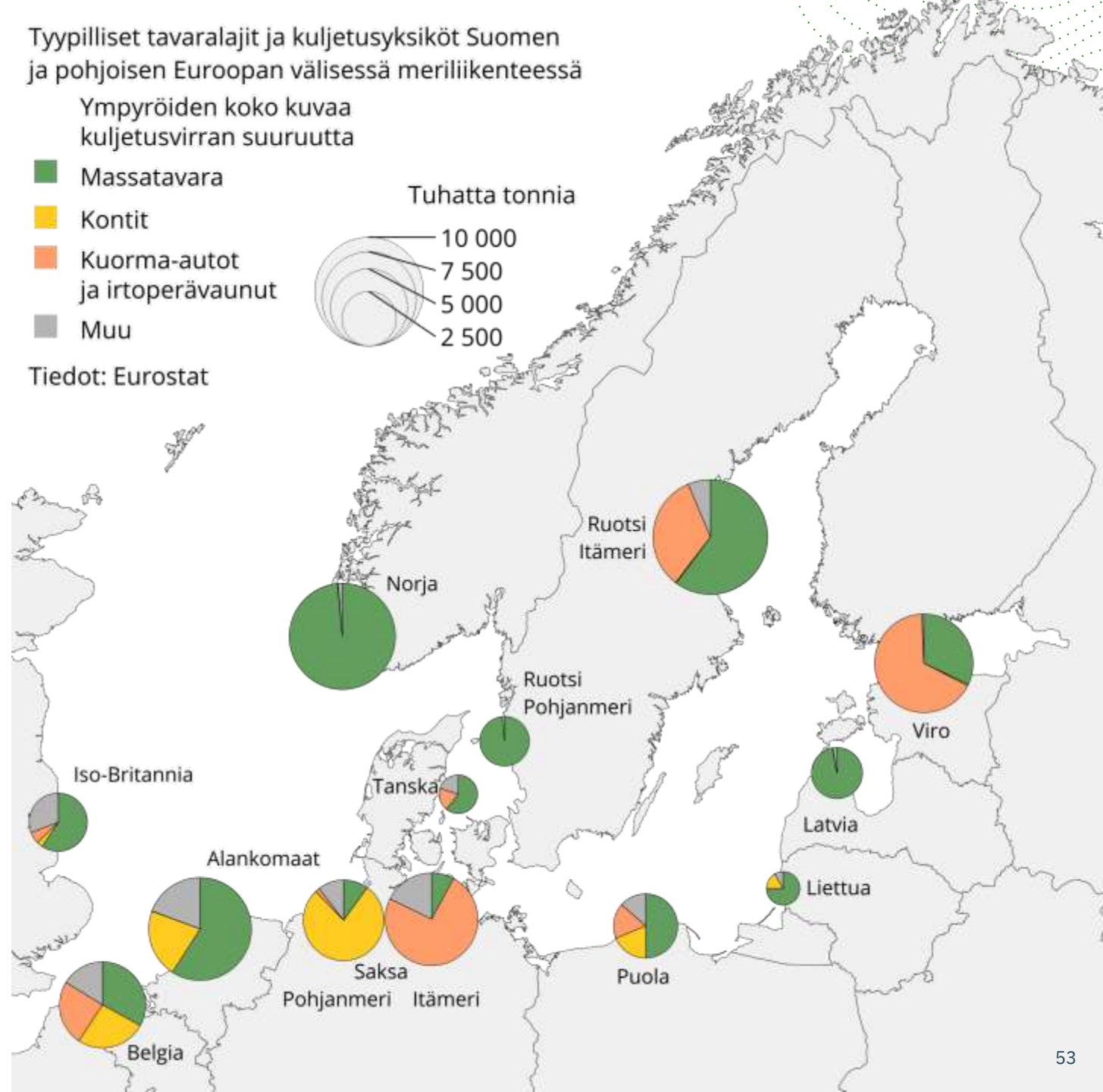
Ympyröiden koko kuvaa kuljetusvirran suuruutta



