



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Lentoliikennestrategia

Väliraportti

17.12.2013

Sisällysluettelo

1.	Lentoliikennestrategian tavoitteet.....	2
	Lentoliikennestrategian valmistelu.....	3
3.	Lentoliikenteen merkitys	3
4.	Lentoliikenteen kehitystrendit	8
5.	Palvelutaso: lentoasemaverkko ja joukkoliikenneyhteydet	11
5.1	Palvelutasotavoitteet	11
5.2	Lentoasemaverkon arviointi	12
5.3	Lentoasemaverkon luokittelu	15
6.	Vaihtoehtoiset skenaariolinjaukset ja vaikutusarvio	18
7.	Tiivistelmä lentoliikennestrategian muiden teemojen nykytilasta ja haasteista	21
8.	Tiivistelmä tehdystä työstä ja johtopäätökset.....	24

Lentoliikennestrategia – väliraportti

1. Lentoliikennestrategian tavoitteet

Hallitus antoi eduskunnalle huhtikuussa 2012 liikennepoliittisen selonteon. Selonteossa liikennepoliittikkaa tarkastellaan laajasti osana yhteiskuntapolitiikkaa. Liikennepoliittikan keskeisenä tavoitteena on hyvillä liikenneyhteyksillä varmistaa ja tukea Suomen kilpailukykyä ja kestäväää talouskasvua sekä ihmisten hyvinvointia ja arjen toimivuutta. Liikennepoliittinen selonteko korostaa asiakaslähtöisyyttä, saavutettavuutta, toimivuutta, resurssien tehokasta käyttöä sekä kaikkien toimijoiden vastuuta turvallisuudesta ja ympäristöstä.

Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto nostettiin liikennepoliittisessa selonteossa yhdeksi 2010-luvun liikennepoliittikan erityiskysymykseksi. Lentoliikennestrategia on yksi selonteon toimenpiteistä ja strategian valmistelu kirjattiin selonteon yhdeksi jatkotoimenpiteeksi seuraavalla tavalla:

Laaditaan lentoliikenteen strategia, jossa selvitetään lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan, erityisesti liikennepoliittikan näkökulmasta ja alueiden saavutettavuuden lähtökohdista, Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Lisäksi sovitaan lentoliikenteen tavoitteista muuttuneessa toimintaympäristössä ottaen huomioon joukkoliikennepalveluiden ja liikennejärjestelmän kokonaisuus.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syyskuussa 2012 lentoliikennestrategian valmistelutyön. Liikennepoliittisessa selonteossa asetettujen tavoitteiden mukaisesti lentoliikennestrategian tulisi olla kokonaisvaltainen Suomen kansantaloutta, ihmisten liikkumisedellytyksiä, elinkeinoelämää ja työllisyyspolitiikkaa palveleva strategia-asiakirja, joka sisältää analyysin lentoliikenteen viimeaikaisista muutoksista, tulevaisuuden haasteista sekä strategisista kehittämissinjauksista. Lentoliikennestrategian aikajänne ulottuu vuoteen 2030 saakka.

Lentoliikennestrategiassa on kahtalainen tarkastelunäkökulma ja tavoitteenasettelu. Yhtäältä arvioidaan, miten kotimaassa turvataan riittävä kaukohenkilöliikenteen palvelutaso ja minkälaisia lentoliikenneyhteyksiä ja lentoasemaverkkoa tätä varten tarvitaan. Kotimaan lentoliikenne on viime vuosina tasaisesti laskenut ja tämän trendin odotetaan jatkuvan. Toisaalta strategiassa on arvioitava, mitä kasvumahdollisuuksia kansainvälisessä lentoliikenteessä on ja miten niitä voidaan hyödyntää.

Lentoliikennestrategian valmistelu jatkuu väliraportin antamisen jälkeen vaikutusarvion laadinnalla. Vaikutusarvion laadinnan pohjana on neljä vaihtoehtoista skenaariota, joista ensimmäinen on ns. nykytilaskenaario eli mitä nykyisen laajuinen lentoasemaverkko tarkoittaa vuoteen 2030 mennessä, toinen skenaario perustuu Helsinki-Vantaan lentoaseman yhtiöittämiseen erilliseksi osakeyhtiöksi ja verkostoperiaatteesta luopumiseen ja kaksi muuta vaihtoehtoista skenaariota arvioivat sellaisia vaihtoehtoja, että Finavian ylläpitovastuusta poistettaisiin muutama vähäliikenteinen verkostolentoasema. Jokaisen vaihtoehtoskenaarion lähtökohtana on pyrkiä tuomaan parannusta nykytilaan ainakin jossakin keskeisessä tavoitteessa, esimerkiksi alueellisessa saavutettavuudessa, palvelutasossa, elinkeinoelämän toimintaedellytyksissä, Finavian ja lentoyhtiöiden rahoitusasemassa sekä yleisessä kansan- ja aluetaloudellisessa kehityksessä. Vaikutusarvion perusteella tulisi löytää paras tulevaisuuden lentoasemaverkkovaihto ja täydentää tätä tulevaisuuden skenaariovaihtoehtoa tarvittavilla politiikkatoimenpiteillä. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että panostettaisiin korvaaviin joukkoliikenneyhteyksiin ja matkaketjujen kehittämiseen sekä esitetään muut tarvittavat tuki- ja rahoitusjärjestelyt.

Lentoliikennestrategian valmistelun puitteissa on asetettu seuraavanlainen visio lentoliikenteen kehittämiseksi:

Lentoliikennestrategian visio:

Lentoliikenne tukee Suomen talouden kasvu- ja kehitysmahdollisuuksia sekä maamme kilpailukykyä. Siksi lentoliikennettä kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyössä pitkäjänteisellä suunnittelulla ja toimintaedellytyksiä parantamalla kestäväällä tavalla ja kasvuhakuisesti.

2. Lentoliikennestrategian valmistelu

Lentoliikennestrategian pitäisi valmistua vuoden 2014 loppuun mennessä. Nyt annettava väliraportti annetaan valmistelun puolivälissä vuoden 2013 lopulla. Lentoliikennestrategiaa valmistellaan seuraavien teemojen ja niiden ympärille rakennettujen teemojen puitteissa:

- lentoasemaverkosto, muut joukkoliikenneyhteydet sekä palvelutasotavoitteet;
- lentoliikennemarkkinat, maksut, tuet ja maahuolintapalvelut;
- lennonvarmistus, siviili- ja sotilasilmailun turvaaminen;
- ilmailun turvaaminen;
- ympäristö ja turvallisuus;
- koulutus; ja
- älyliikenne.

Valmisteluja ohjaa ylätasolla seurantaryhmä, jossa on mukana 26 lentoliikennetoimialan, viranomaisten, elinkeinoelämän, etujärjestöjen, tutkimusyhteisön sekä muiden sidosryhmien edustajaa. Käytännön valmistelutyötä ohjaa ministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston, Ilmatieteen laitoksen sekä Finavian edustajista koostuva projektiryhmä. Edellä mainittujen teemojen valmistelua varten on asetettu useita ministeriön virkamiesten johdolla toimivia teemaryhmiä. Ministeriö järjestää lisäksi valmistelun aikana joukon useita avoimia kuulemistilaisuuksia eri teemoihin liittyen.

3. Lentoliikenteen merkitys

Lentoliikenteellä on tärkeä rooli niin Suomen sisäisessä liikenteessä kuin etenkin kansainvälisissä yhteyksissä. Suomen maantieteellisen sijainnin johdosta lentoliikenneyhteydet on tärkein kulkumuoto kansainvälisessä rajat ylittävässä henkilöliikenteessä ja esimerkiksi matkailuelinkeinon kasvuun lentoliikenneyhteydet ovat elinehto. Myös etenkin ulkomaankaupan tavarankuljetuksissa lentoliikenteellä on kasvava rooli. Toimivat lentoliikenneyhteydet vaikuttavat yritysten sijaintiin, toimintaedellytyksiin ja Suomeen tuleviin investointeihin.

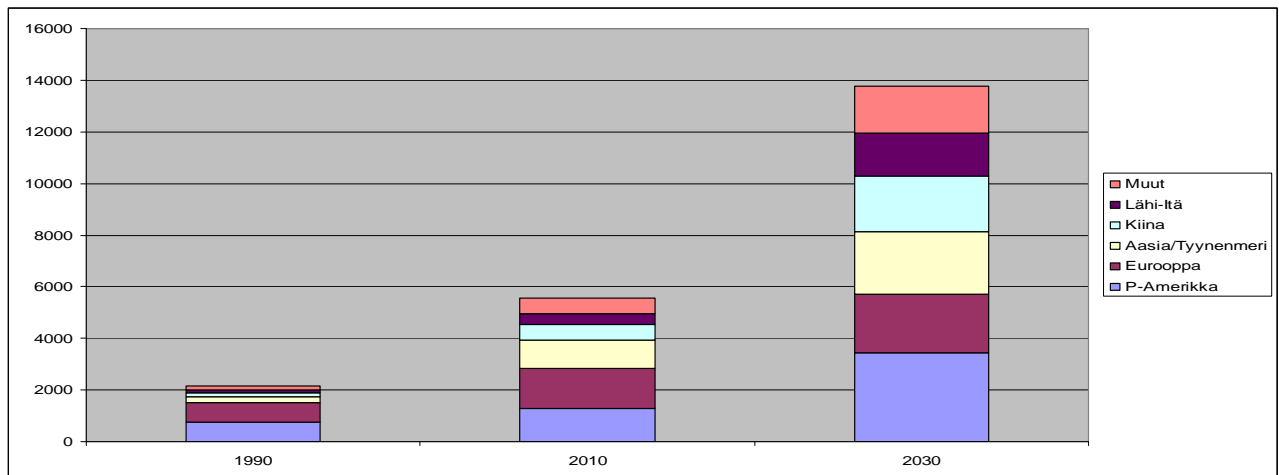
Lentoliikenteen solmukohtana lentoasemaverkko on keskeinen edellytys toimivalle lentoliikenteelle ja sitä kautta ihmisten liikkumismahdollisuuksiin sekä elinkeinoelämän kuljetuksiin. Siksi strategian valmistelun aikana on arvioitu nykyisen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaista rakennetta, palvelutasoa ja kustannustehokkuutta. Strategiassa on pyritty myös arvioimaan mahdollisuuksia kehittää Suomen ja Helsinki-Vantaan gateway- eli vaihtomatkustusasemaa Euroopan ja mannerten välisessä lentoliikenteessä.

Lentoliikennetoimiala työllistää Euroopan unionissa yli 5 miljoonaa ihmistä ja on arvioitu, että lentoliikennetoimialan ja siihen kiinteästi liittyvien rinnakkaisten toimialojen, kuten matkailun, terminaali- ja huoltotoimintojen osuus Euroopan unionin bruttokansantuotteesta olisi noin 2,4 prosenttia. Lentoliikenteen tuottama arvonlisäys Euroopan unionin talouteen olisi siten noin 365 mrd. euroa. Komissio on viimeisimmässä liikennepoliittikkaa käsittelevässä Valkoisessa kirjassa (2011) arvioinut, että Euroopan unionin lentoliikennetoimialalla olisi edellytykset jopa kaksinkertaistua vuoteen 2050

mennessä vuoden 2010 tasoon verrattuna. Kasvu kytkeytyy liikennesuoritteiden ja etenkin rahdinkuljetusten sekä siihen liittyvien toimintojen, kuten huolinta- ja terminaalitoimintojen sekä pikarahtikuljetusten kasvuun ja sitä kautta uusien yritysten tuloon toimialalle.

Euroopan unionissa lentoliikenteen suoritteiden kasvu on voimakkainta vuonna 2004 ja 2007 Euroopan unioniin liittyneissä itäisen Keski-Euroopan uusissa jäsenvaltioissa, joissa lentoliikennesuoritteiden lähtötaso on alhaisempi kuin Länsi-Euroopassa tai Pohjois-Amerikassa. Monet tulevaisuuden kasvuennusteet lähtevät siitä, että Länsi-Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa lentoliikennesuoritteet olisivat saavuttaneet tai saavuttamassa lähivuosina saturaatiopisteen. Alla esitetty kuva 1 perustuu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO, International Civil Aviation Organisation, Aviation Outlook 2010) sekä lentokonevalmistaja Boeingin (Boeing Current Market Outlook 2011) esittämiin arvioihin. Näiden arvioiden mukaan maailmanlaajuisesti lentoliikenne jatkaisi voimakasta kasvua keskimäärin 4,5-5 prosentin vuosivauhdilla vuoteen 2030 saakka. Voimakkainta kasvu olisi kehittyvillä lentoliikennemarkkinoilla Kiinassa ja muualla Aasiassa keskimäärin 6-7 prosentin vuosivauhdilla. Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa lentoliikennemarkkinat ovat jo nykyisin kehittyneet, joten lentoliikenteen vuotuinen kasvu olisi keskimäärin 2 prosentin luokkaa vuoteen 2030 mennessä. Kun vielä nykyisin Euroopan ja Pohjois-Amerikan sisäiset ja väliset lentoliikenneyhteydet muodostavat valtaosan maailmalaajuisista lentoliikennemarkkinoista, vuoteen 2030 mennessä valtaosa lentoliikenteestä tapahtuu Aasian ja Tyynenmeren alueella.

Kuva 1: Lentoliikennesuoritteiden kasvu (1990-2010) ja kasvuarvio vuoteen 2030 (mrd. hkm)



Lähteet: ICAO 2010 ja Boeing 2011.

