

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden tilannekuva

Analyysiverkosto 30.10.2023

Yleistä saavutettavuudesta

- ▶ Hallitusohjelmassa todetaan, että "... liikennepolitiikan tavoitteena on koko Suomen kasvun ja elinvoiman lisääminen. Liikenneverkkoa kehitetään Suomen **saavutettavuuden**, kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi."
- ▶ Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on, että Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen **saavutettavuuden** ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- ▶ Keskuskauppakamarin tutkimuksen mukaan käytännössä kaikki yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukykytekijät liittyvät tavalla tai toisella **saavutettavuuteen**.
- ▶ Vaikka saavutettavuus on terminä näkyvästi esillä, on se käsitteenä hyvin epämääräinen, mikä tekee myös sen mittaamisesta haastavaa.
- ▶ Traficomissa saavutettavuus on määritelty mm. helppoudeksi, jolla henkilöt ja yritykset tavoittavat tarvitsemansa palvelut ja toiminnot. Helppouden määrittää se, kuinka nopeasti, luotettavasti, laadukkaasti ja edullisesti määränpähän pääsee.

Mitä on tehty tähän mennessä?

- ▶ Saavutettavuusselvitys; tarkastelumallin kehittäminen valtakunnallisen henkilöliikenteen saavutettavuudelle (2019)
- ▶ Suomen kansainvälisen saavutettavuuden tarkastelukehikko; selvitys määritelmästä, mittaamisesta ja seurannasta (2022)
- ▶ Saavutettavuuskysely yrityksille (2022)
- ▶ Suomen kansainvälisen saavutettavuuden tilannekuva (2023)
- ▶ **Tiivistelmä selvitysten tuloksista on koottu Traficomin ylläpitämään Saavutettavuuden ja liikkumisen tilannekuvaan.**

Kansainvälisen saavutettavuuden määrittely

- ▶ **Kansainvälinen saavutettavuus KASAKE-selvityksessä:**
 - 1) *helppous, jolla tietyn alueen henkilöt ja yritykset Suomessa tavoittavat tarvitsemansa palvelut ja toiminnot muista maista ja*
 - 2) *helppous, jolla tietyn alueen henkilöt ja yritykset Suomessa ovat tavoitettavissa muista maista.*
- ▶ Selvityksessä keskityttiin valtioiden rajat ylittäviin yhteyksiin. Alueelliseen saavutettavuuteen ei juurikaan oteta kantaa.
- ▶ Lisäksi, vaikka kansainvälinen saavutettavuus on kriittinen osa Suomen huoltovarmuutta, ei työssä käsitellä esiteltyjen indikaattorien suhdetta huoltovarmuuteen.

Kansainvälisen saavutettavuuden indikaattorien kategoriat

Saavutettavuuden indikaattorit on jaettu neljään eri kategoriaan. Lentoliikenteen ja meriliikenteen kategorian indeksit kuvaavat liikenneverkoston kattavuutta. Kaksi muuta kategoriaa keskittyvät liikennejärjestelmän ja -ympäristön edellytysten ja suorituskyvyn mittaamiseen.

Lentoliikenteen yhdistävyys

ACI-indeksi

IATA-indeksi

Meriliikenteen yhdistävyys

LSCI-indeksi

PLSCI-indeksi

LSBCI-indeksi

CPPI-indeksi

Kansainvälinen kilpailukyky ja logistiikan tarpeet

(GCI-indeksi)