Tuhatta tonnia



Tiedot: Eurostat

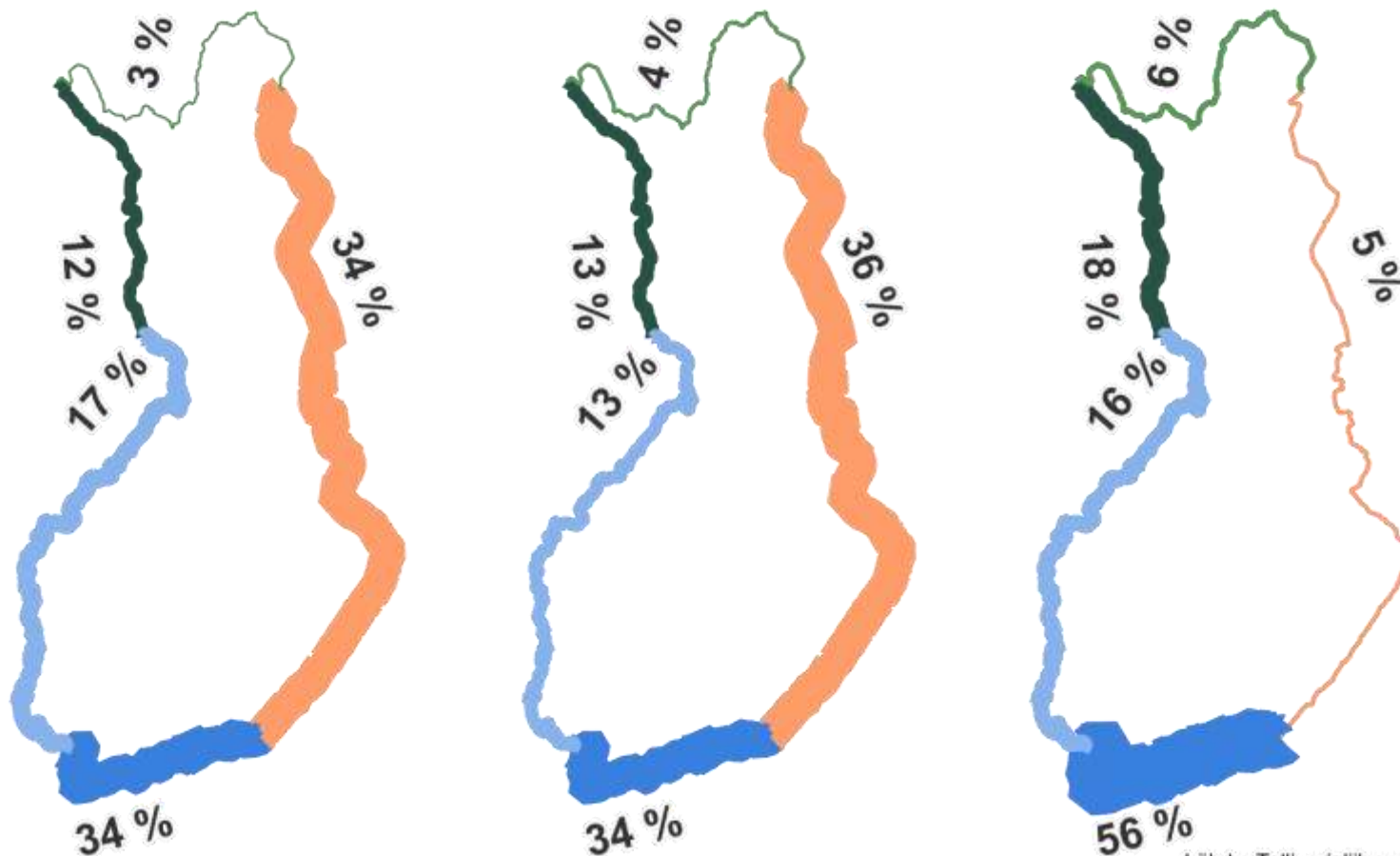




# Kansainvälisen kuorma-auto- ja traileriliikenteen muutokset 2004–2023

- Kuorma-autot ja irtoperävaunut kuvaavat ensisijaisesti **Euroopan liikennettä**.
- Vuonna 2023 noin 20 % Suomen ulkomaankaupasta kulki kuorma-autoilla tai irtoperävaunuilla joko maarajojen yli tai laivan kyydissä.
  - Tonneina määrä oli n. 20 miljoonaa tonnia.
- 2019 jälkeen itärajalta poistunut liikenne ei ole siirtynyt sellaisenaan muille rajoille.

Kuorma-autojen ja irtoperävaunujen rajanylitysten jakautuminen eri rajoille  
2004 2014 2023



