

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Merenkulun markkinaseurannan tilastomittaristo 2015–2025

Mittariselitteet ja keskeiset
havainnot

Sisältö

- Johdanto
- Mittariston lukuohje
- 1. [Merikuljetusten merkitys Suomelle](#)
- 2. [Satama-aktiivisuus](#)
- 3. [Alukset \(lastialukset\)](#)
- 4. [Meritse kulkeva kauppa](#)

Johdanto

- Merenkulun seuranta on haastavaa, koska kyseessä on laaja kokonaisuus, jota tarkastellaan eri näkökulmista. Tämä näkyy sekä terminologiassa että tiedoissa: keskeisten käsitteiden – merenkulku, meriliikenne ja merikuljetukset – merkitys vaihtelee yhteyden mukaan. Vastaavasti alaa koskeva tieto on hajallaan eri lähteisiin, kuten satamatilastoihin, alustietoihin ja kauppatilastoihin, joista kukin valottaa vain osaa kokonaisuudesta. Kokonaiskuvan saaminen edellyttää näiden yhdistelyä sekä yhteismitallisia aikasarjoja, jotta kehityksen suuntaa voi seurata.
- Merenkulun markkinaseurannan mittaristo yhdistää Traficomien aineistoja ja muita lähteitä, kuten Tullin Uljasta, yhteismitallisiksi aikasarjoiksi. Rahan arvojen oikaisussa käytetään Tullin tuoteryhmittäisiä vienti- ja tuontihintaindeksejä. Koska meritse kuljetetuille tavaroille ei ole saatavilla omia hintaindeksejä, käytetyt luvut sisältävät myös muiden kuljetusmuotojen hintakehityksen. Tämä voi aiheuttaa rakenteellista harhaa kuljetusmuotojen välille, mikä on huomioitava erityisesti viennin tulkinnessa.
- Mittaristo jakautuu neljään toisiinsa kytkeytyvään osa-alueeseen. Ne tarkastelevat merikuljetusten merkitystä Suomelle, suomalaisten satamien kautta kulkevaa meriliikennettä ja sen lastialuksia sekä meritse kulkevia tavaravirtoja.

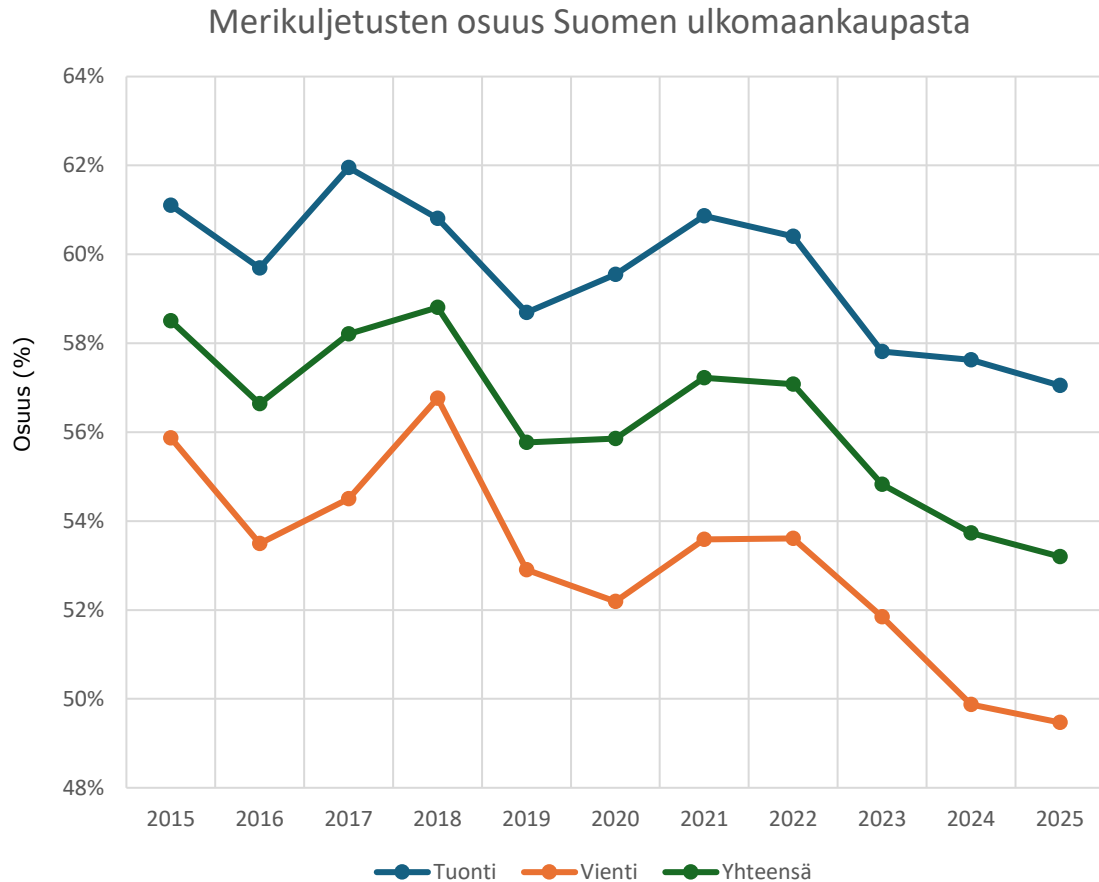
Mittariston lukuohje

- Mittaristo kattaa vuodet 2015–2025
- Ensimmäisen osion (Merikuljetusten merkitys Suomelle) kuviot esitetään suorina prosenttiosuuksina, jolloin lukija näkee suoraan, kuinka suuri osa Suomen ulkomaankaupasta ja -tavaraliikenteestä kulkee meritse.
- Kaikki muut osiot esitetään kantaindeksinä, jonka vertailutasona (=100) on kunkin mittarin oma keskiarvo vuosilta 2015–2019. Esimerkiksi arvo 110 vuonna 2024 tarkoittaa, että mittari on 10 % korkeammalla kuin vuosien 2015–2019 keskimääräinen taso. Indeksimuoto helpottaa muutoksen seuraamista yli ajan ja eri mittareiden välistä vertailua. Indeksikuvioissa kantajakso 2015–2019 on merkitty harmaalla taustavarjostuksella ja kannan taso (=100) katkoviivalla.

1. Merikuljetusten merkitys Suomelle



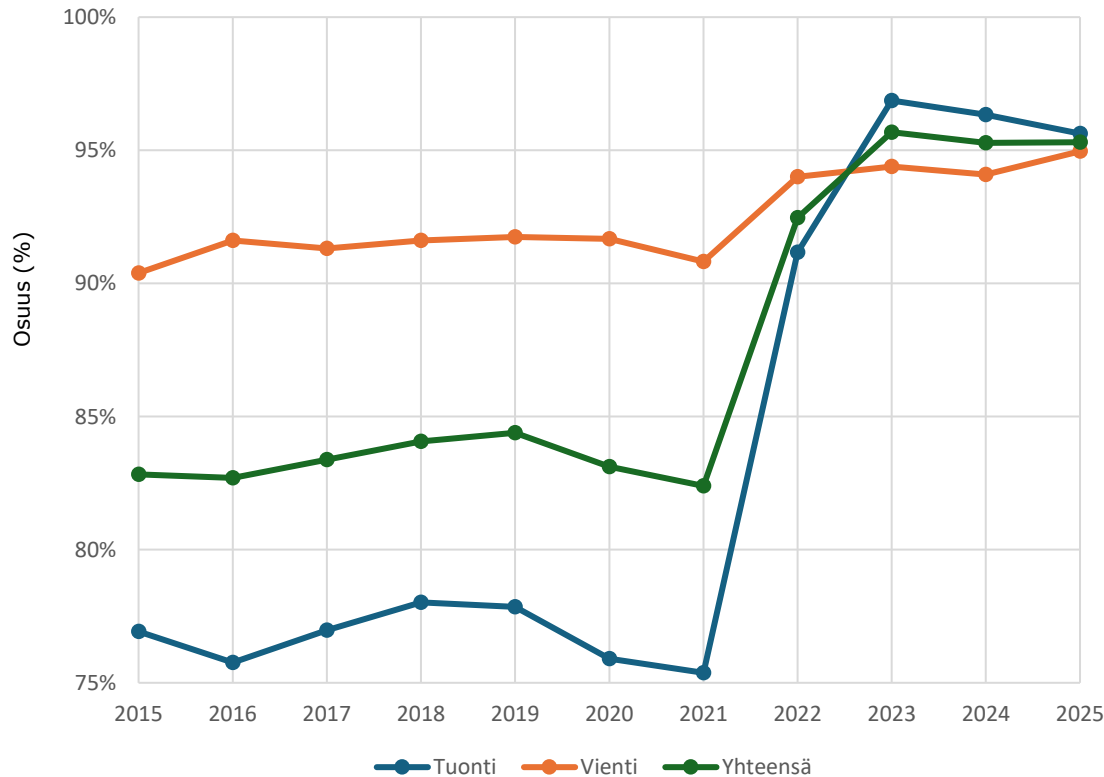
Osuus ulkomaankaupasta



- **Selite:** Kuvaaja kertoo, kuinka suuri osa Suomen ulkomaankaupan kokonaisarvosta – mukaan lukien sekä tavara- että palvelukauppa – on yhteydessä merikuljetuksiin. Mittari on näistä kolmesta laajin ja kuvaa merikuljetusten kokonaismerkitystä Suomen taloudelle suhteessa kaikkeen ulkomaiseen vaihdantaan. Luku esitetään erikseen viennille, tuonnille sekä näiden yhteismäärälle.
- **Keskeiset havainnot:** Merikuljetusten osuus on laskenut tasaisesti vuoden 2015 noin 58,5 prosentista vuoden 2025 noin 53,2 prosenttiin. Pudotus on ollut selvempi viennissä (55,9 % → 49,5 %) kuin tuonnissa (61,1 % → 57,1 %). Trendi heijastaa palvelukaupan kasvavaa osuutta ulkomaankaupassa, sillä palvelut eivät tyypillisesti liiku meritse. Mittari ei siis varsinaisesti kerro merikuljetusten suosion vähenemisestä vaan ulkomaankaupan rakenteen muutoksesta.