Virallisten kansantalouden tilinpitotietojen mukaan (Tilastokeskus, Liikennetilastollinen vuosikirja 2012) liikennetoimialan osuus kokonaisuudessaan Suomen bruttokansantuotteesta (BKT) on noin 7-8 prosenttia. Bruttokansantuotteen jakaminen eri kulkumuotojen välillä on osin ongelmallista, koska eri kulkumuodot käyttävät hyväkseen yhteisiä kaikkia tukevia huolto- ja tukipalveluita. Lisäksi esimerkiksi lentorahti on pääosin kirjattu tieliikenteen tavarankuljetuksiin, koska lentorahtina kirjatut kuljetukset hoidetaan pääosin kuorma-autokuljetuksina Helsinki-Vantaan, Turun ja Oulun lentoasemilta tai näille lentoasemille sekä osin suoraan kuorma-autokuljetuksina ulkomaisille lentoasemille. Suomalaisten huolitsijoiden arvion mukaan noin 12 000 tonnia Suomen viennin lentorahtitonneista kuljetetaan kuorma-autokuljetuksina muille kansainvälisille lentoasemille varsinaista lentokuljetusta varten. Kansantalouden virallisten tilinpitotietojen mukaisella osuudella (hieman yli 7 prosenttia bruttokansantuotteesta) mitattuna lentoliikenteen BKT-osuus jäisi alle yhden prosentin BKT:sta. Näiden virallisten kansantalouden tilinpitotietojen lisäksi on erilaisia arvioita koko liikennetoimialan BKT-osuudesta ja edelleen eri kulkumuotojen BKT-osuudesta,

jotka päättyvät koko liikennetoimialan (noin 10 prosenttia BKT:sta) ja lentoliikenteen (2-4 prosenttia BKT:sta) suurempiin BKT-osuuksiin. Näissä virallisia tilinpitotietoja suuremmissa luvuissa on kuitenkin usein otettu huomioon liikenteen suhteellinen merkitys myös muille rinnakkaisille toimialoille, kuten matkailulle, huolto- ja terminaalityönteille sekä muille huolto- ja tukitoimintoille. Esimerkiksi lentoyhtiöiden kansainvälisen yhteistyöjärjestön (International Air Transport Association, IATA) toimeksiannosta Oxford Economics on tehnyt laaja-alaisen selvityskokonaisuuden lentoliikenteen merkityksestä maailmantaloudelle sekä 59 yksittäiselle maalle. Oxford Economicsin tekemän selvityksen mukaan lentoliikennetoimiala sen heijastusvaikutuksineen tuottaa 2200 miljardia USD maailmantalouden vuotuisesta BKT:sta, mikä vastaa keskimäärin Sveitsin kansantalouden BKT:ta. Lisäksi lentoliikenteellä on merkittäviä vaikutuksia työllisyyteen (57 miljoonaa työpaikkaa) ja valtioiden verotuloihin.

Oxford Economics julkaisi Suomen maakohtaisen selvityksen lentoliikenteen merkityksestä keväällä 2012 (Oxford Economics, Economics Benefits from Air Transport in Finland, 2012). Suomen maaraaportin mukaan lentoliikenteen osuus Suomen BKT:stä olisi 3,2 prosenttia, lentoliikennetoimialalla tai siitä suoraan riippuvaisilla toimialoilla työskentelisi 104 000 suomalaista eli 4,2 prosenttia koko työvoimasta. Monet toimialat ovat tämän lisäksi riippuvaisia lentoliikenteestä. Erityisesti matkailutoimiala ja monet vientiteollisuuden toimialat ovat toimivista lentoliikenneyhteyksistä riippuvaisia. Matkailu- ja Ravintolapalvelut ry:n tietojen mukaan ulkomainen matkailutulo oli 4,4 mrd. euroa vuonna 2012 Suomen kansantaloudelle. Työ- ja elinkeinoministeriö on arvioinut, että kansainvälisen matkailun tulokertymä Suomen kansantalouteen kasvaisi yli 7 mrd. euroon vuoteen 2020 mennessä. Jos lentoliikenteen vaikutus yksin matkailulle otetaan huomioon, nousee työvoiman määrä 121 000:een ja BKT-osuus 3,9 prosenttiin. Suomea koskevan selvityksen mukaan lentoyhteyksien merkitys on Suomelle Euroopan unionin jäsenvaltioista kuudenneksi tärkein. Lentoliikenteellä on suuri merkitys myös Suomen valtiontaloudelle. Valtio kerää lentoliikenteeltä veroja ja veroluontoisia maksuja vuosittain noin 800-900 miljoonaa euroa. Päälle tulevat lisäksi toimialalla työskentelevien ansiotuloista kerätyt verotulot sekä toimialan tuotteiden ja palvelujen arvonlisäverotulot. Jos nämä lasketaan mukaan, valtion verokertymä lentoliikenteestä ja siihen liittyvistä verotuloista on kokonaisuudessaan lähes 2,5 miljardia euroa.

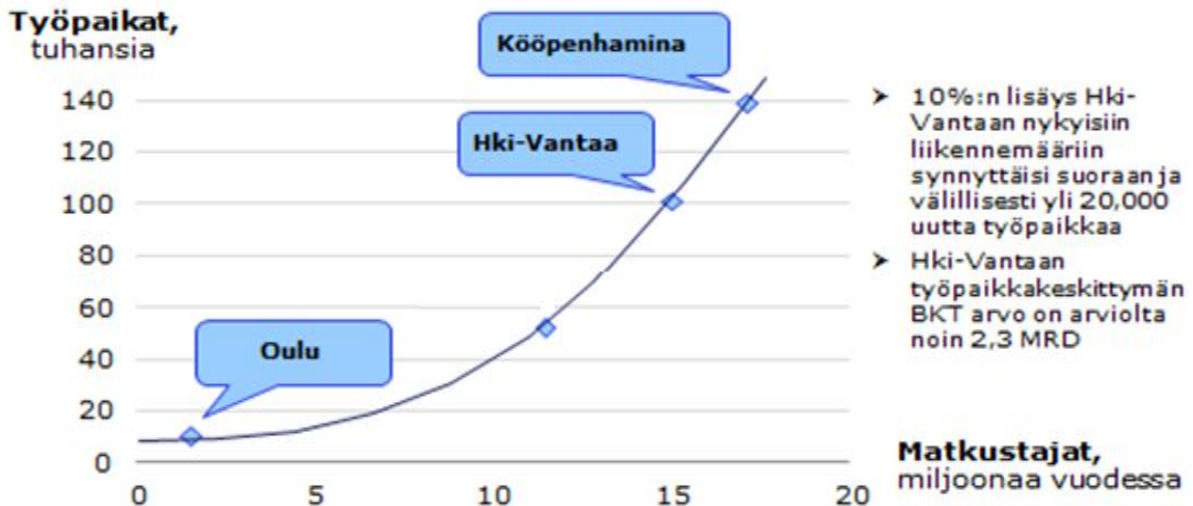
Kuva 2: Suomen kansainvälisen kokonaismatkailutulon kehitys



Lähde: Työ- ja elinkeinoministeriö

Liikennepalvelut ovat myös merkittävä työllistäjä, sillä liikenteen toimialalla työskentelee mittaustavasta riippuen 5-8 prosenttia työllisistä. Suomessa toimii 23 000 liikenneyritystä. Varsinaisia lentoyhtiöitä eli EU-OPS-lentotoimintaluvan haltijoita on Suomessa yhteensä 11. Lentoliikenteessä kolme suurinta Suomeen rekisteröitynyttä lentoyhtiötä vuonna 2013 olivat Finnair, Flybe Finland, SAS/Blue1 sekä norjalainen Norwegian hoitavat pääosin kotimaan lentoliikenteen matkustajaliikenteestä ja yli 70 prosenttia myös kansainvälisestä lentoliikenteestä.

Kuva 3: Lentokenttien työllisyysvaikutus (lähde: Finnair)



Lähteet: IATA, IMF, Oxford Economics, NAG Analyysi

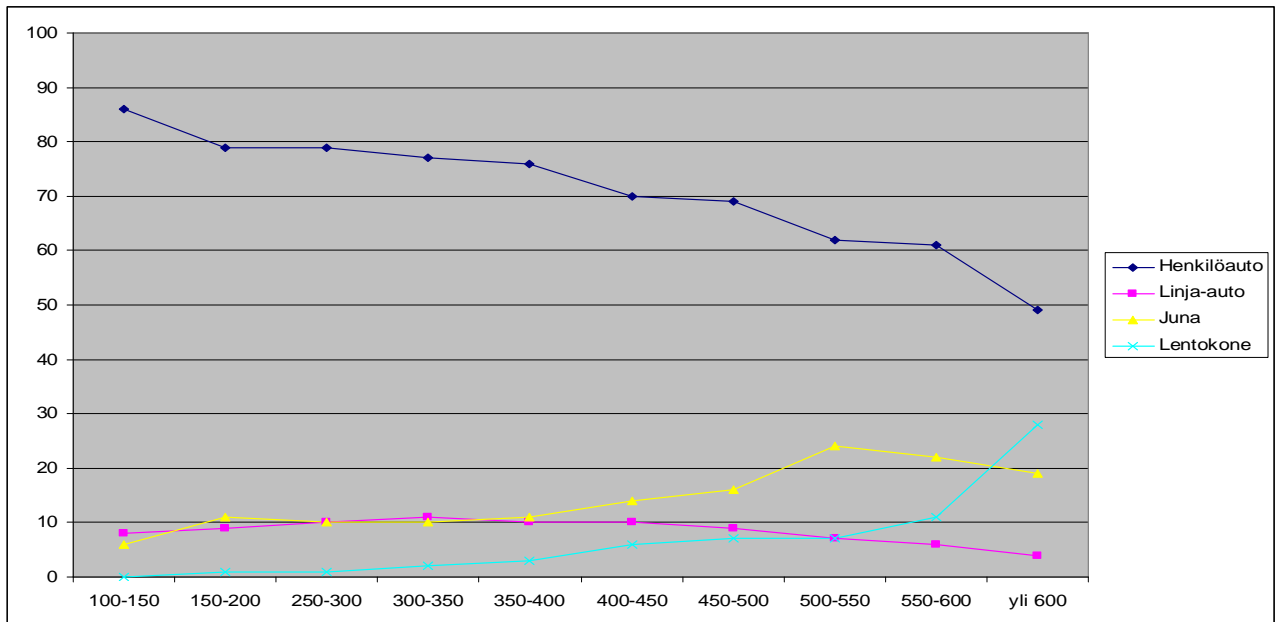
Lentoliikenteen myönteisiä vaikutuksia työllisyyteen ja kansantalouteen osoittaa kuva 2. Kuva osoittaa, että jo nykyisellään Helsinki-Vantaan lentoasema työllistää kerrannaisvaikutuksineen noin 100 000 työntekijää, mutta 10 prosentin lisäyksellä Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennemäärissä voitaisiin synnyttää välillisesti yli 20 000 uutta työpaikkaa. Myös alueellisilla lentoasemilla voi olla merkittäviä heijastusvaikutuksia alueiden talouteen. Lappeenrannan kaupungin toimeksiannosta on arvioitu lentoyhteyksien vaikutuksia Lappeenrannan alueelle (NAG:n tekemä konsulttiselvitys 2013). Selvityksen mukaan ulkomaisten maksujen tuoma verovaikutus vuonna 2012 oli 425 milj. euroa. Ulkomaisten lentomatikustajien tuoma kulutusvaikutus alueella arvioitiin olevan vuonna 2010 490 milj. euroa.

Elinkeinoelämän näkökulmasta on tärkeää turvata elinkeinoelämän toimintaedellytykset Suomessa. Näihin kuuluu riittävän saavutettavuuden turvaaminen Suomen eri talousalueilta. Vuonna 2011 osaavan työvoiman saatavuus ja liikenneyhteydet ohjasivat eniten yritysten sijoittumista Suomessa. Liikenneyhteyksien merkitys on ollut säännöllisesti toteutettavissa yrityskyselyissä kasvava (Alueiden kilpailukyky – selvitykset, Keskuskauppakamari). Yritysjohdajista 61 prosenttia piti liikenneyhteyksien merkitystä yritysten sijainnille suurena vuonna 2011. Lähes joka toinen yritys (45 %) arvioi, että lentoliikenneyhteyksien kehittäminen parantaisi yrityksen kilpailukykyä. Yritykset myös näkivät liikenneyhteyksien kehittämisen parhaana keinona, jolla julkinen valta voi tukea aluekehitystä. Lentoliikenteellä on tärkeä merkitys erityisesti pitkän aikavälin kasvun tukemisessa. Lentoliikenne tarjoaa elinkeinoelämälle ja matkailulle nopeat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet Suomesta maailmalle. Kotimaiset lentoyhteydet palvelevat maan sisäisen liikenteen lisäksi liityntäyhteyksinä kansainvälisille lennoille.

Suomen lentoasemaverkosto on asiakasrahoitteinen ja toimii varsin edullisesti, kun otetaan vertailukohtaksi muut liikennemuodot. Pääkentän ulkopuolisen verkoston alijäämä on suuruusluokkaa 20 M€ ja siten varsin pieni verrattuna sen aikaansaamaan taloudelliseen aktiviteettiin ja hyötyyn. Lisäksi alijäämä pystytään kattamaan pääkentän tuloilla. Helsinki-Vantaan lentoasema luonnollisesti hyötyy siitä, että maakuntien verkostolentoasemat syöttävät liikennettä Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta jatkoliikenneyhteyksiin.

Suomen lentoasemien kautta kulki vuonna 2012 19,2 milj. matkustajaa. Näistä lähes kolme neljästä matkustajasta (13,7 milj. matkustajaa) oli kansainvälisen lentoliikenteen matkustajaa ja enemmän kuin kolme neljästä matkustajasta (14,9 milj. matkustajaa) kulki Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Valtaosa Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajista on kansainvälisen liikenteen matkustajia (12,2 milj. matkustajaa). Finavia on arvioinut, että Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä kasvaa 20 miljoonaan matkustajaan vuoteen 2020 mennessä ja 23 miljoonaan matkustajaan vuoteen 2030 mennessä. Lentoliikenteen osuus tehdyistä matkoista kasvaa nopeasti erityisesti yli 550 kilometrin pituisilla matkoilla.

Kuva 4: Eri kulkumuotojen osuus eripituisilla matkoilla



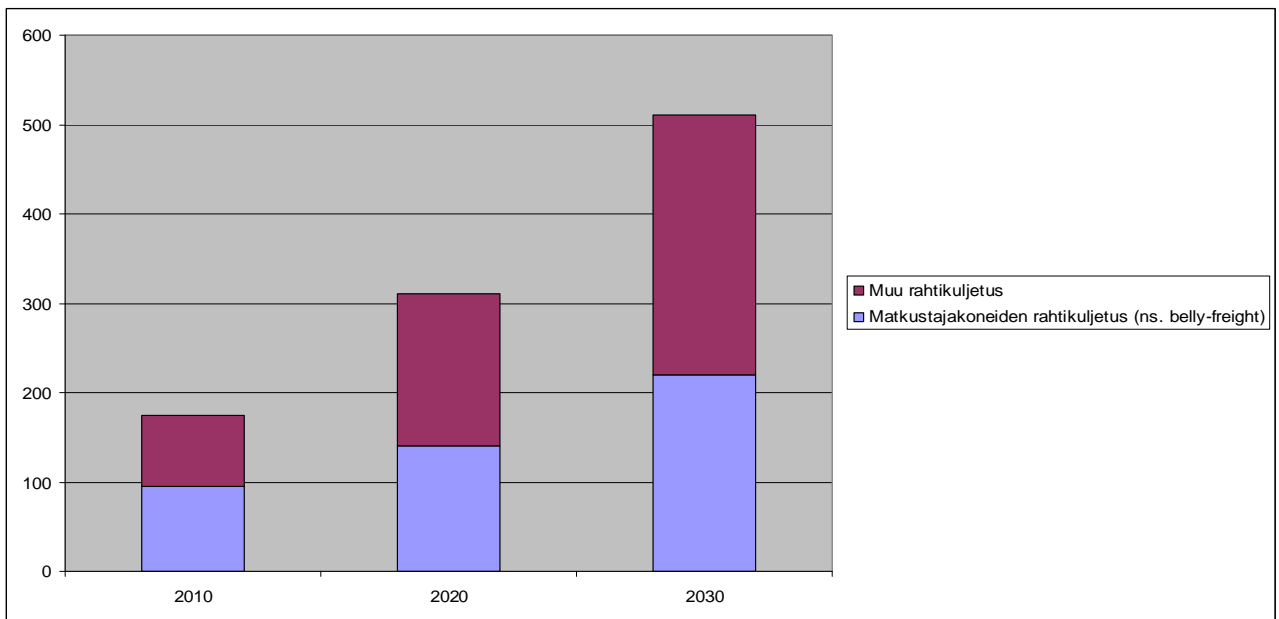
Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2012, Liikennevirasto.