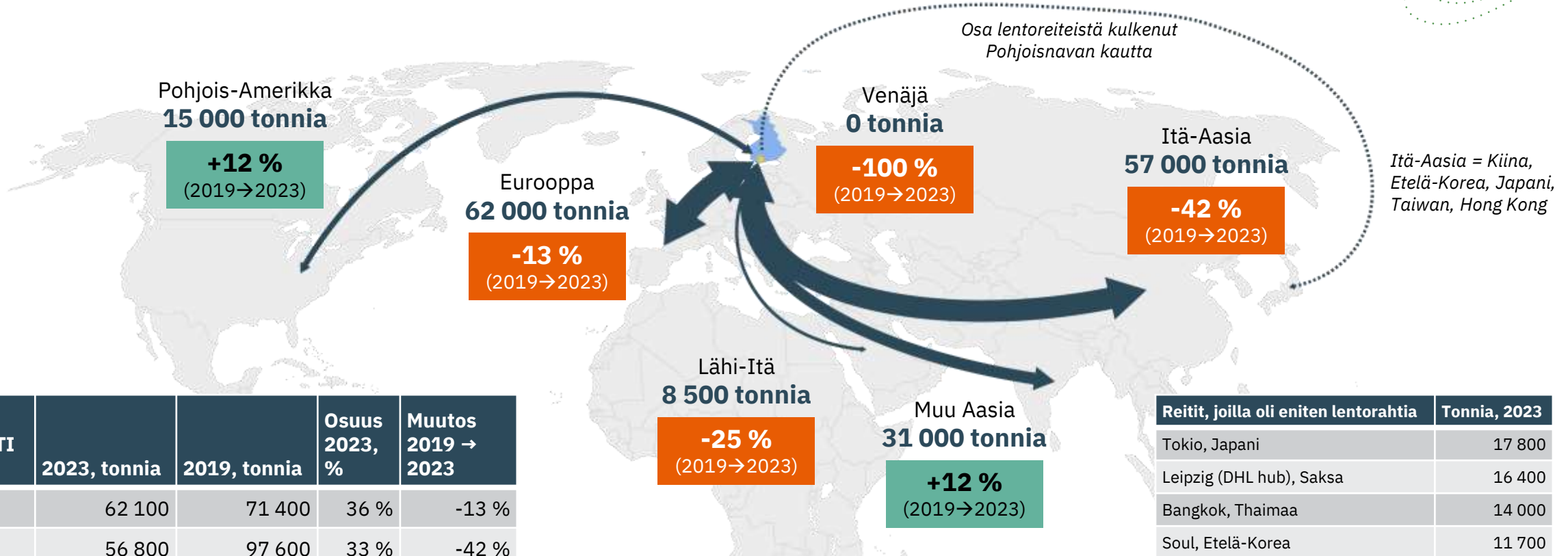
Kuorma-autoja maa- ja merirajoilla	Vuosisumma, rajan ylityksiä, kpl	Muutos
v. 2004	1 455 000	
v. 2014	1 952 000	+34 %
v. 2019	2 043 000	+5 %
v. 2023	1 472 000	-28 %

Huom.! Kuvissa ei ole esitetty muuta meriliikennettä kuin meritse kuljetetut kuorma-autot ja irtoperävaunut. Kuvissa on myös maarajan ylittävät tiekuljetukset.

Lähde: Tulli, rajaliikennetilasto



# Suomen kansainvälinen lentorahti 2023



LENTORAHTI Alue	2023, tonnia	2019, tonnia	Osuus 2023, %	Muutos 2019 → 2023
Eurooppa	62 100	71 400	36 %	-13 %
Itä-Aasia	56 800	97 600	33 %	-42 %
Muu Aasia	31 200	28 100	18 %	11 %
Pohjois-Amerikka	15 100	13 500	9 %	12 %
Lähi-itä	8 500	11 300	5 %	-25 %
Venäjä	0	1 600	0 %	-100 %

Reitit, joilla oli eniten lentorahtia	Tonnia, 2023
Tokio, Japani	17 800
Leipzig (DHL hub), Saksa	16 400
Bangkok, Thaimaa	14 000
Soul, Etelä-Korea	11 700
Shanghai, Kiina	8 800
Singapore	8 300
Hong Kong	8 100
Lontoo-Heathrow, Iso-Britannia	8 000
Delhi, Intia	6 800
Doha, Qatar	6 500

## LENTORAHDISTA YLEISESTI

- Tällä sivulla esitetyt tonnimäärät kuvaavat Suomesta lähteneiden ja Suomeen saapuneiden lentojen rahtimääriä.
- Merkittävä osa Helsinki-Vantaalla käsitellystä lentorahdista on **läpikulkevaa** eli transitoa: Suomi ei ole rahdin lähtö- eikä kohdemaata.
- Arviolta ainakin 75 % Suomen lentorahdista on **ruumarahdia** eli kulkee matkustajalentokoneiden kyydissä.
- Lentorahtia kuljetetaan myös **lentorekoilla** Suomen ja Keski-Euroopan suurten rahtilentokenttien välillä. Tällöin tavara ei näy kaikissa Suomen lentorahtitilastoissa.

