

Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisusarja 2021:19

Selvitystyö Helsinki- Vantaan ilmailualan kestävän kasvun uudelleenrakentamiseksi

Selvityshenkilö Kari Savolaisen loppuraportti

Työ- ja elinkeinoministeriö Helsinki 2021

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Julkaisumyynti

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston
verkkokirjakauppa**

Statsrådets
nätbokhandel

vnjulkaisumyynti.fi

Työ- ja elinkeinoministeriö

© 2021 tekijät ja työ- ja elinkeinoministeriö

ISBN pdf 978-952-327-769-4

ISSN pdf 1797-3562

Taitto Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2021

Selvitystyö Helsinki-Vantaan ilmailualan kestävän kasvun uudelleenrakentamiseksi

| | | | |
|--|---|------------------|-----------|
| Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2021:19 | | Teema | Yritykset |
| Julkaisija | Työ- ja elinkeinoministeriö | | |
| Tekijä/t | Kari Savolainen | | |
| Kieli | suomi | Sivumäärä | 40 |
| Tiivistelmä | <p>Lentoliikenteen merkitys Suomelle on ollut ennen pandemiaa suuri. Helsinki-Vantaan vaihtoliikenteen ansiosta Suomella on ollut käytössään eri puolille maailmaa laadukkaammat ja kattavammat lentoyhteydet kuin muualta Pohjois-Euroopasta. Tämä on tuonut Suomelle kilpailuetua. Menestys on perustunut maantieteellisen sijainnin lisäksi vuosikymmenten mittaiseen työhön lentoliikenteen arvoketjun eri osissa. Pandemian seurauksena lentoliikenteen palveluiden kysyntä on romahtanut, mikä on vaarantanut Suomen lentoliikenneklusterin yritysten toiminnan jatkuvuutta, kilpailuetua ja mahdollisuuksia työllistää. Pandemian jälkeisessä maailmassa kilpailu eri maiden lentoliikenneklustereiden välillä muun muassa kansainvälisestä vaihtoliikenteestä kiristyy merkittävästi. Kustannustehokkuudella, palveluiden laadulla ja kestävän kasvun huomioimisella tulee olemaan entistä suurempi merkitys, jotta Suomi menestyy kansainvälisessä kilpailussa myös tulevaisuudessa. Tässä raportissa kuvataan toimenpiteitä, joilla pandemian aikana voidaan varmistaa, että ala selviää kriisistä ja pystyy toipumaan vähintään yhtä nopeasti kuin kilpailijamaiden lentoliikenneklusterit. Raportissa kuvataan lisäksi ehdotuksia, joilla pitkällä aikavälillä parannetaan lentoliikennealan kestävää kasvua ja toimijoiden kilpailukykyä, työllisyyttä, Suomen saavutettavuutta sekä menestymistä matka- ja investointikohteena.</p> | | |
| Asiasanat | yritykset, elinkeinot, ilmailuala, lentoliikenne, matkailu, työvoima, rakennemuutos, kestävä kasvu, covid-19, koronavirukset, logistiikka | | |
| ISBN PDF | 978-952-327-769-4 | ISSN PDF | 1797-3562 |
| Julkaisun osoite | http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-769-4 | | |

Utredningsarbete för att återuppbygga en hållbar tillväxt inom lufftarmsbranschen i Helsingfors-Vanda

| | | |
|--|--|---------------------------|
| Arbets- och näringsministeriets publikationer 2021:19 | Tema | Företag |
| Utgivare | Arbets- och näringsministeriet | |
| Författare | Kari Savolainen | |
| Språk | finska | Sidantal 40 |
| Referat | <p>Flygtrafiken var av stor betydelse för Finland före pandemin. Tack vare transfertrafiken på Helsingfors-Vanda flygplats har flygförbindelserna från Finland till olika delar av världen varit bättre och mer heltäckande än i andra länder i Nordeuropa. Detta har inneburit en konkurrensfördel för Finland. Utöver det geografiska läget har framgången grundat sig på årtionden av arbete i olika delar av värdekedjan för flygtrafik. På grund av pandemin har efterfrågan på flygtrafiktjänster rasat, vilket har äventyrat den fortsatta verksamheten, konkurrensfördelarna och sysselsättningen för företagen inom Finlands flygtrafikkluster. I världen efter pandemin är det klart att konkurrensen mellan ländernas flygtrafikkluster ökar kraftigt, bland annat när det gäller den internationella transfertrafiken. Kostnadseffektiviteten, kvaliteten på tjänsterna och beaktandet av hållbar tillväxt kommer att ha en allt större betydelse för att Finland även i framtiden ska klara sig i den internationella konkurrensen. I denna rapport beskrivs åtgärder för att säkerställa att sektorn klarar krisen och återhämtar sig minst lika snabbt som konkurrentländernas flygtrafikkluster. I rapporten presenteras dessutom förslag som på lång sikt förbättrar konkurrenskraften och sysselsättningen för aktörerna inom flygtrafiksektorn samt Finlands tillgänglighet och framgång som resmål och investeringsobjekt.</p> | |
| Nyckelord | företag, näringsgrenar, flygbranschen, flygtrafik, turism, arbetskraft, strukturomvandling, covid-19, hållbar tillväxt, coronavirus, logistik | |
| ISBN PDF | 978-952-327-769-4 | ISSN PDF 1797-3562 |
| URN-adress | http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-769-4 | |

Study on the rebuilding of sustainable growth in the aviation sector in Helsinki-Vantaa

**Publications of the Ministry of Economic Affairs and
Employment 2021:19**

Subject

Enterprises

Publisher Ministry of Economic Affairs and Employment of Finland

Authors Kari Savolainen

Language Finnish

Pages

40

Abstract Air traffic has been of great importance to Finland before the pandemic. Because of the transit traffic in Helsinki-Vantaa, Finland has had more and better flight connections around the world than the rest of northern Europe. This has given Finland a competitive advantage. In addition to Finland's location, the success has been based on decades-long work in the different parts of the air traffic value chain. As a result of the pandemic, demand for air transport services has collapsed, which has put the continuity, competitive advantage and employment opportunities of companies in the Finnish air transport cluster in danger. It is clear that in the post-pandemic world competition between air transport clusters in different countries will increase significantly, for example, in international transit traffic. Cost-effectiveness, quality of services and consideration of sustainable growth will play an increasingly important role in Finland's continuing success in international competition. This report describes measures that can be taken during the pandemic to ensure that the sector emerges from the crisis and is able to recover at least as quickly as the air transport clusters in the competitor countries. The report also describes proposals to improve the competitiveness and employment of air transport operators, Finland's accessibility and its success as a destination for travel and investment in the long term.

Keywords enterprises, means of livelihood, aviation sector, air traffic, tourism, labour (workforce), structural change, covid-19, sustainable growth, coronaviruses, logistics

ISBN PDF 978-952-327-769-4

ISSN PDF

1797-3562

URN address <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-769-4>

Sisältö

| | |
|--|-----------|
| Lukijalle | 7 |
| 1 Selvitystyön toimeksianto | 9 |
| 1.1 Selvityshenkilön asettaminen ja tehtävät | 9 |
| 2 Suomen lentoliikenteen merkitys, rakenne ja menestystekijät ennen koronaa | 11 |
| 3 Toimenpiteet pandemian jatkuessa | 13 |
| 3.1 Pandemian vaikutus Helsinki-Vantaan ja Suomen lentoliikenteeseen | 13 |
| 3.2 Pandemian henkilöstövaikutukset lentoliikenteessä | 17 |
| 3.3 Mahdollisia tukitoimia pandemian jatkuessa | 18 |
| 4 Lentoliikenteen pandemian jälkeinen elpyminen..... | 21 |
| 5 Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita..... | 25 |
| 5.1 Lentoliikenteen toimijoiden kilpailukyvyn edistäminen | 26 |
| 5.2 Henkilöstöön ja osaamiseen liittyvät suositukset | 30 |
| 5.3 Kansainvälisen lentoliikenteen tarvitsemat oikeudet | 31 |
| 5.4 Matkailun kehittäminen osana ilmailun ekosysteemiä..... | 32 |
| 5.5 Paikalliset talous- ja työllisyysvaikutukset | 34 |
| 6 Toimenpidesuosituksset | 36 |
| Haastatellut organisaatiot ja lähteet..... | 38 |

LUKIJALLE

Mennyt vuosi on ollut haasteellinen koko maailmalle ja useille toimialoille. Ilmailuala on globaalin liikkumisen keskeinen mahdollistaja. Kun pandemian takia viime vuoden maaliskuussa alettiin rajoittaa matkustamista, merkitsi se ilmailualalle ja matkailulle ennennäkemätöntä kriisiä.

Kun työministeri Tuula Haatainen ja elinkeinoministeri Mika Lintilä pyysivät minut joulukuussa 2020 tekemään selvitystyötä Helsinki-Vantaan ilmailualan kestäväen kasvun uudelleenrakentamiseksi, otin työn mielenkiinnolla vastaan.

Minulla on läheinen suhde ilmailuun niin työhistoriani kuin vapaa-ajan toiminnan kautta. Selvitystyölle määriteltiin lyhyt toimikausi, koska vakava tilanne alalla vaatii nopeita ratkaisuja ja toimenpiteitä.

Ennen pandemiaa Suomen lentoliikenneklusteri menestyi hyvin. Helsinki-Vantaan lentoasema on keskeinen portti Euroopan ja Aasian välillä. Se palveli lähes 22 miljoonaa matkustajaa vuonna 2019. Tästä määrästä liki 40 prosenttia oli kansainvälisiä kauttakulkijoita. Menestyvä kansainvälinen lentoasema tarjoaa vaihtoliikenteen ansiosta Suomelle muuhun Pohjois-Eurooppaan verrattuna kattavat kansainväliset lentoyhteydet. Tämä on tukenut viime vuosina vahvasti Suomen kilpailukykyä. Vientialojen lisäksi kansainvälisen lentoliikenteen yhteydet ovat välttämättömiä kotimaan matkailulle ja eri alueiden saavutettavuudelle.

Olen keskustellut selvitystyön aikana monien alan toimijoiden kanssa lentoliikenteen haastavasta tilanteesta. Lentoliikenteen ekosysteemissä vallitsee laaja yhteisymmärrys siitä, että alan kilpailukyvyyn puolesta on tehtävä kaikki mahdollinen, jotta Suomi hyötyy jatkossakin mahdollisimman hyvistä lentoyhteyksistä. E erityisen tärkeää on huolehtia siitä, että pääsemme mahdollisimman tehokkaasti avaamaan lentoliikenteen rajoitusten helpottaessa ja matkailun auetessa uudelleen. Meillä ei ole varaa jäädä jälkeä tärkeimmistä kilpailijamaistamme.

Selvitystyön aikana lentoliikenteen tilannetta on katsottu mm. lentoyhtiöiden, lentoasemien, eri palvelutoimijoiden, etujärjestöjen ja yrittäjien sekä viranomaisten näkökulmista, Kaikkien yhteinen päämäärä on käynnistää toiminta mahdollisimman nopeassa aikataulussa terveysturvallisesti ja kestävän kasvun periaatteiden mukaisesti.

Helsinki-Vantaan pitää olla tulevaisuudessakin pohjoisen Euroopan vetovoimaisin lentoasema. Koska Suomen kautta kulkee lyhyin reitti Euroopan ja monien keskeisten Aasian keskusten välillä, Helsinki-Vantaan menestyminen on myös globaalien ilmastopäästöjen vähentämisen näkökulmasta tärkeää.

Selvityksen tavoitteena on kuvata ehdotuksia, jotka mahdollistaisivat ilmailualan mahdollisimman nopean ja kestävän elpymisen pandemian hellittäessä. Tärkeää on etsiä myös keinoja, joilla ilmailuklusterin varautumiskykyä ulkoisiin shokkeihin voidaan parantaa tulevaisuudessa.

Koska selvitystyölle asetettiin varsin lyhyt toimiaika, en esitä yksittäisiä ratkaisuja ja implementointeja. Tarkoituksena on esittää jatkotoimenpiteitä ja tehdä ehdotuksia, miten kestävän kasvun mukaisesti ilmailuala saadaan elpymään nopeasti ja pystytään tulevaisuudessa varautumaan siihen, ettei vastaavanlaiseen tilanteeseen jouduta, jos kohtaamme uusia globaaleja haasteita.

Selvitystyön ehdotuksia työstää ja vie eteenpäin työ- ja elinkeinoministeriön asettama seurantaryhmä tämän kevään kuluessa.

Selvitystyön aikana eteen tuli myös akuutteja ilmailualan yrityskohtaisia tapauksia. Näiden asioiden käsittely ja toimenpide-ehdotukset on kuitenkin rajattu tästä raportista pois.