TTDI-indeksi

LPI-indeksi

Logistiikkaselvitys

Elinkeinoelämän asiakastytyväisyyskysely

Digitalisaatio

DESI-indeksi

Digibarometri

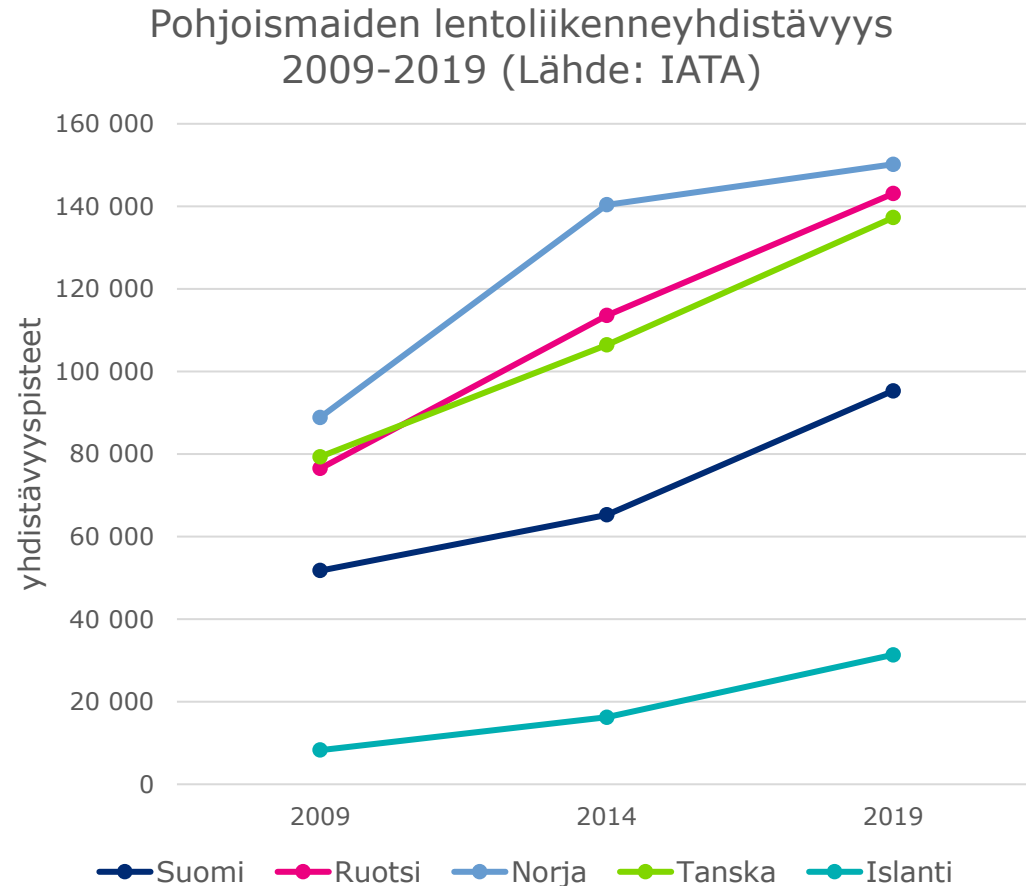
TTDI-indeksi

Lentoliikenteen yhdistävyyden mittaaminen: IATA-indeksi

- ▶ IATA-indeksi perustuu lentokenttien tarjoamien yhteyksien määrään. Indeksillä laskee arvot lentokentittäin ja maan yhdistävyysarvo on sen lentokenttien saamien arvojen summa.
- ▶ Maat indeksoidaan neljällä eri menetelmällä:
 - ▶ tavanomainen IATA-yhdistävyysarvo
 - ▶ väkilukuun suhteutettu arvo
 - ▶ BKT:hen suhteutettu arvo
 - ▶ yhdistävyysarvo, jonka laskemiseen on käytetty vain kansainvälisiä yhteyksiä.
- ▶ Indeksien viimeisin julkaisu on vuodelta 2019. On huomattava, että tämän jälkeen Suomen lentoyhteystarjonta on muuttunut huomattavasti paitsi COVID-19-pandemian myös Venäjän ylilentokiellon seurauksena.

