

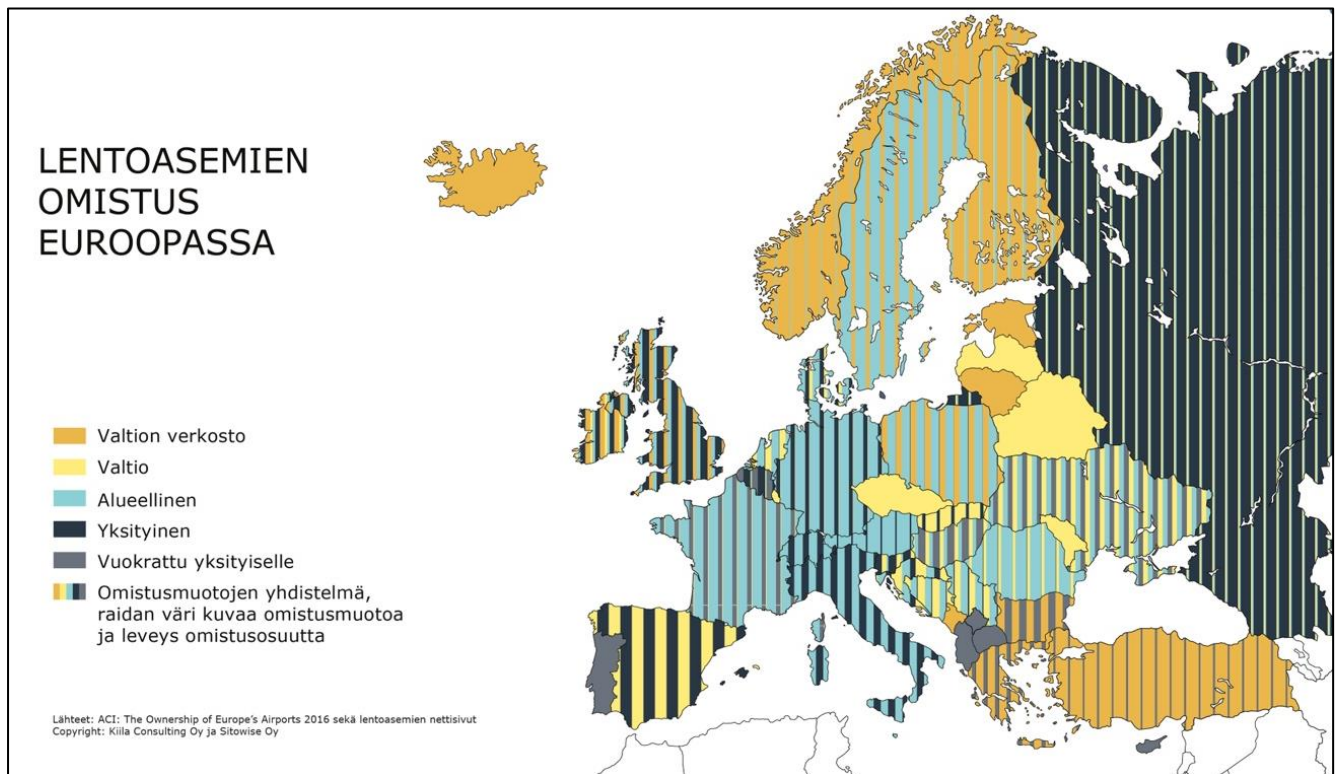
# SITOWISE

ja Kiila Consulting Oy

## Lentoasematoiminnan järjestämisen vaihtoehtoja

Eurooppalaisia esimerkkejä ja vaihtoehtoja vaikutuksineen Suomelle

Loppuraportti 29.1.2024



## Sisällysluettelo

|   |     |
|---|-----|
| Esipuhe .....   | 4   |
| Tiivistelmä .....   | 5   |
| 1 Johdanto .....  | 8   |
| 1.1 Työn tausta ja tavoitteet.....  | 8   |
| 1.2 Työn rajaukset .....  | 9   |
| 1.3 Työn toteutuksen kuvaus.....  | 9   |
| 1.4 Raportin sisällön kuvaus .....  | 10  |
| 2 Lentoasematoimintojen järjestämistapoja.....                            | 12  |
| 2.1 Lentoasematoimintojen järjestämisen yleiskuva.....                    | 12  |
| 2.2 Lentoasematoiminnan järjestäminen Suomessa .....                      | 18  |
| 2.3 Verkostomallit Euroopassa .....                                       | 23  |
| 2.4 Lentoasemien erillisomistuksen mallit Euroopassa .....                | 55  |
| 2.5 Yhteenvedo ja johtopäätöksiä eri malleista .....                      | 63  |
| 3 Lentoasematoimintojen siirtäminen .....                                 | 67  |
| 3.1 Järjestämisvastuun siirtäminen.....                                   | 67  |
| 3.2 Omistuksen siirto eli liiketoimintakauppa .....                       | 70  |
| 4 Lentoasematoimintojen järjestämisen taloudelliset näkökulmat.....       | 77  |
| 4.1 Lentoasemien taloudellisuuden yleiskuva .....                         | 77  |
| 4.2 Lentoasemien kulu- ja tulorakenne .....                               | 84  |
| 4.3 Lentoasemamaksujen rooli ja niiden sääntely .....                     | 88  |
| 4.4 Lentoliikenteen taloudellinen tilanne Suomessa .....                  | 91  |
| 4.5 Liiketoiminnan tehostamis- ja kehittämismahdollisuuksia.....          | 102 |
| 4.6 Lentoliikenteen vaikutukset kansantalouteen ja yritystoimintaan ..... | 109 |
| 5 Lentoliikenteen nykytila, potentiaali ja tulevaisuuden näkymät Suomessa | 119 |
| 5.1 Suomen lentoliikennemarkkinan nykytila .....                          | 119 |
| 5.2 Suomen lentoliikenteen tilastollinen potentiaali.....                 | 130 |
| 5.3 Lentoasemakohtaiset kehitysnäkymät .....                              | 140 |