Osuus ulkomaan tavaraliikenteen painosta

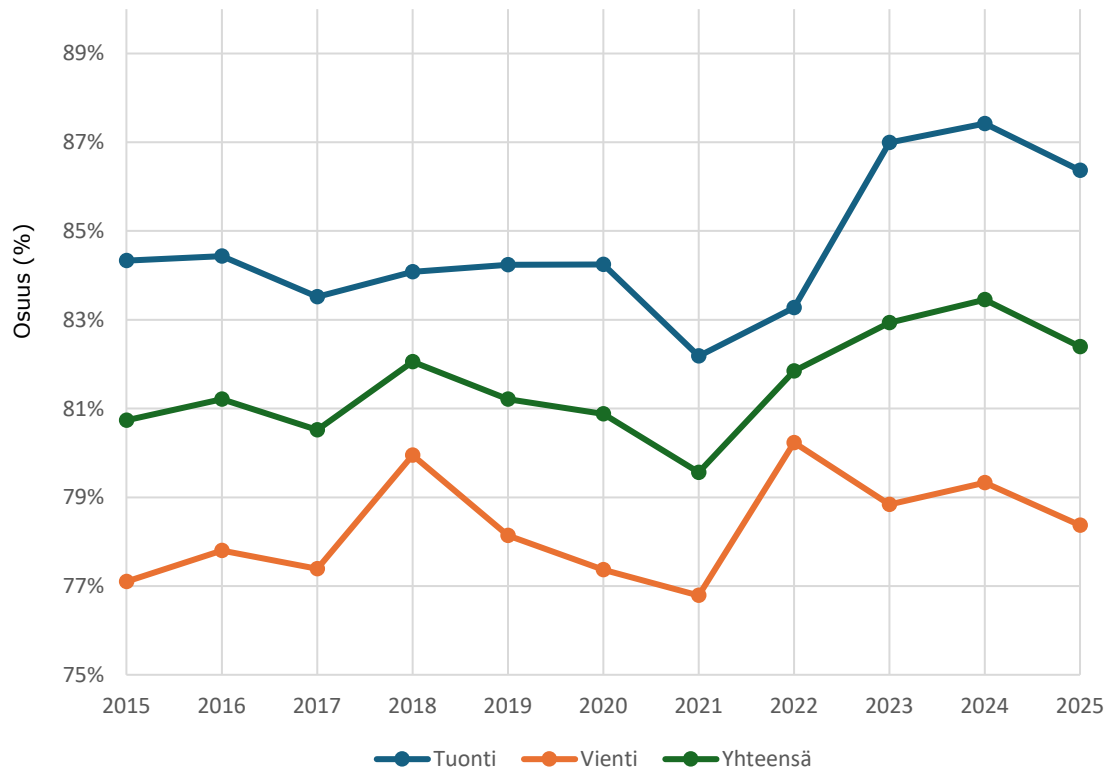
Merikuljetusten osuus ulkomaan tavaraliikenteen painosta



- **Selite:** Kuvaa, kuinka suuri osuus Suomen ulkomaan tavaraliikenteen kokonaispainosta kulkee meritse muiden kuljetusmuotojen (maantie-, rautatie- ja lentoliikenne) sijaan. Toisin kuin edellinen mittari, tämä koskee vain tavaravirtoja eikä huomioi palvelukauppaa. Koska merikuljetukset soveltuvat erityisen hyvin suurten ja raskaiden tavaraerien siirtämiseen, osuus on Suomessa tyypillisesti hyvin korkea.
- **Keskeiset havainnot:** Osuus on noussut vuosien 2015–2021 noin 83 prosentista yli 95 prosenttiin vuosina 2022–2025. Muutos ajoittuu Venäjän hyökkäyssotaan ja sitä seuranneisiin pakotteisiin ja näkyy etenkin tuonnissa, jonka osuus loikkasi noin 75 prosentista yli 95 prosenttiin. Viennissä muutos oli maltillisempi, sillä meri oli jo aiemmin selvästi pääkuljetustapa. Käytännössä lähes kaikki Suomen ulkomaan tavaraliikenne painon mukaan kulkee nykyisin meritse.

Osuus ulkomaan tavaraliikenteen arvosta

Merikuljetusten osuus ulkomaan tavaraliikenteen arvosta



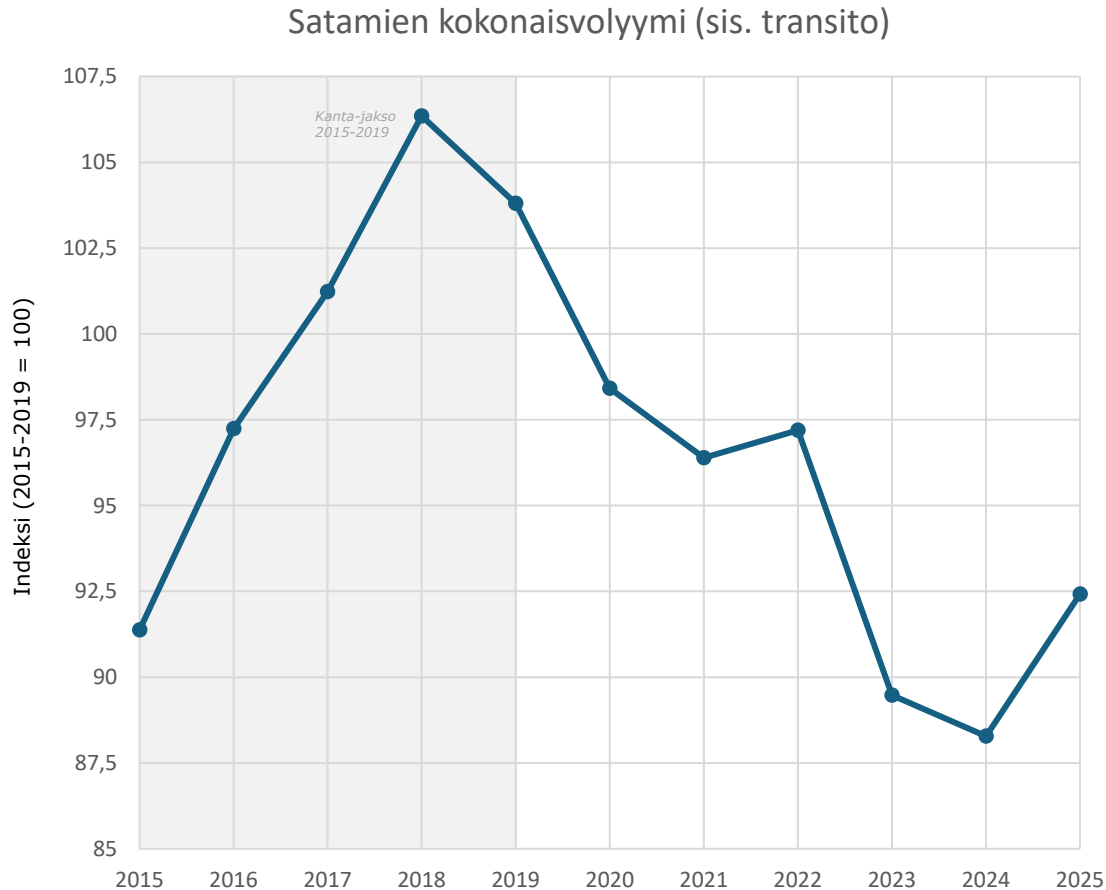
- **Selite:** Kertoo, kuinka suuri osa Suomen ulkomaan tavaraliikenteen rahallisesta arvosta liikkuu meritse. Vertailukohtana on siis ulkomaan tavarakaupan arvo – ei kokonaisulkomaankauppa – joten mittari on suoraan vertailukelpoinen painopohjaisen osuuden kanssa. Arvo-osuus on tyypillisesti pienempi kuin painopohjainen, sillä korkean arvon ja kevyet tuotteet (kuten elektroniikka tai lääkkeet) kuljetetaan usein lentoteitse tai maitse.
- **Keskeiset havainnot:** Osuus on pysynyt verraten vakaana 80–83 prosentin tuntumassa. Tuonnin osuus on koko jakson korkeampi (84–87 %) kuin viennin (77–80 %). Vuoden 2022 jälkeen näkyy lievä nousu, mutta muutos on selvästi pienempi kuin painopohjaisessa osuudessa. Tämä kertoo, että Venäjän kanssa käyty maakauppa koostui ennen vuotta 2022 painavista mutta arvoltaan matalista tavaroista, eikä sen siirtyminen meritse kuljetettavaksi muuttanut arvosuhteita merkittävästi.

2. Satama-aktiivisuus

Tämän osion mittarit esitetään kantaindeksinä, jonka vertailutasona (=100) on kunkin mittarin oma keskiarvo vuosilta 2015–2019. Esimerkiksi arvo 110 tarkoittaa, että mittari on 10 % korkeammalla kuin vuosien 2015–2019 keskimääräinen taso.

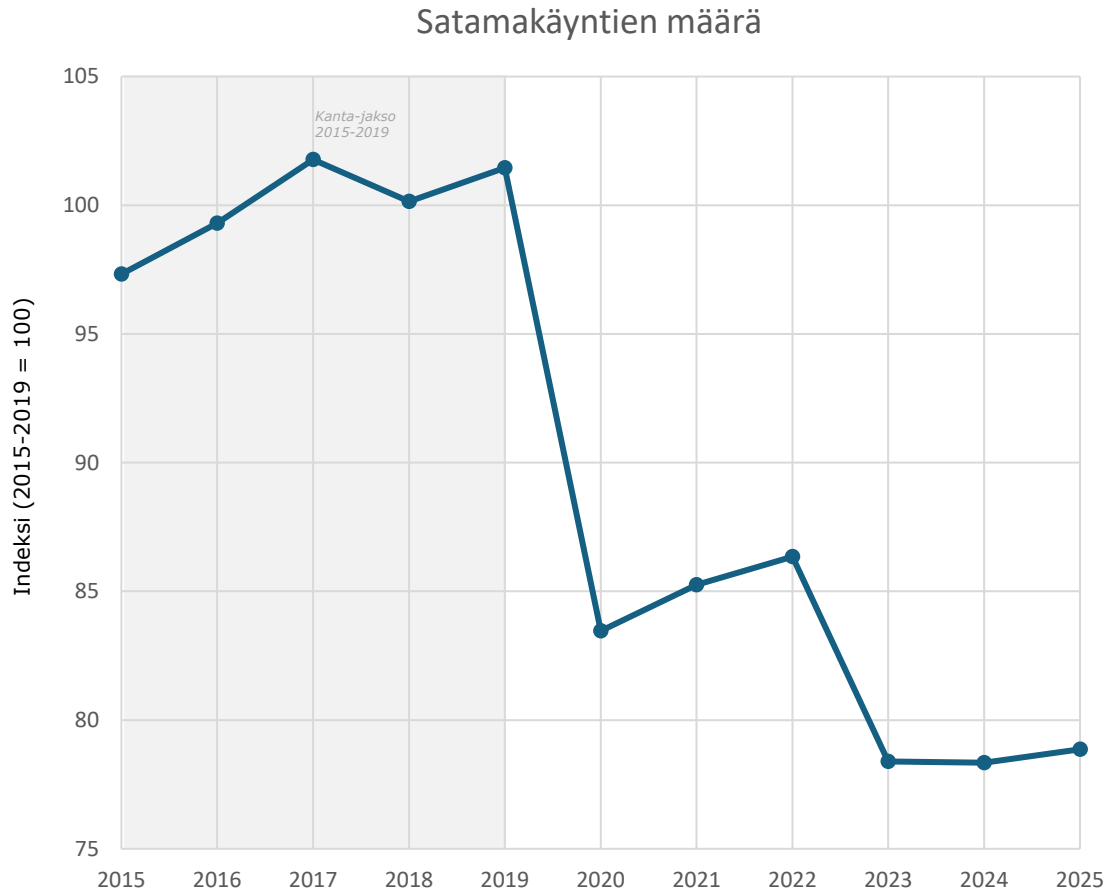


Kokonaisvolyymi (sis. transito)