IATA-lentoliikenneyhdistävyys 1/3

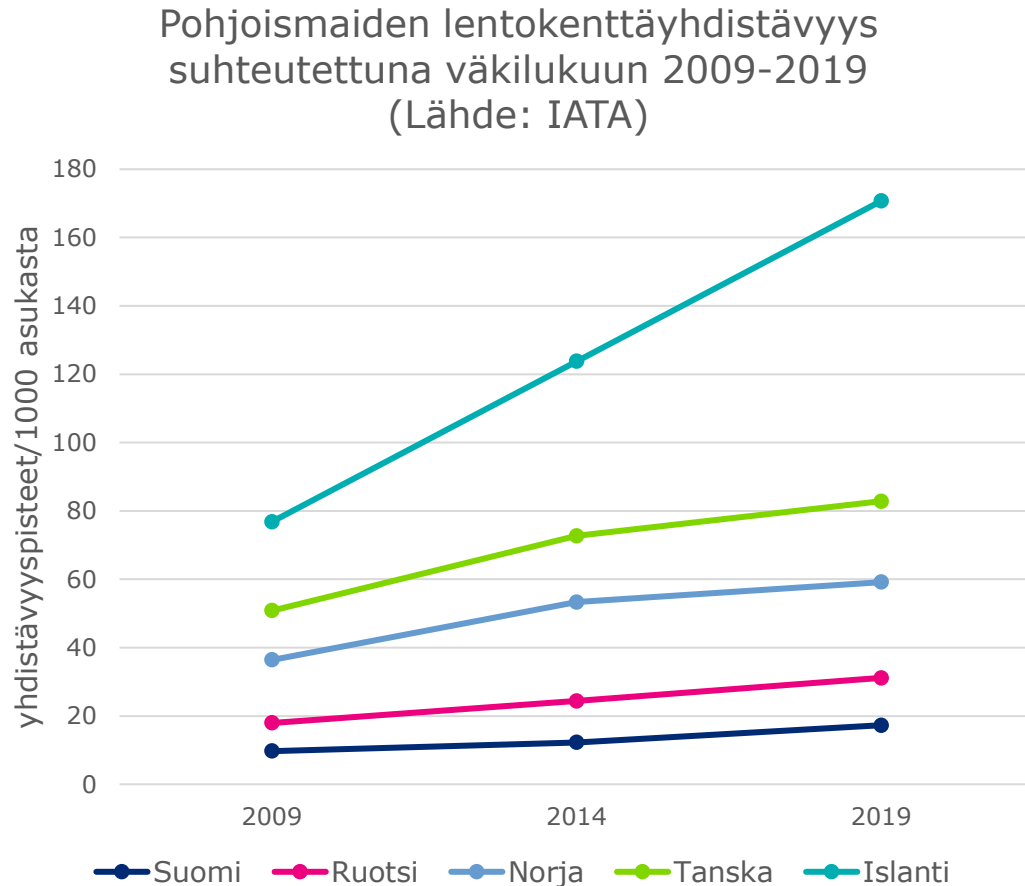
lentoliikenneyhdistävyys



- ▶ Suomen IATA-indeksisijoitus vuonna 2019 oli Pohjoismaiden 4. ja koko maailman 43.
- ▶ Lentoyhteysien määrään perustuvassa vertailussa Suomi on jonkin verran Norjaa, Ruotsia ja Tanskaa jäljessä.