Lentoliikenteellä on tärkeä rooli erityisesti arvotavara-, tuoretavara- ja elinsiirtokuljetuksissa sekä muissa pikarahti- ja kuriiripostikuljetuksissa Suomen ja ulkomaiden välillä. Myös korkean teknologian teollisuustavaroiden ja lääketieteellisuuden tuotteissa lentorahdilla on tärkeä rooli. Lentorahdin kasvuun ovat vaikuttaneet myös varastotoimintojen harvennus ja täsmätoimitusten kasvu. Lentorahti on kuitenkin erittäin herkkää suhdannevaihteluille, koska taantuman aikana etenkin arvotavaran kuljetukset vähenevät ja kuljetuksia siirretään hitaampien kuljetusmuotojen kuljetettavaksi. Talouden suhdanteiden heikentyminen ja etenkin vuoden 2008 lopulta kansainvälisestä rahoituskriisistä alkanut ja vielä todennäköisesti lähivuodetkin jatkuva talouden epävarmuus ja hitaan kasvun aika on johtanut lentorahtikuljetusten laskuun ja nopeisiin vaihteluihin. Suomen lentorahdin kilpailukyvyllä haasteena on se, että Helsinki-Vantaan lentorahtiterminaalin kapasiteetti ja toiminta on rajallinen. Myös lentorahdin käsittely on lentoasemalla jakautunut useaan eri toimipaikkaan, mikä aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia lentorahdin siirto- ja käsittelykuluihin. Matkustajakoneissa kuljetettavan lentorahdin käsittely edellyttäisikin terminaalkapasiteetin laajentamista.

Suomessa myös maan sisäiset lentorahtivirrat ovat ohuita, joten lentorahtia kuljetaan pitkiäkin matkoja maakuljetuksina Helsinki-Vantaan lentoasemalle, joka on Suomen suurin lentorahtikeskittymä. Myös Turussa on merkittävää lentorahtitoimintaa. Pienet kuljetusmäärät aiheuttavat haasteita sille, että Suomen kokoisessa maassa ei voi olla kovin montaa lentorahti-hubia.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mukaan kansainväliset lentorahtivirrat kasvoivat 1995-2010 välisenä ajanjaksona keskimäärin 5 prosentin vuosivauhdilla ja kasvun arvioidaan jatkuvan vähintään samalla tasolla vuoteen 2030 saakka. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että lentorahtikuljetusvirrat lähes kolminkertaistuvat vuoden 2010 kuljetusmääriin verrattuna. Lentorahtikuljetusvirrat ovat kasvaneet erityisesti Aasian, Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä. Lentorahdista tällä hetkellä vielä yli puolet kuljetetaan matkustajalentokoneissa, mutta varsinaisten rahtilentokoneiden osuus tavarankuljetusvirroissa kasvaa nopeasti. Suomen rahtitavarankuljetuksista valtaosa kuljetettaneen jatkossakin matkustajalentoliikenteen koneissa ns. belly-rahtina, koska tavaraliikennevirrat Suomen ja muun maailman välillä ovat kohtuullisen ohuita. Matkustajalentokoneiden rahtikuljetuksilla lentoyhtiöt parantavat kannattavuuttaan, kun belly-rahdilla rahtikuljetuksilla voidaan nostaa koneen täyttöastetta.

Kuva 5: Arvio kansainvälisen lentorahdin kehityksestä 2010-2030



Lähde: ICAO –Global Air Transport Outlook 2030.

4. Lentoliikenteen kehitystrendit

Lentoliikenteen toimintaympäristö ja lentoliikennemarkkinat ovat jatkuvassa muutoksessa, jotka ovat olleet erityisen voimakkaita 1990-luvulta lähtien ja edelleen kuluneella vuosikymmenellä. Lentoliikennemarkkinat olivat tarkoin säädelty aina 1990-luvulle saakka. *Markkinoiden vapautumiskehitys* alkoi 1970-luvun lopulla Yhdysvalloissa. Euroopan unionin puitteissa lentoliikennemarkkinoiden vapauttaminen käynnistyi 1990-luvulla ja on johtanut lentoliikennemarkkinoiden jatkuvaan muutokseen. Aikaisempi tiukka taloudellinen sääntely ja sen mukaiset kahdenväliset lentoliikennesopimukset tukivat kansallisten lentoyhtiöiden varaan rakentuvaa toimintaympäristöä, jossa valtioilla ja valtionyhtiöillä oli keskeinen rooli. Vapautumisen seurauksena eräs keskeisistä muutoksista on ollut *tarjonnan lisääntyminen* ja sitä kautta myös lentoyhtiöiden välisen *kilpailun lisääntyminen*, *lentolippujen*

hintavariaation kasvu sekä lippujen keskimääräisten reaalihintojen lasku. Nämä tekijät ovat edelleen vaikuttaneet siihen, että lentoliikenteen *kysyntä ja matkustajamäärät ovat voimakkaasti kasvaneet.* Negatiivisena vaikutuksena kilpailun kiristymisestä etenkin Euroopassa on ollut lentoyhtiöiden huono kannattavuus viime aikoina. Etenkin vuonna 2008 alkaneen finanssi- ja talouskriisin jälkeen perinteisten verkostolentoyhtiöt ovat tehneet tappiollisia tuloksia ja useita eurooppalaisia yhtiöitä on mennyt konkurssiin (esim. Air Finland, Cimber Air, Malev, Skyways ja Spanair).

Halpalentoyhtiöiden tulo lentoliikennemarkkinoille on seurausta lentoliikennemarkkinoiden liberalisoinnista ja perinteiset kansalliset verkostolentoyhtiöt ovat menettäneet markkinaosuuksiaan halpalentoyhtiöille. Halpalentokonseptiin kuuluu oleellisena piirteenä kustannusten minimointi, palvelujen karsinta ja lisämaksulliset palvelut sekä lentokonekapasiteetin tehokas käyttö. Halpalentoyhtiöt operoivat usein halvemmilta kakkoslentoasemilta nopein konekäännöin tietyn lentomatkustusmaksimin puitteissa. Lisäksi halpalentoyhtiöt hyödyntävät tehokkaasti internet-palveluja, joten muita markkinointi- ja mainoskuluja on voitu karsia minimiin. Toisaalta *raja halpalentoyhtiön ja perinteisen verkostolentoyhtiön liiketoimintamallien välillä on kaventunut* lentoliikennemarkkinoiden vapautumisen seurauksena, kun kaikki lentoyhtiöt hinnoittelevat lentolippujaan suhteellisen yhtäläisten periaatteiden mukaisesti. Mitä aikaisemmin liput ostetaan, sitä edullisempia ne ovat ja lisäksi valtaosa tavallisten kuluttajien lentolipuista ostetaan alennus- ja kampanjahinnoilla.

Lentoliikennemarkkinoiden kehitystaso on melko suoraan verrannollinen talouden yleiseen kehitystasoon. Pohjois-Amerikan, Länsi-Euroopan ja Australian lentoliikennemarkkinat ovat niin markkinoiden vapautumisen kuin liikennesuoritteiden suhteen pisimmälle kehittyneet. Suomessa ja muualla Euroopan talousalueella ei ole minkäänlaisia markkinoillepääsyn esteitä ja alalle tulon kynnyks on erittäin alhainen. Lentoyhteyksiä syntyy sinne, missä lentoliikennepalveluille on kysyntää. Lentoliikennepalvelujen kysyntä on erittäin hintajoustavaa. Mitä alhaisemmat hinnat, sitä suurempaa on lentoliikennepalvelujen kysyntä. Tämä johtaa väistämättä siihen, että lentoyhtiöiden ja palvelujen tarjoajien on karsittava kustannuksia ja sitä kautta myös palvelutasoa. Lentoliikennepalvelujen kysyntä on myös johdettua kysyntää eli lentoyhteyksien kysyntä on suurinta siellä, missä on suuria asutuskeskuksia, tuotannollista toimintaa sekä mielenkiintoisia matkailukohteita.

Vaikka Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa lentoliikennesuoritteet ovat jo nykyisin korkealla tasolla, suoritteet näyttäisivät edelleen kasvavan myös näillä markkina-alueilla. Kasvu on kuitenkin hitaampaa kuin kasvavilla markkina-alueilla, joissa suoritteiden lähtötaso on alhainen. Myös Japanissa ja Persianlahden arabivaltioissa lentoliikennesuoritteet ovat korkealla tasolla väkilukuun suhteutettuna. Aasian ja Afrikan lentoliikennemarkkinoita ei kuitenkaan ole vastaavalla tavalla vapautettu kuin ne ovat Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa ja toiminta perustuu edelleen kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin ja kohtuullisen tiukkaan sääntelyyn. Aasian markkinoilla vapauttamiskehitys on tosin käynnistynyt ja lentoliikennemarkkinoiden odotetaan vapautuvan vuonna 2015. Markkinoiden nykyinen tiukempi sääntely näkyy osaltaan myös siinä, että halpalentoyhtiöitä ei merkittävässä määrin toimi Aasian markkinoilla. Persianlahden valtioiden lentoyhtiöt (kuten Emirates Airlines ja Qatar Airlines) ovat kasvaneet nopeimmin maailmassa ja esimerkiksi Dubain lentoasema on nousemassa maailman vilkkaimmaksi lentoasemaksi ja merkittäväksi mannertenvälisen lentoliikenteen hub-lentoasemaksi. On arvioitu, että Persianlahden lentoyhtiöiden nopean kasvun takana olisi sellaisia valtioneuvoksia, joita esimerkiksi Euroopan unionin valtioneuvoksinen ei hyväksyisi.

Lentoyhtiöt ovat pyrkineet reagoimaan markkinoiden vapautumiseen ja kovaan kilpailuun monin eri tavoin. Lentoyhtiöt ovat pyrkineet parantamaan kannattavuuttaan *karsimalla palveluita ja kustannuksia.* Lentoliikennemarkkinoilla on myös nähtävissä asiakkaiden vastareaktio eli asiakkaat ovat myös valmiita maksamaan palvelutasosta. Kovaan

kilpailuun on pyritty reagoimaan myös *yhdistymällä, verkostoitumalla ja yhteistyöllä*. Yhdistymisestä on esimerkkinä Air France-KLM, joka on ranskalais-alankomaalainen yhteisyritys yhteisen johdon alla, vaikka lennot hoidetaan edelleen entisten itsenäisten lentoyhtiöiden koneilla ja tunnuksilla. Maailmanlaajuisia merkittäviä lentoyhtiöiden välisiä yhteistyöalliansseja ovat mm. One World (mm. Finnair), Star Alliance (mm. SAS/Blue1) sekä Skyteam (mm. Air France-KLM-Alitalia). Allianssien puitteissa ja myös niiden ulkopuolella lentoyhtiöt ovat pyrkineet *kehittämään yhteistyötä, segmentoimaan markkinoita, erikoistumaan ja ulkoistamaan toimintoja*. Lentoyhtiöt ovat pyrkineet saavuttamaan kustannussäästöjä niin, että yhtiön toimintoja on jaoteltu ydintoimintoihin ja tukitoimintoihin. Ulkoistettuja tukitoimintoja ovat mm. lentokoneiden huoltoon liittyvät toiminnot. Ulkoistaminen on joissakin yhtiöissä edennyt niin pitkälle, että johtamisjärjestelmää lukuun ottamatta kaikki muu on ulkoistettu. Äärimmäisessä tapauksessa tämä johtaa nk. virtuaalilentoyhtiöihin, joka koostuu lentotoimintalupa vaadittavasta vähimmäishallinnosta ja muut toiminnot ml. lentoliikennepalvelut ostetaan ulkopuolisilta yrityksiltä.

Perinteiset verkostolentoyhtiöt näyttäisivät enenevässä määrin keskittyvän pitkille lennoille (erityisesti mannertenväliset lennot), joilla polttoainekulutus on tehokkainta ja siten katteet suurempia. Verkostolentoyhtiöt siirtävät Euroopassa enenevässä määrin lyhyempiä kaupunkien välisiä lentoja tytäryhtiöiden ja yhteistyökumppanien hoidettavaksi (esim. Finnair/Flybe –yhteistyö ja Iberia/Iberia Express). Halpalentoyhtiöt keskittyvät yhtäältä selkeästi lyhyempiin "point-to-point" -reitteihin, jossa liikennöitävien lentoasemien väli on 1-2 tuntia ja voidaan taata tiheä vuoroväli lentoasemien välillä sekä toisaalta sellaiseen liikenteeseen, jossa lyhyen aikaa liikennöidään "charter-tyyppisesti" lentoasemien välillä ja kysynnän vähentyessä vaihdetaan kohdetta.

Lentoyhtiöiden välisen kilpailun lisäksi myös *lentoasemien välinen kilpailu on kiristynyt*. Tämä koskee erityisesti lentoliikenteen solmukohteina toimivia ns. hub-lentoasemia. Finnairin panostaessa Kaakkois- ja Itä-Aasian lentoliikenteeseen Finavia on osaltaan kehittänyt Helsinki-Vantaan lentoasemaa vastaamaan kasvavan liikenteen vaatimuksia. Finnairin Aasian strategia ja sen mukanaan tuomat transit-matkustajat Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Aasian ja Euroopan kohteiden välillä on mahdollistanut sen, että Helsinki-Vantaan lentoasemalta on myös Euroopan reittiliikenteen tarjonta huomattavasti kattavampi kuin mihin pelkästään kotimaan matkustajapotentialiaali riittäisi. Vaikka Suomella ja Helsinki-Vantaalla on maantieteellinen etu esimerkiksi verrattuna Pohjois-Euroopan muihin merkittäviin hub-lentoasemiin (Amsterdam, Kööpenhamina ja Frankfurt) suhteessa Itä- ja Kaakkois-Aasian kaupunkikohteisiin, kilpailu lähivuosina todennäköisesti myös Aasian kohteisiin lisääntyy. Esimerkiksi Pietari-Pulkovon sekä Riian lentoasemat laajenevat tai suunnittelevat lentoasemakapasiteetin merkittävää laajentumista ja tavoitteena on aloittaa suoria lentoliikennedyhteyksiä esimerkiksi Kiinaan. Myös uusi Berliinin lentoasema tulee aikanaan lisäämään Itämeren alueella Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen kilpailua. Tukholma ja Kööpenhamina ovat sopineet merkittävistä lentoasemien kehittämisinvestoinneista, jotka tähtäävät näiden lentoasemien mannertenvälisen liikenteen kapasiteetin kasvattamiseen. Mannerten välisestä lentoliikenteestä kilpailevat luonnollisesti myös Persianlahden alueen voimakkaasti kasvavat lentoliikenteen keskuksat Dubai, Doha ja Abu Dhabi.