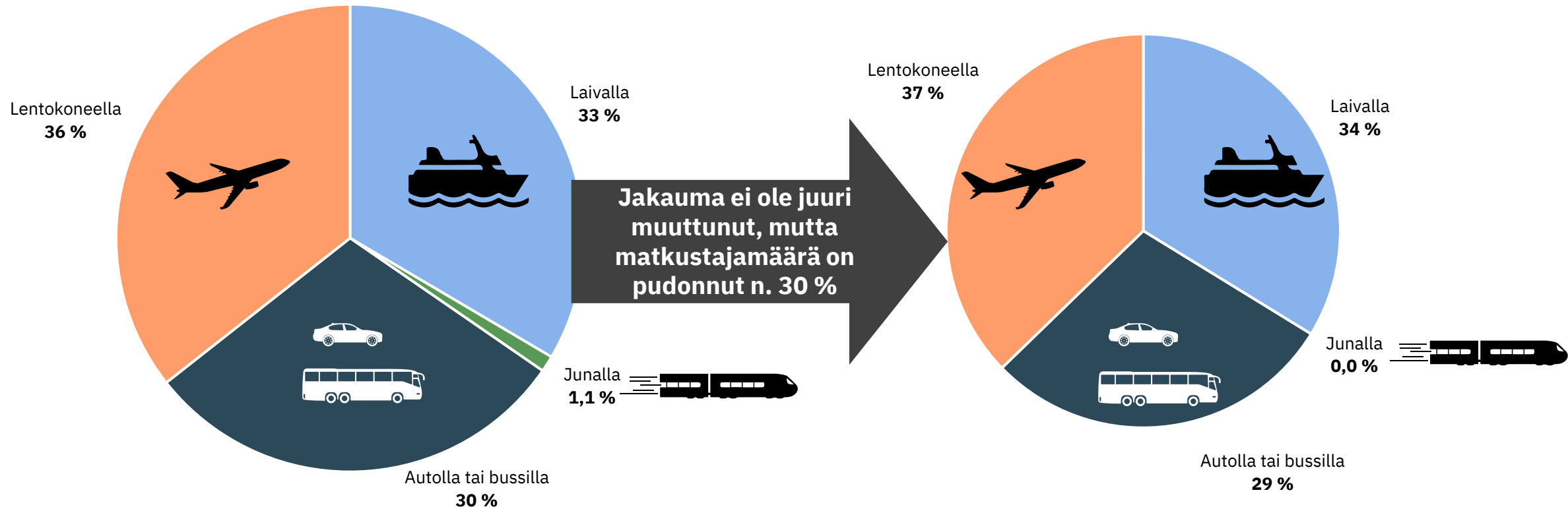
Suomessa em. reittien määränpää on Helsinki-Vantaa



# Suomen kansainvälisten matkustajamäärien jakauma 2019 ja 2023

2019, yht. 57 miljoonaa rajanylitystä

2023, yht. 40 miljoonaa rajanylitystä



Lähde: Tilastokeskus (laiva, lentokone), Eurostat (juna), Tulli ja Fintraffic (auto ja bussi). Sisältää kotimaiset ja ulkomaiset matkustajat. Auton kanssa laivalla matkustaneet on laskettu laivamatkustajiksi.

Tullin tilastoissa ei ole esitetty erikseen linja-autojen määrää maarajalla, mutta LAM-pistetietojen mukaan niitä on alle 1 % henkilöautojen määrästä. Laskelmassa on oletettu, että henkilöauton keskikuorma maarajalla on 1,5 henkilöä per ajoneuvo.