Kevään edetessä rokotuskattavuus laajenee niin kotimaassa kuin maailmallakin. Se antaa valoa ja luo uskoa kasvun käynnistymisen lähestymiseen. Uskon, että lentoliikenne kasvaa myös tulevaisuudessa ja tukee vahvasti Suomen menestystä.

Kiitän Mikko Saariahoa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:stä sekä Marjukka Aarniota, Pia Viljasta ja Anita Silanterää työ- ja elinkeinoministeriöstä merkittävästä avusta ja kontribuutiosta tähän dokumenttiin.

Kari Savolainen
selvityshenkilö

1 Selvitystyön toimeksianto

Maailman terveysjärjestö (WHO) tiedotti tammikuun alussa 2020, että vuoden 2019 lopulla Kiinan Wuhanissa oli alkanut levitä tuntematon taudinaiheuttaja. Se aiheutti kantajilleen mm. keuhkokuumetta. SARS-CoV-2-virukseksi (Covid-19) nimetyn viruksen aiheuttama epidemia levisi helmi-maaliskuussa 2020 nopeasti Euroopan sisällä. Maaliskuun 11. päivänä 2020 WHO julisti epidemiatilanteen pandemiaksi.

1.1 Selvityshenkilön asettaminen ja tehtävät

Työ- ja elinkeinoministeriö kutsui joulukuussa 2020 selvityshenkilön selvittämään Helsinki-Vantaan ilmailualan kestävä kasvun uudelleenrakentamista ja arvioimaan ilmailualan selviytymisen kannalta tarpeellisia toimenpiteitä, koska koronaviruksen aiheuttama pandemia muutti radikaalisti ilmailualan yhtiöiden toimintaympäristöä. Selvitystyö luovutetaan ministeriölle 15.3.2021 mennessä.

Tulevaisuudessa Suomen elinvoima on monilta osilta riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä, joita ei ole ilman menestyviä lentoyhtiöitä, riittävää lentoasemaverkostoa, ja erityisesti sen pääasemaa eli Helsinki-Vantaan lentokenttää. Helsinki-Vantaan lentoasemasta on tullut merkittävä vaihtoliikenneasema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Se kilpailee suurten eurooppalaisten solmukohtien kanssa vaihtoliikenteen matkustajista, joilla tyypillisesti on käytössään useita vaihtoehtoisia reittejä kansainvälisillä vaihtolennoilla.

Kansainvälisen menestyksen ansiosta Vantaalle on muodostunut elinvoimainen lentokenttäympäristöön ja ilmailuun tiiviisti sitoutunut klusteri, joka työllistää tuhansia työntekijöitä. Suoraan lentoliikenteestä riippuvissa työtehtävissä työskentelee Helsinki-Vantaalla noin 20 000 ihmistä. Suomessa ala luo yhteensä noin 70 000 työpaikkaa ja sen BKT-osuudeksi on arvioitu 2,5 %. (Lähde: Helsinki-Vantaan merkitys ja vaikutukset Uudellamaalla, Uudenmaan liitto 2017 / IATA, 2018).

Koronapandemian leviämisen estämiseksi päätettyjen matkustusrajoitusten vuoksi lentoliikennettä ja koko ilmailualaa kohdanneen rajun taantuman vastapainoksi on etsittävä keinoja, joilla turvataan alan yritysten toimintaedellytykset ja ilmailualan työntekijöiden mahdollisuudet kehittää osaamistaan.

Työn tavoitteena on ilmailualan tulevaisuuden kasvuedellytysten varmistaminen. Selvityshenkilö arvioi yhteistyössä keskeisten toimijoiden kanssa alan selviytymisen kannalta tarpeellisia toimenpiteitä.

Selvityskysymykset:

- Mitä tukitoimia tulisi kohdistaa alan yrityksille ja niiden työntekijöille, jotta pitkittynyt pandemia ei aiheuttaisi pysyviä vahinkoja?
- Miten päästään kiinni globaaliin kasvuun mahdollisimman nopeasti, kun matkustaminen elpyy?
- Kuinka voidaan varautua ja hyödyntää koronatilanteen aiheuttamat pysyvät muutokset toimintaympäristössä ja kuluttajakäyttäytymisessä?
- Millaisia vaatimuksia lentotoiminnan terveysturvallinen palautuminen asettaa?
- Miten turvataan epävakaassa työtilanteessa olevien osaaminen ja miten tuetaan uudelleenkoulutuksen tarpeessa olevia? Millä ratkaisulla rakennetaan siltaa, jolla turvataan työvoimapotentiaalia yli epidemian kohti ilmailualan kasvua?
- Miten houkutellaan lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä lisää yrityksiä ja investointeja Helsinki-Vantaalle?
- Miten vahvistetaan jo toimivien yritysten toimintakykyä nykytilanteessa ja kasvua palautumisvaiheessa?
- Miten rakennetaan malleja, joilla pystytään varautumaan nopeasti muuttuviin tilanteisiin ilmailualalla?

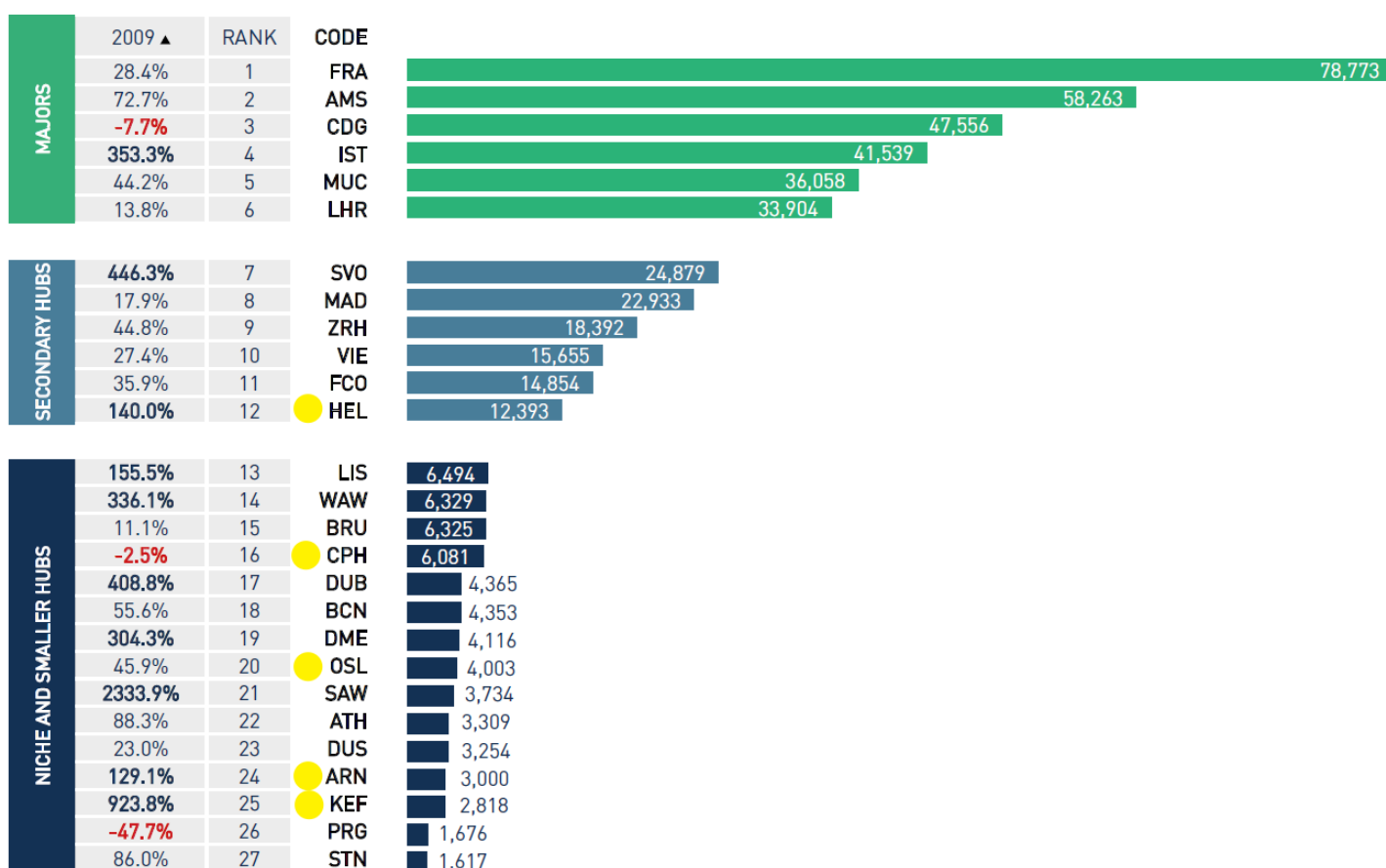
Selvitystyö tehdään työministerin ja elinkeinoministerin ohjauksessa. Työ- ja elinkeinoministeriö asettaa tammikuussa 2021 erillisen seurantaryhmän tukemaan selvitystyötä ja arvioimaan toimenpide-ehdotuksia niiden valmistuttua.

2 Suomen lentoliikenteen merkitys, rakenne ja menestystekijät ennen koronaa

Suomen lentoliikenteellinen saavutettavuus on kotimarkkinan kokoon suhteutettuna poikkeuksellinen ja monilta osin parempi kuin muissa Pohjoismaissa. Vaihtoliikenteen mahdollistamien laadukkaiden yhteysvälien määrällä mitattuna Helsinki-Vantaa oli ennen pandemiaa selvästi Pohjoismaiden suurin ja Euroopassa 12. merkittävin hub-asema (kuvio 1).

Kuvio 1. Vaihtoliikenteen yhteysvälien tuottama saavutettavuus Euroopassa. Pohjoismaat merkitty keltaisella (Lähde: ACI, Connectivity Index 2019).

GRAPH 10: HUB CONNECTIVITY LEVELS AT THE TOP 27 HUBS IN EUROPE (2019 VS 2009)



Merkittävä osa Helsinki-Vantaan liikenteestä on ns. vaihtoliikennettä, joka yhdistettynä kotimaiseen ja lähialueilta tulevaan kysyntään, tuottaa riittävästi kysyntää kattavalle lentoreittiverkostolle. Ennen pandemiaa vuonna 2019 Helsinki-Vantaalta oli 162 kansainvälistä suoraa lentokohdetta. Aasiaan Suomesta pääsi suoralla reittilennolla 23 kohteeseen, kun esimerkiksi Tukholmasta suoria Aasian kohteita oli 4 ja Kööpenhaminasta 9 kappaletta.

Suomen poikkeuksellinen asema lentoliikenteessä perustuu seuraaviin menestystekijöihin:

- Maantieteellinen sijainti mahdollistaa lyhimmän ja vähäpäästöisimmän reitin ja aseman vaihtoliikenteen solmukohtana Euroopan ja Aasian välillä, lento Aasiaan ja takaisin vuorokaudessa.
- Ajallisesti kahdessa aallossa tapahtuva liikennerakenne nivoo tehokkaasti kattavan Aasian reitistön Euroopan reittiverkostoon.
- Kattava kotimaan verkosto, joka kerää sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvan kotimaan että ulkomaan liikenteen Helsinki-Vantaalle.
- Luoteis-Venäjältä Helsinki-Vantaan kautta maailmalle lähtevä matkustus.
- Suomen kasvava kiinnostus matkailukohteena.
- Finnairin ja Finavian laadukas palvelutaso sekä tehokas vaihtomatkustusprosessi.
- Optimaaliset lentoreitit ja tehokas ilmatila vähentävät kustannuksia ja päästökuormaa suhteessa kilpaileviin reitteihin.
- Hiilineutraalit lentoasemat.
- Uusi, hiljainen ja vähäpäästöinen lentokalusto.

Lentoreittien tehokkuus perustuu Fintrafficin tuottamien lennonvarmistuspalveluiden laatuun, Suomen ilmatilan dynaamiseen ilmatilankäyttöön, vapaaseen reititykseen ja ns. älykkäisiin lentosuunnitelmiin. Näiden ansiosta lennot voidaan suunnitella lyhimmän mahdollisen reitityksen mukaan. Tämä vähentää merkittävästi lennoista aiheutuvia päästöjä verrattuna muun Euroopan ilmatilaan, jossa lennot joutuvat kiertämään esimerkiksi armeijan käyttöön tehtyjä kiinteitä ilmatilavarauksia.