IATA-lentoliikenneyhdistävyys 2/3

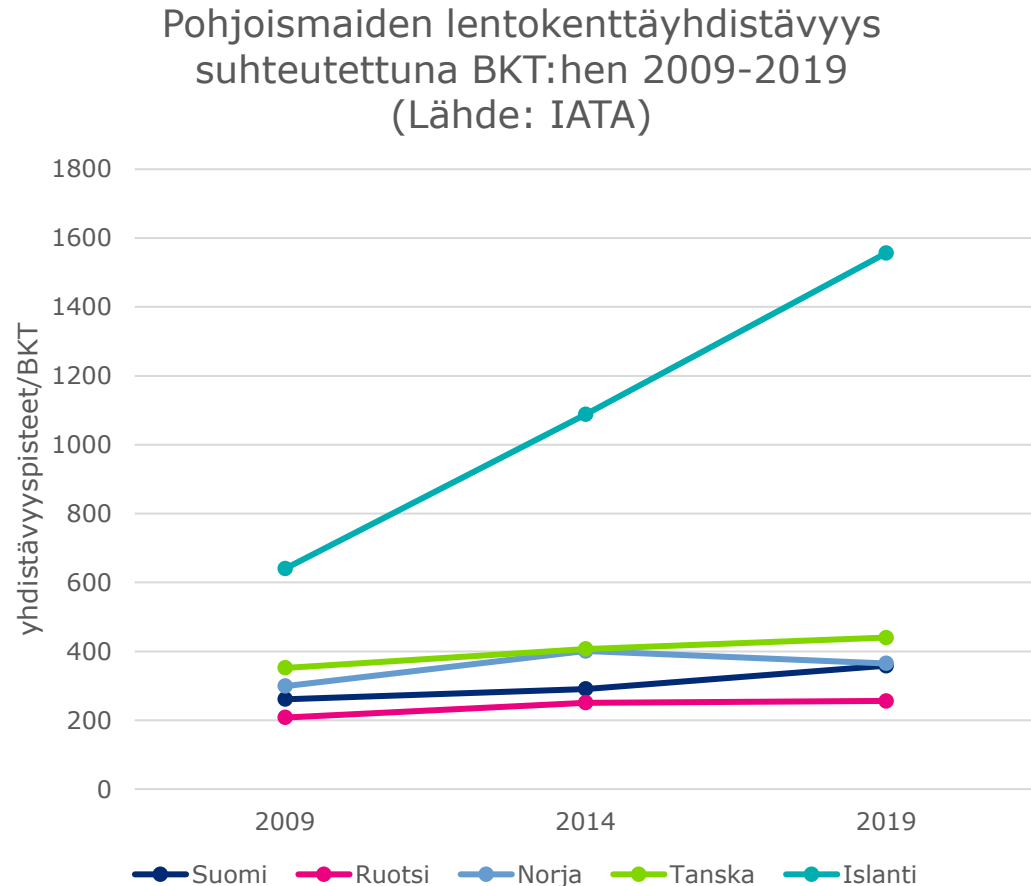
lentoliikenneyhdistävyys suhteutettuna väkilukuun



- ▶ Väkilukuun suhteutettuna Suomen indeksisijoitus vuonna 2019 oli Pohjoismaiden 5. ja koko maailman 30.
- ▶ Maantieteellinen sijainti ja Icelandairin onnistunut strategia selittävät Islannin korkeaa indeksiarvoa.
- ▶ Tanskan pistemäärää nostaa SAS:n tärkeimmän hubin sijainti Kööpenhaminassa.