## Matkustajaliikenne merillä 2023

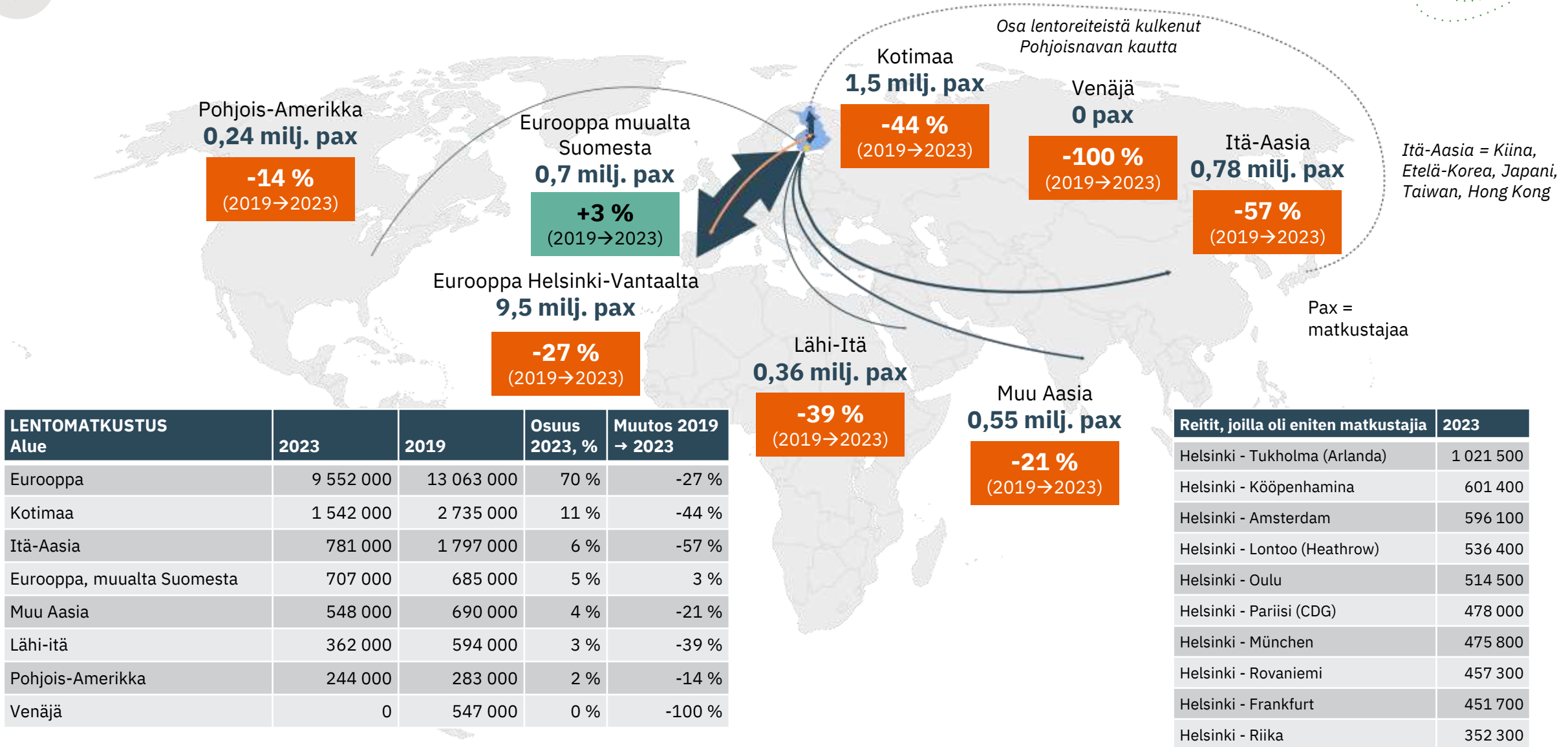
- Ylivoimaisesti suurin yksittäisen reitin matkustajavolyymi on Helsingin ja Viron (Tallinna & Muuga) välillä.
- Matkustajaliikenne tapahtuu RoRo-aluksilla, joilla kuljetetaan matkustajien lisäksi valtaosa Suomen kuorma-autoilla ja puoliperävaunuilla tapahtuvasta kansainvälisestä tavaraliikenteestä.
- Helsingin ja Viron välillä varustamoiden vuorotarjonta on runsasta. RoRo-aluksilla pääsee Viroon noin 15 vuorolla päivittäin Helsingin eri satamista.
- Ruotsin suuntaan vuorotarjonta on vähäisempää, mutta kokonaismatkustajamäärä Suomen ja Ruotsin välillä on silti suuri, n. 5,7 miljoonaa matkustajaa.

Reitti	Matkustajamäärä 2023
Helsinki–Viro	7 172 000
Turku/Naantali–Ruotsi	2 134 000
Ahvenanmaa–Ruotsi	1 788 000
Helsinki–Ruotsi	1 558 000
Ahvenanmaa–Suomi	492 000
Vaasa–Ruotsi	277 000
Helsinki–Saksa	166 000