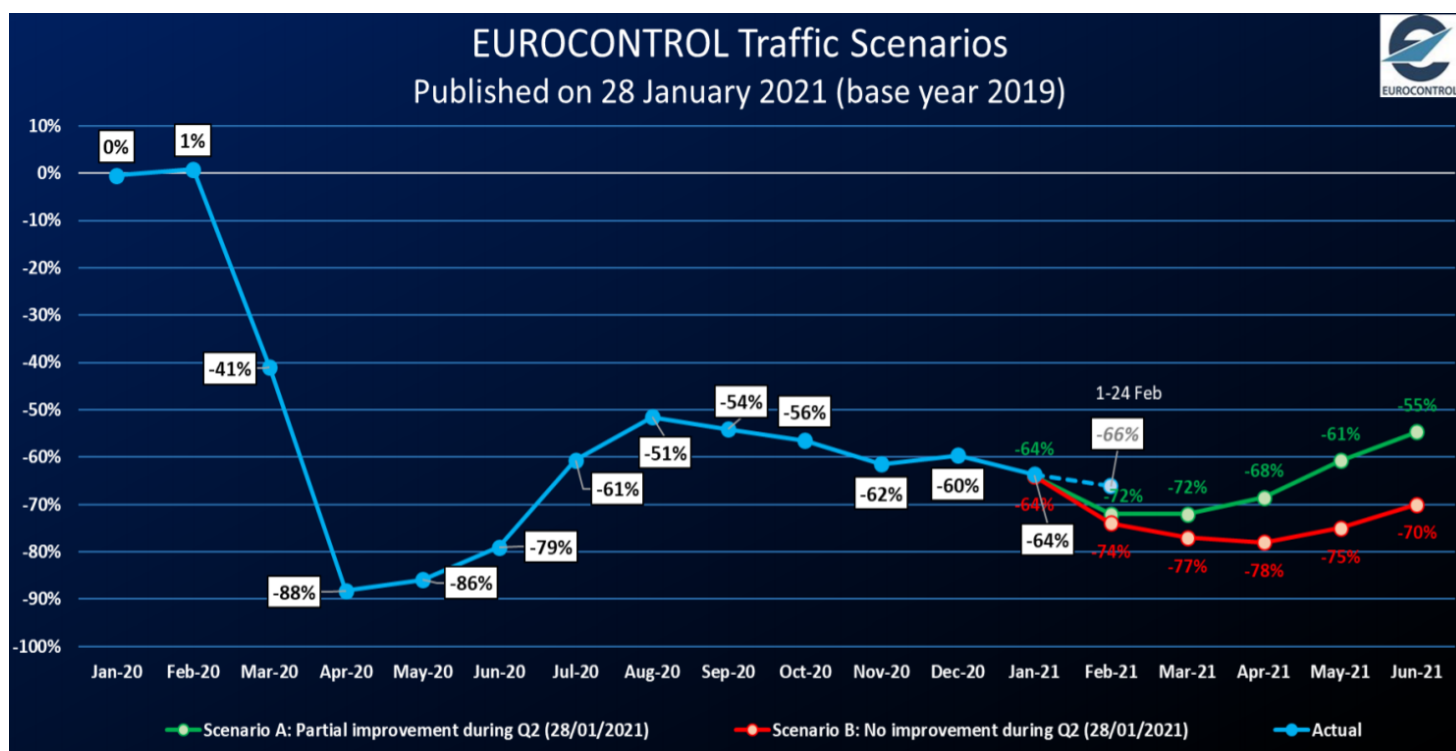
Lennonvarmistuksen ja lentoyhtiöiden yhteistyön ansiosta Helsinki-Vantaan laskeutumisista suurin osa on toteutettu laskeutumislui'ulla, joka vähentää huomattavasti ilmalusten päästöjä lentoasemaa lähestyttäessä.

3 Toimenpiteet pandemian jatkuessa

3.1 Pandemian vaikutus Helsinki-Vantaan ja Suomen lentoliikenteeseen

Valtioiden maaliskuussa 2020 asettamat rajoitustoimet lähes pysäyttivät lentoliikenteen maailmanlaajuisesti (kuvio 2). Suomessa lentoliikennemäärät laskivat rajoitusten alettua huhtikuussa noin 15 prosenttiin edellisvuoden tasoon verrattuna. Määrät ovat sen jälkeen kääntyneet loivaan kasvuun, mutta kaupallisten lentojen kokonaismäärät vuonna 2020 jäivät Suomessa silti 43 prosenttiin vuoden 2019 tasosta. Suomessa lentojen määrät romahtivat kansainvälistä tasoa enemmän.

Kuvio 2. Euroopan kaupallisten lentojen lukumäärän kehitys 2020 ja 2021 verrattuna vuoden 2019 tasoon. (Lähde: Eurocontrol)



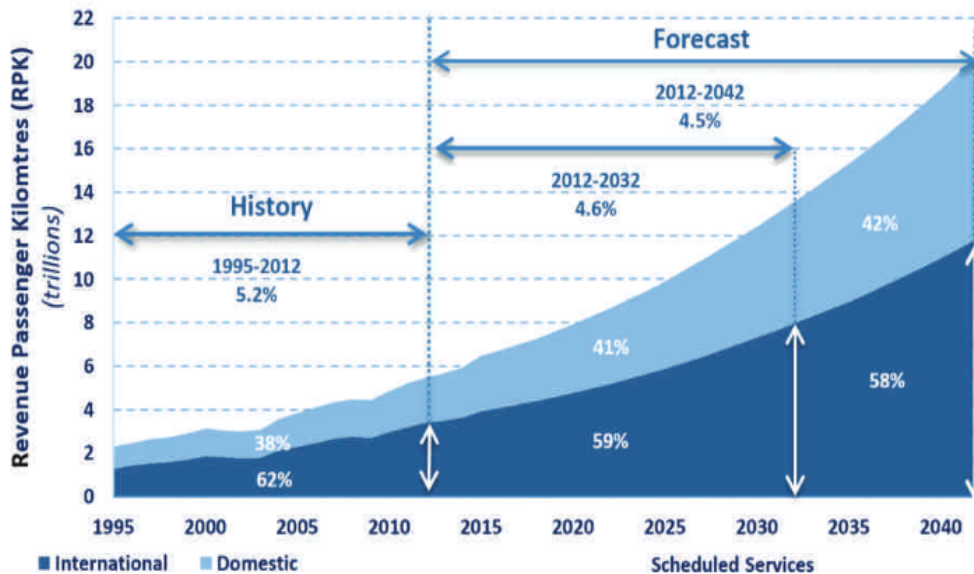
Matkustajamäärät alentuivat vielä lentomääriäkin enemmän. Suomessa vuonna 2020 kokonaismatkustajamäärät laskivat peräti 75 % edellisvuodesta. Kotimaisten matkustajien määrä (-65,8 %) aleni hieman kansainvälisiä (-78,2 %) matkustajia vähemmän. Helsinki-Vantaalla oli viime vuonna yhtä vähän matkustajia kuin 1980-luvulla.

Tammikuussa 2021 Finavian lentoasemilla oli matkustajia yhteensä 91 % vähemmän kuin vuotta aiemmin.

Ennen COVID-19-pandemiaa lentoliikennetoiminta oli jatkuvan kasvun tilassa ja globaalien matkustajamäärien ennustettiin kasvavan noin 4,5 prosentin vuosivauhtia lähi-vuosikymmenien ajan (kuvio 3). Lentoliikenteen matkustajamäärät koko maailmassa kasvoivat pandemiaa edeltävän kymmenen vuoden aikana 43,7 % (Lähde: World-bank).

Kuvio 3. Matkustajaliikenteen toteutunut ja arvioitu kehitys 1995–2042 koko maailmassa. (Lähde: ICAO 2016) Ei ALT-tekstiä tieto avattu tekstissä.

Total passenger traffic: history and forecasts



Matkustajamäärien romahtamisen lisäksi lentoliikennetoimijoita on rasittanut pandemian aikana myös kustannusten kasvu muun muassa tiukentuneiden hygieniamää-

räysten takia. Määräykset hidastavat koneen kääntöaikaa ja nostavat infrastruktuuri-kustannuksia. Lisäksi sosiaalisten etäisyyksien mahdollistamiseksi joudutaan lentämään vajaakapasiteetillä (Lähde: IATA).

Lentoliikenne Helsinki-Vantaan lentoasemalla kasvoi eurooppalaisia verrokiasemia nopeammin lähes yhtäjaksoisesti kymmenen vuoden ajan ennen koronaviruspandemiaa. Tämä on perustunut pitkälti kansainvälisen liikenteen voimakkaaseen lisääntymiseen.

Finavian tilastoista käy ilmi, että vuonna 2009 Helsinki-Vantaan lentoasemalla asioi yhteensä 12,6 miljoonaa matkustajaa. Näistä kotimaan liikenteen matkustajia oli 2,4 miljoonaa ja kansainvälisen liikenteen matkustajia 10,2 miljoonaa.

Vuoden 2019 aikana Helsinki-Vantaan lentoasemalla asioi yhteensä 21,8 miljoonaa matkustajaa, joista kotimaan liikenteen matkustajia oli 2,9 miljoonaa ja kansainvälisen liikenteen matkustajia 18,9 miljoonaa. Kansainvälisen liikenteen matkustajien määrä on lähes tuplaantunut vuosikymmenessä. Kasvua oli noin 9 miljoonaa matkustajaa. Kansainvälinen liikenne muodosti vuonna 2019 lähes 90 % kaikesta Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajaliikenteestä.

Vastaava kasvu oli nähtävissä myös rahtimäärien kehityksessä. Vuonna 2009 Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kuljetettiin 133 735 tonnia rahtia. Määrä kasvoi kymmenessä vuodessa 75 %. Vuonna 2019 rahtimäärä oli jo 234 461 tonnia.

Maaliskuun 2020 aikana Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenteessä tapahtui merkittävä käänne, kun matkustajamäärät kääntyivät jyrkkään laskuun (taulukko 1). Maaliskuussa matkustajia oli jo 57 % edellisvuotta vähemmän ja huhtikuussa lentoliikenne käytännöllisesti katsoen pysähtyi.

Vuoden 2019 huhtikuussa Helsinki-Vantaan lentoaseman läpi matkusti 1,8 miljoonaa matkustajaa. Vuoden 2020 huhtikuussa matkustajia oli enää 21 000 eli vain 1 % edellisvuoden määrästä. Määrä pysyi hyvin alhaisella tasolla myös touko-kesäkuussa 2020. Matkustajia oli vain 3 % vuoden 2019 määrästä. Lentoliikenne lisääntyi hieman heinä-elokuussa 2020. Matkustajia oli silti edelleen vain 12 % vuoden 2019 määrästä.

Helsinki-Vantaan läpi kulkevan rahdin määrä laski myös merkittävästi maaliskuun 2020 jälkeen. Rahtimäärät puolittuivat ja huhti-syyskuun välisenä aikana lentoaseman läpi kulki vain 47 % edellisvuonna samaan aikaan kuljetetusta rahtimäärästä (Lähde: Finavia).

Taulukko 1. Pandemian vaikutus Helsinki-Vantaan liikennemääriin ja yhtiöiden talouteen. Finavia ei ole julkistanut koko vuoden 2020 tilinpäätöstietoja vielä (15.3.2021). (Lähteet: Finnair ja Finavia)

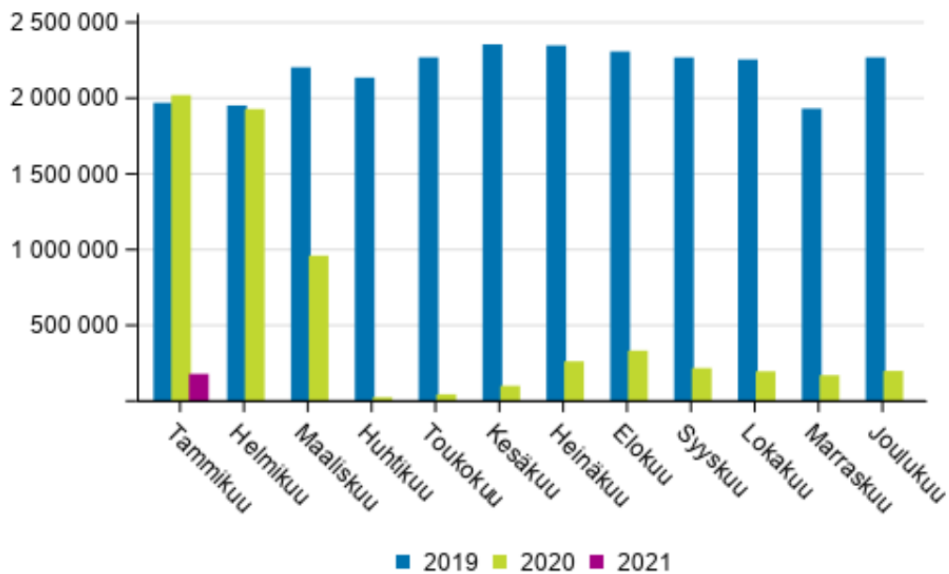
| Pandemian tähänastiset vaikutukset | | 2019 | 2020 |
|------------------------------------|-----------------|---|--|
| Matkustajamäärät (Helsinki-Vantaa) | Kotimaa | 2 929 779 | 998 512 |
| | Kansainvälinen | 18 931 303 | 4 054 622 |
| | Yhteensä | 21 861 082 | 5 053 134 Muutos -16 807 948 (76,9 %) |
| Tavaraliikenne (tonnia) | Kotimaa | 2 461 | 1 968 |
| | Kansainvälinen | 232 000 | 143 606 |
| | Yhteensä | 234 461 | 145 574 Muutos -88 887 (37,9 %) |
| Liikevaihdon muutos | Finnair | 3,097 mrd. eur | 0,829 mrd. eur |
| | Finavia | 389,2 milj. eur 288,1 milj. eur (1.1.–30.9.2019) | ei julk. 125,8 milj. eur (1.1.–30.9.2020) |

Pienimmillä verkostoasemilla lennot loppuivat kokonaan ja keskeisillä alueellisilla kentilläkin reiteistä jäi jäljelle vain muutama viikoittainen Helsinki-Vantaan yhteys (kuvio 4). Yhteyksien puuttuessa ulkomaisten matkustajien saaminen matkailukohteisiimme tyrehtyi.