| 5.4 Lentoliikenteen tulevaisuuden kehitysnäkymiä.....                     | 172 |
| 5.5 Suomen lentoasematoimintojen järjestämisen kehitysnäkymät.....        | 180 |
| 6 Lentoliikenne osana liikennejärjestelmää Suomessa.....                  | 184 |
| 6.1 Lentoliikenteen ominaispiirteet, roolit ja käyttäjäryhmät .....       | 184 |

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 6.2 | Eri liikkumismuotojen roolit pitkämatkaisessa liikkumisessa .....  | 187 |
| 6.3 | Pitkämatkaisen liikkumisen palvelutaso Suomessa .....  | 192 |
| 6.4 | Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt .....   | 196 |
| 6.5 | Lentoliikenteen merkitys huoltovarmuudelle ja maanpuolustukselle..   | 197 |
| 7   | Vaihtoehtojen muodostamisen ja arvioinnin lähtökohdat .....  | 200 |
| 7.1 | Vaihtoehtojen valinnan perustelut .....  | 200 |
| 7.2 | Toimintaympäristöstä tehdyt oletukset vaihtoehtoihin .....   | 200 |
| 7.3 | Nykyisen mallin jatkamisesta tehdyt oletukset.....   | 203 |
| 7.4 | Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat .....   | 203 |
| 8   | Suomen lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoja .....  | 206 |
| 8.1 | Suomi Ruotsin mallissa .....   | 207 |
| 8.2 | Suomi Norjan mallissa .....  | 216 |
| 8.3 | Suomi Puolan mallissa .....  | 222 |
| 8.4 | Suomi Kreikan mallissa.....  | 228 |
| 8.5 | Mallien vaikutusten vertailu .....   | 235 |
| 9   | Keskeisiä havaintoja .....   | 243 |
|     | Lähteet.....   | 250 |
|     | Liite 1 – Suomen lentoasemien matkustajamäärät vuonna 2022 .....   | 276 |
|     | Liite 2 – Lentoasemien omistuksen siirtoprosessin osa-alueet ja niiden<br>alihankinnan mahdollisuudet..... | 277 |
|     | Liite 3 – Kokonaismatka-aikoja lentoliikenteellä .....   | 281 |
|     | Liite 4 – Lentoasemien infrastruktuuri-investoinnit, konsultin arvio.....                                  | 283 |
|     | Liite 5 – Lentoasemien tilastollisen matkustajamääräpotentiaalnin tarkemman<br>laskentatavan kuvaus .....  | 285 |

## Esipuhe

Tämän selvityksen on tilannut Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen tarkoituksena on ollut tuottaa tietoa Liikenne12-työn sekä lentoliikennestrategian taustalle erityisesti lentoasematoiminnan järjestämisen tavoista.