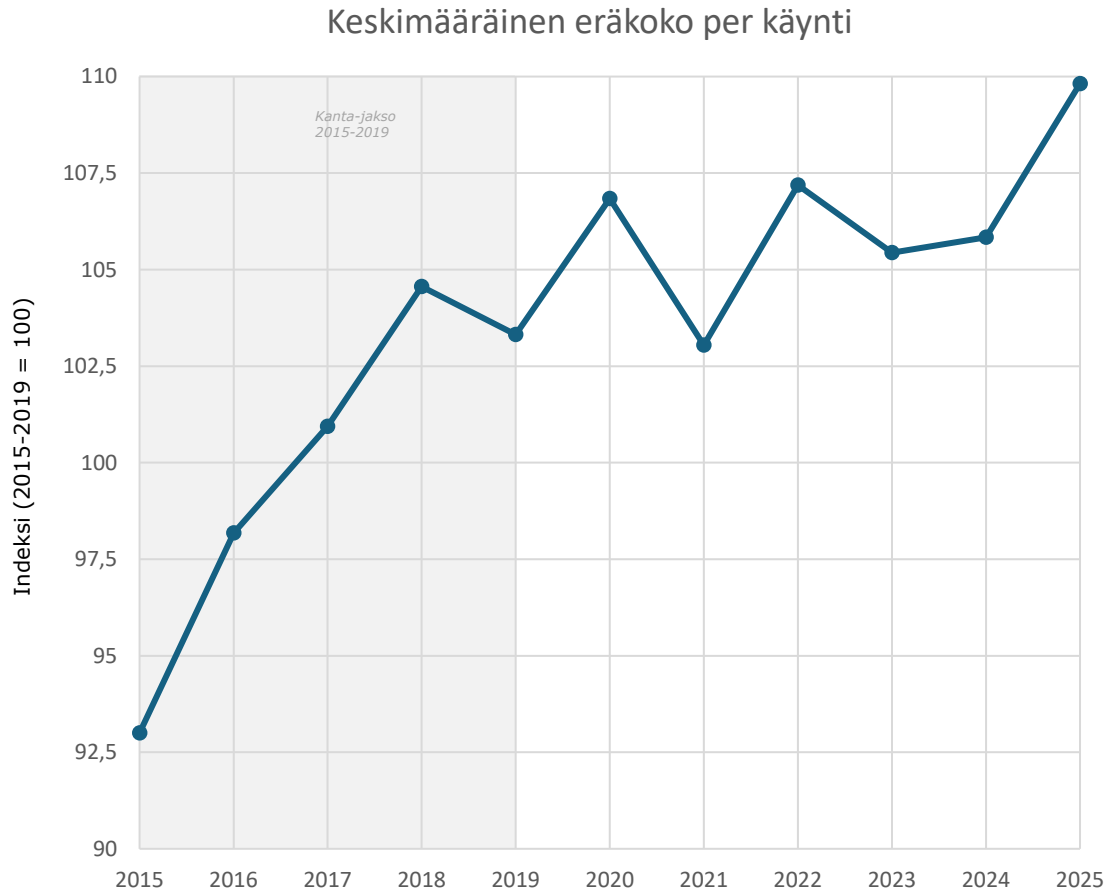
- **Selite:** Suomen satamien kautta kulkevan tavaran kokonaismäärä tonneissa. Luku sisältää myös transito- eli kauttakulkuliikenteen, jossa tullaamaton tavara liikkuu Suomen satamien kautta kahden ulkomaisen lähtö- ja määräpaikan välillä – esimerkiksi Venäjältä Suomen kautta muualle maailmaan tai päinvastoin – jäämättä Suomeen. Mittari kuvaa satamatoiminnan kokonaislaajuutta ja sen vuosittaisia muutoksia.
- **Keskeiset havainnot:** Kokonaisvolyymi nousi vuoden 2015 tasolta vuoden 2018 huippuun (indeksi 106), jonka jälkeen volyymi on hiipunut nykyiselle tasolle (92). Pudotuksessa näkyvät koronavuosien tuontihäiriöt, Venäjä- transiton romahdus sekä perusteellisuuden vientivolyymien lasku. Volyymi on jäänyt selvästi alle kantajakson 2015–2019 keskitason.

Satamakäyntien määrä



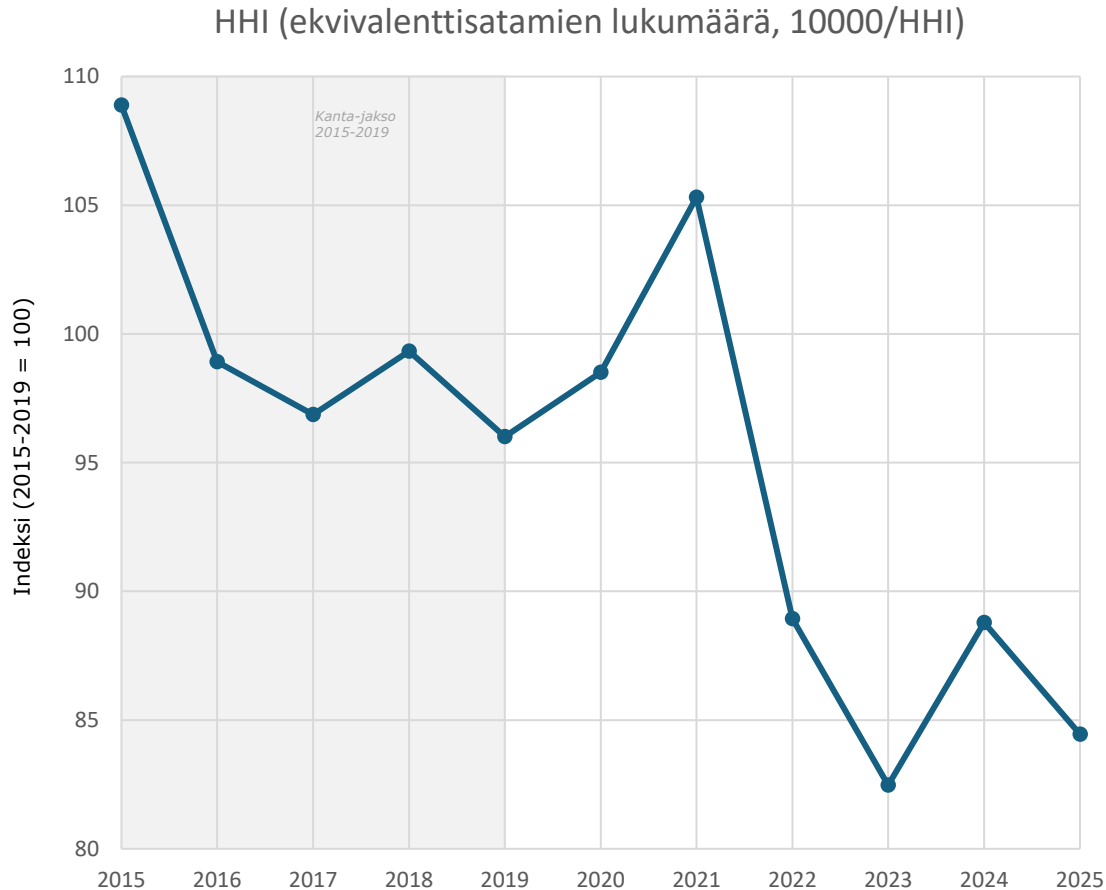
- **Selite:** Kertoo, kuinka monta kertaa ulkomaanliikenteen lastialukset poikkeavat Suomen satamissa vuoden aikana. Yhdessä eräkoon kanssa mittari paljastaa kuljetusten rakenteen: kulkeeko liikenne useammilla aluksilla pienempinä lasteina vai harvemmillä aluksilla suurempina lasteina.
- **Keskeiset havainnot:** Satamakäyntien määrä putosi koronaviruspandemian myötä vuonna 2020 noin 17 prosenttia ja on sittemmin asettunut selvästi kantajakson tasoa matalammalle (indeksi 78–86). Käyntimäärät ovat jääneet selvästi pandemiaa edeltänyttä tasoa alemmas, kun taas tavaramäärä on pudonnut suhteessa vähemmän. Tämä viittaa siihen, että tavaramäärät kuljetetaan aiempaa harvemmillä satamakäynneillä ja suuremmilla eräkoilla.

Keskimääräinen eräkoko per käynti



- **Selite:** Lasketaan jakamalla satamien kautta kulkenut tavaramäärä ulkomaanliikenteen lastialusten satamakäyntien määrällä. Mittari kertoo siis, kuinka paljon tavaraa keskimäärin liikkuu yhdellä ulkomaan meriliikenteen satamakäynnillä – huomioiden sen, että sama käynti voi sisältää sekä tuontia että vientiä. Yhdessä aluskäynti- ja tavaramäärän kanssa se kuvaa, miten kuljetukset jakautuvat aluskäyntien kesken.
- **Keskeiset havainnot:** Keskimääräinen eräkoko on kasvanut tasaisesti vuodesta 2015 lähtien ja on nyt noin 10 prosenttia kantajakson keskiarvoa korkeammalla. Nousu kiihtyi vuosina 2020–2022, jolloin satamakäyntien määrä supistui mutta kokonaisvolyymi pysyi suhteellisen vakaana. Kehitys on linjassa alusten koon kasvun kanssa ja kertoo osaltaan kuljetusten tehostumisesta.