Lentoliikennealan yhtiöiden heikko talustilanne on pakottanut yhtiöt hyödyntämään eri rahoituslähteitä läpi koko arvoketjun. Myös valtiot mukaan lukien Suomi ovat Euroopassa pääomittaneet ja tukeneet useita eri lentoliikennealan toimijoita. Suomen edunvalvonta ei ole kaikkien toimijoiden osalta toiminut tehokkaasti, jolloin EU-linjausten saaminen Suomen notifiointeihin ei ole toteutunut riittävän nopeasti, mikä on hidastanut yritysten saamaa rahoitusta. Samaan aikaan komissio on vahvistanut pandemian alettua varsin nopeasti monien muiden maiden ilmailulle suuntaamia rahoituspaketteja.

Kuvio 4. Suomen lentoasemien matkustajamäärät ajalta 2019-01/2021 (Lähde Tilastokeskus). Ei ALT-tekstiä taulukon ydin mainittu tekstissä.

Suomen lentokenttien matkustajamäärä kuukausittain 2019–2021



3.2 Pandemian henkilöstövaikutukset lentoliikenteessä

Lentoliikenne luo tyypillisesti 1 000 pysyvää työpaikkaa miljoonaa matkustajaa kohden, joten yli 16 miljoonan matkustajan väheneminen Helsinki-Vantaalla tarkoittaa työmäärän vähenemistä laskennallisesti noin 16 000 henkilötyövuoden verran.

Matkustajamäärien väheneminen on Suomessa jossain määrin suurempaa kuin Euroopassa keskimäärin. Tämä johtuu moneen muuhun maahan verrattuna suuremmasta kansainvälisen vaihtoliikenteen osuudesta.

Monet ilmailualan työpaikat ovat keskimääräistä paremmin palkattuja, jolloin työtä vaille jäävien ei ole helppoa löytää vastaavan ansiotason tehtäviä.

Liikevaihdon ja tarjolla olevan työmäärän raju lasku vaikuttavat yhtiöiden ja henkilöstön tilanteeseen monin eri tavoin. Voimakkaasti heikentynyt talous on vaarantanut yhtiöiden kyvyn vastata henkilöstövelvoitteistaan niiden sopeuttaessa toimintaansa.

Lomautuspäivien ylittäessä 200 päivää voi seurauksena olla osaavan työvoiman omaehtoinen siirtyminen muille aloille tai ulkomaille.

Suuri osa tehtävistä edellyttää myös kelpoisuuksien ylläpitoa. Kasvun alkaessa ongelmaksi saattaa muodostua riittävä työvoiman saatavuus.

3.3 Mahdollisia tukitoimia pandemian jatkuessa

Yhtiöiden kestävyuden parantamiseksi tulisi huomiota kiinnittää riittävään siltarahoitukseen, jolla tuetaan yhtiöiden selviytymistä pandemian aikana. Mahdollisia ongelmakohtia ja potentiaalisia tilannetta helpottavia toimenpiteitä tulisi tunnistaa mahdollisimman nopeasti.

Käytössä olevat tukijärjestelmät eivät toimi kovin hyvin lentoliikenteestä riippuvien yhtiöiden tukemisessa, koska yhtiöillä ei ole kykyä rekrytoida, eikä mahdollisuutta käynnistää mittavia kehityshankkeita. On myös ilmeistä, että yhtiöt eivät tunne kaikkia käytössä olevia tukimekanismeja.

Ilmailun kansainvälisessä edunvalvonnassa ja EU:ssa Suomen tulee osallistua aktiivisesti poikkeusregulaation määrittelyyn ja sen purkuun, jotta regulaatio ei tarpeettomasti vaaranna yhtiöiden kestävyyttä tai hidasta siirtymistä takaisin markkinaehtoiseen normaalitilaan liikenteen elpyessä. Edunvalvontaa tarvitaan esimerkiksi lentoasemien sloteihin liittyen. On tärkeää, että slotit säilyvät poikkeustilanteen yli riippumatta siitä, kuinka tiheästi reittiä lennetään. Näin vältetään tilanne, jossa lentoyhtiöiden pitää lentää reittejä puolityhjin lennoin.

Lentoliikenteeseen kohdistetut viranomaismaksut rasittavat poikkeusaikana lentoyhtiöitä. Niistä tulisi pidättäytyä vähintään siihen asti, että lentoliikenne on palautunut normaaliksi. Tällaisia maksuja ovat muun muassa Traficomien lentoliikenteelle kohdistamat valvonta- ja tarkastusmaksut, joita kerättiin ennen pandemiaa vuonna 2019 noin 12,2 miljoonaa euroa ja joita on useana vuonna kerätty alan toimijoilta valvonnasta aiheutuvia kustannuksia enemmän. Lentoliikenteen valvontamaksuilla on näin ollen katettu viranomaisen muun toiminnan kustannuksia. Valvontamaksujen kattaminen lentoliikenteen kaupallisten tuottojen sijasta budjettivaroista toisi myös viranomaiselle vakautta ja ennustettavuutta.

Suomen ilmatilaa sekä valtionilmailua ja kaupallista liikennettä palvelevia yhteistoimintakenttiä on pidettävä auki, vaikkei liikennettä olisikaan. Valtio voisi ainakin osittain

kompensoida tällaisen toiminnan kustannukset pandemiakriisin aikana lennonjohto- ja lentoasemapalveluita hankkimalla. Tämä vähentäisi kaupalliseen lentotoimintaan kohdistuvaa kustannuspainetta kriisitilanteessa. Pandemian jälkeen on kuitenkin tärkeää palata mahdollisimman nopeasti markkinaehtoiseen toimintaan.

Henkilökunnan kelpoisuuksien ylläpitoon tulisi suunnata henkilöstön saatavuuden ja huoltovarmuuden turvaamiseksi julkista tukea esimerkiksi ostamalla simulaattoriaikaa ja rahoittamalla kelpoisuuslentojen suorittamista.

Alalla on jo ollut mittavia irtisanomisia, ja on mahdollista, että tilanne tulee edelleen pahenemaan. Vaikka työvoimaviranomaisten osalta on jo paljon tehtykin, viranomais-ten tulee edelleen tehostaa irtisanottujen muutosturvaa ja muuntokoulutusta. Lentoliikenne työllistää monipuolisesti osaavia ihmisiä, joten oikein suunnitellulla muuntokoulutuksella työntekijät ovat käyttökelpoista työvoimaa muillakin aloilla.

Aviapolis-alueelle tulisi perustaa sekä yritysten että henkilöstön tukemiseksi neuvontapalveluita yhdeltä luukulta tarjoava toimipiste, joka auttaisi toimijoita hyödyntämään käytettävissä olevia tukiratkaisuja

Irtisanottujen työsuhteen loppumiseen liittyvät saatavat olisi turvattava, vaikka yhtiöillä ei heikon taloudellisen tilanteen vuoksi tähän olisikaan mahdollisuutta. Palkkaturvan enimmäiskorvausta tulisi kasvattaa siten, että se käytännössä turvaisi irtisanottujen kaikki työsuhteesta johtuvat saamiset.

Irtisanomiskorvauksien aiheuttamien sinänsä terveiden yhtiöiden konkurssien välttämiseksi olisi luotava siltarahoitusmekanismi, joka mahdollistaisi tällaisten maksujen siirtämisen ajankohtaan, jolloin yhtiöiden liiketoiminta on normalisoitunut.

Lentokentällä matkustajille palveluja tuottavat yritykset kuten duty free -myymälät ja ravintolat ovat menettäneet liikevaihtoaan matkustajamäärien kanssa samassa suhteessa. Pahimmillaan liikevaihdosta on hävinnyt noin 90 %. Tämä on johtanut myös näissä yrityksissä henkilöstön laajamittaisiin lomautuksiin ja irtisanomisiin.

Kun matkustaminen pandemian aikana ulkomaisiin lomakohteisiin on vaikeutunut, suomalaiset ovat matkustaneet suhteellisesti enemmän kotimaan kohteisiin. Suomalaisesta arvonlisäverokäytännöstä johtuen kotimaan kohteisiin matkustaville asiakkaille ei voida myydä duty free -myymälästä mitään tuotteita (esim. vesipullo), vaikka arvonlisäveron määrä voidaan ostosta rahastettaessa huomioida kohteen mukaisesti matkustusasiakirjoista.

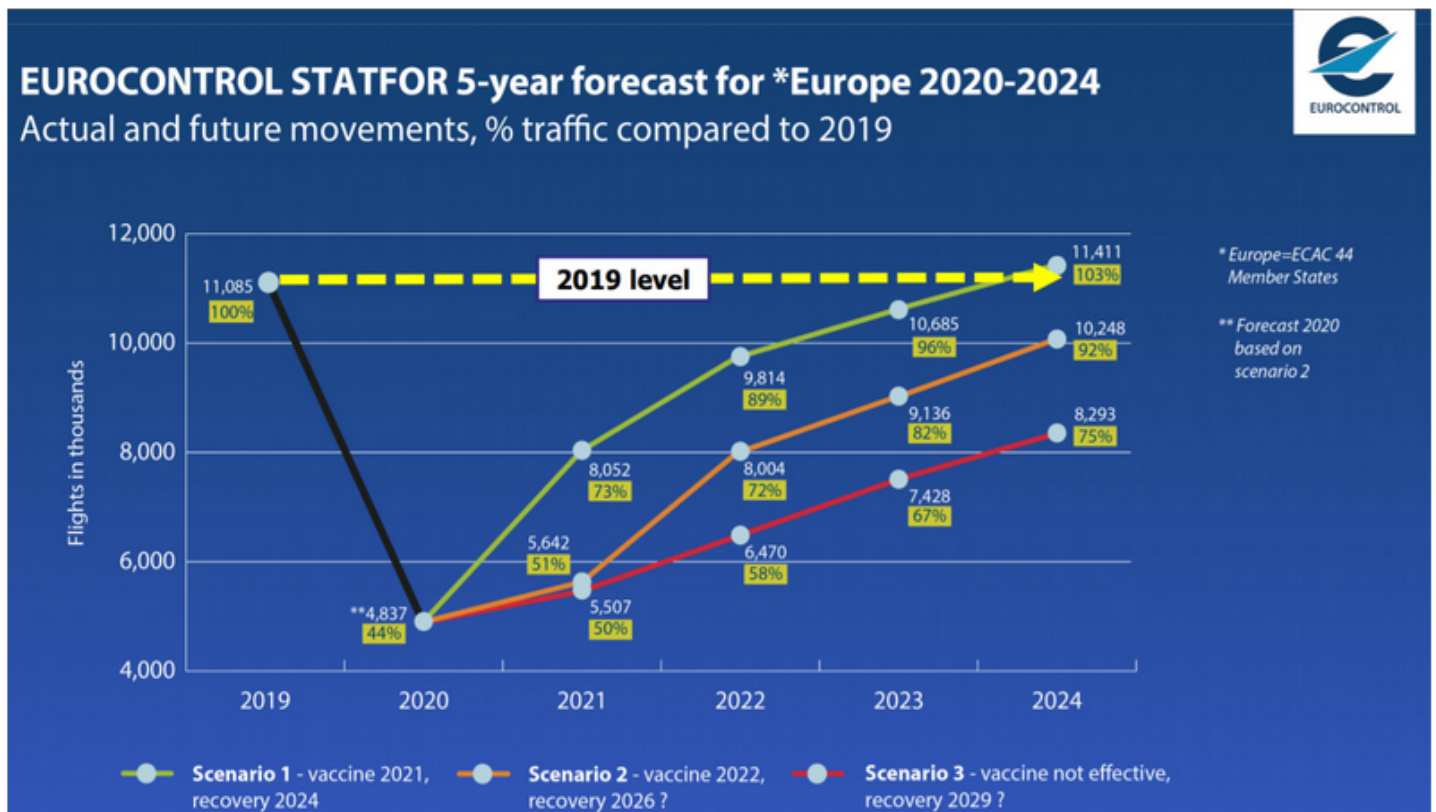
Muualla EU:n alueella ostosten tekeminen on mahdollista maan sisäisilläkin lennoilla kulloisenkin arvonlisämäärityksen mukaisesti. Suomessa voimassa olevalle käytännölle ei ole minkäänlaisia teknisiä perusteita. Siitä luopuminen parantaisi osaltaan alan toimijoiden taloudellista tilannetta, turvaisi matkustajille tärkeiden palvelujen säilymisen, varmistaisi EU-sisäisesti matkustajan tasapuolisen kohtelun sekä edistäisi kotimaan matkustajien palvelutasoa Helsinki-Vantaalla.