Muita merkittäviä lentoliikenteen haasteita, joilla osaltaan on vaikutusta luonnollisesti myös lentoliikennemarkkinoiden kehitykseen, ovat mm. *lentoliikenteen kasvusta aiheutuva Euroopan ilmatilan ruuhkautuminen sekä pyrkimykset kehittää yhteistä eurooppalaista ilmatilaa kapasiteetin lisäämiseksi, pyrkimys parantaa ilmailun turvallisuutta samanaikaisesti kun kustannuksia leikataan, ympäristönäkökohtien korostuminen ja pyrkimykset vähentää lentoliikenteen kasvihuonekaasu-, melu- ja muita päästöjä* (mm. päästökauppa, biopolttoaineet, lentoyhtiöiden, lentoasemien sekä muiden toimijoiden ympäristönhallintajärjestelmät).

Helsinki-Vantaan lentoasemalle elokuussa 2011 myönnettyyn ympäristölupaan sisällytettiin ehtoja lentomelun vähentämiseksi yöaikaan (klo 00.30-06.00). Nämä rajoitukset kohdistuvat laajarunkokoneisiin, joita käytetään mannertenvälisessä liikenteessä ja rahtiliikenteessä. Ympäristölupaan sisältyi myös ehtoja siitä, että laskeutumisten määrä yöaikaan ei saisi lisääntyä. Rajoitukset ovat tulleet voimaan 2013. Yöaikaisia lentorajoituksia melun rajoittamiseksi on asetettu useiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden lentoasemilla. Näissä maissa on kuitenkin turvattu se, että niissä on vähintään yksi lentoasema auki ympärivuorokautista liikennettä varten. Erityisesti ympäristöasioilla, mutta myös muilla edellä mainituilla asioilla on vaikutuksia lentoliikenteen ja toimialan kehitysnäkymiin. Näitä asioita tarkastellaan yksityiskohtaisemmin erikseen asianomaisissa luvuissa.

Useimmat edellä mainituista yleisistä ja globaaleista lentoliikenteen kehitystrendeistä näkyvät luonnollisesti myös Suomen lentoliikenteen kehityksessä. Suomen markkinoilla toimivia halpalentoyhtiöiksi katsottavia lentoyhtiöitä ovat Norwegian Air Shuttle, Ryanair ja Wizzair. Myös muutamat muut kansainväliset halpalentoyhtiöt ovat kokeilleet Suomen markkinoita, mutta Suomen ohuet matkustajavirrat ja pitkät etäisyydet niin maan sisällä kuin Helsinki-Vantaalta Euroopan keskuksiin ovat rajoittaneet mielenkiintoa Suomen lentoliikennemarkkinoita kohtaan. Suomesta yhteys Euroopan keskeisiin metropoleihin kestää yleensä keskimäärin kaksi ja puoli tuntia, kun halpalentokonseptille toimivin yhteysväli on 1-2 tunnin yhteys.

Norwegian-lentoyhtiöllä on Suomessa toimivista halpalentoyhtiöistä laajin lentoreittiverkosto, joka kattaa pohjoismaisten ja kansainvälisten lentoyhteyksien lisäksi myös kotimaan lentoyhteyksiä. Norwegianin tulo kotimaan lentoliikenteeseen on lisännyt kilpailua maan sisäisillä reiteillä ja laskenut lentolippujen hintoja. Lentoliikenteen lisääntynyt palvelutarjonta on näkynyt myös rautatie- ja linja-autoliikenteen lippujen aikaisempaa joustavampana hinnoitteluna, johon kuuluvat erilaiset tarjouskampanjat.

Kotimaan lentoliikennesuoritteet kokonaismatkustajamäärillä mitattuna ovat 2000-luvulla tasaisesti laskeneet. Tämä johtuu osittain lentoreittien karsinnasta ja osittain nopeutuneista junayhteyksistä eli etenkin laajentuneesta Pendolino-junayhteysverkostosta. Lentoreittien karsimiseen on johtanut kustannusten nousu muutenkin huonosti kannattavilla kotimaan lentoreiteillä. Samanaikaisesti kun kotimaan lentoreittejä on karsittu, maakuntien lentoasemilta on avattu suoria kansainvälisiä lentoyhteyksiä ulkomaille. Ohuista matkustajavirroista johtuen kansainväliset reittilentoyhteydet ovat jääneet pääsääntöisesti melko lyhytaikaisiksi ja näitä yhteyksiä on karsittu siinä vaiheessa, kun Finavian uusille reiteille lentokenttä- ja matkustajamaksuista myöntämät aloitustuet ovat päättyneet. Myös suorien tilaus- ja lomalentojen määrä maakuntien lentoasemilta on kaiken aikaa lisääntynyt.

5. Palvelutaso: lentoasemaverkko ja joukkoliikenneyhteydet

5.1 Palvelutasotavoitteet

Lentoliikennestrategian valmistelussa eräs keskeisimmistä kysymyksistä on se, miten jatkossa turvataan mahdollisimman tehokkaalla tavalla kansalaisten liikkumismahdollisuudet ja alueellinen saavutettavuus ja mikä rooli lentoliikenteellä on kaukohenkilöliikenteessä osana kotimaan liikennejärjestelmää ja kansainvälisissä yhteyksissä. Tämä edellyttää, että lentoliikennestrategian valmistelussa arvioidaan nykyisen lentoasemaverkon tarkoituksenmukaisuutta liikennepoliittisessa selonteossa asetetun tavoitteen mukaisesti.

Lentoliikenteellä on tärkeä rooli pääkaupunkiseudun ja lentoasemakuntien ja niitä ympäröivien seutukuntien välisessä kaukohenkilöliikenteessä sekä edelleen jatko-yhteyksissä kansainvälisiin lentoliikenneyhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Viime vuosina ovat lisääntyneet myös suorat kansainväliset lentoyhteydet maakuntalentoasemilta.

Lentoliikenteen palvelutason kannalta tärkeällä sijalla ovat siten maakuntien lentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisten lentoyhteyksien aikataulut ja frekvenssi. Toimiva lentoliikenteen palvelutaso osana kaukohenkilöliikenteen palvelutasoa esitetään lentoliikennestrategiassa määriteltäväksi alla esitetyllä tavalla:

- *Kansallisten kaukohenkilöliikenteen yhteyksien palvelutaso:* työpäivän aikana on mahdollista tehdä edestakainen matka pääkaupunkiseudulle tai pääkaupunkiseudulta maakuntakeskuksiin. Tässä yhteydessä on arvioitava eri kulkumuotojen mahdollisuudet palvelutason saavuttamisen ja ylläpidon näkökulmasta. Käytännössä tämä tarkoittaa yhteyttä, joka mahdollistaa asiointimatkan (klo 7.00-9.00) maakuntakeskuksen ja pääkaupunkiseudun välillä ja paluun iltapäivällä (klo 15.00-17.00).
- *Kansainvälisten jatkoyhteyksien palvelutaso:* arkipäivisin on yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalta kansainvälisiin jatkolentoihin ja vastaavasti illalla jatkoyhteydet kansainvälisiltä lennoilta maakuntiin. Myös tässä on arvioitava eri kulkumuotojen mahdollisuudet peruspalvelutason saavuttamisen ja ylläpidon näkökulmasta. Käytännössä tarkoittaa iltapäiväyhteyksiä maakuntien lentoasemilta Helsinki-Vantaalle (klo 13.00-15.00) ja myöhäisiä iltayhteyksiä Helsinki-Vantaalta maakuntalentoasemille (22.00-00.00).

Nämä edellyttävät käytännössä vähintään kahta tai kolmea edestakaista lentoa maakuntien lentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä (edestakainen aamuyhteys, iltapäiväyhteys ja myöhäisillan yhteys). Edellä kuvatun kaltaiset palvelutasotavoitteet toimivat lähtökohtana lentoasemaverkon ja lentoyhteyksien arviointia varten.

5.2 Lentoasemaverkon arviointi

Lentoasemaverkon arviointia varten on lentoliikennestrategian valmistelussa esitetty seuraavat taulukossa 1 esitetyt kaltaiset arviointikriteerit.

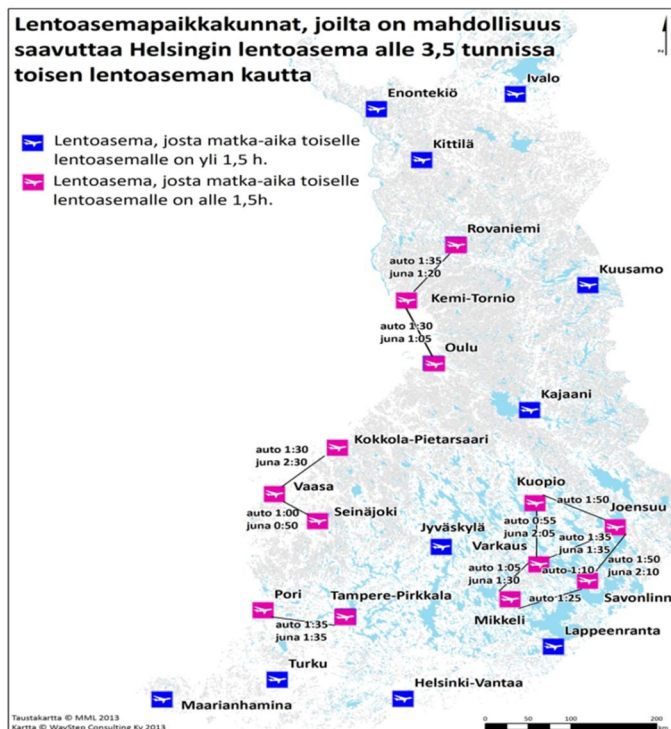
Taulukko 1: Lentoasemaverkoston suuntaa-antavat arviointikriteerit

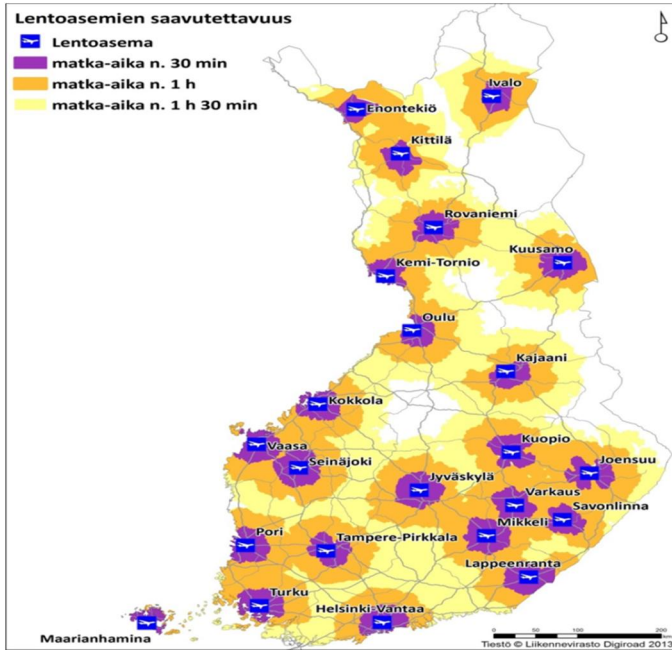
a) Matkustajan ja alueen näkökulmasta esitetyt kriteerit	
1. Laaja-alainen arvio lentoliikenteen ja lentoaseman merkityksestä alueelle, matkustajille ja seudun elinkeinoelämälle	Lentoaseman merkitystä arvioidaan alueen elinkeinoelämän kehittämisen näkökulmasta, esimerkiksi niin, että vientiteollisuuden ja matkailun tarpeet sekä lentoaseman vaikutusalueen muut yritykset, jotka tarvitsevat (kansainvälisiä) lentoyhteyksiä, otetaan arviossa huomioon.
2. Alueiden saavutettavuus	Matka lentoasemalle ei nouse yli kolmen tunnin ja kokonaismatka-aika (lentomatka mukaan luettuna) ei nouse yli viiden tunnin. Matkaketjujen toimivuuteen on panostettava entistä enemmän.
3. Matkan korvattavuus	Lennettävään kohteeseen on vaihtoehtoinen joukkoliikennenyhteys, joka kestää noin 3 tuntia.
b) Lentoaseman pitäjän näkökulmasta esitetyt kriteerit	
1. Taloudellinen kannatettavuus	Lentoasemakohtainen liiketulos ja liikevoitto.
2. Lentoasemien välinen keskinäinen etäisyys	Lentoasemien ei pitäisi olla nykyisen kaltaisilla ohuilla matkustajavirroilla keskinäisessä kilpailutilanteessa alle 200 km päässä toisistaan, koska tällaiset lentoasemat vievät toisiltaan asiakaspohjaa eikä kumpikaan lentoasema lentoyhteyksineen voi toimia kannattavalla tavalla.
3. Lentoaseman matkustaja- ja rahdin kuljetusmäärät (ml. jatkomatkustamisen tarpeet maakuntalentoasemilta edelleen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta maailmalle) sekä	Katsottava tapauskohtaisesti, ei yhtä yksittäistä raja-arvoa. Mitä lähempänä lentoasema sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoasemalta, sitä suuremmat matkustaja- ja rahtimäärät pitäisi olla, että toimintaa voidaan pitää

talousalueen laajuus ja sen väkiluku, jota lentoasema palvelee.	taloudellisesti kannattavana ja perusteltuna.
4. Lentoaseman ylläpidosta aiheutuvat kulut suhteessa niihin hyötyihin ja haittoihin, joita lentoaseman mahdollinen verkostosta pois jättäminen aiheuttaisi jäljelle jäävälle lentoasemaverkolle.	Vaikutukset muille lentoasemille ja erityisesti Helsinki-Vantaan syöttöliikenteeseen.
5. Sotilasilmailua palvelevat yhteislentoasemat ja yleisilmailu.	
c) Lentoyhtiön näkökulmasta esitettävät kriteerit	
1. Lentoyhtiöillä on kaupallista mielenkiintoa harjoittaa lentoliikennettä kyseiselle lentoasemalle.	Lentoliikenteen harjoittaminen on kannattavaa markkinaehtoisesti.