IATA-lentoliikenneyhdistävyys 3/3

lentoliikenneyhdistävyys suhteutettuna BKT:hen

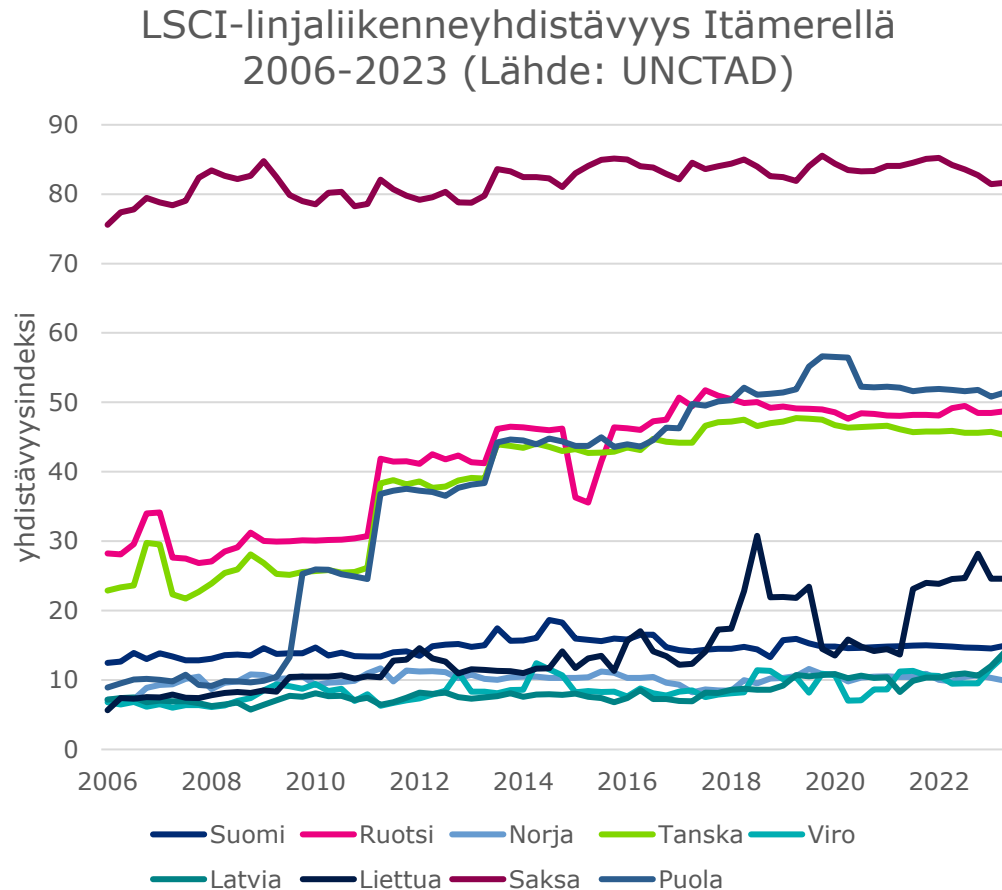


- ▶ Bruttokansantuotteeseen suhteutettuna Suomen indeksisijoitus vuonna 2019 oli Pohjoismaiden 4. ja koko maailman 52.
- ▶ Islantia lukuun ottamatta pohjoismaiden yhdistävyyspisteet ovat lähempänä samaa tasoa, mikä on loogista, kun huomioidaan lentoliikenteen ja bkt:n välinen riippuvuus.

Linjaliikenteen yhdistävyyden mittaaminen: LSCI-indeksi

- ▶ LSCI (*Liner Shipping Connectivity Index*) on YK:n kauppaja kehityskonferenssi UNCTAD:n konttiliikenteen yhdistävyyttä mittaava indeksi.
- ▶ Indeksi perustuu viiteen muuttujaan, joihin kuuluvat mm. linjaliikenteen reittien ja kohdemaiden lukumäärä sekä reittien maksimialuskoko.
- ▶ Koska indeksi ottaa huomioon vain konttiliikenteen tilastot, Suomen ro-ro-liikenteen yhteydet eivät näy sen arvoissa.