4 Lentoliikenteen pandemian jälkeinen elpyminen

Väestön rokottaminen etenee rokotteiden eurooppalaisista yhteishankinnoista johtuen pääosin samaan tahtiin kaikissa EU-maissa. Jos rokottaminen etenee Suomessa hitaammin kuin muissa EU-maissa, kielteiset vaikutukset lentoliikenteelle ja Suomeen suuntautuvalla matkailulla olisivat merkittävät.

Yleinen arvio on, että lentoliikenteen volyymi alkaa hitaasti kasvaa vuoden 2021 aikana. Palautuminen pandemiaa edeltävälle tasolle tapahtuu arvioiden mukaan kuitenkin todennäköisesti aikaisintaan vasta vuonna 2024.

Kuvio 5. Ennuste Euroopan lentoliikenteen kehityksestä 2021–2024 (Lähde: Eurocontrol).



Koska täydellistä laumasuojaa ei todennäköisesti saavuteta kovin nopeasti kasvun alettua, poikkeusjärjestelyt kentillä ja lennoilla tulevat jatkumaan.

Palautumisen aikana aletaan purkaa pandemiaan liittyviä väliaikaisia tukijärjestelmiä ja poikkeusjärjestelyjä, kuten lentoasemien sloteihin myönnettyjä helpotuksia, joiden ansiosta lentoyhtiöt ovat voineet pitää kiinni slotistaan riippumatta toteutuneiden lentojen määrästä.

Kasvun alkaessa lentoyhtiöiden ja reittien keskinäinen kilpailu matkustajista ja parhaista lentoasema-slotista sekä valtioiden myöntämistä lentoliikenneoikeuksista kiristyy.

Voittajia tässä tilanteessa ovat ne yhtiöt ja reitit, joiden taloudelliset resurssit riittävät operointiin normaalia alhaisemmilla täyttöasteilla ja jotka kykenevät tarjoamaan terveysturvallisen matkustajan polun niin lennoilla kuin ennen kaikkea kentillä. Lentokentän koronaturvallisen prosessin merkitys korostuu erityisesti vaihtolentoasemilla kuten Helsinki-Vantaalla. Tämä johtuu siitä, että vaihtolentoasemat keräävät matkustajia maantieteellisesti laajoilta alueilta, joissa ollaan taudin suhteen eri vaiheessa. Oleskeluajat kentällä saattavat muodostuvat normaalia pidemmiksi, mikäli jatkolentoja ei ole tarjolla riittävästi.

Jotta suomalainen lentoliikennejärjestelmä palautuu pandemiaa edeltävälle volyymitasolle ja yhtiömme säilyttävät aiemmat markkinaosuutensa, Helsinki-Vantaan on avauduttava liikenteelle vähintään yhtä nopeasti kuin muut eurooppalaiset pääkentät. Kun rokotekattavuus lisääntyy, Suomen tulisi eurooppalaisten verrokkimaiden tapaan yhteiskuntana luoda puitteet terveysturvalliselle matkustamiselle rajojen sulkemisen ja kategoristen matkustusrajoitusten sijaan. Lisäksi on asetettava avautumisen aikataululle selkeästi viestittävä yhteinen tavoite ja luotava matkailun avautumiselle kriteerit, joita eri viranomaisten toimenpiteillä tuetaan. Suomen on myös kansallisen varautumisen lisäksi vauhditettava yleiseurooppalaisia, terveysturvallisia matkustuskäytäntöjä (esim. rokotepassi) ja varmistettava, että kykenemme nopeasti toimeenpanemaan mahdolliset kansainväliset käytännöt.

Alan lainsäädännön valmistelusta vastuussa olevan sosiaali- ja terveysministeriön johdolla tulisi jo ennen palautumisen alkua määritellä koronaturvallinen prosessi tarvittavia asiantuntijoita hyödyntäen, jotta koronan ensimmäisen aallon tapaiselta sekavaltalta tilanteelta vältytään. Pahinta liikenteen avaamisen kannalta on tilanne, jossa vuoron perään kiristetään ja höllennetään rajoituksia sekä perutaan jo matkustajien varaamia lentoja.

Käytännössä prosessia toteuttavien osapuolten (Vantaa, Finavia, Finnair ja muut lentoyhtiöt sekä kentällä toimivat viranomaiset) tulee sitoutua ja implementoida sosiaali- ja terveysministeriön johdolla määritetyn toimintamallin mukaiset käytännöt ja valvoa sovitun prosessin toteuttamista.

Eri viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä pitää kokonaisuutena parantaa. Suunnitellut toimenpiteet tulee saada määrätietoisesti toteutukseen.

Esimerkkinä huonosta koordinaatiosta ovat tullin kouluttamien korona-koirien jättäminen huomiotta uudessa tartuntalaissa. Hankkeesta päätettiin toukokuussa 2020. Koirien oli tarkoitus aloittaa työt lain uudistuksen astuessa voimaan helmikuussa 2021. Huolimatta koulutuksessa saaduista hyvistä tuloksista näin ei kuitenkaan tapahtunut. Koirat olisivat olleet yhtenä tehokkaana työvälineenä tukemassa tartuntatapauksien havaitsemista matkustajavirroista, mikä olisi helpottanut varsinaista testausurakkaa kentällä. Nyt niitä ei uuden lain mukaan voida hyödyntää.

Tuki- ja poikkeusjärjestelyjen purkaminen EU-tasolla on tärkeä palautusmisprosessin osa, jossa Suomen tulee olla aktiivisesti vaikuttamassa. Lisäksi tulisi vaikuttaa yhteis-eurooppalaisten järjestelmien luomiseen ja mahdollisimman pikaiseen implementointiin. Tällaisia käytäntöjä voisivat olla mm.

- matkustajien ennakkotestien käyttöönotto lähtökentällä,
- sähköinen rokotuspassi ja muut terveystodistukset,
- lentokentillä tapahtuvista testauskäytännöistä sopiminen ja
- positiivisiin testituloksiin liittyvät karanteenikäytännöt.

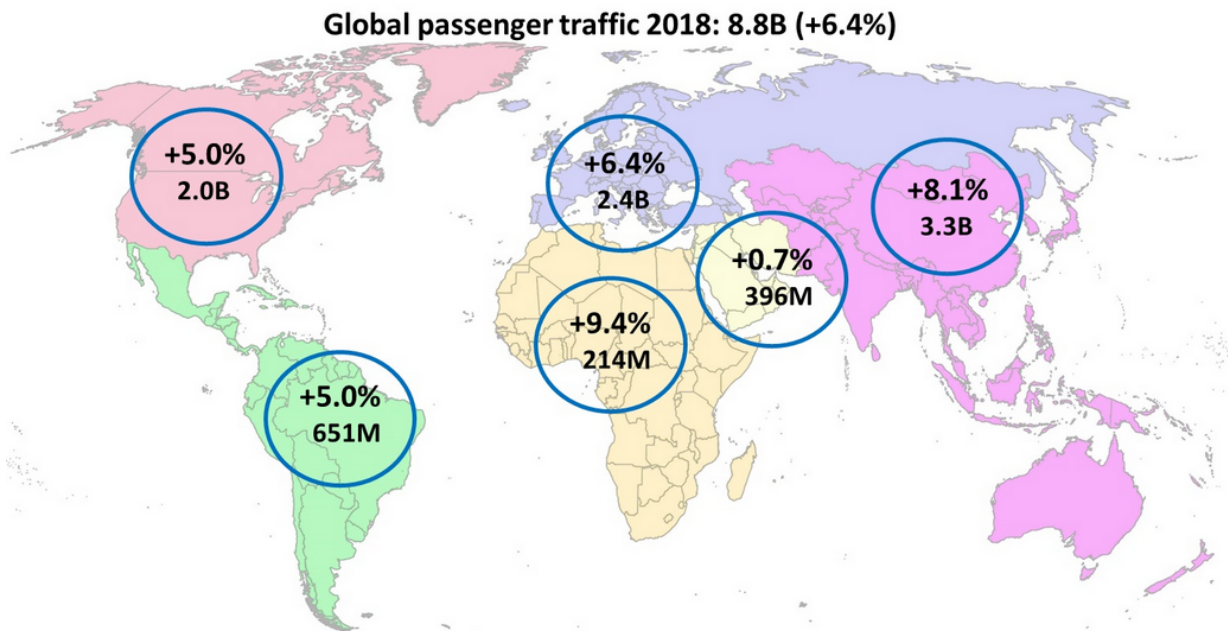
Sikäli kun tautitilanne paranee Euroopassa osaltaan eri aikaisesti, Suomen tulisi kahdenkeskisin neuvotteluihin pyrkiä avaamaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa suoria point-to-point-yhteyksiä meille tärkeisiin kohteisiin, kuten Kiinaan ja Japaniin.

Kun terveysturvallinen prosessi saadaan tehokkaasti toteutettua ja tiedotettua, Helsinki-Vantaa voi menestyä hyvin markkinoiden uusjaossa vahvuuksiaan hyödyntäen. Tehokkaasti ja turvallisesti toimiva lentoyhtiö-lentoasema-kombinaatio tarjoaa hyvät palvelut vaihtomatkustajille.

Kansainvälisen talouden ja kaupan kasvu tulee näillä näkymin olemaan voimakkainta Aasiassa (kuva 6), jolloin sinne suuntautuville reiteille on kysyntää.

Kesällä 2021 järjestetään todennäköisesti olympialaiset Tokiossa, jolloin Finnairin ja Japan Airlinesin reittitarjonta sekä Helsinki-Vantaan koronaturvallinen reitti luovat kilpailuedun olympialaisiin matkustaville. Suureen osaan Aasian kasvukeskuksista nopein ja vähäpäästöisin reitti kulkee Helsinki-Vantaan kautta.

Kuvio 6. Lentoliikenteen kasvun jakautuminen markkina-alueittain (Lähde: ACI).



5 Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita

Koronapandemia tulee jättämään lentoliikenteen toimijoihin ja niiden toimintaympäristöön pysyviä muutoksia. Kysynnän kasvu asettuu jollain aikavälillä suunnilleen samalle tasolle kuin ennen pandemiaa. Todennäköisesti vuoden 2019 taso saavutetaan alan konsensusennusteiden (esim. ACI, Eurocontrol) mukaan vasta vuonna 2024 (kuvio 5).

Kasvu perustuu pääosin lentoliikennetoimijoille heikompikatteisen vapaa-ajan matkustuksen lisääntymiseen painopistealueina Aasia ja muut kehittyvät alueet (kuvio 6).

Työmatkailun kasvua hidastavat uudet työtavat ja lisääntyvä etätyöskentely.

Ilmailun päästöjen ja niihin liittyvien kustannusten hallinta tulee olemaan merkittävä toimijoiden kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Tämä voi johtaa lentoliikenteen kulkutapaosuuden alenemiseen lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla suhteessa muihin liikenne-
muotoihin. Lentoyhtiöiden tulee kyetä integroimaan muilla kulkuvälineillä kentille tuleva syöttöliikenne osaksi yhdellä lipulla toteutuvaa lentomatkaa.

Yhtiöiden investointikyky on pitkittyneen pandemian takia heikentynyt oleellisesti. Parhaiten investointikykyä ovat säilyttäneet halpalentoyhtiöt, jotka tulevat haastamaan täyden palvelun lentoyhtiöitä aggressiivisella hinnoittelulla. Perinteiset lentoyhtiöt joutuvat vastaamaan tähän hintakilpailuun kiinnittämällä erityistä huomiota tehokkuuteen ja kustannuksiin.