Kuvassa 6 on esitetty Suomen siviili-ilmailun lentoasemaverkko. Kuva perustuu Henriikka Weisteen liikenne- ja viestintäministeriölle tekemään selvitykseen (Weiste (2013), Lentoliikenne osana kaukohenkilöliikenteen palvelutasoa). Kuva osoittaa, että Perämeren kaaren alueella, Pohjanmaalla ja Savo-Karjalan alueella on lentoasemia, joiden välinen etäisyys henkilöautolla ja joukkoliikenneyhteyksillä jää alle puoleentoista tuntiin. Näin ollen näiltä alueilta myös pääkaupunkiseutu olisi saavutettavissa kohtuullisessa matkajassa (alle kolmessa ja puolessa tunnissa), jos alueen seutukunnista olisi toimivat joukkoliikenneyhteydet jollekin alueen "keskuslentoasemasta". Joukkoliikenneyhteydet on katsottu aina nopeimman joukkoliikenneyhteyden mukaan. Kuvassa 8 on kuvattu lentoasemien saavutettavuutta henkilöautolla ja kuvassa 9 edelleen kaukohenkilöliikenteen palvelutason näkökulmasta riittävää lentoasemaverkkoa. Molemmat kuvat sisältyvät Henriikka Weisteen edellä mainittuun selvitykseen. Kuvan 7 lentoasemaverkko koskee yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutuja. Kuva osoittaa, että Väli-Suomea (Turku, Pori, Tampere-Pirkkala, Jyväskylä, Mikkeli ja Lappeenranta) lukuun ottamatta lentoliikenne on olennainen osa kaukohenkilöliikenteen palvelutason turvaamista. Palvelutaso voitaisiin turvata myös muualta Suomesta, jos alueellisille keskuslentoasemille (Vaasa, Oulu, Rovaniemi ja Kuopio) olisi toimivat joukkoliikenneyhteydet.

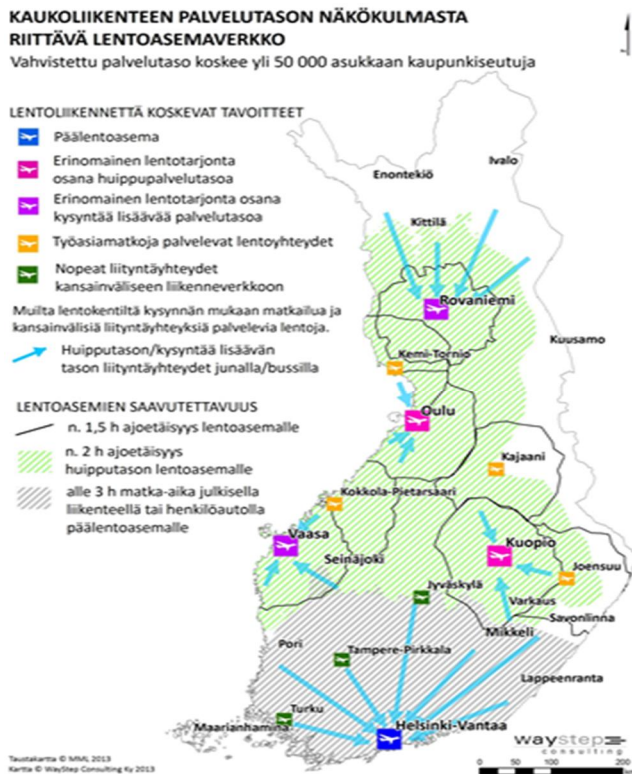
Kuva 6: Siviili-ilmailun lentoasemat ja niiden matkaetäisyydet





Kuva 7: Siviili-ilmailun lentoasemien saavutettavuuskehät henkilöautolla

Kuva 8: Kaukohenkilöliikenteen palvelutaso ja lentoasemaverkko



5.3 Lentoasemaverkon luokittelu

Lentoasemaverkko on strategiavalmistelun aikana esitetty luokiteltavaksi seuraavalla tavalla kuuteen luokkaan niiden toiminnan ja liikenteen luonteen sekä liikennemäärien perusteella:

i) Helsinki-Vantaan lentoasema

Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen päälentoasema. Päälentoasemana sen matkustajamäärät ovat omaa luokkaansa ja myös liikenteen koostumus eroaa merkittävästi kaikista muista Suomen lentoasemista. Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkee enemmän kuin kolme neljästä kaikista Suomen lentoasemien kautta kulkevista matkustajista. Kun maakuntien lentoasemien matkustajaliikenne on pääosin kotimaan liikennettä, Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajista yli 80 prosenttia on kansainvälisen liikenteen matkustajia. Helsinki-Vantaan lentoasema on myös noussut Finnairin Aasian lentoliikenteen kasvun ansiosta Pohjois-Euroopan lentoliikenteessä merkittäväksi ns. hub-lentoasemaksi eli kansainvälisen liikenteen solmukohtaksi ja koko Euroopan tasollakin yhdeksi suurimmista Aasian transit-matkustajalentoasemista. Aasian lentoliikenteen kasvua on tukenut Finavian merkittävät investoinnit lentoliikennekapasiteetin kasvattamiseksi. Kauttakulkuliikenteen kasvu Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta on osaltaan tukenut myös muun Eurooppa-liikenteen verkoston kehittämistä ja ylläpitoa. Suomesta on Aasian liikenteen ansiosta huomattavasti enemmän suoria Eurooppa-liikenteen yhteyksiä kuin Suomen väkiluku ja kotimaisten lentoliikennematkustajien määrä antaisi olettaa.

Vaikka Helsinki-Vantaan lentoasema on Aasian lentoliikenteen kasvun johdosta noussut Pohjoismaissa Kööpenhaminan lentoaseman jälkeen toiseksi hub-lentoasemaksi, Helsinki-Vantaan lentoasema on matkustajamäärillä mitattuna vasta neljänneksi suurin lentoasema Kööpenhaminan (23,3 milj. matkustajaa), Oslon (22,1 milj. matkustajaa) ja Tukholman (19,3 milj. matkustajaa). Helsinki-Vantaan lentoasema joutuu jatkossa kilpailemaan entistä kovemmin myös muiden Itämeren alueen hub-lentoasemien kanssa mannerten välisen liikenteen matkustajista. Etenkin Pietari-Pulkovo ja Riika ovat laajentamassa lentoasemakapasiteettia ja pyrkivät saamaan osansa kansainvälisestä kauttakulkuliikenteestä. Myös Berliinin uusi lentoasema avauduttuaan kasvattaa Saksan lentoliikenteen suoria yhteyksiä Aasiaan.

	matkustajamäärä
Helsinki-Vantaa	14 858 215

ii) Peruslentoasemaverkko

Peruslentoasemaverkko koostuisi suurista alueellisista lentoasemista. Näiden peruslentoasemaverkon ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisillä lentoyhteyksillä pyritään turvaamaan mahdollisimman hyvä kaukohenkilöliikenteen palvelutaso Suomen eri alueiden välillä sekä turvaamaan myös hyvät kansainväliset yhteydet. Alla olevat kaupungit ja niiden lentoasemat sijoittuvat tasaisesti eri puolille maata ja ne ovat siten laajan talousalueen alueellisia keskuksia, joihin on keskittynyt tuotannollisen toiminnan lisäksi hallintoa sekä korkeakoulu-, tutkimus- ja kehittämistoimintaa. Lentoasemista Rovaniemen ja Kuopion lentoasemat toimivat yhteistoimintalentoasemina ja palvelevat siten siviili-ilmailun lisäksi myös sotilasilmailua. Rovaniemen lentoasemalla toimii lisäksi Rajavartiolaitoksen kolmesta vartiolentolaiivueesta Rovaniemen vartiolentue (muut Turussa ja Helsinki-Malmilla).

	matkustajamäärä
Oulu	1 078 533
Rovaniemi	403 892
Vaasa	374 141

Kuopio	282 900
Maarianhamina	54 797

iii) Matkailua ja sesonkiliikennettä palveleva lentoasemaverkko

Matkailua palveleva lentoasemaverkko palvelisi ensisijaisesti matkailun tarpeita, mutta turvaisi myös kyseisten seutukuntien ja haja-asutusalueiden kaukoliikenteen peruspalvelutasoa, koska lentoasemien seutukunnista ei ole kaukoliikenteen peruspalvelutaso turvattavissa riittävän hyvin muilla korvaavilla joukkoliikenneyhteyksillä. Kyseisille lentoasemille on matkailukauden aikana myös tilauslentoaliikennettä suoraan ulkomailta. Matkailua palveleva lentoasemaverkko ja lentoyhteydet voisivat myös palvella vain matkailusesongin aikana. Kittilän lentoasema on näistä matkailua ja sesonkiliikennettä palvelevista lentoasemista matkustajamääriltään suurin lentoasema. Enontekiö taas on selkeästi pienin tämän ryhmän lentoasemista ja sinne säännöllistä lentoliikennettä on jo nykyisin vain sesonkiaikana. Ottaen huomioon Kittilän ja Enontekiön lentoasemien suhteellisen läheinen sijainti, näitä lentoasemia ja niiden kehittämistä pitää katsoa kokonaisuutena.

Matkailun kannalta luonnollisesti myös muilla alueellisilla lentoasemilla on tärkeä merkitys. Erityisesti ns. Järvi-Suomen lentoasemat (esim. Kuopio, Mikkeli, Varkaus, Savonlinna ja Joensuu) palvelevat alueellisten lentoyhteyksien lisäksi myös matkailun kehittämistä. Näistä etenkin Savonlinnan lentoaseman liikenne on nykyisellään melko kausiluonteista ja palvelee matkailua. Järvi-Suomen lentoasemat on kuitenkin tässä luokiteltu 5. luokkaan, mutta niiden asemaa voidaan arvioida tarkemmin strategian valmistelun aikana.

	matkustajamäärä
Kittilä	263 427
Ivalo	145 455
Kuusamo	86 486
Kajaani	77 852
Enontekiö	21 282

iv) "Kaupunkilentoasemat"

Kaupunkilentoasemat olisivat sellaisia lentoasemia, joilla on riittävä matkustajapotentiaali siinäkin tapauksessa, jos kyseiset lentoasemat tulisivat rajatuksi Finavian ylläpitämän lentoasemaverkon ulkopuolelle. Näiltä lentoasemilta on useita suoria kansainvälisiä lentoyhteyksiä ja lentoasemat ovat houkutelleet myös halpalentoyhtiöitä. Lentoasemat palvelevat siten kaupunkien ja niitä ympäröivien seutukuntien matkailua. Luokka ei kuitenkaan tarkoita sitä, että lentoasemat esitettäisiin rajattavaksi Finavian lentoasemaverkon ulkopuolelle.

Etenkin Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemat sijaitsevat toimivien ja hyvien (noin 2-3 tunnin) joukkoliikenneyhteyksien päässä pääkaupunkiseudulta ja Helsinki-Vantaan lentoasemalta, joten peruspalvelutaso Tampereelta ja Turusta olisi hoidettavissa muilla korvaavilla joukkoliikenneyhteyksillä. Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemien kotimaiset lentoyhteydet ovat kuitenkin tärkeitä ennen kaikkea jatkolentoyhteyksien kannalta ja siksi niillä on tärkeä rooli koko lentoasemaverkostolle ja Helsinki-Vantaalta liikennöiville lentoyhtiöille. Tampere-Pirkkalan lentoasema on lisäksi yhteistoimintalentoasema, joka palvelee siviili-ilmailun lisäksi sotilasilmailua. Vaikka vuosina 2012-15 toteutettava puolustusvoimauudistus keskittää Hornet-laivaston Rovaniemen lentoasemaa kotipaikkana pitävään Lapin lennoston ja Kuopion lentoasemaa kotipaikkana pitävään Karjalan lennoston, Tampere-Pirkkalan

lentoaseman merkitys sotilasilmailulle pikemminkin kasvaa, kun sotilasilmailun kuljetus-, yhteys- ja koelentotoimintaa keskitetään Tampere-Pirkkalan lentoasemalle. Tampere-Pirkkala on jatkossakin Satakunnan lennoston kotipaikka. Turun lentoasemalla toimii Rajavartiolaitoksen vartiolentolaivueen Turun vartiolentue.

Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemilla on tärkeä asema myös Helsinki-Vantaan lentoaseman varalentoasemina, jonne liikennettä ohjataan poikkeusolosuhteissa, jos liikennettä ei voida ohjata Helsinki-Vantaan lentoasemalle esimerkiksi säätilan tai muista turvallisuuteen liittyvistä syistä.

	matkustajamäärä
Tampere-Pirkkala	570 739
Turku	454 948

v) Muut lentoasemat

Muut lentoasemat koostuu Finavian nykyisin ylläpitämistä muista maakunnallisista verkostolentoasemista, joista osalla on tärkeä rooli alueellisen saavutettavuuden näkökulmasta (erityisesti Jyväskylä, Kemi-Tornio ja Kokkola-Pietarsaari). Jyväskylän lentoasema on yhteistoimintalentoasema, jonka liikennöinnistä sotilasilmailulla on suurempi osuus kuin siviili-ilmailulla. Jyväskylän lentoaseman merkitys sotilasilmailulle kasvaa, kun lentosotakoulun toiminnot siirtyvät puolustusvoimauudistuksen myötä Kauhavalta Jyväskylän lentoasemalle.

Lappeenrannan lentoasema on sikäli poikkeuksellinen lentoasema, että siltä liikennöidään vain kansainvälisiä lentoja, joten se palvelee ennen kaikkea turismia ja Pietarin alueen matkailijoita. Alueen toimijat ovat jo aikaisemmin osoittaneet mielenkiintoa ottaa vastuuta lentoaseman ylläpidosta ja kehittämisestä. Lentoaseman luonne huomioon ottaen se voisi toimia itsenäisenä muusta lentoasemaverkosta erillään olevana omarahoitteisena lentoasemana.

Porista on noin kolmen tunnin linja-autoyhteys pääkaupunkiseudulle, joten peruspalvelutaso olisi hoidettavissa korvaavilla yhteyksillä. Varkauden ja Savonlinnan lentoyhteyksien ylläpitoon ei ole ollut lentoyhtiöillä kaupallista mielenkiintoa, joten lentoyhteyksien ylläpitoon on ollut osoitettava rahoitusta valtion ja kuntien toimesta.