Suomen linjaliikenneyhdistävyys Itämeren LSCI-arvot

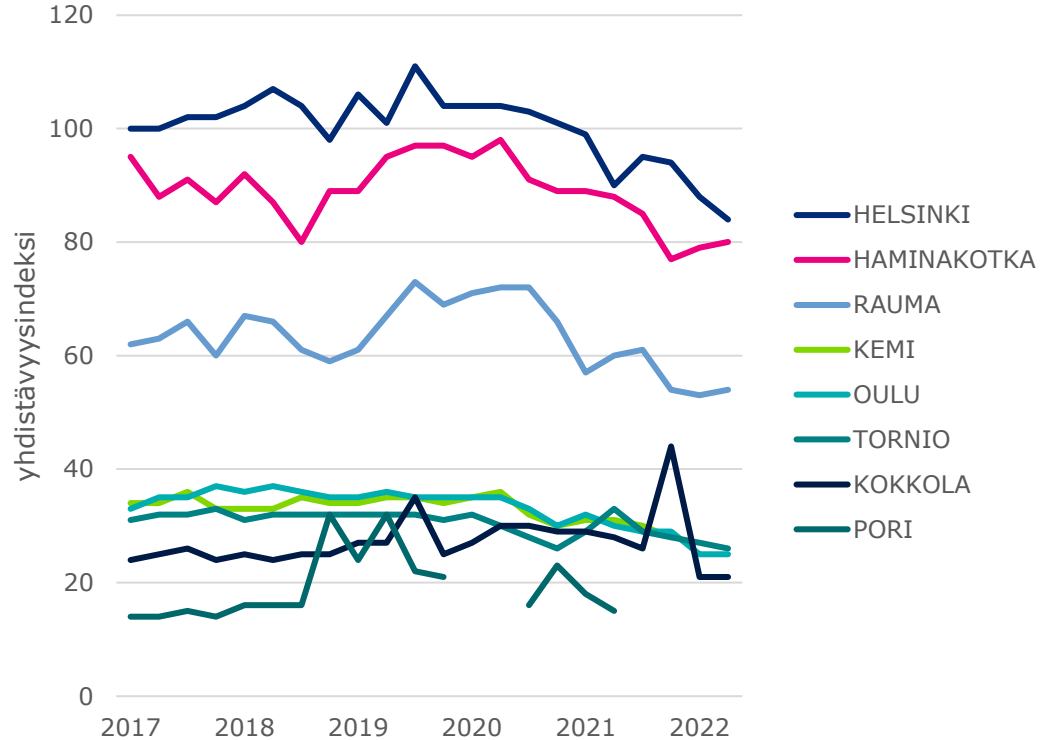


- ▶ Konttiliikenteen indeksi mittaa erityisesti saavutettavuutta Euroopan ulkopuolelle, koska konttiliikenne Euroopan sisällä on vähäisempää.
- ▶ Indeksiarvot heijastavat maiden teollisuuden rakennetta (kysyntä kuljetuksille) sekä toisaalta niiden maantieteellistä sijaintia (kuljetusten kilpailukyky).
- ▶ Suurimmat konttialukset käyvät Puolassa (Gdansk), mutta eivät tätä kauempana, mikä myös näkyy indekseissä.

Traficomin linjaliikenneindeksi

konttiliikenteen linjaliikenneyhdistävyys Suomessa

Suomen satamien konttiliikenteen linjaliikenneyhdistävyys 2017–2022
(Lähde: Traficom)



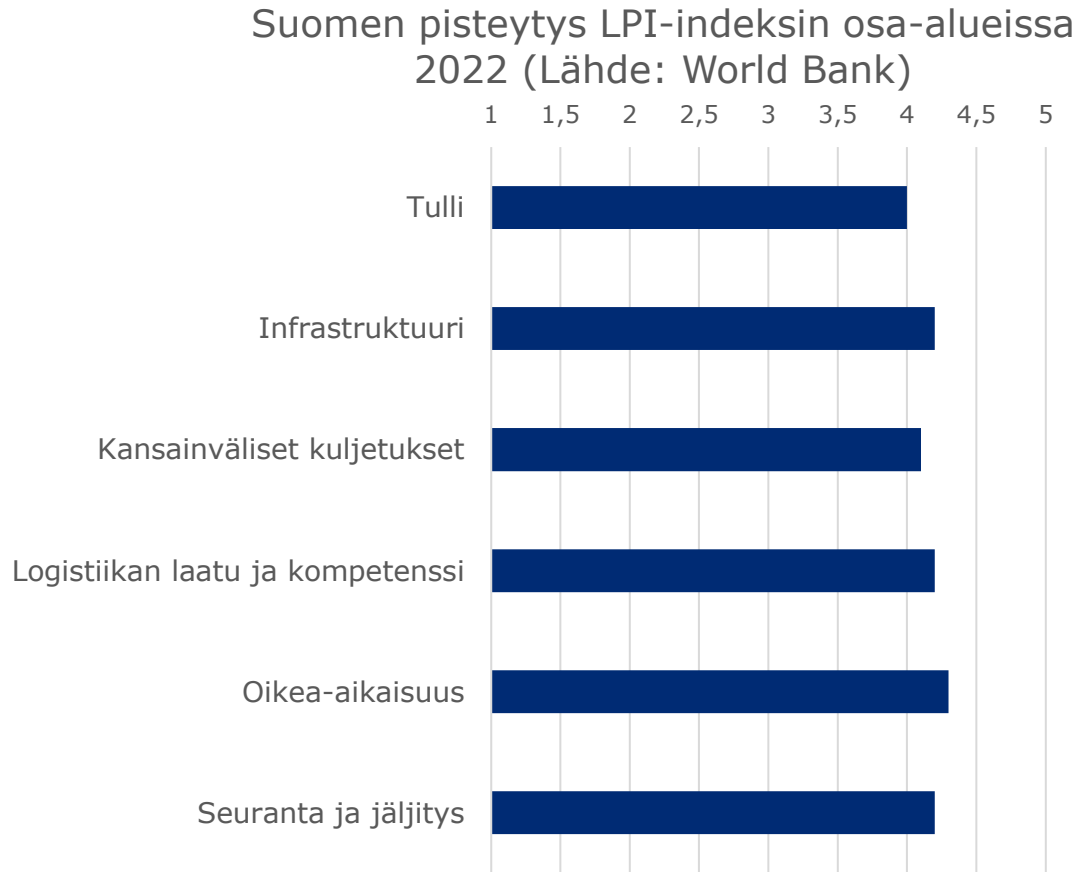
- ▶ Traficomin linjaliikenneindeksi huomioi konttiliikenneyhteyksien lisäksi roro-yhteydet.
- ▶ Konttiliikenne on Suomessa keskittynyt Helsinkiin, HaminaKotkaan ja Raumalle, jotka ovat tärkeimmät metsäteollisuuden vientisatamat.
- ▶ Konttiliikenteen yhdistävyys on laskenut jonkin verran vuodesta 2020 lähtien. Yksi syy tähän on todennäköisesti Venäjän konttiliikenteen väheneminen.