Tavaravirtojen keskittyneisyys

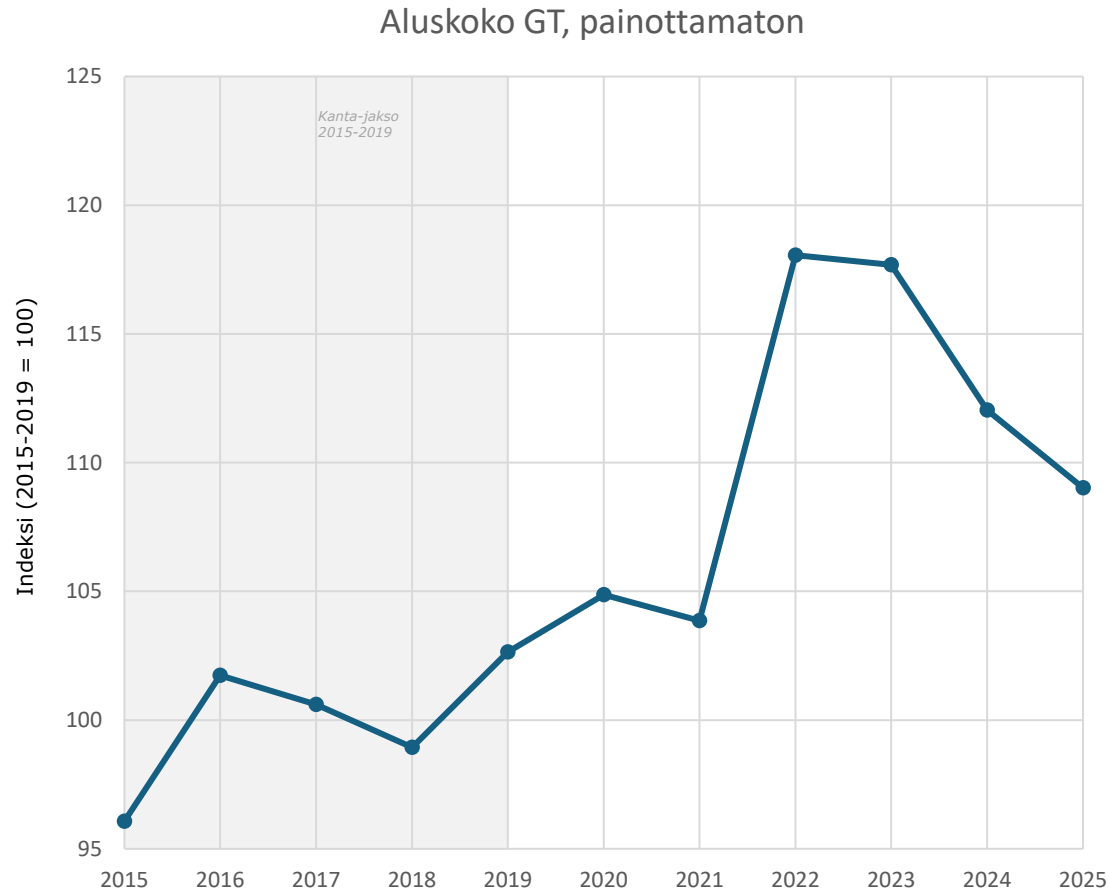


- **Selite:** Mittari kuvaa, kuinka tasaisesti ulkomaan meriliikenteessä kuljetetut tavaratonnit jakautuvat kunakin vuonna eri satamayritysten kesken. Tarkastelutaso on satamayritys, koska meriliikennetilastot raportoidaan tällä tarkkuudella. Yksi satamayritys voi koostua useammasta fyysisestä satamasta (esimerkiksi HaminaKotka Satama Oy kattaa sekä Haminan että Kotkan satamat). Jakautuminen lasketaan ekvivalenttisten satamayritysten lukumääränä (10 000/HHI). Luku kertoo, kuinka montaa yhtä suurta satamayritystä kunkin vuoden liikennejakauma vastaa. Suurempi luku tarkoittaa tasaisempaa jakautumista, pienempi luku epätasaisempaa. Kuvaajassa ekvivalenttiluku on suhteutettu kantajakson 2015–2019 keskiarvoon (2015–2019 = 100). Mittari soveltuu erityisesti tavaravirtojen jakautumisen ajallisten muutosten tarkasteluun.
- **Keskeiset havainnot:** Ulkomaan meriliikenteen tavaravirrat ovat keskittyneet aiempaa harvempien satamayritysten käsiin: ekvivalenttilukuun perustuva indeksi on laskenut vuoden 2015 tasolta 109 vuoden 2025 tasolle 84. Vuosittainen liikenne jakautuu siis nykyisin pienemmälle joukolle satamayrityksiä kuin kantajaksolla 2015–2019. Muutos kiihtyi vuoden 2021 jälkeen, jolloin indeksi putosi muutamassa vuodessa noin 20 yksikköä. Kehitystä selittävät erityisesti Saimaan kanavan liikenteen pysähtyminen keväällä 2022, Venäjän-transiton pudotus sekä Nesteen Porvoon jalostamon huoltoseisokkien aiheuttamat vuosittaiset heilahtelut suurimman yksittäisen sataman volyymeissa.

3. Alukset (lastialukset)

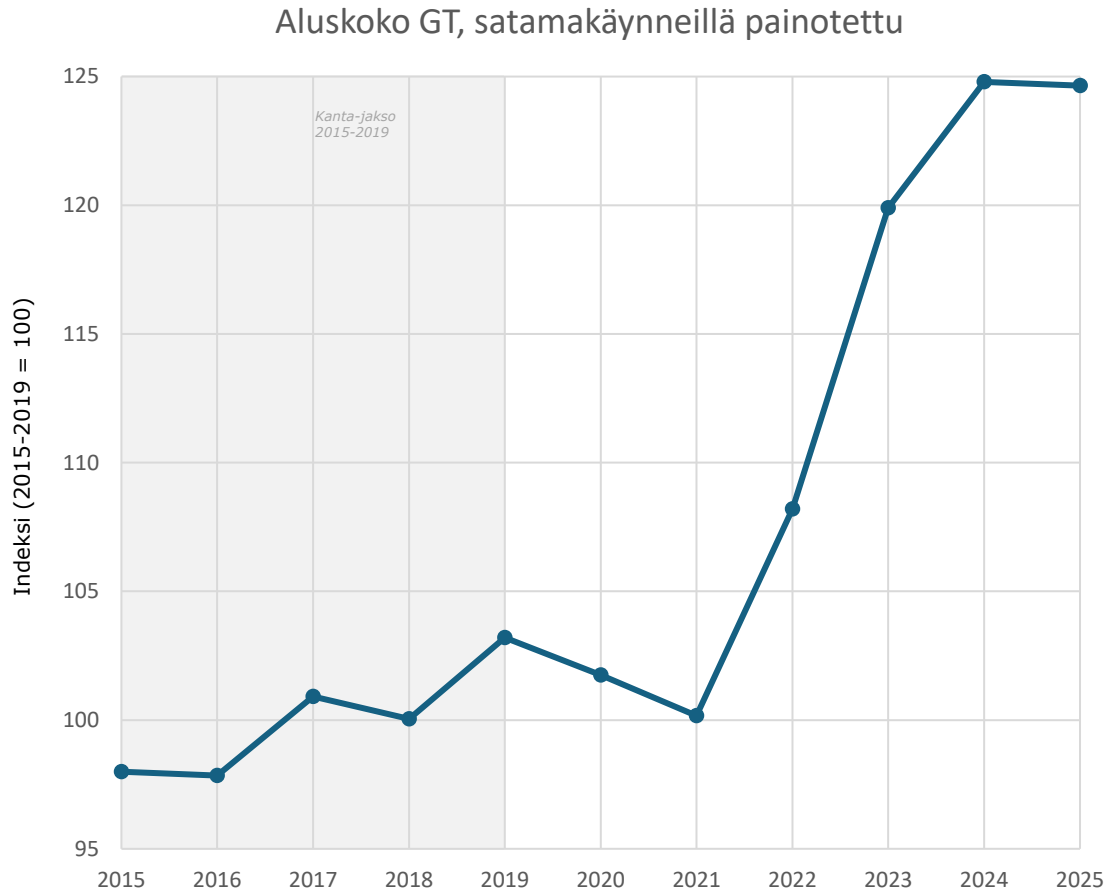


Aluskoko GT, painottamaton



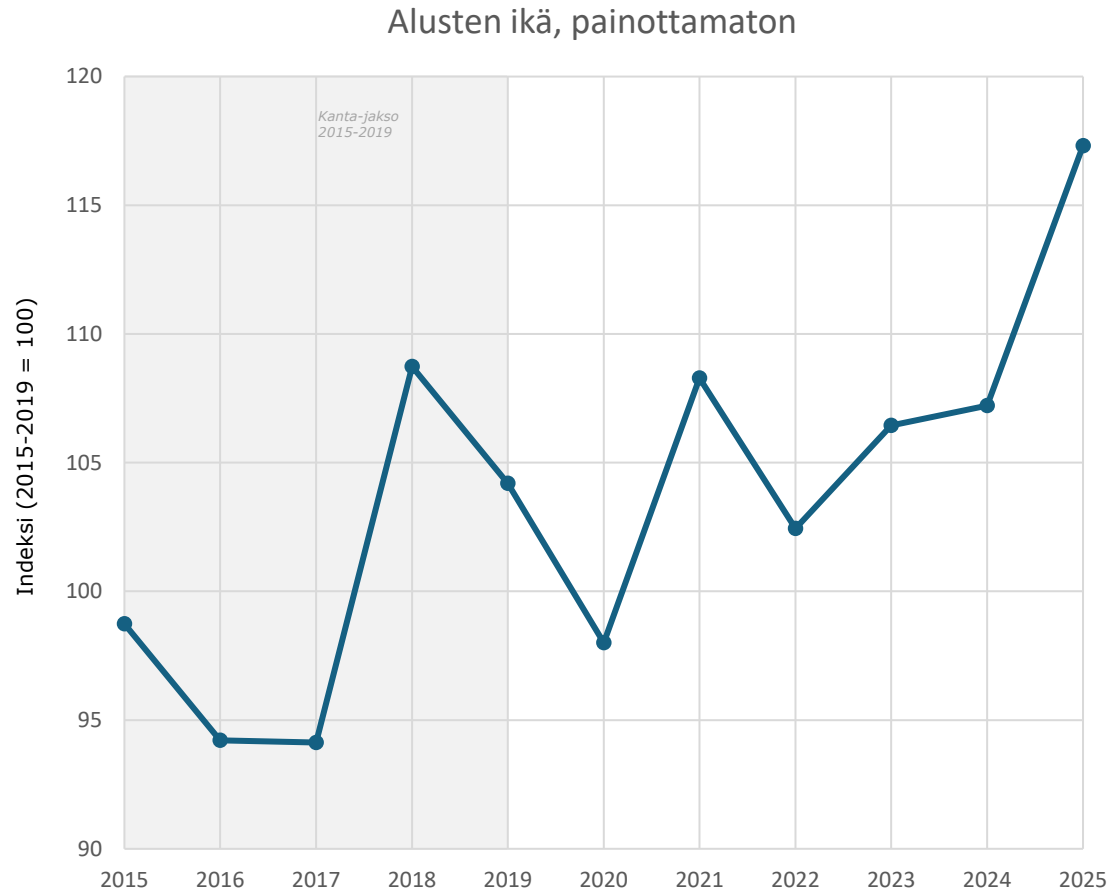
- **Selite:** Suomen satamissa käyvien ulkomaan meriliikenteen lastialusten keskimääräinen bruttovetoisuus (GT, gross tonnage), kun jokainen alus lasketaan vain kerran käyntien määrästä riippumatta. Mittari kuvaa aluskannan yleistä kokoluokkaa.
- **Keskeiset havainnot:** Suomessa käyvien lastialusten keskikoko on kasvanut kantajaksosta noin 9 prosenttia. Kasvu painottuu vuosiin 2022–2023, joiden jälkeen taso on vakiintunut 9–12 prosentin tuntumaan kantajakson yläpuolelle. Kehitys on linjassa maailman merikuljetusten yleisen trendin kanssa, jossa aluskoko on kasvanut.