Selvitystä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet Timo Kievari (puheenjohtaja 31.12.2023 asti), Maija Ahokas (puheenjohtaja 1.1.2024 asti), Satu Kaskinen, Emil Asp, Marjukka Vihavainen-Pitkänen, Päivi Jämsä, Inka Näkkäläjärvi, Maria Torttila, Kaisa Kuukasjärvi, Eeva Ovaska sekä Edgar Pyhälä Liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä Jari Pöntinen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista. Työn ovat toteuttaneet Katja Ojala Sitowise Oy:stä ja Hanne Junnilainen Kiila Consulting Oy:stä.

Helsingissä 29.1.2024

Työn toteuttajat

## Tiivistelmä

### **Lentoasematoimintojen järjestäminen Euroopassa**

Tyypillisesti lentoasemat ovat olleet Euroopassa joko valtion tai alueiden omistamia ja operoimia. Yksityistä omistusta ja operointia alkoi tulla mukaan muutamia vuosikymmeniä sitten. Suurilla ja liiketaloudellisesti kannattavilla lentoasemilla yksityiset tahot ovat joko infrastruktuuritoimialalla toimivia yksityisiä lentoasemaoperaattoreita tai yksityisiä sijoittajia. Pienemmillä ja operatiivisesti alijäämäisillä lentoasemilla yksityinen taho on tyypillisesti alueella toimiva muun toimialan yritys, joka tarvitsee lentoliikennettä omassa toiminnassaan.

Suomessa lentoasematoiminnot on järjestetty valtion ylläpitämän verkostomallin mukaisesti, minkä lisäksi neljä lentoasemaa on pääosin kunnallisessa omistuksessa. Verkostomalli on yleinen tapa järjestää lentoasematoiminnot Euroopassa, mutta mallit ovat keskenään hyvin erilaisia. Tyypillisesti verkostot ovat valtio-omisteisia ja niihin kuuluvat kaikki tai lähes kaikki maan lentoasemat. Suomessa tapahtunutta lentoasemien siirtämistä valtion verkostosta kunnalliseen omistukseen ei ole laajamittaisesti tapahtunut muualla kuin Ruotsissa, jossa 15 vuotta laajamittaisen kunnallistamisen jälkeen on herännyt keskustelua joidenkin lentoasemien palauttamisesta valtion verkostoon. Etelä-Euroopan maissa lentoasemaverkostoja on yksityistetty talouden tasapainottamisen takia. Lentoasemia ja lentoasemayhtiöitä on vuokrattu yksityisille toimijoille pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla (40–50 vuotta), minkä lisäksi verkostoyhtiöistä on tehty osakeanteja.

Useissa maissa lentoasemien merkitys taloudelle on tunnistettu ja sitä korostetaan lentoasemien pitäjien raportoinnissa. Yleisimmin on tunnistettu lentoliikenteen merkitys matkailuelinkeinolle sekä kansainvälistä kauppaa tekeville yrityksille. Useissa maissa lentoasematoiminnan poliittinen ohjaus on vahvaa ja se on tyypillisesti keskitetty Liikenneministeriölle.

### **Lentoasematoimintojen järjestämisen taloudelliset näkökulmat**

Lentoasematoiminnan operatiivisen kannattavuuden rajana on eri lähteissä pidetty 0,16–2,5 miljoonaa lentomatkustajaa ja investoinnit kattavana kannattavuusrajana noin 3–5 miljoonaa lentomatkustajaa. Tätä suuremmat lentoasemat ovat tyypillisesti hyvin tuottoisia ja niiden käyttökatteet ovat vaihdelleet 15–28 % välillä.