Hallista, Kauhavalta, Utista ja Helsinki-Malmilta ei harjoiteta säännöllistä reittilentoliikennettä, mutta lentoasemalla on tärkeä rooli yleis- ja harrastusilmailulle sekä Rajavartiolaitokselle (Helsinki-Malmin vartiolaivue). Helsinki-Malmin lentoasemalle on pyritty löytämään korvaava lentoasema, jotta lentoasema-alue voitaisiin ottaa asumiskäyttöön. Helsinki-Malmin lentoaseman osalta toiminnot olisi kuitenkin siirrettävissä muille jo olemassa oleville toimiville lentoasemille. Halli, Kauhava ja Utti ovat sotilasilmailua palvelevia lentoasemia. Hallin lentoaseman käyttö vähenee vuoden 2013 loppuun mennessä. Kauhavan lentoaseman käyttö loppuu lentosotakoulun siirtymisen myötä vuoden 2014 loppuun mennessä.

	matkustajamäärä
Helsinki-Malmi	yleis- ja harrastusilmailu/koulutustoiminta/RVLE
Joensuu	146 197
Lappeenranta	93 762
Kokkola-Pietarsaari	87 076
Jyväskylä	65 220
Kemi-Tornio	65 761
Pori	35 313/koulutustoiminta

Savonlinna	13 206
Varkaus	6 650
Halli	sotilasilmailu
Kauhava	sotilasilmailu
Utti	sotilasilmailu

vi) Mikkelin ja Seinäjoen lentoasemat

Mikkelin lentoasema on kaupungin omistama lentoasema ja Seinäjoen lentoasema on Rengonharjun säätiön omistama lentoasema, joten lentoasemat ovat jo nykyisellään Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolella. Mikkelistä ei ole tällä hetkellä kotimaan reittiliikennettä. Seinäjoelta on säännöllinen reittiliikennedyhteys Helsinki-Vantaalle ja matkustajamäärät ovat vaihdelleet 2000-luvulla 15-30 000 vuotuisen matkustajan välillä, mutta vuonna 2012 lentoaseman kautta matkustajia oli enää noin 6000 matkustajaa.

6. Vaihtoehtoiset skenaariolinjaukset ja vaikutusarvio

Lentoasemaverkon arviointia on tarkoitus jatkaa vaihtoehtoisilla skenaarioilla. Vaikutuksia arvioitaisiin ainakin neljälle erilaiselle vaihtoehdolle, joista yksi olisi nykytilaskenaario eli vuoteen 2030 saakka Finavia ylläpitäisi nykyisen laajuista 25 lentoaseman verkostoa ja lisäksi Suomen lentoasemaverkkoon kuuluisivat Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat. Toisessa skenaariotarkastelussa arvioitaisiin sellaista vaihtoehtoa, jossa verkostoperiaatteesta luovuttaisiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemasta muodostettaisiin oma yhtiö. Kolmas ja neljäs vaihtoehtoskenaario koskisivat erilaisia vaihtoehtoisia verkostomalleja, joissa Finavian ylläpitovastuun ulkopuolelle jäisi joitakin nykyisiä Finavian verkostolentoasemia.

Tässä vaiheessa väliraportissa on kuvattu vain nykytilaskenaarion arvioituja ja hyvin alustavia vaikutuksia vuoteen 2030 mennessä.

a) Skenaario 1 eli ns. nykytilaskenaario (BAU, business as usual):

Skenaariossa pyritään ylläpitämään Helsinki-Vantaan tuotoilla nykyisen laajuinen lentoasemaverkosto. Suomessa olisi jatkossakin Finavian 25 ylläpitämää verkostolentoasemaa. Helsinki-Vantaan lentoasemaa lukuun ottamatta muut verkostolentoasemat tuottavat tappiota ja Finavia ylläpitää Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla muuta verkostoa (EU:n verkostoperiaatteen sallima ristisubventio). Finavian maakunnallisten verkostolentoasemien tuottama vuotuinen tappio on ollut viime vuosina 21-23 milj. euroa eli käytännössä keskimäärin puolet Finavian liikevoitosta on mennyt maakuntalentoasemaverkoston tappioiden kattamiseen. Lisäksi on otettava huomioon, että edellä mainitun toiminnallisen tappion lisäksi Finavia joutuu investoimaan ja ylläpitämään kenttiä vuosina 2014-19 keskimäärin 100 milj. euron suuruisilla investoinneilla, jotta asemat saataisiin pidettyä lentomääräysten ja asiakaskokemusten kannalta toimintakunnossa.

Vaikka tulonsiirto Helsinki-Vantaan lentoasemalta maakuntien lentoasemille sinällään on vielä nykyisellään kohtuullisen alhainen, sillä on osaltaan kuitenkin vaikutusta Finavian mahdollisuuksiin panostaa Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämiseen. Samalla myös paine koko verkoston lentoasema- ja matkustajamaksujen nostamiseen kasvaa. Edellä mainituilla tekijöillä on todennäköisesti vaikutusta Helsinki-Vantaan lentoaseman suhteelliseen kilpailukykyyn Itämeren ja Pohjois-Euroopan alueen muihin suuriin kansainvälisiin lentoasemiin ja etenkin solmukohtina toimiviin hub-lentoasemiin verrattuna. On sängen todennäköistä, että vuoteen 2030 mennessä Finnairin ja Helsinki-Vantaan

lentoaseman kanssa Aasian lentoliikenteestä kilpailee entistä useampi lentoasema ja lentoyhtiö. Näin ollen Helsinki-Vantaan lentoasema ja Finavia eivät tässä skenaariovaihtoehdossa voi välttämättä laskea sen varaan, että kansainvälisen lentoliikenteen matkustajamäärä jatkuisi vuoteen 2030 saakka nykyisellä 4-5 prosentin vuotuisella kasvuvauhdilla, vaan matkustajamäärien kasvu todennäköisesti jäisi kasvuodotuksia alhaisemmaksi.

Valtioneuvoston elokuussa 2013 tekemä päätös Finavian pääomittamisesta 200 milj. eurolla on tärkeä päätös, jotta erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalla voidaan käynnistää mittavat kehittämis- ja laajennusinvestoinnit Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja parantamiseksi hub-lentoasemana erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaedellytysten kehittäminen kansainvälisenä hub-lentoasemana palvelisi myös suomalaisten lentoliikennetarpeita niin kotimaan kuin kansainvälisessä liikenteessä. Siten on koko Suomen etu, jos Helsinki-Vantaan lentoasema onnistuu jatkossakin säilyttämään asemansa mannertenvälisen liikenteen solmukohtana. Esille on nostettu, että pääomittamispäätöksellä turvattaisiin myös maakuntien lentoasemien tulevaisuus. Maakunnallisten lentoasemien mahdolliset kehittämisinvestoinnit eivät ratkaise sitä perusongelmaa, että lentoliikenteen matkustajamäärät maakuntalentoasemilta ovat vähäisiä muutamaa keskeistä pääreittiä lukuun ottamatta. Tästä huolimatta kenttien kehittämistä ja kasvumahdollisuuksien arviointia on tehtävä suunnitelmallisesti pitkällä aikavälillä.

Lisäksi verkoston ulkopuolella ovat Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat, joiden ylläpitoon on myönnetty vuosittain 1 miljoonaa euroa valtion budjetista. EU-tason valtioneuvoston päätöksen odotetaan tiukkenevan, mikä kyseenalaistaa nykyisenkaltaiset toimintatuet lentoasemien ylläpitämiseksi jatkossa.

Suomen kotimaan sisäiset matkustajavirratt ovat ohuita. Ohuet matkustajavirratt ja tiheä lentoasemaverkosto ovat johtaneet tilanteeseen, jossa lentokentät syövät toistensa kannattavuutta. Kotimaan lentoliikenteen matkustajien tasainen lasku on jatkunut koko 2000-luvun. Matkustajamäärien tasainen lasku kotimaan liikenteessä johtaa Finavian rahoitusaseman heikentymiseen entisestään ja pitkällä aikavälillä lentoasemaverkon hitaaseen näivettymiseen. Viime vuosien ja vuosikymmenten kehityksen perusteella on nimittäin nähtävissä, että suhdannevaihteluista puhdistettuna kotimaan lentomatkatusten määrä maakuntalentoasemien ja Helsinki-Vantaan välillä vähenee keskimäärin 0,5-1 prosentin vuosivauhdilla. Nopeilla Pendolino-junayhteyksillä ja niiden entistä kattavammalla verkostolla on ollut vaikutusta siihen, että junaliikenteestä on tullut entistä kilpailukykyisempää lentoliikenteeseen verrattuna. Seinäjoki-Oulu – kaksoisraiteen valmistuminen vuonna 2017 nopeuttaa entisestään Oulun ja pääkaupunkiseudun välisiä junayhteyksiä pääradalla. Oulun lentoasema on ollut perinteisesti toiseksi suurin lentoasema lähes miljoonalla vuotuisella matkustajalla. Suhdanne- ja rakennemuutoksen johdosta Oulun lentoaseman matkustajamäärät ovat vuoden 2013 aikana kuitenkin pudonneet jyrkästi (lähes 30 prosenttia). Maakuntalentoasemien matkustajamäärien vähentymiseen on taloussuhdanteiden lisäksi osaltaan vaikuttanut viime vuosina myös turvamääräysten kiristyminen, joka on pidentänyt lentomatkaan käytettyä kokonaisaikaa epäedulliseen suuntaan muihin kulkumuotoihin verrattuna. Myös aikataulujen sopivuus ja matkaketjujen toimivuus vaikuttavat lentoliikenteen käyttöön.

Maakuntien lentoasemien matkustajamäärien lasku olisi vielä arvioitua 0,5-1 prosentin vuotuisesta laskusta suurempi, ellei maakunnista olisi avattu suoria kansainvälisiä reitti- ja tilauslentoliikennedyhteyksiä. Usein kuitenkin suorat kansainväliset reittiliikennedyhteydet ovat jääneet sangen lyhytaikaiseksi matkustajavirtojen ohuuden vuoksi. Ainoastaan Oulusta, Vaasasta, Tampereelta

ja Turusta on ollut kannattavaa järjestää pysyvämpiä kansainvälisiä reittiliikenneyhteyksiä. Nämä ovat olleet erityisesti Blue1/SAS-konsernin harjoittamaa syöttöliikennettä Tukholman ja Kööpenhaminan lentoasemille. Myös Lappeenrannasta ovat halpalentoyhtiöt järjestäneet suoria kansainvälisiä lentoyhteyksiä ja matkustajat ovat tulleet ensisijaisesti Pietarin alueelta.

Liikennevirtojen ohuudesta johtuen myös lentoyhtiöiden kotimaan lentoliikenne kärsii huonosta kannattavuudesta, mikä on johtanut siihen, että lentoyhteyksiä edelleen karsitaan. Harva yhteystarjonta lisää paineita Savonlinnan ja Varkauden ostoliikenteen kaltaiselle valtion lentoreittien ostoliikenteelle.

Lisäksi niin tässä skenaariovaihtoehdossa kuten alla olevissa skenaariovaihtoehdoissa 1 ja 2 sovittaisiin erikseen LVM:n ja PLM:n välillä, mitä tapahtuu sotilaskäytössä oleville Kauhavan ja Utin lentoasemille. Hallin lentoasema on jo sovittu siirrettäväksi puolustusvoimain vastuulle. Helsingin kaupunki maanomistajana päättää Helsinki-Malmin lentoasema käytöstä tulevaisuudessa. Harkittavaksi tulee alueen käyttö rakentamiseen tai muu tulevaisuuden kehittämissuunnitelma.

- b) Skenaario 2 eli Helsinki-Vantaan lentoasema yhtiöitettäisiin omaksi yhtiöksi ja verkostoperiaatteesta luovuttaisiin

Vaihtoehto tarkoittaisi sitä, että ensisijaisena tavoitteena olisi panostaa Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämiseen kansainvälisenä gateway-lentoasemana ja Euroopan ja Aasian välisen liikenteen solmukohtana. Omana yhtiönään Helsinki-Vantaan lentoasema voisi käyttää saamansa tulorahoituksen pääosin lentoaseman kehittämiseen. Valtionyhtiönä Helsinki-Vantaan lentoasemalle voitaisiin kuitenkin asettaa vuotuinen velvoite tulouttaa osa tuloksesta omistajalle eli valtiolle ja tätä voiton tuloutusta voitaisiin mahdollisesti käyttää muun maakunnallisen lentoasemaverkon ylläpitoon ja kehittämiseen. Jos tällainen voiton tulouttamistavoite asetettaisiin maakunnallisen lentoasemaverkon ylläpitoon, tämä ei olennaisesti kuitenkaan muuttaisi nykyistä verkostoperiaatteen mukaista ristisubventiota ja voisi olla myös EU:n valtiontukisääntöjen näkökulmasta ongelmallinen.

Verkostoperiaatteesta luopuminen tarkoittaisi sitä, että yksittäiset maakuntalentoasemat voisivat päättää itse maksutasostaan. Käytännössä tämä tarkoittaisi todennäköisesti sitä, että yksittäiset lentoasemat voisivat lyhyellä tähtämellä yrittää houkuttaa matkustajia ja uusia lentoreittejä alhaisella maksutasolla. Jo nykyisin Finavian lentoasemat verkostona pyrkivät houkuttelemaan uusia lentoreittejä ja sitä kautta matkustajia ns. aloitustuilla, jotka ovat ensimmäisenä reitin liikennöintivuotena laskeutumismaksuista 70 prosenttia, toisena ja kolmantena liikennöintivuotena 50 prosenttia sekä kaukoliikenteessä (yli 5000 km reiteillä) mahdollisesti vielä neljäntenä ja viidentenä liikennöintivuotena vielä 50 prosenttia. Lisäksi matkustajamaksusta alennusta myönnetään 70 prosenttia ensimmäisenä liikennöintivuonna ja muilla kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla 50 prosenttia toisena liikennöintivuonna.

Näin ollen maksualennukset yksittäisillä lentoasemilla tuskin houkuttelisivat kovin olennaisesti lisää matkustajia nykytilanteeseen verrattuna ja todennäköisesti verkostoperiaatteesta luopuminen johtaisi yksittäisten lentoasemien kannattavuuden heikentymiseen entisestään, jolloin lentoasemat joutuisivat nostamaan maksuja. Muutamaa vahvaa maakuntalentoasemaa ja sesonkiliikennettä palvelevaa lentoasemaa lukuun kehitys voisi todennäköisesti johtaa siihen, että monet maakunnalliset lentoasemat joutuisivat toteamaan, että ne eivät pärjää ilman verkostoperiaatteen mukaista Finavian sisäistä tulonsiirtoa tai valtion/kuntien/seutukuntien tukea. Ilman jonkinlaista tukea,

lentoasemaverkostoa todennäköisesti jouduttaisiin tässä vaihtoehdossa karsimaan.

c-d) Edellä esitettyjen kahden muun skenaariovaihtoehdon sisältökuvaukset tarkentuvat vaikutusarvion laadinnan yhteydessä.