Aluskoko GT, satamakäynneillä painotettu



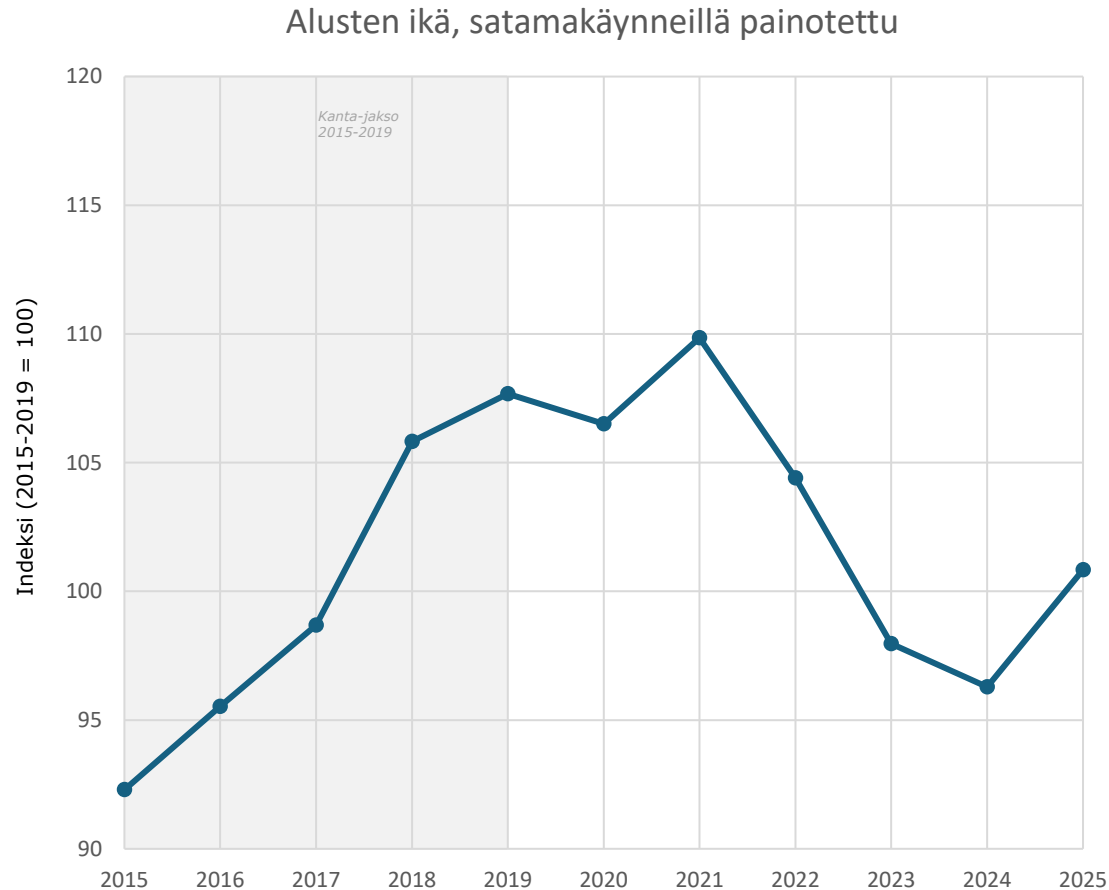
- **Selite:** Aluskoko laskettuna niin, että jokainen satamakäynti on yksi havainto, jolloin paljon liikennöivät alukset painottuvat lukuun enemmän. Painotettu luku kertoo, minkä kokoisia lastialuksia satamissa todellisuudessa nähdään, kun taas painottamaton kuva aluskannan keskikokoa sinänsä. Lukujen vertailu paljastaa, ovatko keskimääräistä suuremmat vai pienemmät alukset aktiivisempia liikennöijä.
- **Keskeiset havainnot:** Satamakäynneillä painotettu aluskoko on noussut vuosina 2015–2025 enimmillään noin neljänneksen kantajakson keskitasoa korkeammaksi. Painottamattoman aluskoon kasvu on ollut selvästi maltillisempaa, mikä kertoo, että keskimääräistä suuremmat alukset ovat suhteessa aktiivisempia liikennöijä kuin pienemmät. Kun samaan aikaan satamakäyntien kokonaismäärä on laskenut, kehitys vahvistaa kuvaa siitä, että kuljetukset keskittyvät yhä suurempiin aluksiin.

Alusten ikä, painottamaton



- **Selite:** Suomen satamissa käyvien ulkomaan meriliikenteen lastialusten keskimääräinen ikä, kun jokainen alus lasketaan vain kerran käyntien määrästä riippumatta. Mittari kuvaa aluskannan yleistä ikärakennetta.
- **Keskeiset havainnot:** Aluskannan keskimääräinen ikä on noussut kantajaksoon nähden noin 17 prosenttia, mutta kehitys on ollut vuosittain vaihtelevaa eikä suoraviivaista. Erityisesti vuosi 2025 erottuu jyrkällä nousulla, joka vetää koko jakson tasoa ylöspäin. Pitkän aikavälin suunta on kuitenkin selvästi vanhentumisen puolella.

Alusten ikä, satamakäynneillä painotettu

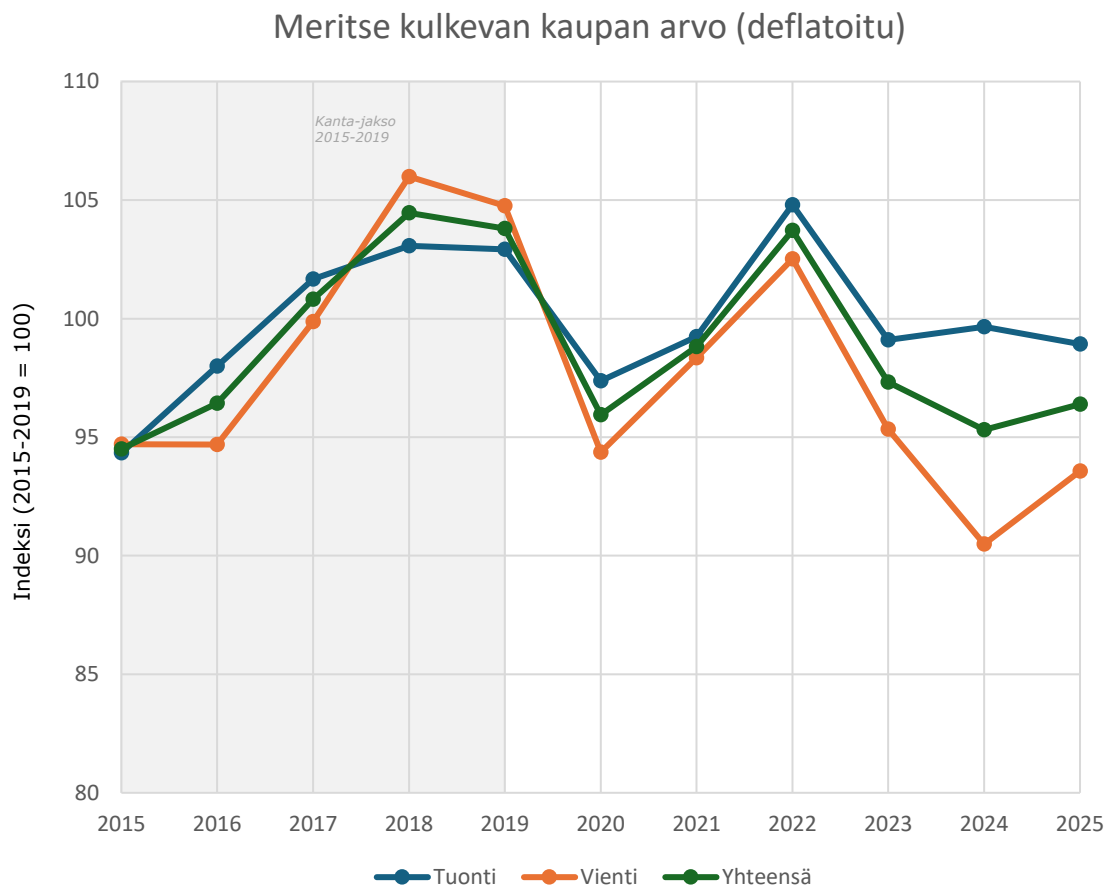


- **Selite:** Suomen satamissa käyvien ulkomaan meriliikenteen lastialusten keskimääräinen ikä laskettuna käynneillä painotettuna, jolloin aktiivisesti liikennöivät alukset näkyvät vahvemmin. Vertaamalla tätä painottamattomaan ikään voi havaita, painottuuko Suomen satamien todellinen liikenne uudempaan vai vanhempaan aluskantaan.
- **Keskeiset havainnot:** Satamakäynneillä painotettu aluksen ikä nousi vuoteen 2021 saakka ja on sen jälkeen kääntynyt laskuun. Vuonna 2025 indeksi on lähellä kantajakson tasoa (noin +1 %), kun taas painottamaton ikä on samaan aikaan noussut noin 17 prosenttia. Aktiivisin osa aluskannasta on siis viime vuosina nuorentunut, vaikka aluskanta kokonaisuudessaan vanhenee – Suomen satamissa eniten liikennöivät alukset ovat selvästi keskimääräistä uudempia.