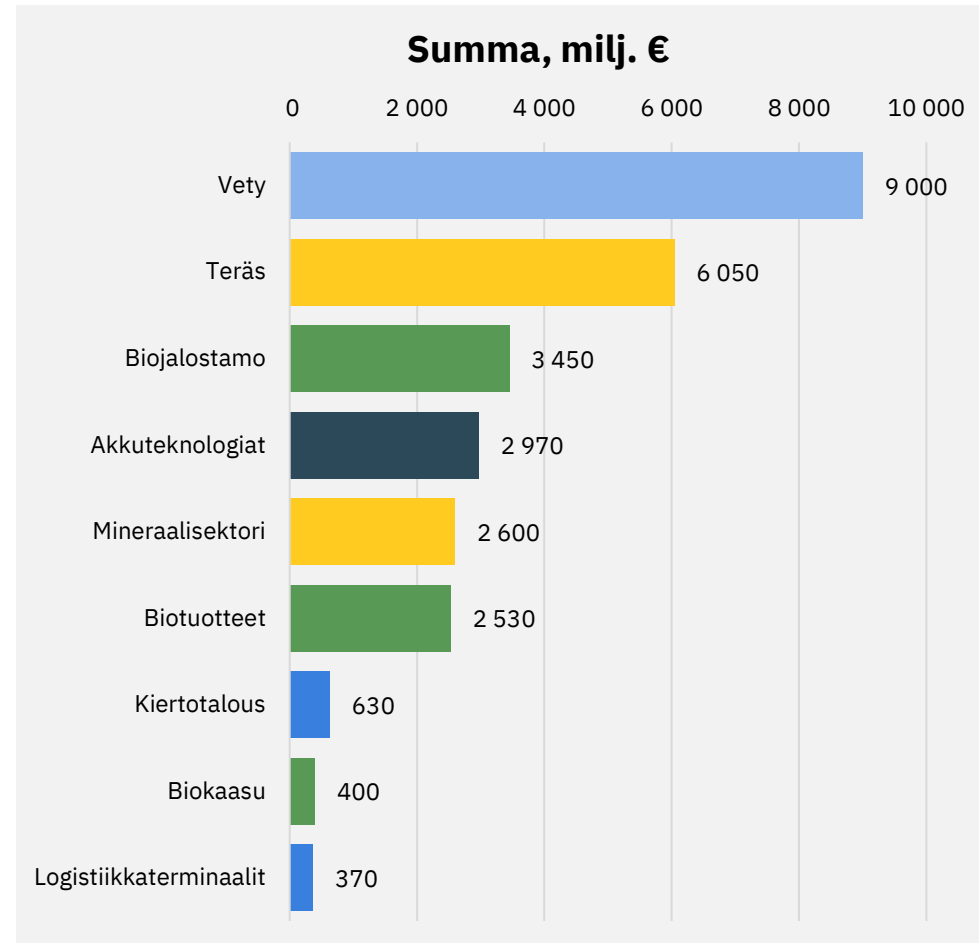
# Suomen kansainvälinen lentomatustus 2023





# Suomeen suunnitellut investoinnit vaikuttavat kansainvälisten yhteyksien kehitykseen

- Tarkasteluun on valittu investointeja, jotka voivat generoida kuljetussuoritetta myös tuotantovaiheessa.
- Investoinnit painottuvat satamien läheisyyteen.
- Suunnitellut investoinnit kuvaavat Suomen teollisuuden ja logistiikan painopisteen tulevaisuuden suuntaa.



Lähde: EK:n vihreän siirtymän dataikkuna, 27.9.2024

Vihreät investoinnit, joihin liittyy merkittäviä kuljetustarpeita myös tuotantovaiheessa

■ Kunnat (Lähde: Tilastokeskus 2024)