Vaihtoehtoisille lentoasemaverkko-skenaarioille käynnistetään vaikutusten arvion laadinta siten, että poliittiset linjaukset olisivat mahdollisia kehysriihessä keväällä 2014. Linjauksen pohjalta laadittavassa vaikutusten arviossa selvitetään laaja-alaisesti taloudelliset (valtiontaloudelliset, kuntataloudelliset, aluetaloudelliset, liiketaloudelliset ja yritysvaikutukset), sosiaaliset (alueellinen saavutettavuus ja tasapuoliset liikkumisedellytykset sekä muut yhteiskunnalliset vaikutukset), liikenteelliset (palvelutaso ja kulkumuotojakauma) sekä ympäristö- ja turvallisuusvaikutukset. Vaikutusarvion on katettava strategian ja sen mukaisten skenaariolinjausten vaikutukset koko tarkasteluajanjaksolle vuoteen 2030 saakka. Vasta laaja-alaisen ja yhteiskunnalliseen vaikuttavuuteen perustuvan vaikutusarvion perusteella voidaan tehdä arvio tulevaisuuden lentoasemaverkosta.

Yksinomaan sotilasilmailua palvelevia lentoasemia (Kauhava, Halli ja Utti) ei oteta mukaan edellä mainittuihin vaihtoehtoihin skenaariotarkasteluihin ja niitä koskevaan vaikutusarvioon, vaan niistä sovitaan erikseen liikenne- ja viestintäministeriön sekä puolustusministeriön välillä. Myös Helsinki-Malmin lentoaseman tulevaisuudesta sovitaan erikseen liikenne- ja viestintäministeriön, Finavian sekä Helsingin kaupungin välillä.

7. Tiivistelmä lentoliikennestrategian muiden teemojen nykytilasta ja haasteista

Väliraportissa on keskitytty kuvaamaan tähän mennessä tehtyä työtä lentoasemaverkon ja lentoliikenteen palvelutason osalta. Valmistelun aikana on kuitenkin laadittu nykytila- ja haastekuvaukset myös muiden lentoliikennestrategian teemojen osalta ja siksi alla olevaan taulukkoon 2 on koottu tiivistelmä muiden teemojen nykytilasta ja keskeisistä haasteista.

Taulukko 2: Lentoliikennestrategian muiden teemojen nykytila- ja haastekuvaukset

Teema	Nykytila	Haasteet
Ilmailun turvaaminen	Siviili-ilmailun turvaamista alettiin säännellä EU:ssa 11.9.2001 Yhdysvalloissa tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen. Silloin koettiin tarpeelliseksi säännellä turvaamista ICAO:n standardeja yksityiskohtaisemmin. ICAO:n sääntelyn piiriin kuuluu paljon suurempi ja heterogeenisempi maajoukko, joten yhtä tarkka sääntely ei ole mahdollista. ICAO:kin on kuitenkin tiukentanut standardejaan syyskuun 2001 tapahtumien jälkeen. Finavia on käyttänyt EU-lainsäädännön tarjoamaa liikkumavaraa ja mahdollisuuksia hoitaa kullakin lentoasemalla turvaamistehtävät tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Kustannukset ovat silti nousseet sääntelyn ja matkustajamäärien lisääntymisen myötä. 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana Finavian lentoasemien turvaamistoiminnan kustannukset ovat noin kymmenkertaistuneet. Kustannusten kasvun suurimpana vaikutteena on ollut turvamääräysten tiukentuminen. Vaikka kustannusten kasvu on ollut suurta,	Löydettävä tasapaino turvallisuuden/riskien hallinnan, lentoliikenteen sujuvuuden ja kustannustehokkuuden välillä matkustaja- ja liikennemäärien jatkuvasti kasvaessa. Ilmailun turvaamisesta aiheutuvista kustannuksista vastaa lentoaseman pitäjä ja siitä aiheutuvat kulut siirtyvät edelleen lentoyhtiöiden ja matkustajien maksettavaksi. Joissakin maissa ilmailun turvaamisen kustannukset maksetaan valtion budjetin kautta.

	<p>Finavia on onnistunut prosessien kehittämisellä pysymään turvaamistoiminnan kokonaiskustannusten osalta Euroopan lentoasemien vertailussa halvimpien joukossa.</p>	
Maahuolinta-palvelut	<p>Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimii neljä täyden palvelun maahuolintapalveluyritystä. Maakuntien lentoasemilla yhdenkin palveluntarjoajan on vaikea saada toimintaa kannattavaksi.</p>	<p>Pienet matkustajavirrat etenkin maakuntalentoasemilla, joten myös maahuolintapalveluita vaikea järjestää kannattavalla tavalla.</p> <p>Maahuolintapalvelujen tarjonta on keskittymässä Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Vielä vuonna 2012 oli seitsemän täyden palvelun maahuolitsijaa, mutta määrä on vähentynyt neljään ja mahdollisten yhdistymisten myötä kahteen täyden palvelun tarjoajaan.</p> <p>Lentoasemiin kohdistuvat yöaika-ajotukset aiheuttavat ongelmia myös maahuolintapalvelujen tarjoajille, koska esim. tavaratoimitukset hoidetaan usein yöaikaan.</p>
Maksut ja tuet	<p>Lentoliikenne eroaa Suomessa muista liikennemuodoista siinä, että niin lentoliikenteen palvelut kuin sen edellyttämä infrastruktuuri pääosin rahoitetaan liiketoiminnasta saaduilla tuotoilla. Lentoasemien toiminta ja investoinnit perustuvat Suomessa lähes kokonaisuudessaan käyttäjien maksuihin ja kaupallisiin tuloihin. Lentoasemien ylläpidosta vastaava valtion kokonaisuudessaan omistama osakeyhtiö Finavia ylläpitää 25 lentoaseman lentoasemaverkostoa. Finavian ylläpitämistä lentoasemista Helsinki-Vantaan lentoasema on kannattava. Muiden lentoaseman toimintaa ylläpidetään Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla. Euroopan unionilainsäädännön mahdollistama verkostoperiaate sallii tällaisen "ristisubvention" samaan verkostoon kuuluvien lentoasemien välillä kunhan kaikkien verkoston lentoasemien maksutaso on asetettu samalle tasolle. Finavia on tuottanut omistajalleen valtion asettaman tulostavoitteen mukaisesti jatkuvaa osinkovirtaa valtiontuloutuksena.</p> <p>Valtion ja kuntien ostoliikennettä on lentoliikenteessä tällä hetkellä vain Varkauden ja Savonlinnan lennot.</p> <p>Helsinki-Vantaan lentoaseman maksutaso on tällä hetkellä EU:n kansainvälisten päälentoasemien maksutasoverailussa alhaisimpien joukossa.</p>	<p>Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyvyyn säilyminen, jos lentoaseman tulovirralla tuetaan maakuntalentoasemien verkostoa ja kotimaan lentoliikenteen matkustajavirrat jatkavat laskuaan.</p> <p>EU:n valtiontukisuuntaviivojen uudistaminen: komissio antoi heinäkuussa 2013 ehdotuksen valtiontukia koskevien suuntaviivojen uudistamisesta. Uudistuksen tavoitteena on selkiyttää sallittujen valtiontukien myöntämisperusteita ja tehostaa niiden valvontaa. Toteutuessaan komission esittämällä tavalla suuntaviivat todennäköisesti johtaisivat lentoasemien tukiperusteiden kriteerien tiukentumiseen niin, että tukien enimmäistasoa rajoitettaisiin ja tuet olisivat sallittuja vain pienemmille lentoasemille. Lentoliikenteen tukeminen on jo nykyisin rajattu palvelusopimuksiin perustuvalla ostoliikenteelle.</p>
Ympäristö	<p>Lentoliikenteen ympäristöhaitat ovat vähentyneet merkittävästi lo. lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.</p> <p>Lentomelualueilla (Lden > 55 dB) asuvien määrää on onnistuttu viime vuosikymmenten aikana merkittävästi vähentämään. Lentomelualueilla asuu n. 20 000 asukasta, mutta todennäköistä on, että lentomelulle altistuminen kääntyy kasvuun: konekaluston muutoksen hyödyt melun vähentämisessä pitkälti saavutettu ja melualueilla tai niiden läheisyyteen</p>	<p>Erityisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan ympäristölupa ja toiminnan jatkuvuus: Lentoasemien ympäristölupamenettelyä tulisi arvioida ennen uutta lupakierrosta, jotta turvattaisiin, että Suomessa voidaan harjoittaa lentoasematoimintaa tulevaisuudessakin ainakin yhdellä kansainvälisen tason lentoasemalla 7/24-periaatteella.</p> <p>Maankäytön suunnittelun pitäisi olla melun hallinnan tärkein hallintakeino, mutta kunnat kaavoittavat asumista ja muita herkkiä toimintoja entistä lähemmäksi lentoasemien melualueita.</p>

	<p>kaavoitetaan lisää asumista.</p>	<p>Biopolttoaineet tavanomaista lentokerosiinia kalliimpaa, joten niiden käytön edistäminen edellyttäisi jonkinlaista kannustinta.</p> <p>Globaali ohjauskeino lentoliikenteen khk-päästöjen hallintaan.</p>
Turvallisuus	<p>Kaupallisen siviili-ilmailun turvallisuustaso on nykyisellään erittäin hyvä, mutta yleis- ja harrasteilmailussa on viime aikoina tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.</p> <p>Onnettomuuksien määrä on ollut myös kansainvälisesti IATA:n mukaan jo kolmena peräkkäisenä vuotena historiallisen alhaalla liikennemääriin suhteutettuna.</p> <p>Suomen ilmailuturvallisuus on hyvällä tasolla. Suomessa on onnistuttu siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisessa turvallisuuden osalta hyvin. Tilastojen valossa Suomessa sattuu varsin vähän onnettomuuksia tai vaaratilanteita, joissa osapuolina ovat siviili- ja sotilasilma-alus. Sen sijaan harraste- ja yleisilmailun sekä lentotyön turvallisuustaso on monelta osin huono. Kahden viimeisen vuoden (2012-2013) aikana harrasteilmailun onnettomuuksien ja onnettomuuksissa kuolleiden määrä on kaksinkertaistunut. Yleis- ja harrasteilmailun riskit ovat kasvaneet jo useamman vuoden. Ongelmat, kuten kiitotie- ja ilmatilaloukkaukset tai koneen käsittelyn ongelmat eivät ole ratkaistavissa yksittäisellä keinolla. Ilmailun harrastustoimintaa on tuettava riittävästi, jotta suureksi osin vapaaehtoisvoimin pyritettävä toiminta tuottaisi ilmailijoita, joilla on hyvä koulutus ja riittävä kokemus.</p>	<p>Huoltotoiminnan siirtyminen ulkomaille, jolloin lentoyhtiöillä ja viranomaisilla voi olla vaikeuksia saada tietoa poikkeamista. Toimintojen ulkoistaminen on myös kokonaisuudessaan iso haaste turvallisuudelle, koska vastuu katoaa helposti ulkopuolelta hankittavissa palveluketjuissa ja samalla riskit kasvavat. Tämä koskee huoltotoiminnan ohella myös maahuolintapalveluita. Ulkoistamisella voi olla pahimmillaan kertautuvat vaikutukset mahdolliset yleisen turvallisuuskulttuurin löyhtymiseen.</p> <p>Lentoyhtiöt ovat valtaosin ulkoistaneet maahuolintapalvelut kaupallisille alan toimijoille, joka voi johtaa valvonnan etäännyttämiseen. Näihin pyritään vaikuttamaan sillä, että maahuolintapalveluyrityksiltä edellytetään omaa turvallisuuden hallintajärjestelmää jatkossa.</p> <p>Lentotyössä on tapahtunut huomattava määrä onnettomuuksia ja vaaratilanteita suhteutettuna toiminnan laajuuteen. Työssä käytettävä kalusto ja koulutusvaatimukset ovat alimitoitettuja. Lentotyön raportointikulttuuri ja alan yleinen turvallisuuskulttuuri vaativat paikoin voimakasta parantamista.</p> <p>Koulutukseen liittyvät haasteet, jotta työvoima on sisäistänyt turvallisuuskulttuurin ensisijaiseksi arvoksi myös jatkuvan muutoksen keskellä. Säästöpainneissa koulutuksesta usein leikataan.</p> <p>Lentäjien ja muiden lentoliikennealan henkilökunnan työ- ja lepoaikojen uudistamiseen liittyvät riskit.</p> <p>Muita haasteita: liikenteen kasvu, kiire, väsymyksen hallinta sekä ilmastomuutoksen mahdolliset vaikutukset (myrskyt jne.).</p>
Ilmatilan hallinta, lennonvarmistus, siviili- ja sotilasilmailun yhteen sovit-taminen	<p>Oman ilmatilan käyttö ja sitä koskeva päätöksenteko kuuluu valtion itsemääräämisoikeuteen kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen eli ns. Chicagon yleissopimuksen nojalla. Kansallisesti toimivaltaa ilmatilan hallintaan liittyvissä asioissa käyttää Liikenteen turvallisuusvirasto sekä operatiivisella tasolla ilmailulain mukaisesti nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja (Finavia). Finavia tarjoaa ilmaliikennepalvelua yksinoikeudella Suomen ilmatilassa vuoden 2018 loppuun asti lukuun ottamatta Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemia.</p> <p>Siviili- ja sotilasilmailu toimivat Suomessa niin sanotun integroidun lennonvarmistusjärjestelmän puitteissa, mikä tarkoittaa, että ne käyttävät yhteisiä lennonjohtorakenteita, yhteistoiminta-lentoasemia, tietojärjestelmiä ja henkilöstöä.</p> <p>Ilmaliikenteen hallinnasta tehtiin vuonna 2004 osa EU:n yhteistä liikennepolitiikkaa. EU-tasolla yhtenäisestä eurooppalaisesta</p>	<p>EU:n toiminnalliset ilmatilan lohkot: EU:n SES-lainsäädäntö velvoitti perustamaan toiminnalliset ilmatilan lohkot joulukuuhun 2012 mennessä. Suomi kuuluu pohjoiseurooppalaiseen toiminnalliseen ilmatilan lohkoon (North European Functional Airspace Block) yhdessä Norjan, Viron ja Latvian kanssa, mikä tarkoittaa entistä suurempaa yhteistyötä lennonvarmistusasioissa lohkon muiden valtioiden kanssa sekä muiden ilmatilan lohkojen kanssa (erityisesti Ruotsi/Tanska-lohko).</p> <p>Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden täytäntöönpano ei ole vielä täysimääräisesti toteutunut. EU:ssa on vireillä mm. uusi lainsäädäntöehdotus SES-lainsäädännön kehittämisestä (SES2+asetusehdotus annettu kesällä 2013).</p> <p>Suomen painopisteet EU-politiikan kehittämisessä.</p> <p>Integroidun lennonvarmistusjärjestelmän turvaaminen jatkossa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ilmaliikennepalvelun tarjoajan rooli tulevaisuudessa, mitä vaikutuksia tällä on erityisesti integroituun järjestelmään sekä erityisesti puolustushallinnon