Lentoyhtiöiden tarve vähentää kustannuksia edellyttää toiminnan jatkuvaa tehostamista myös niille palveluita (esim. lentoasemat, maahuolinta) tuottavilta yrityksiltä, joten tehostamistarve tulee kohdistumaan koko lentoliikenteelle palveluja tuottavaan ekosysteemiin.

Digitalisaatio tulee muuttamaan liiketoimintamalleja ja sen taitava hyödyntäminen asiakasrajapinnassa ja prosesseissa tuo kilpailukykyä.

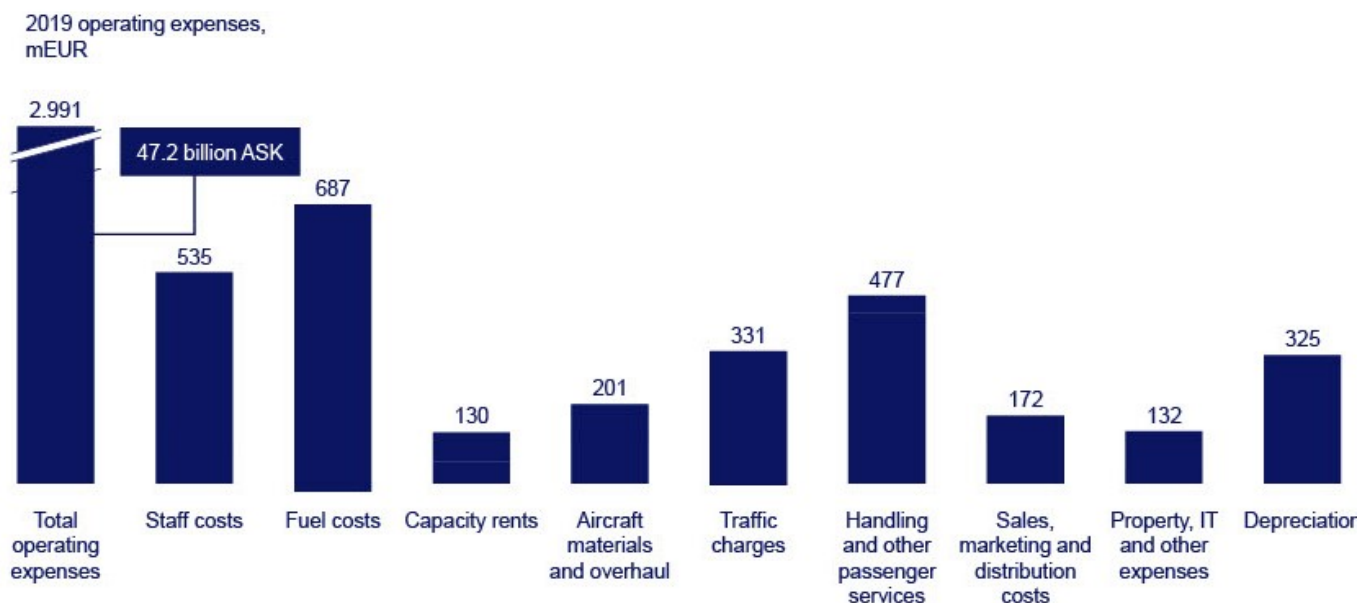
Seuraavissa kappaleissa on kuvattu ehdotuksia rakenteellisiksi toimenpiteiksi, joilla toimialan kilpailukykyä Suomessa voidaan kehittää.

5.1 Lentoliikenteen toimijoiden kilpailukyvyn edistäminen

Lentoliikenteen ekosysteemin kustannukset rahoitetaan ensisijaisesti lentolipputulolla sekä matkustajille myytävillä tuotteilla ja palveluilla kuten lentoasemien kauppakeskustoiminnan tuotoilla. Lentoyhtiöiden lentosuoritteeseen liittyvät kulut jakautuvat useisiin eri lajeihin kuten polttoaine, kunnossapito, hallinto, lentohenkilökunta, varaus-, myynti ja markkinointi sekä lentokenttä- ja maahuolintapalvelut (kuvio 7).

Kuvio 7. Finnairin operointikulut ennen pandemiaa 2019 (Lähde: Finnair).

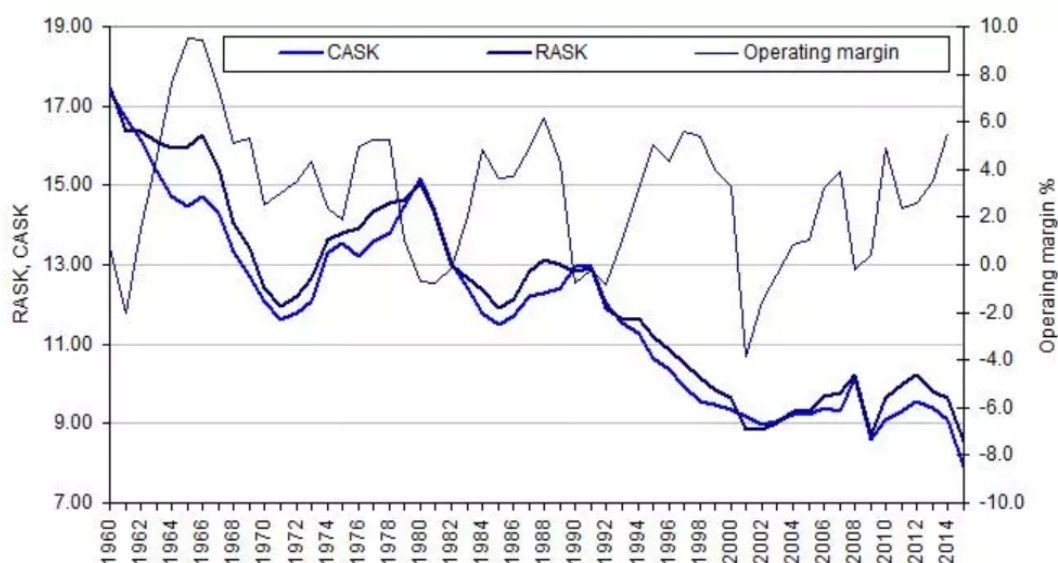
Prior to the pandemic, operating expenses for 2019 amounted to ~3 bEUR



Pandemia on heikentänyt alan toimijoiden rahoitusasemaa. Samalla pandemian jälkeisen markkinoiden uusjaon seurauksena kilpailu kiristyy, joten ilmailualan yhtiöiden kustannuksiin ja toimintatehokkuuteen liittyvät tehostusohjelmat ovat välttämättömiä. Jo ennen pandemiaa lentoyhtiöiden kannattavuustaso on ollut varsin matala.

Kustannuskilpailukykyyn vaikuttavia toimenpiteitä tulisi kehittää monilla eri osa-alueilla.

Kuvio 8. Lentoliikenteen suoritekohtainen liikevaihto (rask) ja kustannus (cask) sekä operatiivinen kate (Lähde: CAPA)



Source: CAPA - Centre for Aviation, Airline Monitor, ICAO

Suomi tarvitsee riittävän alueellisten keskuslentoasemien verkoston ja niiltä Helsinki-Vantaalle tiheällä frekvenssillä suuntautuvan reitistön.

Toisaalta toimiakseen kannattavasti lentoyhtiö tarvitsee reiteilleen riittäviä täyttöasteita. Optimaalisessa tilanteessa reitillä on niin paljon kysyntää, että se mahdollistaa useiden päivittäisten yhteyksien tarjoamisen.

Kotimaassa alueiden liikenneyhteyksiä tulisi kehittää siten, että matkustuskysyntä kohdistuu riittävästi eri alueilla yhteen solmupisteeseen, josta on tiheet yhteydet alueen muihin osiin sekä Helsingin kautta edelleen maailmalle. Alueiden saavutettavuuden turvaamisessa on keskeistä se, että Suomen liikennejärjestelmässä monin paikoin vähäinen kysyntä ei pirstaloitu liian monille, keskenään kilpaileville lentoreiteille. Vahvistamalla keskeisten yhteysvälien kysyntää parannettaisiin samalla alueiden saavutettavuutta, kun liikennöitävien vuorojen määrä alueelle kasvaisi.

Kehitystä tulisi tukea infrastruktuuria kehittämällä, esimerkiksi varmistamalla hyvälaatuiset maantieteytydet keskeisillä reiteillä alueiden sisällä. Sikäli kun lentojen ostoli-

kenne ei lisää saavutettavuutta, tulisi siitä luopua. Lentoyhteyksien ostoliikennekilpailutuksiin tulisi saada osallistua myös niin sanotuilla matkaketjukonsepteilla, jotka koostuvat useasta liikennemuodosta. Lähes tyhjiä lentojen ympäristökuorma sekä kustannus-/matkustussuorite on suuri. Usein regulaation mukaisen kilpailutuksen voittaja tulee muualta kuin Suomesta, jolloin mittava tuki on itse asiassa tulonsiirtoa ulkomaiselle operaattorille.

Alueellisen saavutettavuuden kehittämisessä myös digitalisaation keinot tulee hyödyntää täysimääräisesti. Täysimääräinen datan hyödyntäminen liikenteessä edellyttää, että eri organisaatioiden tuottamaa tietoa käytetään ristiin eri liikennemuotojen, väylien, kulkuneuvojen, palvelutarjoajien ja loppukäyttäjien välillä. Tämä edellyttää teknisen alustan rakentamisen lisäksi muun muassa yhteisiä rakenteita, toimintatapoja ja standardeja. Tällä hetkellä liikenteen datan hajanaisuus ja heikko laatu ovat suurimpia esteitä digitalisaation etenemiselle liikenne- ja logistiikkapalveluiden kehittämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriön tulee varmistaa, että liikenteen digitalisaatioon on riittävät ja kilpailijamaihin verrattavissa olevat resurssit, ja että asian edistäminen on priorisoitu sekä vastuutettu selvästi.

Liikkumisen ja logistiikan keskeisissä solmupisteissä käytössä olevien useiden eri toimijoiden tietojärjestelmien kehittämiseen tulee kohdistaa tukea silloin, kun se edistää Suomen kilpailukykyä ja on kilpailulainsäädännön näkökulmasta mahdollista.

Helsinki-Vantaan asemaa tulee vahvistaa Euroopan ja Aasian välisenä rahtikeskukseksi, joka yhdistäisi tehokkaasti digitalisaatiota hyödyntäen lentoliikenteen, raideliikenteen, meriliikenteen ja tieliikenteen kuljetukset. Rahtikeskuksella olisi keskeinen merkitys koko Suomen ja Pohjois-Euroopan logistiikan kannalta. Konkreettinen Helsinki-Vantaan asemaa Pohjois-Euroopan logistiikkakeskuksena tukeva hanke olisi lentokentän logistiikkaportaalin tai alustan kehittäminen. Portaalin merkitys tulee korostumaan EU:n uuden tulli- ja turvaprofilointijärjestelmän ICS2-käyttöönoton vuoksi, kun Suomen Tulli ei enää saa samoja kanavia pitkin nykyisiä lähetysten tietoja, vaan tarvitaan uudenlaista tiedonjakamisalustaa. Koronakriisin kurittama lentoliikenne hyötyisi merkittävästi, jos kaikki toimijat voisivat välittää nämä tullin tarvitsemat tiedot yhden tiedonjakoalustan kautta ja voisivat hyödyntää alustaratkaisua myös laajemmin. Tämä mahdollistaisi myös sen, että Suomesta voisi tulla keskeinen tullauspiste Aasiasta EU-alueelle tulevalle tavaravirralle, mikä toisi lisäkysyntää Suomen kautta kulkeville logistiikka- ja matkustajavirroille. Rahtimäärien lisääntyminen tukisi osaltaan Suomen saavutettavuutta, koska rahti ja matkustajat kuljetaan pääosin samoilla lennoilla. Jos rahoitus varmistuisi, tiedonjakoalusta voitaisiin toteuttaa osana liikenteen ja logistiikan digitalisaatiota edistäviä toimenpiteitä alan keskeisten toimijoiden yhteishankkeenä.

Lentoasemien lennonvarmistuspalveluiden laadun ja tehokkuuden parantamiseksi etälennonjohtojärjestelmien (MROT) käyttöönottoa tulisi nopeuttaa ja samalla huolehtia siitä, että eurooppalainen regulaatio mahdollistaisi niiden turvallisen ja tarkoituksenmukaisen operoinnin. MROT-konsepti mahdollistaa lennonjohtopalvelun tuottamisen usealle lentoasemalle yhdestä työpisteestä, mikä parantaisi alueellisten lentoasemien palvelutasoa ja kilpailukykyä. Suomella olisi mahdollisuus ottaa merkittäviä hyötyjä tuottava konsepti käyttöön ensimmäisenä maailmassa, ja varmistaa näin alan osaamisen kehittyminen maailman kärkimaiden joukossa. Tähän tulisi varata riittävä investointituki, joka mahdollistaa Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyyn ja osaamistason kehittämisen.