4. Meritse kulkeva kauppa



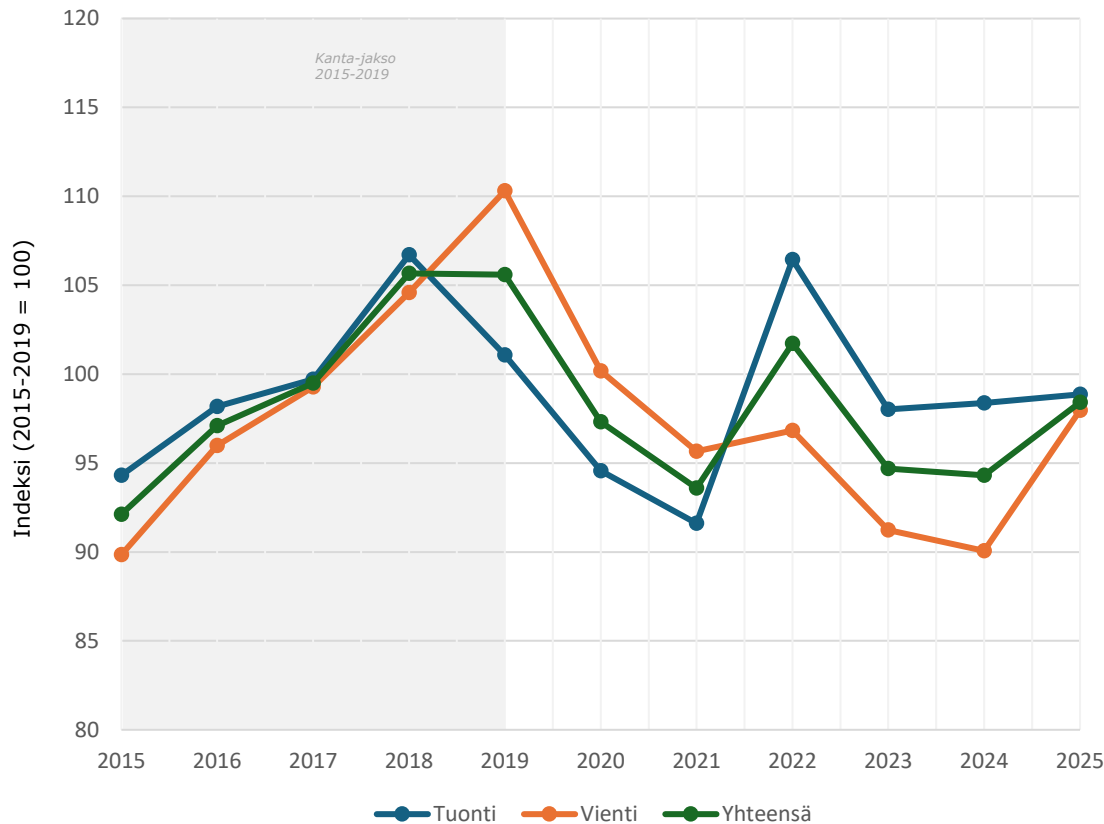
Arvo



- **Selite:** Mittari kuvaa Suomen meritse kulkevan tavarakaupan kokonaisarvoa euroissa. Toisin kuin aiemmat mittarit, jotka tarkastelevat liikennettä määrinä ja painoina, tämä tuo esiin kuljetettavien tavaroiden taloudellisen ulottuvuuden. Arvot on deflatoitu vuoden 2015 rahan käyttäen Tullin tavaralajikohtaista tuonnin ja viennin yksikköarvoindeksiä, jolloin eri vuosien luvut ovat keskenään vertailukelpoisia hintatason muutoksista huolimatta.
- **Keskeiset havainnot:** Meritse kulkevan tavarakaupan reaaliarvo saavutti huippunsa vuosina 2018–2019, notkahti pandemiavuonna 2020 ja nousi vielä kertaalleen piikkiin vuonna 2022. Tämän jälkeen kehitys kääntyi laskuun, ja vuonna 2025 kaupan yhteenlaskettu arvo jää noin neljä prosenttia kantajakson tasoa matalammaksi. Viennin ja tuonnin välille on jäänyt pysyvä ero, sillä vienti on heikentynyt huomattavasti tuontia enemmän. Viennin lasku heijastelee laajempaa suhdannekäännettä, jossa energiakriisi, korkojen nousu ja päämarkkinoiden – erityisesti Saksan – heikko kysyntä ovat painaneet Suomen vientiteollisuutta. Vuoden 2024 viennin pudotusta voimisti lisäksi kevään satamalakkokierros. Tuonnin arvoa puolestaan on pitänyt lähellä kantajakson tasoa Venäjän hyökkäyssodan käynnistämä kuljetusmuutosiirtymä. Venäjän-kaupan loppumisen myötä aiemmin maata pitkin rautateitse tulleet raaka-aineet siirtyivät merelle ja putkikaasu korvattiin osin LNG-laivakuljetuksilla. Tämä siirtymä selittää myös vuoden 2022 piikin ja sen, miksi meritse kulkeva tuonti on pysynyt vakaana, vaikka kokonaistuontikysyntä on muuten hiipunut.

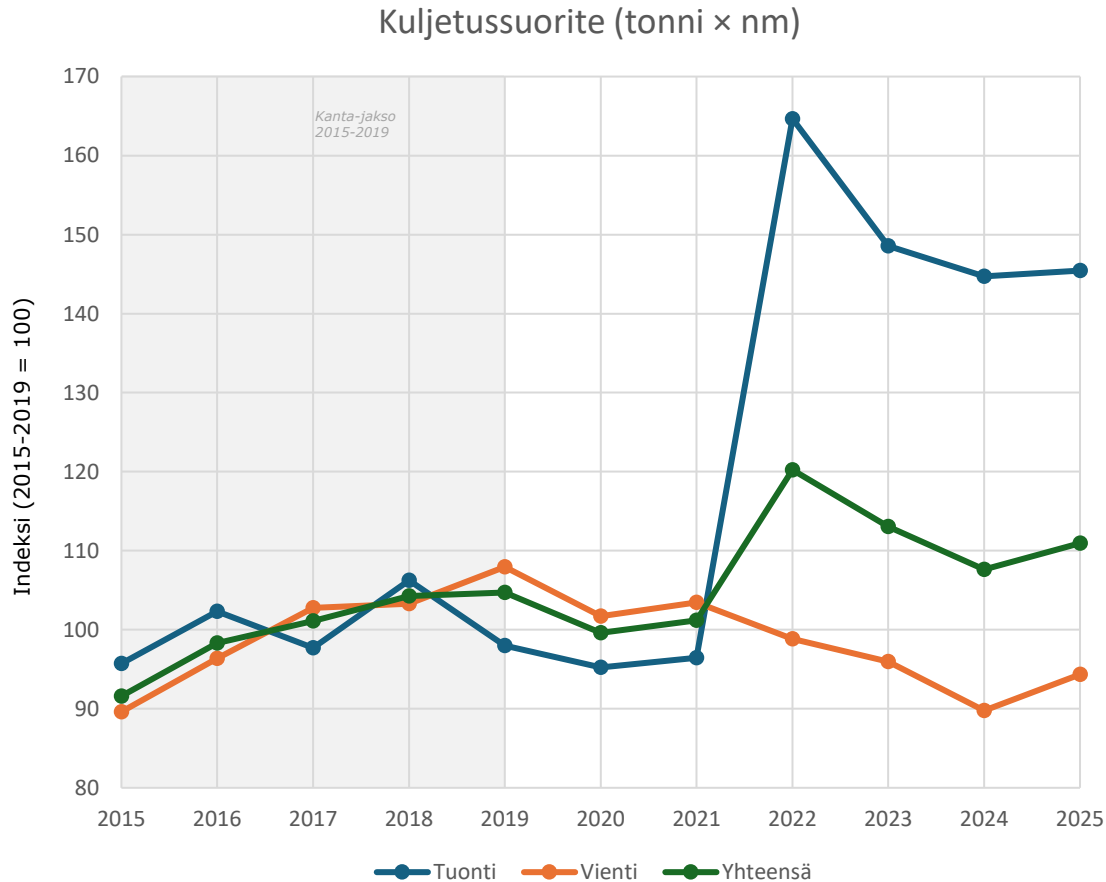
Paino

Meritse kulkevan kaupan paino



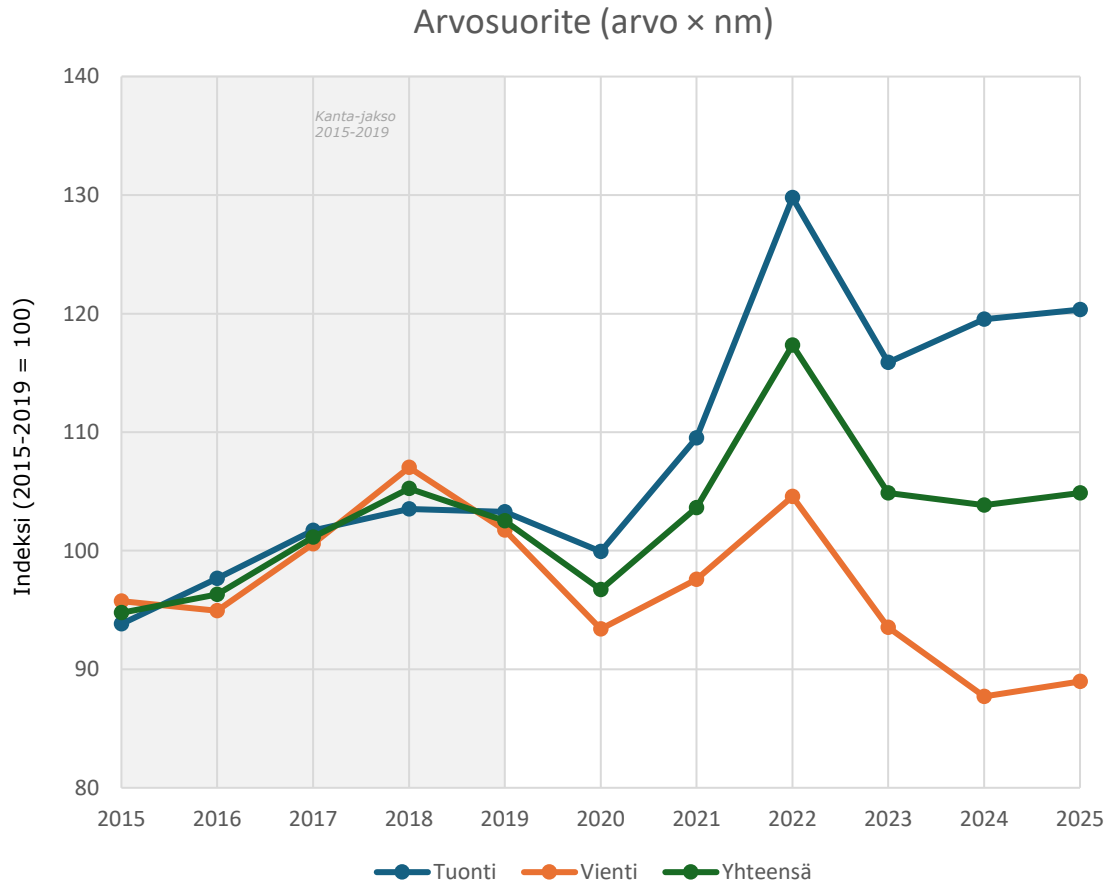
- **Selite:** Meritse kuljetetun tavaran kokonaispaino tonneina. Yhdessä arvomittarin kanssa tämä mahdollistaa kaupan tarkastelun sekä määrän että rahallisen arvon näkökulmasta, jolloin nähdään myös, kulkevatko muutokset volyymin vai hintatason kautta.
- **Keskeiset havainnot:** Meritse kuljetetun tavaran paino on jäänyt 2018–2019 huippujen jälkeen kantajakson tasolle tai sen alle. Tuonti ja vienti ovat kehittyneet eri tavoin. Tuonti kasvoi äkillisesti vuonna 2022, mikä heijastelee Venäjän hyökkäyssodan synnyttämää kuljetusmuotosiirtymää maalta merelle: esim. raakapuun ja kaasun tuontia. Sen sijaan vienti notkahti voimakkaasti 2023–2024, minkä taustalla ovat suhdannetekijät, päämarkkinoiden heikko veto sekä kevään 2024 satamalakot. Vuonna 2025 sekä tuonti että vienti ovat palautuneet lähelle kantajakson tasoa. Painon ja arvon vertailu paljastaa, että muutokset eivät ole pelkästään hintavetoisia. Esimerkiksi viennin elpyminen vuonna 2025 näkyy painossa selvästi vahvemmin kuin arvossa, mikä viittaa siihen, että vientituotteiden yksikköhinnat ovat edelleen heikot tai tavarakori on muuttunut matalamman jalostusasteen suuntaan.