Logistiikan suorituskyvyn mittaaminen: LPI-indeksi

- ▶ LPI-indeksi (*Logistics Performance Index*) on Maailmanpankin julkaisema indeksi, joka mittaa maiden logistiikkajärjestelmien laatua ja tehokkuutta.
- ▶ indeksi perustuu kansainväliseen kuljetus- ja logistiikka-alan ammattilaisten kyselyyn.
- ▶ Kyselytutkimus mittaa enemmän palveluiden laatua kuin taloudellisia tekijöitä.
- ▶ Ensimmäinen raportti julkaistiin vuonna 2007 ja viimeisin on vuodelta 2023.

Suomen suoritus LPI-indeksissä

Suomen pisteet LPI-indeksissä



- ▶ LPI-indeksi perustuu kuuteen arvostelukriteeriin. Suomen pisteet ovat korkeita kaikissa näistä.
- ▶ Suomi oli vuoden 2023 indeksin toiseksi paras maa.
- ▶ Hyvä tulos voidaan nähdä positiivisena käänköpuolena maantieteelliselle sijainnille: etäisyydestä aiheutuvien kustannusten vuoksi kilpailukykyä on täytynyt parantaa palveluita kehittämällä.

Digitalisaation mittaaminen: Digibarometri

- ▶ Digibarometri ETLA:n tuottama Suomen yhteiskunnan digitalisaatiota seuraava selvitys.
 - ▶ Uusin selvitys on vuodelta 2022.
- ▶ Selvityksessä tarkastellaan digitalisaatiota kolmessa ulottuvuudessa: yritykset, kansalaiset ja julkinen sektori. Jokaiselle ulottuvuudelle edelleen lasketaan indeksiarvo digitalisaation edellytysten, käytön ja vaikutusten ulottuvuuksissa.
- ▶ Kansainväliseen saavutettavuuteen vaikuttaa eniten yritysten digitalisaation kehitys.
- ▶ Suomea vertaillaan 21 maahan, joihin lukeutuu Euroopan maiden lisäksi merkittäviä kansainvälisiä talouksia kuten Yhdysvallat ja Kiina.

Suomen sijoitus Digibarometrissa

- ▶ Vuonna 2022 Suomi oli kokonaisindeksin toinen maa, mikä oli sama sijoitus kuin edellisessä indeksissä. Ensimmäisellä sijalla oli Tanska.
- ▶ Suomi suoriutui parhaiten julkisen sektorin ulottuvuudessa, jossa se oli toisella sijalla. Muissa kahdessa ulottuvuudessa se oli sijalla neljä.
- ▶ Yritysten ulottuvuudessa suomalaiset yritykset olivat ensimmäisellä sijalla käytön ulottuvuudessa, mutta sijalla 10 digitalisaation vaikutusten ulottuvuudessa.
 - ▶ Selvityksessä keskinkertaista menestystä vaikutusulottuvuudessa selitetään sillä, että digitalisaation hyödyntämiseen liittyvä tutkimus- ja kehittämistoiminta ei ole ollut yhtä onnistunutta verrattuna vertailumaihin: osion indikaattorissa " ICT-pääoman kasvukontribuutio" Suomi oli vertailun kolmanneksi viimeinen, vaikka kolmessa muussa indikaattorissa se oli viiden parhaimman joukossa.

Lisätietoa kansainvälisen saavutettavuuden mittareista

Tarkempi analyysi esityksen indekseistä löytyy Traficomien julkaisuista