Yhteistyötä Suomen ilmatilaan rajoittuvien lennonjohtoyhtiöiden, erityisesti Viron kanssa tulisi syventää. Tällöin kalliiden lennonvarmistusjärjestelmien investointien aiheuttamaa taloudellista raskautta voitaisiin jakaa ja toisaalta yhdenmukaiset järjestelmät antaisivat mahdollisuuden operatiivisten kulujen alenemiseen.

Valtion ilmailulle tuottamat palvelut tulisi saattaa kustannusvastaavaksi. Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi aluevalvontaan, ilmatilanhallintaan, lentopelastukseen, ilmailutiedotukseen ja yhteistoimintakenttiin (kaupallinen liikenne ja valtionilmailu) liittyvät tehtävät. Valtion ilmailulle tuotettujen palveluiden kustannusten kattaminen täysimääräisesti alentaisi lentoreittimaksun kustannuspohjaa jopa viidenneksellä.

Eurocontrolin jäsenmaksun (3 milj. €) tulisi siirtää lennonjohtopalveluiden kulupohjasta pysyvästi valtion vastattavaksi, kuten muut vastaavat kansainväliset jäsenmaksut.

Kun pandemia päättyy, Suomen lentoliikenneklusterin tulee palata mahdollisimman nopeasti markkinaehtoiseen toimintaan. Suomen tulee edistää myös EU:ssa alan markkinaehtoista kilpailua, jotta myös pienistä talouksista tulevilla toimijoilla on tasavertaiset mahdollisuudet menestyä.

Lentoliikenteen päästöjen alentaminen

Lentoliikenteen päästöjen alentaminen on välttämätöntä ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja alan hyväksyttävyyden varmistamiseksi tulevaisuudessa. Vaatimus ilmailusten päästöjen vähentämisestä ja ilmailun muuttumisesta päästöttömäksi vuoteen 2050 mennessä tulee kuitenkin lisäämään lentoyhtiöiden kustannuksia huomattavasti. Olisi syytä pohtia keinoja, millä kustannusten nousua voitaisiin kompensoida ja toisaalta nopeuttaa vähäpäästöisemmän kaluston käyttöönottoa.

On tärkeää, että hallitusohjelman tavoite kansallisesta 30 %:n uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteesta vuoteen 2030 mennessä tulee kilpailukyvyyn säilyttämiseksi arvioida nykytilanteesta uudelleen. Tässä yhteydessä on tarpeen huomioida myös, että Euroopan komissio on julkaisemassa ehdotuksen lentoliikenteen kestävien polttoaineiden käyttöönotosta kevään 2021 aikana. Muuta Eurooppaa suurempi kansallinen jakeluelvoite hinnoittelisi pahimmillaan Finnairin ulos Suomen ja Aasian välistä liikenteestä. Matkustajavirtojen ja rahdin osittaisellakin siirtymällä muille reiteille on Suomen saavutettavuutta heikentävä ja kokonaispäästöjä merkittävästi lisäävä vaikutus.

Konsulttiyhtiö AFRY:n tekemän laskelman mukaan uusiutuvan polttoaineen 30 %:n sekoitevelvoitteesta aiheutuva polttoaineen lisäkustannus käytettävissä olevilla hinta-arvioilla olisi Finnairille 280 milj. € vuonna 2030. Vertailun vuoksi Finnairin historian paras tulos on noin 169 milj. € vuodelta 2017 ja vuonna 2019 tulos oli 162,2 milj. €. 280 milj. € lisäkustannus ei ole millään lailla mahdollinen, vaan se rapauttaisi täysin yhtiön kilpailukyvyyn. Myös alemmilla prosentiosuuksilla vaikutukset olisivat merkittävät: 5 % -toteutuspolku nostaisi kustannuksia 47 milj. €, kun taas 14 % -polku nostaisi kustannuksia 130 milj. €.

Suomessa Aalto-yliopistossa ja Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa on huippuluokan osaamista synteettisten polttoaineiden valmistuksessa.

Kun Suomen kunnianhimoinen tavoite on saavuttaa CO₂-päästöttömyys vuoteen 2035 mennessä, tulisi EU:n elpymisvälineestä ja kansallisista tuista varata kärkihankkeena riittävät resurssit teollisuuden CO₂-sivuvirtojen ja vedyn avulla tuotettavien synteettisten polttoaineiden kehitykseen.

5.2 Henkilöstöön ja osaamiseen liittyvät suositukset

Lentoliikenteessä, samoin kuin muissakin palveluelinkeinoissa, henkilöstö muodostaa suuren osan operatiivisista kustannuksista. Henkilöstöllä on myös ratkaiseva merkitys asiakaskokemukseen ja sen myötä alan toimijoiden kilpailukykyyn.

Henkilöstöryhmien kanssa tulisi jatkuvan neuvottelun periaatteella kyetä sovittamaan työnteonmallit muuttuviin tarpeisiin soveltuviksi. Työehtosopimukset tulisi päivittää ainakin siltä osin, että liian jäykät ja reagointia vaikeuttavat työehdot korvattaisiin paremmin alan vaatimuksia vastaaviksi.

Lentoyhtiöiden ja lentoasemien asiakaskunta on kansainvälistä, minkä vuoksi ulkomaisen työvoiman rekrytointi kansainvälistä asiakaskuntaa palvelemaan tulisi olla mahdollisimman suoraviivaista.

Lentoliikenteessä mahdollinen häiriötila vaikuttaa liikevaihtoon välittömästi. On tärkeää, että yhtiöt pystyisivät sopeuttamaan kulujaan nopeasti, joten vastaavanlainen poikkeussäännöstö kuin nyt pandemian aikaan pitäisi jatkossakin olla nopeasti otettavissa käyttöön tulevaisuuden markkinahäiriöissä (esim. nopeutettu yt-menettely).

Lentoliikenne on luvanvaraista ja voimassa olevia kelpoisuuksia edellyttävää toimintaa. On tärkeää, että markkinahäiriön aikana henkilöstön kelpoisuuksista ja osaamisesta pidetään huolta. Sellaisen tukijärjestelmän olemassaolo, joka mahdollistaisi koulutuksen antamisen silloinkin, kun yhtiöiden omat taloudelliset resurssit eivät anna tähän mahdollisuutta, varmistaisi henkilöstön saatavuuden liikenteen palautuessa normaalitasolle. Kelpoisuuksista ja osaamisesta huolehtiminen tukijärjestelmän avulla on erittäin tärkeää myös turvallisuusnäkökulmasta.

Ilmailualan koulutusta tulisi kehittää tutkintopohjaiseen suuntaan, jolloin koulutus antaisi mahdollisuuden paitsi oman erityisalan tehtäviin myös laaja-alaisemminkin valmiudet toimia muun muassa ilmailusta riippuvaisilla aloilla, esimerkiksi matkailun kehittämässä tai regulaation ja lainsäädännön valmistelutehtävissä, joissa lentoliikenteen lainalaisuuksien ymmärtäminen on välttämätöntä.

Jo nyt olemassa olevia koulutusjärjestelmiä tulisi kehittää tähän suuntaan siten, että Suomessa olisi mahdollisuus suorittaa ilmailualallakin tutkinto lähtien käytännön ammateista aina yliopistotasoiseen tutkintoon asti.

5.3 Kansainvälisen lentoliikenteen tarvitsemat oikeudet

Johtuen lentoliikenteen globaalista luonteesta ja kansainvälisen liikenteen keskittymisestä kansallisille ja kansainvälisille hub-lentoasemille on kilpailu näiden resurs-sien (slotit, ylilento-oikeudet) saatavuudesta kovaa, jolloin niistä aiheutuvat kustannukset saattavat rasittaa merkittävästi verkostoyhtiöiden (esim. Finnair) taloutta tai jopa kokonaan estää uusien reittien syntymistä.

Liikenneoikeuksista Suomen kannalta keskeisiin kolmansiin maihin säännellään edelleen pitkälti kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa, vaikka neuvotteluvastuuta onkin enenevässä määrin siirretty EU:lle. Edunvalvonnassa ja viranomaisten välisessä

yhteistyössä on tärkeä panostaa siihen, että pandemian aikaiset poikkeusrajoitukset eivät jää pysyviksi ja sopimusten mukaisten liikenneoikeuksien hyödyntämisessä päästään mahdollisimman nopeasti palaamaan normaaliin.

Valtioiden välisten kahdenkeskisten sopimusten korvautuminen EU-laajuisella sopimuksella on sinänsä perusteltua. On kuitenkin riski, että resurssien niukkuudesta joutuessa Suomi ei saa painoarvoaan vastaavaa määrää oikeuksia, jolloin Helsinki-Vantaata Pohjois-Euroopan merkittävimpana Aasian liikenteen hubina ei voida kehittää kysyntää vastaavasti.

On tärkeää, että EU-edunvalvontaa tällä sektorilla tehostetaan. Suomen on olettava merkittävyytensä vuoksi keskeinen neuvottelija Euroopan ja kolmansien maiden välisistä sopimuksista sovittaessa. Bilateraalaisia kontakteja ja sopimuksia on syytä hyödyntää siellä, missä se on mahdollista.

5.4 Matkailun kehittäminen osana ilmailun ekosysteemiä

Vuonna 2019 matkailualalla toimi Suomessa noin 29 000 yritystä, jotka työllistivät suoraan yli 142 000 henkilöä. Lisäksi vuokratyövoiman käyttö on alalla yleistä. Toimialan yritysten yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2019 yli 21 miljardia euroa. Liikevaihdoltaan suurin matkailun toimiala oli henkilöliikennepalvelut. Suurin työllistäjä oli ravitsemistoiminta.

Matkailun kokonaiskysyntä oli vuoden 2019 arvion mukaan 16,1 miljardia euroa. Ennen koronapandemiaa, matkailun kokonaiskysynnästä noin 30 % (5 mrd. euroa) muodostui matkailuviennistä eli ulkomaisten matkailijoiden rahankäytöstä Suomessa, 55 % (8,7 mrd. euroa) kotimaanmatkailusta ja noin 15 % (2,4 mrd. euroa) suomalaisten ulkomaanmatkailusta Suomeen jäävästä kotimaan osuudesta. Matkailun kokonaiskysyntä kuvaa suomalaisten ja ulkomaisten matkailijoiden tuotteisiin ja palveluihin käyttämää Suomeen jäävää rahamäärää vuoden aikana.

Vuonna 2018 matkailu oli Suomen kolmanneksi suurin ja nopeimmin kasvava palveluviennin ala (osuus palveluviennistä 17,9 %). Ennakoarvion mukaan vuonna 2019 matkailun osuus palveluviennistä oli 16 prosenttia. Vuosina 2015–2018 matkailuvienti kasvoi 3,6 miljardista eurosta 4,9 miljardiin eli noin 12 %:n vuosivauhtia.

Koronapandemian leviämisen johdosta tehdyt matkustuslinjaukset ja rajoitustoimet Suomessa sekä muissa maissa vaikuttivat rajat ylittävään matkailuun vakavasti. Ulkomaiset yöpymiset vähenivät Suomessa vuonna 2020 noin 68 % edellisvuodesta. Työ- ja elinkeinoministeriön yhteistyössä Visit Finlandin, Tilastokeskuksen, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n ja Suomen Matkailualan liitto SMAL ry:n kanssa laatiman ennakoarvion (helmikuu 2020) mukaan vuonna 2020 suomalaiset ja ulkomaiset matkailijat käyttivät Suomessa rahaa 9,3 miljardia. Se on 42 % vähemmän kuin vuonna 2019, jolloin kulutus oli 16,1 miljardia euroa. Koronapandemia on siis leikannut matkailijoiden kulutuksesta Suomessa lähes 7 miljardia euroa. Vuonna 2020 koronakriisi leikkasi ennakoarvion mukaan ulkomaisesta matkailijoiden kulutuksesta Suomessa lähes 67 prosenttia eli 3,3 miljardia euroa. (Lähteet: TEM, Visit Finland).

Koronapandemian vaikutukset toimialalle voivat olla monella tapaa mittavia ja pitkäkestoisia. Matkailuyritysten taloudellisen tilanteen kohentuminen voi viedä pitkään, ja kasvuinvestointeja voidaan joutua lykkäämään. Lisäksi yritysten on erittäin vaikea kiiriä taloudellista menetystä kiinni rajoitusten jälkeen. Koronapandemia on vaikuttanut myös matkailijoiden kulutuskysyntään ja ostokäyttäytymiseen, mikä tulee huomioida palvelutuotannossa ja sen kehittämisessä. Suomen saavutettavuuden kannalta elintärkeisiin liikennereitteihin ja -kapasiteettiin voi tulla pysyviä muutoksia, ja matkustamisen hintoihin saattaa tulla korotuksia. Matkailu on tuonut runsaasti kysyntää useille kotimaan reiteille mm. Pohjois-Suomeen, jolloin matkailun hidas elpyminen vaikuttaa näiden alueiden saavutettavuuteen.