Kuljetussuorite



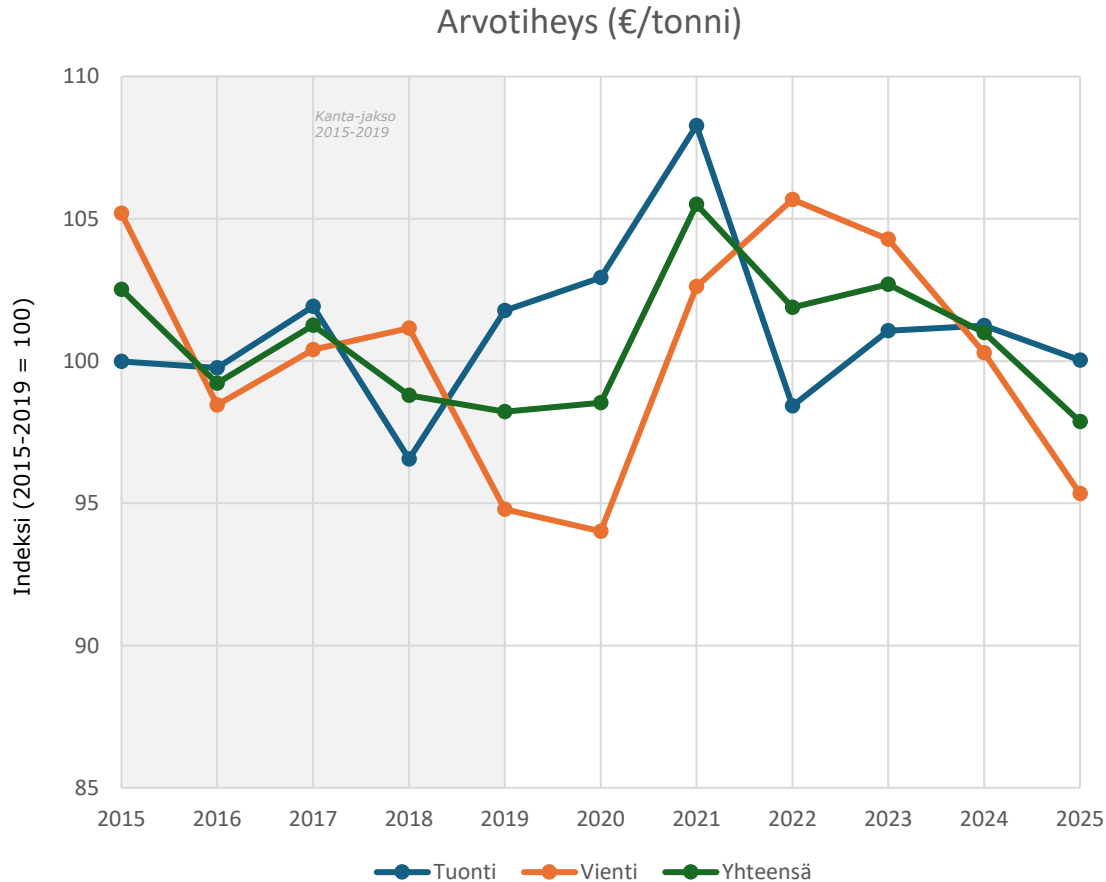
- **Selite:** Kuljetussuorite saadaan kertomalla kuljetettu tonnimäärä merimatalla meripeninkulmissa (nm; 1 nm ≈ 1,852 km). Mittari huomioi sekä tavaran määrän että kuljetusmatkan pituuden ja kuvaa siten kuljetustyön kokonaismäärää paremmin kuin pelkkä paino: pitkien etäisyyksien kauppa nostaa suoritetta, vaikka tavaramäärä pysyisi samana. Etäisyytenä on käytetty Helsingin ja kunkin maan pääsataman välistä merikulkuetäisyyttä, sisämaiden osalta Helsingin ja kyseisen maan lähimmän merisataman välistä matkaa. Luvut kuvaavat maksimaalista meritse kuljettua etäisyyttä, mikä on käytännössä yläkanttiin. Taustalla on Tullin tilastointilogiikka: kauppa luokitellaan meritse kulkeväksi sen mukaan, ylittääkö tavara Suomen rajan meritse, ei sen mukaan kulkeeko koko matka meritse. Esimerkiksi Suomesta Italiaan menevä lasti voi kulkea meritse vain Saksaan asti, josta loppumatka jatkuu maanteitse, mutta tilastoissa koko kauppa näkyy merikuljetuksena.
- **Keskeiset havainnot:** Kuljetussuorite on noussut selvästi kantajakson tasoa korkeammaksi (indeksi 111 vuonna 2025), ja nousu johtuu lähes kokonaan tuonnista. Tuonnin suorite hyppäsi vuonna 2022 noin 65 prosenttia kantajakson yläpuolelle, kun Venäjältä lähietäisyydeltä tuotu tavara korvattiin pitkän matkan tuonnilla muualta maailmasta. Vaikka piikki on sittemmin tasoittunut, taso on pysynyt noin 45 prosenttia kantajaksoa korkeampana. Suomen tuontikuljetusketjut vaikuttavat viime vuosina pidentyneet pysyvästi. Vienti puolestaan on pysynyt lähellä kantajakson tasoa, mikä on odotettavaa, koska Suomen vientimarkkinoiden maantieteellinen rakenne ei ole muuttunut tuonnin tavoin.

Arvosuorite



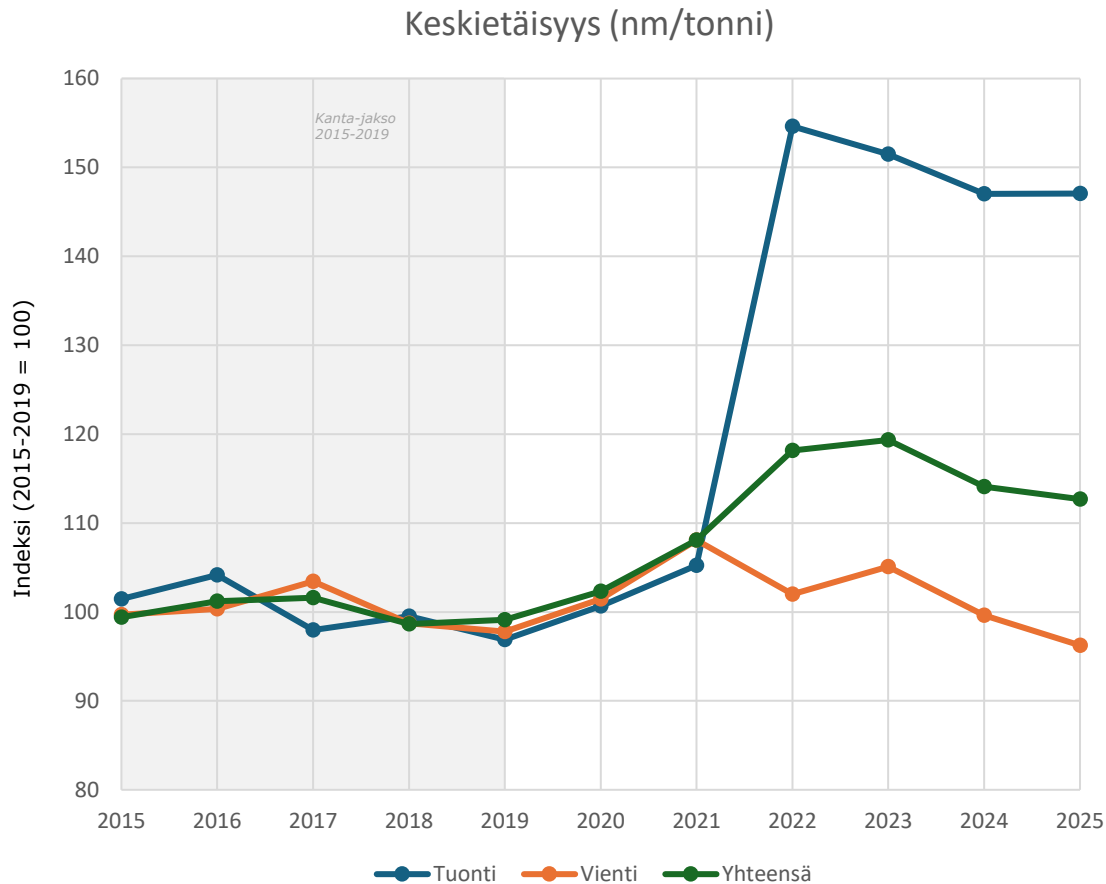
- **Selite:** Arvosuorite saadaan kertomalla kunkin kuljetuserän arvo (kiintein hinnoin) sen merimatalla meripeninkulmissa ja summaamalla erät yhteen. Mittari yhdistää kaksi asiaa: paljonko reaalista arvoa liikkuu ja kuinka pitkän matkan. Yhdessä tonnipohtaisen kuljetussuoritteiden kanssa se paljastaa, kulkeeko kaukokaupassa arvokkaita vai matalan jalostusasteen tuotteita – ja muuttuuko tämä rakenne ajassa.
- **Keskeiset havainnot:** Arvosuorite on noussut kantajakson yläpuolelle (yhteensä 105 vuonna 2025), ja kasvu painottuu tuontiin (120), kun vienti on laskenut tasolle 89. Vuoden 2022 tuontipiikki (130) heijastaa kahta samanaikaista muutosta. Ensinnäkin tuonnin merimatkat pitenevät, kun raakaöljy ja kivihiili siirtyivät pidemmille reiteille. Toiseksi merikuljetusten osuus tavaratuonnista kasvoi, kun maitse ja putkitse tullut tavara siirtyi laivakuljetuksiin (mukaan lukien LNG vuoden 2023 alusta). Tuonnin arvosuoritteiden kasvu (20 %) jää selvästi tonnisuoritteiden kasvua (45 %) pienemmäksi, eli tuonnin koostumus on painottunut bulkkitavaraan ja tonnia kohti laskettu arvo on laskenut. Viennin kuljetusrakenne on pysynyt ennallaan, mutta volyymi ja arvo ovat laskeneet päämarkkinoiden, kuten Saksan, heikon vedon myötä.