Suomessa lentoasemien kannattavuusrajan on tässä selvityksessä arvioitu olevan keskimäärin 350 000 matkustajaa. Finavian verkoston lentoasemista viisi on ylijäämäisiä ja loput alijäämäisiä. Suurinta alijäämä on tämän hetkisillä ostoliikenteen lentoasemilla (Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari, Pori ja Savonlinna), keskimäärin 2,9 miljoonaa euroa vuodessa. Ennen koronapandemiaa Finavian ylijäämäisten lentoasemien tuotot

riittivät kattamaan alijäämäisten lentoasemien kustannukset, mutta toiminta on ollut alijäämäistä vuosina 2020–2023. Tässä työssä tehdyn arvion perusteella Finavian taloudellinen tulos olisi ylijäämäinen todennäköisesti vuonna 2024. Sen sijaan kunnallisten lentoasemien alijäämäisyys näyttää jatkuvan ja investointitarpeet kasvattavat niiden kustannuksia.

Teknologisen kehityksen toivotaan tuovan kustannussäästöjä ja tehokkuutta lentoasematoimintojen järjestämiseen. Selkeitä säästöjä erilaisista ratkaisuista, kuten etälennonjohdosta, voidaan saavuttaa, jos laitteisto on käyttökänsä päässä. Muissa tapauksessa pääomainvestoinnin kustannukset ylittävät mahdolliset hyödyt lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Sähköisen lentoliikenteen yleistymisen tulevana vuosikymmeninä odotetaan lisäävän lentoasemien kustannuksia vaadittavien investointien takia, minkä lisäksi pienestä konekoosta johtuen liikenteestä saatavat tulot voivat jäädä lentoasemalle aiheuttavia toimintakustannuksia pienemmiksi ja siten heikentää lentoasemien kannattavuutta.

Kustannussäästöjen hakemisen sijaan tehokkaampana toimenä tässä selvityksessä on tunnistettu lentoasemien tulovirtojen kasvattaminen. Parhaiksi keinoiksi tulovirran kasvattamiseksi on tunnistettu 1) matkustajamäärien kasvu, erityisesti incoming-matkailun avulla, 2) matkailun komissiomallin käyttöönotto matkailulentoasemilla uuden liikenteen kehittämisessä sekä 3) toimintojen organisointiin ja toimintamalleihin liittyvät järjestelyt ja käytännöt.

Lentoliikenteen tärkein taloudellinen merkitys on sen tuottamissa laajemmissa taloudellisissa vaikutuksissa muiden toimialojen suorituskykyyn ja kasvuun. Esimerkiksi lentoliikenteen yhden euron suora vaikutus bruttokansantuotteen tuottaa kansainvälisten tutkimusten mukaan 3 euroa muille toimialoille ja yksi lentoliikenteen suora työpaikka luo 4,1 työpaikkaa muille toimialoille. Suurimmat aluetaloudelliset vaikutukset syntyvät kansainvälistä kauppaa tekevien yritysten matkustamisesta sekä alueelle saapuvista kansainvälisistä matkailijoista, sillä molemmat synnyttävät työpaikkoja lentoliikennetoimialan ulkopuolelle. Sen sijaan esimerkiksi Suomesta ulkomaille matkustavat vapaaajan matkustajat sekä virkamatkoja tekevät eivät generoi samalla tavalla laajempia taloudellisia vaikutuksia.

### **Lentoliikenteen nykytila ja kehitysnäkymät**

Suomen lentoliikenteen ominaispiirteitä kotimaan liikenteessä ovat vähäinen kilpailu lentoyhtiöiden välillä kotimaan reiteillä sekä liikematkustuksen vahva painotus useilla reiteillä. Kansainvälisen lentoliikennemarkkinan keskeisin piirre taas on liikenteen vahva keskittyminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle, vaikka viime vuosina Pohjois-Suomeen on avautunut kausittaisia suoria reitit yhteyksiä kansainvälisen matkailun tarpeisiin. Viimeisen 30 vuoden aikana Suomen lentoliikenteen kasvu onkin perustunut kansainvälisen liikenteen kasvuun.