Suomen positiivinen maakuva turvallisena ja vakaana maana luo erinomaisen lähtökohdan matkailuelinkeinon kehittämiselle ja kasvulle pandemian jälkeen. Suomen tavoitteena on edelleen olla Pohjoismaiden kestävimmin kasvava matkailukohde. Päämäärän saavuttaminen on mahdollista, jos Suomessa vastataan digitaaliseen muutokseen, edistetään ja hyödynnetään innovaatioita, kehitetään saavutettavuutta, panostetaan kestäväen ja vastuullisen matkailun kehittämiseen sekä vahvistetaan alan toimintaympäristön kilpailukykyä. Tämä edellyttää matkailualan toimijoiden, rahoittajien, poliittisten päättäjien sekä viranomaisten pitkäjänteistä ja vahvaa yhteistyötä.

Julkisten toimijoiden ja alan yritysten tulee entistä vahvemmin rakentaa matkailukonsepteja ja matkailutuotteita, jotka ovat kilpailukykyisiä ja mahdollistavat hyvän asiakaskokemuksen. Tuotteet on saatava esille oikeisiin myyntikanaviin, jotta asiakkaat löytävät ne. Lisäksi on kiinnitettävä erityistä huomiota kesän tuotteistamiseen. Ympäri- vuotisuus tasaa palveluiden kysyntää ja mahdollistaa yksityiset investoinnit ja työpaikkojen luonnin. Pelkkä maakuvamarkkinointi ei riitä, vaan tuotteiden on oltava kunnossa ja ne on oltava löydettävissä.

Suomen houkuttelevuutta matkakohteena voitaisiin parantaa luomalla keskeisille matkailualueille yksityistä ja julkista rahaa kerääviä lentoliikenne- ja matkanjärjestäjäyritysten riskiä tilanteissa, joissa ne perustavat Suomeen uutta toimintaa ja yhteyksiä. Tämä hyödyttäisi alueen matkailutoimijoita, kun ne saisivat palveluilleen lisäksyntää.

Liikenneyhteyksien toimivuus on olennainen osa matkaa ja vaikuttaa merkittävästi matkailijan kokemukseen matkansa laadusta. Matkustaminen on houkuttelevaa, kun liikenne ja eri liityntäyhteydet toimivat saumattomasti yhteen mahdollistaen sujuvat matkakäytöt. Yhtä tärkeää on tiedon saavutettavuuden saumattomuus eli miten matkailija löytää helposti tietoa vaihtoehtoisista liikennepalveluista, reiteistä, aikatauluista ja hinnoista. Ilmastonmuutoksen myötä vähäpäästöisen ja päästöttömän liikkumisen edistämiseen tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Sähköistetyn rautatieverkon ja henkilöliikenteen palveluiden merkitys matkailussa korostuu jatkossa.

5.5 Paikalliset talous- ja työllisyysvaikutukset

Vantaan Aviapolis on kansainvälinen kasvunkeskus, joka on tärkeässä roolissa pääkaupunkiseudun sekä koko Suomen kilpailukykyä rakennettaessa. Suomen bruttokansantuotteesta neljä prosenttia tulee lentokenttäympäristöstä. Vantaalle ovat keskittyneet lentoaseman myötä Helsingin seudun logistiikkaan liittyvät toiminnot. Lentokentän läheisyydessä on useita varastointiin ja liikennettä palvelevaan toimintaan erikoistunutta yritystä (mm. ilmaliikennettä palveleva toiminta, terminaalit, huolinta, rahtaus) (Lähde: Vantaan kaupunki).

Lentokentällä toimivien yhtiöiden liikevaihdosta yhä enemmän tulee muualta kuin varsinaisesta lentoliikenteestä. Näitä aloja ovat mm. vähittäiskauppa, verkkokauppaan liittyvät logistiikkapalvelut, aluepysäköinti ja kiinteistöjen palvelut. Monipuolinen toiminta vahvistaa alueen toimintavarmuutta.

Alueelle on suunnitelmissa 25 000 asukkaan, 60 000 työpaikan sekä palvelujen kaupunkikeskus vuoteen 2040 mennessä. Vastaavia alueita Euroopassa on Amsterdamin Schipholin lentokenttäalue sekä Wienin kansainvälinen lentokenttäalue.

On tärkeää, että alueen palveluja kehitetään kaupunkimaisesti, jotta alue kehittyy kansainvälisten yhtiöiden kannalta mielenkiintoisena kohteena. Alueen tulisi tarjota riittävästi palveluita ja hyvät yhteydet pääkaupunkiseudun eri osiin, jotta se toimii houkuttelevana yritysten sijoittumiskohteena ja tukee stop over -matkailua. Samalla on huo-

mioitava kuitenkin se, ettei lentoliikenteen tarvitsemille alueille kaavoiteta liikaa asutusta, jotta lentoliikenteen toimintaedellytykset säilyvät. Kaavoituksella tulee tukea lentoaseman toimintaa ja kehittymistä.

6 Toimenpidesuosituksset

Suomen lentoliikenteen menestystekijöitä tulee suojata ja lentoliikennejärjestelmäämme kehittää entistä kilpailukyysisemmäksi. Oheiset toimenpidesuosituksset ovat nousseet selvitystyön aikana esille merkittävimpinä tekijöinä. Näiden vaikuttavuutta on avattu tarkemmin edellisissä kappaleissa.

1. Yritysten ja rahoituksen turvaaminen yli pandemian. Lentoliikenne globaalina toimialana on kilpailun osalta vahvasti reguloitua. Tukimuotoja suunniteltaessa on otettava huomioon regulaation asettamat reunaehdot.
 - Olisi luotava uusia tuki- ja lainoitusjärjestelmiä sellaisille aloille kuten lentoliikenne, joilla liikevaihdon äkillistä romahtamista ei ole edes osittain korvattavissa konvertoimalla liiketoimintamallia ja joilla on esimerkiksi investointiasteesta johtuen suuri kiinteiden kulujen kuorma.
 - Nyt pandemian aikana opittujen nopeiden reagoitokeinojen, kuten nopeutetun yt-menettelyn ja nopeasti implementoitavien tukijärjestelmien jatkokehittäminen.
 - Viranomaismaksuista tulisi pidättäytyä poikkeustilanteen ajaksi.
 - Henkilöstösivukuluja tulisi tilapäisesti alentaa poikkeustilanteen ajaksi.
2. Henkilöstön ja osaamisen turvaaminen poikkeustilanteen aikana.
 - Palkkaturvajärjestelmän kehittäminen kattavamaksi tilanteessa, jossa yhtiöiden oma varallisuus ei riitä kattamaan työntekijöiden saatavia esimerkiksi konkurssitilanteessa.
 - Henkilöstön osaamisen ja kelpoisuuksien ylläpitäminen suuntaamalla tukea koulutukseen ja alan vaatiman käytännön harjoitteluun.
 - Panostaminen toimiviin muutosturvajärjestelmiin, joilla mahdollisesti pysyvästi työpaikkansa menettäviä voidaan muuntokouluttaa muille aloille hyödyntäen ilmailussa saatua osaamista.
 - Alan koulutusta tulisi lähtökohtaisesti kehittää laaja-alaisempaan tutkimustuotoiseen suuntaan, joka helpottaisi siirtymistä muille toimialoille.
3. Terveysturvallinen matkustaminen toiminnan jatkumisen mahdollistajana.
 - Pandemian aiheuttama pitkäaikainen lentoliikenteen poikkeustila on tulevaisuudessakin täysin mahdollinen. Tällaisessa tilanteessa selkeä johtamisjärjestelmä ja etukäteen kuvatut sekä siten nopeasti implementoitavissa olevat prosessit ehkäisevät tehokkaasti pandemian alkuvaiheessa taudin leviämistä lentoliikenteen mukana sekä toisaalta mahdollistavat lentoliikenteen kohtuullisen toimintakyvyn jatkumisen ja tehokkaan palautumisen tautitilanteen hellittäessä.

4. Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen.
- Eri liikennemuodoista koostuvien yhtenäisten matkaketjujen luominen hyödyntämällä digitalisaatiota ja parantamalla lentoliikennettä syöttävien liikennemuotojen (maantie- ja rautatieliikenne, kevytilmailu) toimintaedellytyksiä. Tällä mahdollistetaan riittävä kysyntä ja sen myötä lentoyhtiöiden ja -asemien kannattava toiminta. Riittävä volyyymi luo myös suurempaa frekvenssiä alueellisten kenttien ja Helsinki-Vantaan välille parantaen näin alueiden saavutettavuutta.
 - Lentoliikenteen kustannusten alentaminen panostamalla etälennonjohdon (MROT) nopeampaan käyttöönottoon alueellisilla lentoasemilla.
 - Lentoliikenteen päästöjen vähentäminen on välttämätöntä. Toisaalta päästöjen hyvä hallinta luo kilpailuetua. Suomen lentoliikenteellä on hyvä mahdollisuus toimia ilmastotoimien edelläkävijänä: lentoasemaverkostomme on jo nyt käytännössä CO₂- neutraali. Suomen ja Aasian kasvakeskusten väliset reitit ovat kilpailevia reittejä vähäpäästöisempiä.
 - Moottoriteknologian kehittämisellä on suuri merkitys lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Polttoaineiden kehittäminen on vähintään yhtä tärkeää. Suomessa on huippuluokan osaamista biopolttoaineiden ja synteettisten polttoaineiden valmistuksessa. Suomen tulisi panostaa kärkihankkeena erityisesti synteettisten polttoaineiden kehitykseen. Paitsi päästöjen osalta on kohtuuhintaisen fossiilittoman nestemäisen polttoaineen kehittäminen välttämätöntä lentoliikenteen kustannusten pidentämiseksi kohtuullisena.
5. Alan edunvalvonta
- Pienelle, lentoliikenteestä riippuvaiselle kansantaloudelle on tärkeää, että lentoliikenteen regulaation on oltava tasapuolista ja ottaa huomioon liikenteemme erityispiirteet. Tämän vuoksi on tärkeää tehostaa edunvalvontaa kaikilla tasoilla ja olla mukana vaikuttamassa jo siinä vaiheessa, kun esimerkiksi EU-regulaatiota laaditaan.
6. Matkailun kilpailukyvyyn edistäminen lisää lentoliikenteen kysyntää, joka mahdollistaa saavutettavuuden parantamisen.
- Suomen tulee kasvattaa suosiotaan matkailumaana ympärivuotisesti, mikä mahdollistaa kotimaan reittien elinvoimaisuuden ja pysyvyyden. Esimerkkinä tästä on Lapin lentoasemien talviaikainen reittitarjonta samoin kuin frekvenssi Helsinki-Vantaalle.
 - Matkailupalvelujen tuotteistamiseen ja paketointiin samoin kuin myyntikanavien kehittämiseen ja ostamisen helppouteen tulisi panostaa entistä enemmän, jotta Suomeen saadaan ympärivuotista matkailua ja matkailijoita enenevässä määrin muuallekin kuin Lappiin ja pääkaupunkiseudulle.

Haastatellut organisaatiot ja lähteet

Airport Council International (ACI)

AKT/Suomen Lentäemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY ry.

Ammattiliitto PRO ry.

Business Finland

Dufry

Elinkeinoelämän keskusliitto

Eurocontol

Finavia Oyj

Finnair Oyj

Finnairin Insinöörit ja Ylemmät FINTO ry.

IATA

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oyj

Helsingin kaupunki

Ilmailualan unioni IAU ry.

Keskuskauppakamari

LUT - Lappeenrannan yliopisto

Liikenne- ja viestintäministeriö

Sosiaali- ja terveysministeriö

Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry.

Suomen Liikennelentäjät ry.

Suomen Yrittäjät

Swissport Finland Oy

Terveyden- ja hyvinvoinninlaitos THL

Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan liitto

Uudenmaan TE-toimisto

Vantaan kaupunki

Visit Finland

Airport Council International (ACI) <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/aci%20europe%20airport%20industry%20connectivity%20report%202019.pdf>

FlightRadar 24 <https://www.flightradar24.com/blog/commercial-flights-down-42-in-2020/>

Finavia/tilastot <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta/liikennetilastot/liikennetilastot-vuosittain>

World Bank <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.DPRT?end=2019&start=1970&view=chart>

IATA <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-cost-of-air-travel-once-restrictions-start-to-lift/>

Uudenmaan liitto, 2017: Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys ja vaikutukset Uudellamaalla. Ramboll Finland Oy.