	<p>ilmatilasta säädetään SES-asetuksissa (Single European Sky) sekä niiden nojalla annetuissa täytäntöönpanoasetuksissa. SES-asetukset koskevat siviili-ilmailua, mutta niillä on suoria vaikutuksia normaaliolojen sotilasilmailuun. SES-asetukset eivät vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa koskevaan suvereniteettiin. Ne eivät estä ryhtymästä toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuustai puolustusetujen suojaamiseksi. SES-hankkeen tavoitteena on ehkäistä ja poistaa ilmatilan ruuhkautumista.</p>	<p>erityistarpeiden huomioon ottamiseen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lennonvarmistuspalveluiden kilpailutus tulevaisuudessa; - Lennonvarmistuksen suorituskykyjärjestelmä, EU-lainsäädännön haasteet; - lennonvarmistus "hajautetussa mallissa" eli jos tulee uusia lentoaseman pitäjiä. - Viranomaistoimintaan kohdistuvat haasteet: pienet resurssit ja lisääntyvät tehtävät. <p>Eurocontrolin rooli tulevaisuudessa</p> <p>Lennonvarmistusjärjestelmään kohdistuvat muut tekniset ja operatiiviset muutokset: miten teknologiaa hyödynnetään entistä paremmin.</p> <p>Yhteistyö Venäjän kanssa.</p>
--	---	---

8. Tiivistelmä tehdystä työstä ja johtopäätökset

Väliraporttiin mennessä lentoliikennestrategian valmistelussa on tehty seuraavaa:

- 1) Tietopohjaa on kartutettu tekemällä tarvittavia taustaselvityksiä: Tähän mennessä on tehty taustaselvitykset Finavian lentoasemaverkoston kannattavuudesta, koko lentoasemaverkon joukkoliikenneyhteyksistä sekä lentoliikenteen roolista kaukohenkilöliikenteessä. Selvitykset osoittavat, että:
 - a) vain Helsinki-Vantaan lentoasema tuottaa voittoa ja liikevoitosta lähes puolet käytetään tappiollisen maakuntalentoasemaverkon ylläpitoon;
 - b) Helsinki-Vantaan lentoasemalle on toimivat joukkoliikenneyhteydet erityisesti Helsingin keskustasta, radanvarsikunnista sekä Lahden suunnalta ja itäiseltä Uudenmaalta. Maakuntien lentoasemilla on puutteita joukkoliikenneyhteyksissä ympäröiviin seutukuntiin. Lapin lentoasemilta on hyvät ja kattavat joukkoliikenneyhteydet kaikkiin matkailukeskuksiin ja ympäröiviin seutukuntiin;
 - c) Etelä- ja Väli-Suomen lentoasemia lukuun ottamatta (Turku, Tampere, Pori, Jyväskylä, Mikkeli, Lappeenranta) lentoasemaverkkoa lentoyhteyksineen tarvitaan kaukohenkilöliikenteen palvelutason turvaamiseen;
 - d) nykyinen lentoasemaverkko riittää peittämään lähes koko maan, kun lentoasemilta ulotetaan 2 tunnin henkilöautolla saavutettavuuskehät; ja
 - e) tiiviit "lentoasemaryppäät" ovat i) Pohjanmaalla (Vaasa-Seinäjoki-Kokkola-Pietarsaari); ii) Savo-Karjalassa (Kuopio, Varkaus, Mikkeli, Savonlinna, Lappeenranta ja Joensuu); sekä iii) Perämeren pohjukassa (Oulu-Kemi-Tornio ja Roi).
- 2) Tietopohjaa ja sidosryhmien näkemyksiä on kartoitettu myös avoimien kuulemistilaisuuksien (lokakuu 2012, tammikuu 2013), teemakohtaisten kuulemistilaisuuksien, alueiden ja ministeriön välisillä kahdenvälisillä tapaamisilla sekä 31.10.2013 pidetyn lentoasemaverkkoa koskevan työpajan avulla. Työpajassa arvioitiin alueellisten työryhmien puitteissa erilaisia lentoasemaverkostovaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia alueelliseen saavutettavuuteen. Alueiden keskeiset viestit olivat, että:
 - a) nykyinen palvelutaso voitaisiin turvata vain nykyisellä lentoasemaverkolla;
 - b) jos maakunnissa/alueilla ei olisi kuin yksi keskuslentoasema, matkustajavirrat alueelta ei ohjautuisi tänne, vaan matkustajat siirtyisivät suurelta osin muihin kulkumuotoihin ja palvelutason turvaaminen edellyttäisi huomattavia parannuksia muihin joukkoliikenneyhteyksiin ja infrastruktuuriin; ja

- c) lentoyhteydet nähtiin tärkeänä alueiden matkailun ja muun elinkeinoelämän näkökulmasta.
- 3) Lentoliikennestrategian teemoista on valmisteltu nykytila- ja haastekuvaukset sekä kartoitettu myös alustavat toimenpidesuosituksset. Teemojen toimenpidesuosistusten hiomista jatketaan vuoden 2014 aikana.
 - 4) Lentoliikenteen palvelutasolle kansallisissa ja kansainvälisissä jatkoyhteyksissä on esitetty palvelutasotavoitteet, jotka lähtevät yleisistä joukkoliikenteen kaukohenkilöliikenteen palvelutasotavoitteista. Nämä palvelutasotavoitteet asettavat eräänlaisen tavoitetason, kun lentoasemaverkkoa ja lentoyhteyksiä arvioidaan.
 - 5) Lentoasemaverkon arviointia varten on kehitetty kriteerit, joiden avulla lentoasemaverkon arviointi tehdään. Kriteerit on asetettu alueiden saavutettavuuden, matkustajien, lentoaseman pitäjien ja lentoyhtiöiden näkökulmasta.
 - 6) Lentoasemaverkko on luokiteltu kuuteen luokkaan niiden luonteen, matkustajamäärien sekä funktion/aseman mukaan.
 - 7) Lentoasemaverkon kehittämiseksi on esitetty alustavat vaihtoehtoiset skenaariolinjaukset. Työ jatkuu vaikutusarvion laadinnalle vaihtoehtoisille skenaariolinjauksille.

Tehdyn työn perusteella voidaan esittää seuraavat hyvin alustavat johtopäätökset:

- 1) Lentoliikenne on isojen haasteiden edessä. Jatkuvasti kiristyvä kansainvälinen kilpailu, matkustajien ja asiakkaiden hintatietoisuus ja palvelujen ostaminen netistä, poltto-aine-, työvoima- ja muiden tuotantokustannusten nousu ja vaikeudet siirtää niitä palvelujen hintaan, palvelutarjonnan ulkoistaminen ja monet muut muutostekijät ovat heikentäneet erityisesti verkostolentoyhtiöiden taloutta. Raja perinteisten verkostolentoyhtiöiden ja ns. halpalentoyhtiöiden välillä on edelleen hämärtynyt.
- 2) Myös kansainväliset hub-lentoasemat kilpailevat lentoyhtiöistä ja mannertenvälisistä lentoyhteyksistä. Helsinki-Vantaan lentoasema on Aasian ja Euroopan välisessä lentoliikenteessä noussut yhdeksi Euroopan suurimmista hub-lentoasemista (mm. Frankfurtin, Amsterdamin ja Kööpenhaminan rinnalle). Kilpailu Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kasvaa lähivuosina, kun mm. uusi Berliinin lentoasema avataan ja Pietari-Pulkovon sekä Riian lentoasemien laajennukset otetaan käyttöön. Myös Tukholman Arlandan lentoasema on käynnistänyt merkittävät laajennusinvestoinnit.
- 3) Valtioneuvoston elokuussa 2013 tekemä päätös Finavian pääomittamisesta 200 milj. eurolla on tärkeä päätös, jotta erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalla voidaan käynnistää mittavat kehittämis- ja laajennusinvestoinnit, joita tarvitaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyvyyn säilyttämiseksi ja parantamiseksi hub-lentoasemana erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Esille on nostettu, että pääomittamis päätöksellä turvattaisiin myös maakuntien lentoasemien tulevaisuus. Maakunnallisten lentoasemien mahdolliset kehittämisinvestoinnit eivät ratkaise sitä perusongelmaa, että lentoliikenteen matkustajamäärät maakuntalentoasemilta ovat vähäisiä muutamaa keskeistä pääreittiä lukuun ottamatta. Kehittämisinvestoinneilla ei maakuntalentoasemilla siten saavutettaisi merkittävää matkustajamäärien lisäystä toisin kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla.
- 4) Haasteisiin vastaaminen edellyttää viranomaisten, lentoliikennetoimialan, matkailun ja muun elinkeinoelämän "yhteen hiileen" puhaltamista, mikä tarkoittaa

erityisesti sitä, että matkailun, vientiteollisuuden ja lentoliikenneyhteyksien kehittämisen välistä vuorovaikutusta vahvistetaan.

- 5) Suomi turvaa EU-sääntelyn ja muun kansainvälisen sääntelyn avulla lentoliikennetoimialan kasvumahdollisuudet. Kahdenvälisissä lentoliikennesuhteissa pyritään mahdollisimman avoimiin ja markkinoillepääsyä tukeviin sopimusjärjestelyihin ja sitä kautta haetaan kasvua Suomeen suuntautuvaan ja Suomen kautta kulkevaan liikenteeseen. EU:n yhteisen lentoliikennepolitiikan ja ilmailun ulkosuhdepolitiikan puitteissa varmistetaan, että EU:n ja siten myös Suomen lentoliikennetoimialan kilpailuedellytykset eivät heikkene suhteessa kolmansien maiden lentoliikennetoimialaan (omistusjärjestelyt, valtion tuet, EU-lentoliikennesopimukset, lentoliikenteen taloudelliset ohjaukset jne.) ja että Suomen vetovoimaisuus optimoidaan.
- 6) Yhteiskuntapolitiikan eri sektoreiden välisissä ongelmakohtissa (esim. melu, kaavoitus, luvat ja lentoliikenne) pyritään löytämään optimaalisia win-win-ratkaisuja. Lentoliikennetoimialan kehitysedellytysten turvaamisen näkökulmasta on erittäin tärkeää, että Suomessa on vähintään yksi kansainvälisen liikenteen lentoasema, joka tarjoaa palveluita kaikkina vuorokauden aikoina 24/7 –periaatteella.
- 7) Suomen lentoasemaverkostoa kehitetään kansainvälisen kaupan, matkailun ja toimivien kotimaan ja kansainvälisten jatkoyhteyksien toimintaedellytysten näkökulmasta. Lentoliikenne- ja lentoasemapolitiikan on varmistettava, että noin 100 000 asukkaan väestöpohjan alueilta on toimivat liikenneyhteydet (matkaketju- ja jatkolento-yhteydet).
- 8) Lentoliikenteellä on tärkeä rooli kaukohenkilöliikenteen palvelutason turvaamisessa myös kotimaan henkilöliikenneyhteyksissä maamme pitkien etäisyyksien johdosta. Valtaosa henkilöliikennesuoritteista (yli 80 prosenttia) tehdään henkilöautolla. Nopeat junayhteydet ovat kuitenkin johtaneet siihen, että kotimaan lentoliikenne on pitkällä aikavälillä laskussa. Lentoliikenteellä on erityisen tärkeä rooli kansainvälisissä yhteyksissä. Noin puolet rajat ylittävistä henkilöliikennematkoista tehdään lentoasemien kautta ja lentoliikenne on ehdoton edellytys kansainvälisen asioinnin ja yhteydenpidon sekä vientiteollisuuden näkökulmasta. Vaikka lentoliikenteen osuus ulkomaankaupan volyyminä on alhainen, lentoliikenteellä on kasvava rooli erityisesti arvoavaran kuljetuksissa ja muissa ns. täsmäkuljetuksissa.
- 9) Lentoliikennestrategian valmistelussa keskeisellä sijalla on palvelutason turvaaminen koko joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta ilman, että ripustaudutaan yhteen kulkumuotoon. Tämä tarkoittaa sitä, että nykyisen ja jopa paremman palvelutason turvaaminen valtakunnallisesti ja alueellisesti voi olla mahdollista myös nykyistä rajatumman lentoasemaverkon puitteissa, jos alueellisia matkustajavirtoja keskitetään keskeisille maakunnallisille lentoasemille ja niille järjestetään ympäryskunnista hyvät ja toimivat joukkoliikenneyhteydet.
- 10) Lentoasema ei siten ole itsetarkoitus, vaan sen avulla luodaan edellytyksiä lentoliikennepalvelujen tarjonnalle. Lentoyhtiöt päättävät kaupalliselta pohjalta, minne, kuinka paljon ja millaisilla ehdoilla niiden on tarkoituksenmukaista järjestää lentoyhteyksiä. Lentoliikenteen pitää olla jatkossakin ensisijaisesti markkinaehtoista toimintaa. Julkista tukea voidaan myöntää lentoreitin ylläpitoa varten ainoastaan, jos kyseistä joukkoliikennepalvelua ei voida järjestää tehokkaalla tavalla muun joukkoliikennejärjestelmän (linja-auto, juna jne.) puitteissa. Tällöin voidaan lentoreitille asettaa julkinen palveluvelvoite ja lentoreitin palvelu tulee kilpailuttaa.
- 11) Lentoasemien ylläpidon ja kehittämisen tukimahdollisuudet ovat tarkoin säänneltyjä EU-lainsäädännön puitteissa. Euroopan komissio on parhaillaan

käynnistänyt konsultaation EU:n lentoliikenteen valtiontukisuuntaviivojen uudistamisesta. Niiden tavoitteena on rajata entisestään sitä, millaista julkista tukea lentoasemien toimintaa ja investointeja varten voidaan myöntää.

- 12) Lentoasemaverkon tulevaisuutta koskevat kehittämissuunnitelmat edellyttävät tukeen vaikutusarviota. Vaikutusarvio on vasta marraskuussa 2013 käynnistetty ja sen tulokset saadaan lentoliikennestrategian valmistelua varten helmikuussa 2014. Tältä osin tarvitaan lisätyötä.
- 13) Muiden teemakokonaisuuksien (lennonvarmistus, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen, turvallisuus, ympäristö, maahuolintapalvelut, koulutus ja älyliikenne) nykytila- ja haastekuvaukset on pääosin tehty. Näiden osakokonaisuuksien yhteensovittaminen osaksi loppuraporttia edellyttää vielä lisätyötä, joten teemat on tarkoitus ottaa mukaan tarkempaan tarkasteluun vasta loppuraportissa.