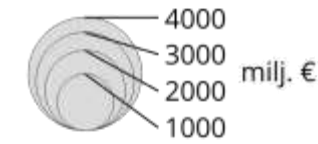
■ Akkuteollisuus

■ Biotuotteet ja -jalostus

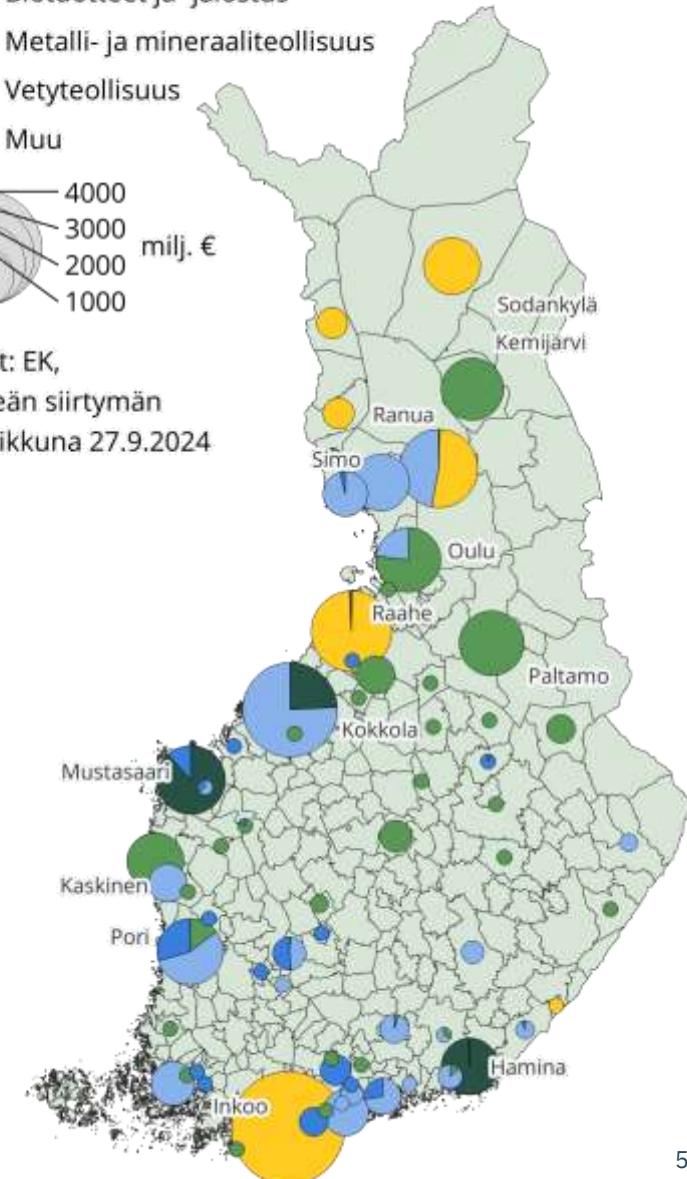
■ Metall- ja mineraaliteollisuus

■ Vetyteollisuus

■ Muu



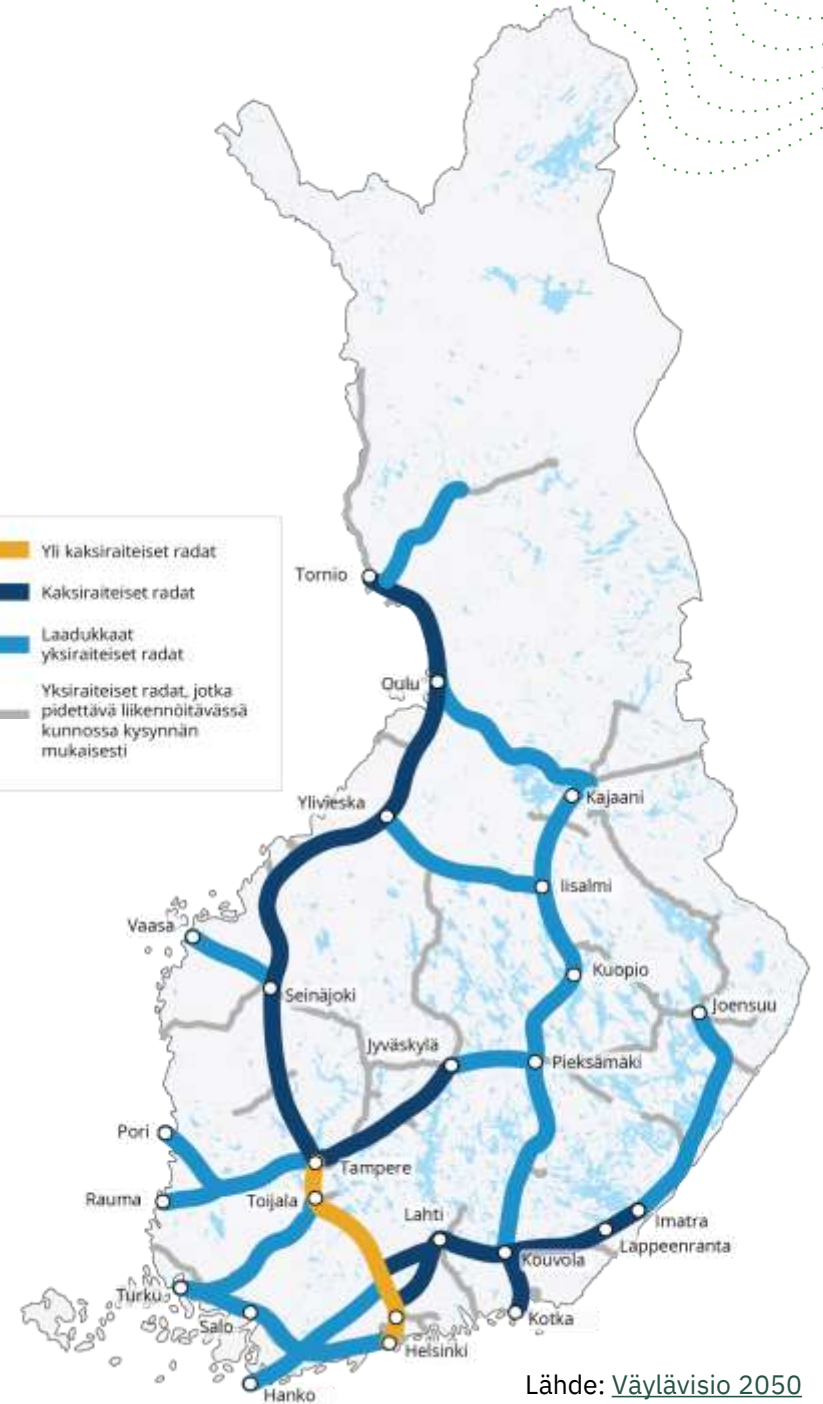
Tiedot: EK,  
vihreän siirtymän  
dataikkuna 27.9.2024





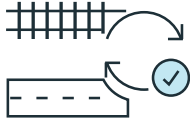
# Suomen elinkeinoelämän väylävisio 2050

- Elinkeinoelämän järjestöt ovat tuottaneet Suomen teiden ja ratojen väylävisio vuoteen 2050.
- Visio toimii pohjana Suomen kansainvälisen saavutettavuuden pohdinnoille ja kertoo millaista palvelutasoa Suomen rajojen sisällä tavoitellaan.
- Alkuperäiseen väylävisioon nähden on muutettu Oulu–Tornio-rata kaksiraiteiseksi.