Kansainvälisesti lentoliikenteen kysynnän odotetaan palautuvan vuoden 2019 tasolle vuoteen 2025 mennessä, mutta Suomessa palautuminen on todennäköisesti hitaampaa Venäjän ylilentokiellon myötä. Sekä tilastollisesti arvioiden että lentoasemien pitäjien näkemyksiin perustuen Suomen lentoliikenteen matkustajamäärät palautuisivat vuoden 2019 tasolle arviolta noin vuonna 2030. Tässä arviossa on otettu huomioon, että vuoteen 2030 mennessä lentoliikenteen globaalin päästökaupan sekä inflaation ennustetaan leikkaavan lentoliikenteen kysyntään noin 4 %.

### **Suomen lentoasematoimintojen järjestäminen eri maiden malleilla**

Jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Suomessa *Ruotsin mallin* mukaisesti, valtionverkostoyhtiö Finavian verkostoon jäisivät vain suurimmat lentoasemat ja loput lentoasemat kunnallistettaisiin. Ruotsissa keskeinen osa prosessia oli valtioneuvoston määritys kunnallisille lentoasemille ja se asettui 50–75 % osuuteen lentoasemien operatiivisesta alijäämästä. Mallissa olisi lisäksi tarpeen määrittää Suomeen soveltuvat kriteerit kansallisesti ja alueellisesti strategisille lentoasemille, kuten Ruotsissa tehtiin.

Jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Suomessa *Norjan mallin* mukaisesti, valtionverkostoyhtiö Finavian erityistehtävää muutettaisiin voittoa tavoittelemattomaksi ja strategiaa laajennettaisiin vahvistamaan kansainvälisen liikenteen kehittämistä erityisesti kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemilta. Mallissa kaikki siviili-ilmailun lentoasemat voisivat kuulua Finavian verkostoon.

Jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Suomessa *Puolan mallin* mukaisesti, kaikki lentoasemat yhtiötettäisiin ja Finavia tulisi osaomistajaksi kaikille lentoasemille. Muut omistajat olisivat alueellisia tahoja, pääasiassa kuntia. Finavian omistusosuus määräytyisi lentoasemien matkustajamäärän suhteessa, jolloin alijäämäisten lentoasemien kustannukset jäisivät merkittävässä määrin kuntien katettavaksi.

Jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Suomessa *Kreikan mallin* mukaisesti, sekä Helsinki-Vantaalle että valitulle joukolle verkostolentoasemia kilpailutettaisiin pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla yksityiset lentoasemaoperaattorit, jotka maksaisivat käyttökorvausta valtiolle. Finavian rooli muuttuisi merkittävästi, sillä jäljelle jäävällä verkostolla sen toiminnasta ei olisi mahdollista saada ylijäämäistä ja yhtiö tarvitsisi valtion tukea.

Tarkasteltujen mallien vaikutuksia arvioitiin Liikenne12-kehikon sekä huolto- ja toimintavarmuuden sekä maanpuolustuksen toimintaedellytysten näkökulmasta. Mallien vaikutukset näihin osa-alueisiin ovat keskenään erilaisia, mutta yksikään tarkastelluista malleista ei ole sellaisenaan toista tai nykymallin jatkamista parempi vaihtoehto. Kyse on erilaisten vaikutusten arvottamisesta.

# 1 Johdanto

## 1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Liikennejärjestelmän kehittäminen on pitkäjänteistä työtä, jossa tehtyjen valintojen vaikutukset ulottuvat pitkälle tulevaisuuteen. Tämän vuoksi on tärkeää, että eri vaihtoehtoja punnitaan huolella ja päätöksenteko perustuu tutkittuun tietoon. Toimintaympäristön muuttuessa tarvitaan päivitettyä tietoa liikennejärjestelmään vaikuttavista muutostekijöistä sekä siitä, miten nämä muutostekijät voivat vaikuttaa liikennejärjestelmän kehitysnäkymiin pidemmällä aikavälillä.