Arvotiheys



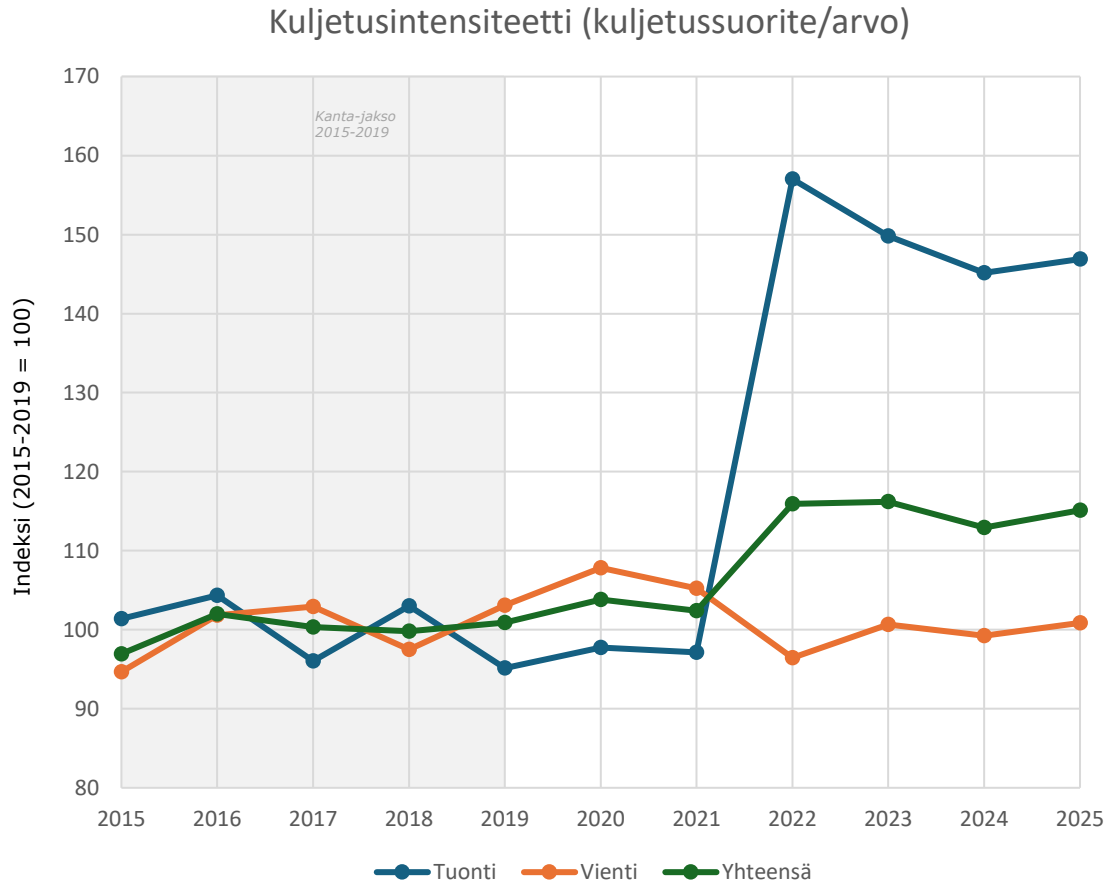
- **Selite:** Kertoo, kuinka arvokasta meritse kuljetettu tavara on keskimäärin painoa kohti (€/tonni). Korkea arvotiheys viittaa jalostettuihin tuotteisiin kuten koneisiin, kemikaaleihin tai paperituotteisiin, matala raaka-aineisiin kuten malmiin, kivihiileen tai raakapuuhun. Kiintein hinnoin esitetty indeksi mittaa puhtaasti ulkomaankaupan rakenteellista muutosta (tavararakennetta), jossa nousu osoittaa keveiden ja arvokkaiden tavaroiden suhteellisen osuuden kasvaneen ja lasku siirtymää painaviin massatavaroihin.
- **Keskeiset havainnot:** Yhteenlaskettu arvotiheys on pysynyt lähellä kantajakson tasoa, mutta tuonnin ja viennin kehitys on eriytynyt loppujaksolla. Tuonnin arvotiheys vakiintui aiempien vuosien voimakkaiden vaihteluiden jälkeen vuosina 2023–2025 kantajakson tasolle. Tämä viittaa siihen, että Venäjältä katkenneet tavaravirrat on korvattu tavararakenteeltaan ja jalostusasteeltaan vastaavanlaisella tuonnilla muualta. Viennin arvotiheys puolestaan laski vuoden 2022 huipun jälkeen selvästi alle kantajakson tason (~95 vuonna 2025), mikä kiinteähintaisessa indeksissä kertoo viennin rakenteen siirtymisestä painavampiin tai alemman arvotiheyden massatavaroihin.

Keskietäisyys



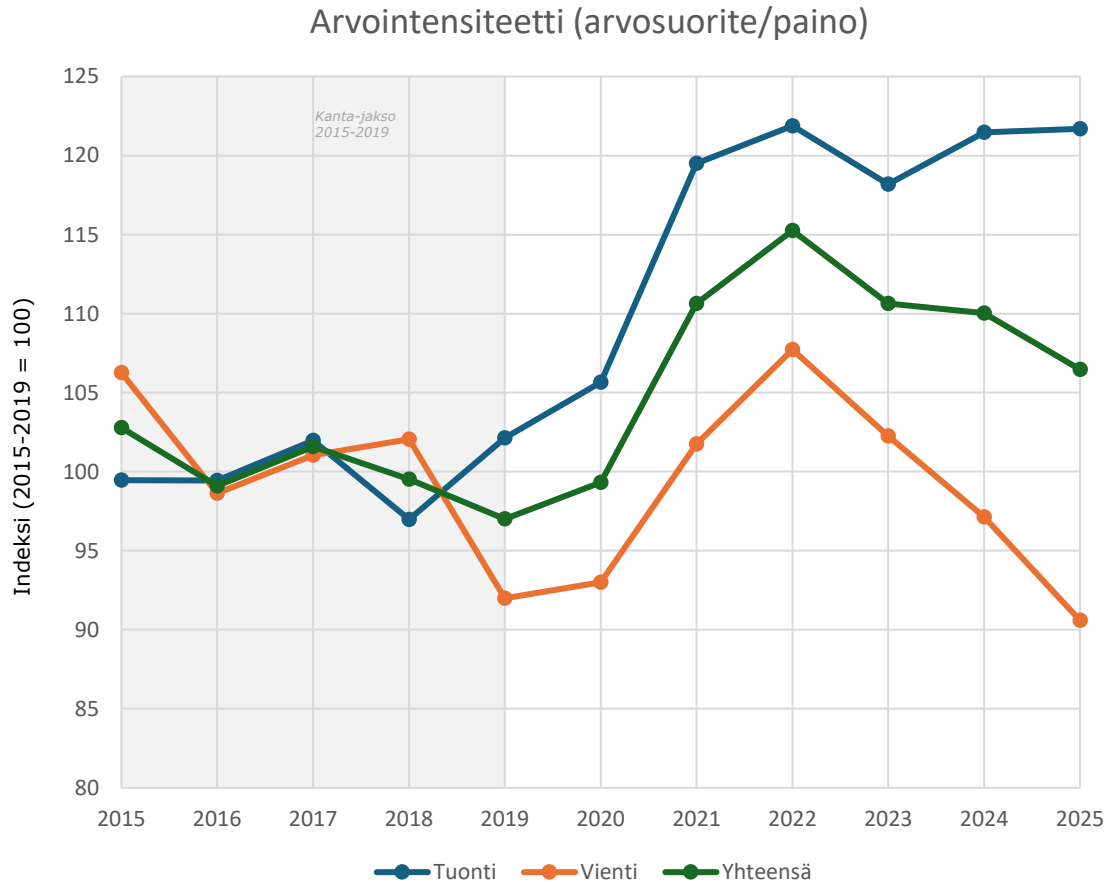
- **Selite:** Kuvaa keskimääräistä matkaa, jonka yksi tonni meritse kulkevaa tavaraa kulkee. Pidempi keskietäisyys tarkoittaa, että kauppa suuntautuu kauempana sijaitseville markkinoille; lyhempi viittaa Itämeren ja Pohjanmeren alueen lähikauppaan.
- **Keskeiset havainnot:** Keskietäisyys per tonni on noussut selvästi kantajakson tason yläpuolelle, ja kasvu tulee lähes kokonaan tuonnista. Selkeä taitekohta on vuosi 2022, jolloin tuonnin keskietäisyys hyppäsi noin puolella ja on sen jälkeen pysynyt korkealla tasolla. Taustalla on kahdenlainen muutos: osa aiemmin Venäjältä tulleista virroista haetaan nyt kauempaa, ja toisaalta merelle on siirtynyt kokonaan uusia kuljetuksia, jotka ennen tulivat Venäjältä rautateitse tai putkessa (esim. raakapuu ja kaasu). Vienti puolestaan kulkee edelleen yhtä pitkiä matkoja kuin ennen sotaa, sillä Suomen vientimarkkinoiden maantieteellinen rakenne ei ole muuttunut.

Kuljetusintensiteetti



- **Selite:** Kertoo, kuinka paljon kuljetustyötä (tonni × nm) tehdään kutakin kaupan euroa kohti. Korkea arvo tarkoittaa, että kaupassa liikkuu paljon painavaa tai pitkän matkan tavaraa suhteessa sen rahalliseen arvoon, tyypillisesti raaka-aine- ja bulkkikuljetuksia. Matala arvo viittaa korkean jalostusasteen kauppaan, jossa pieni paino tuottaa paljon arvoa.
- **Keskeiset havainnot:** Kuljetusintensiteetti on noussut selvästi kantajakson yläpuolelle (indeksi 115 vuonna 2025), eli jokaista kaupan euroa kohti tehdään aiempaa enemmän kuljetustyötä. Nousu johtuu lähes kokonaan tuonnista, jonka intensiteetti on noin 50 prosenttia kantajaksoa korkeampi. Viennin kuljetusintensiteetti on pysynyt lähellä kantajakson tasoa. Mittari kokoaa yhteen sen, mitä tonni- ja arvopohjaiset mittarit erikseen kertovat: tuonnin koostumus on painottunut entistä raskaampien ja yksikköhinnaltaan matalampien tavaroiden suuntaan, ja näiden kuljetukset tapahtuvat osin myös pidempinä merimatkoina.

Arvointensiteetti



- **Selite:** Arvointensiteetti kertoo, paljonko arvoa kuljetetaan tonnia kohti ja kuinka pitkän matkan. Korkea lukema syntyy korkean jalostusasteen tavarasta, pitkistä merimatkoista tai näiden yhdistelmästä; matala lukema viittaa lähikauppaan tai raaka-ainepainotteiseen tavaravirtaan.
- **Keskeiset havainnot:** Yhteenlaskettu arvointensiteetti on pysynyt lähellä kantajakson tasoa, mutta tuonti ja vienti ovat erkaantuneet selvästi toisistaan. Tuonnin arvointensiteetin nousu selittyy merimatkojen pidentymisellä, kun energiatuonti siirtyi Venäjän lyhyiltä reiteiltä kaukaisemmille markkinoille. Viennin arvointensiteetti on samaan aikaan laskenut, vaikka vienti suuntautuu edelleen pääosin samoille lähimarkkinoille. Lasku heijastaa viennin tavarakorin koostumuksen muutosta painavamman ja matalamman yksikköarvon suuntaan.

**Lisätietoa:
Tuomas Kiiski**
tuomas.kiiski@traficom.fi