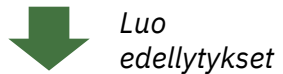
# Väylävisio 2050: 2050-luvun kilpailukykyinen ja hiilineutraali Suomi rakentuu modernien väylien varaan



TIE- JA RATAVERKKO ON HYVÄSSÄ KUNNOSSA

Tavoitteena pitkäjänteinen väyläpolitiikka

Toimiva perusväylänpito



Väyläinvestoinnit

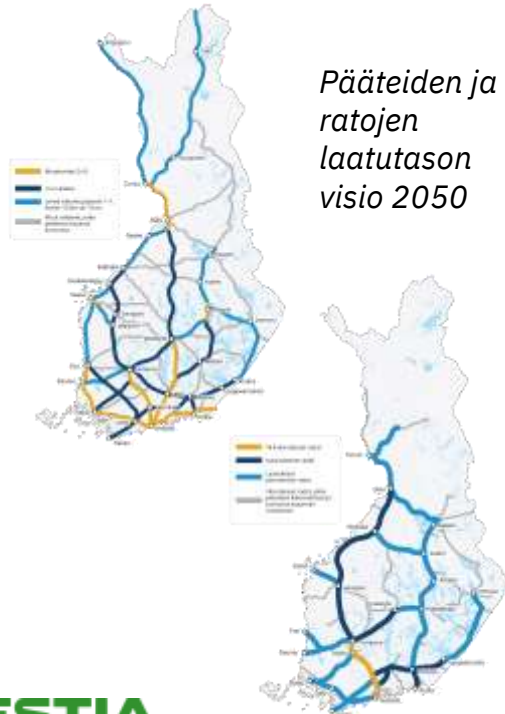
Väylien standardipuuotteiden korjaus	Väylien digitalisointi	Lataus- ja jakeluinfrastruktuurin rakentaminen
--------------------------------------	------------------------	--

- ✓ Oikein ajoitettu perusväylänpito säästää pitkällä aikavälillä
- ✓ Rahoituksen tehokas hyödyntäminen



PÄÄVÄYLIEN LAATUTASO VASTAA KYSYNTÄÄ

Tavoitteena sujuvat ja ennakoitavat kuljetukset



PÄÄVÄYLÄVERKKO ON DIGITALISOITU

Tavoitteena elinkeinoelämän toimitusketjujen tehokkuus

ÄLYVÄYLÄT



DIGIRADAT



Liikenteen digitalisaatiosta kilpailukykyä



KÄYTÖSSÄ KATTAVA LATAUS- JA JAKELUINFRASTRUKTUURI

Tavoitteena käyttäjälähtöinen käyttövoimien infrastruktuuri



**Sähkölataus** sopivissa kuljetusketjuissa: terminaalit ja pääväylien keskeiset solmut

**Biokaasun** (CBG & LBG) käytön maksimointi – jakeluverkoston laajentaminen



**Uusiutuvan dieselin** kestävä käytön maksimointi

**Huolella analysoitu vetytalouteen perustuva jakelujärjestelmä** – nestemäinen vety vai synteettiset polttoaineet raskaalle liikenteelle?

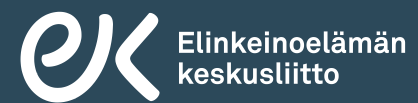




# Sotilaallinen liikkuvuus ja NATO:n vaikutukset

- Työssä otetaan huomioon tarvittavilta osin geopolittisen toimintaympäristön muutoksista nousevat tarpeet sotilaallisen liikkuvuuden paremmalle mahdollistamiselle.
- Suomen Puolustusvoimat hyödyntää toiminnassaan kaupallisia logistiikkapalveluja. Tässä selvityksessä käsitellyt logistiset palvelut linkittyvät myös sotilaallisiin tarpeisiin.
- Tällä hetkellä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisen painopiste on pohjoisessa.
- Norjan rooli sotilaiden ja kaluston välittäjämaana on kasvamassa, ja tämä näkyy mm. Narvikin satamassa sekä rata- ja tieverkolla.
- Lentoasemaverkko on tärkeä osa sotilaallisen liikkuvuuden infrastruktuuria.





Elinkeinoelämän  
keskusliitto

**palta**

**RT** RAKENNUS-  
TEOLLISUUS

**DESTIA**

A COLAS COMPANY