Valtioneuvosto päätti ensimmäisestä parlamentaarisesti valmistellusta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne12) vuosille 2021–2032 keväällä 2021. Ensimmäisen suunnitelman valmistelun aikana kävi ilmeiseksi, että tietopohjaa lentoliikenteen osalta on laajennettava. Voimassa olevassa suunnitelmassa onkin kirjaus, jonka mukaan seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tarkastellaan lentoliikenteen kehitysnäkymiä tuoreen tiedon valossa. Toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset (mm. matkustajamäärien romahdus koronapandemian aikana, Venäjän ilmatilan sulkeutuminen pakotteiden myötä sekä vihreän siirtymän vaatima käyttövoimamuutos lentoliikenteessä) vain korostavat tietopohjan laajentamisen tarvetta.

Tämän selvityksen tarkoituksena onkin tuottaa tietoa erityisesti lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoista vaikutuksineen sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin. Tarkemmiksi alatavoitteiksi on määritetty:

- Tuottaa lentoasemien ylläpitämisen mahdollisia järjestämistavoista kansainvälisiä esimerkkejä
- Analysoida mahdollisuuksia parantaa lentoaseman pitämisen kustannustehokkuutta huomioiden erityisesti uudet teknologiat ja käyttövoimat sekä muuttunut toimintaympäristö
- Tuottaa vaihtoehtoja lentoasemien ylläpitämisen vaihtoehtoiksi Suomessa huomioiden erityisesti lentoasemille kohdistuvat tarpeet sekä Finavia Oyj:n roolin
- Tarkastella erityisesti alueiden saavutettavuutta eri vaihtoehtoissa huomioiden kustannustehokkaimmat tavat toteuttaa palvelutasotavoite maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen palveluille
- Arvioida selvityksen vaihtoehdot Liikenne12-suunnitelman arviointikehikon mukaisesti.



Kesäkuussa 2023 julkaistuun Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu kansallisen lentoliikennestrategian laatiminen heti hallituskauden alussa. Myöhemmin on ilmoitettu, että lentoliikennestrategian linjaukset valmistellaan osana Liikenne12-suunnitelmaa. Tämä selvitys tuottaa taustatietoa myös tätä varten.

## 1.2 Työn rajaukset

Tämä selvitys keskittyy tiedon tuottamiseen. Etenemissuosituksia ei esitetä. Työssä Suomen näkökulmasta tarkastellut vaihtoehdot ovat teoreettisia kuvauksia kyseisen maan mallin soveltamisesta Suomeen. Niiden tarkoitus on olla uskollinen alkuperäismaan toteutukselle. Sen sijaan niiden tarkoitus ei ole olla tarkasti harkittuja ja kaikkia Suomen ominaispiirteitä huomioivia sovelluksia maamme liikennejärjestelmään. Myöskään kaikkia eri näkökulmia ei ole tarkasteltu vaan on huomioitu tämän työn tavoitteiden mukaiset arviointinäkökulmat.

Selvityksen tarkastelutaso on valtakunnallinen ja järjestelmätasoinen. Tämä tarkoittaa, että yksittäisiä lentoasemia ei pystytä käsittelemään syvällisesti nykytilan tai tulevaisuuden näkymien osalta, vaan tarkastelutaso pysyy kokonaisuutena. Myös vaikutusten arvioinnissa tarkastelun näkökulmana ovat vaikutukset liikennejärjestelmään valtakunnallisella tasolla.

Selvityksessä ei käsitellä yleis- tai harrasteilmailua eikä yksinomaan näitä toimintoja palvelevia lentopaikkoja.

Selvitys keskittyy siviili-ilmailuun, mutta sotilasilmailu on huomioitu siltä osin kuin se on tarkastelun kannalta keskeistä (mm. vaikutukset yhteistoimintalentoasemilla) sekä ylipäättään sen mahdollisuudet toimia nykyisellä tavalla erilaisissa lentoasematoimintojen järjestämistapamalleissa.

Selvitys keskittyy henkilöliikenteeseen. Lentorahtia käsitellään siltä osin, kuin Huoltovarmuuskeskus (2023) on nähnyt sen roolin linkittyvän toimintojen järjestämistapoihin.

Työn tavoite vuosi on 2035, mikä tarkoittaa, että työssä muodostettavia vaihtoehtoja arvioidaan vuoden 2035 mukaisessa tilanteessa.

## 1.3 Työn toteutuksen kuvaus

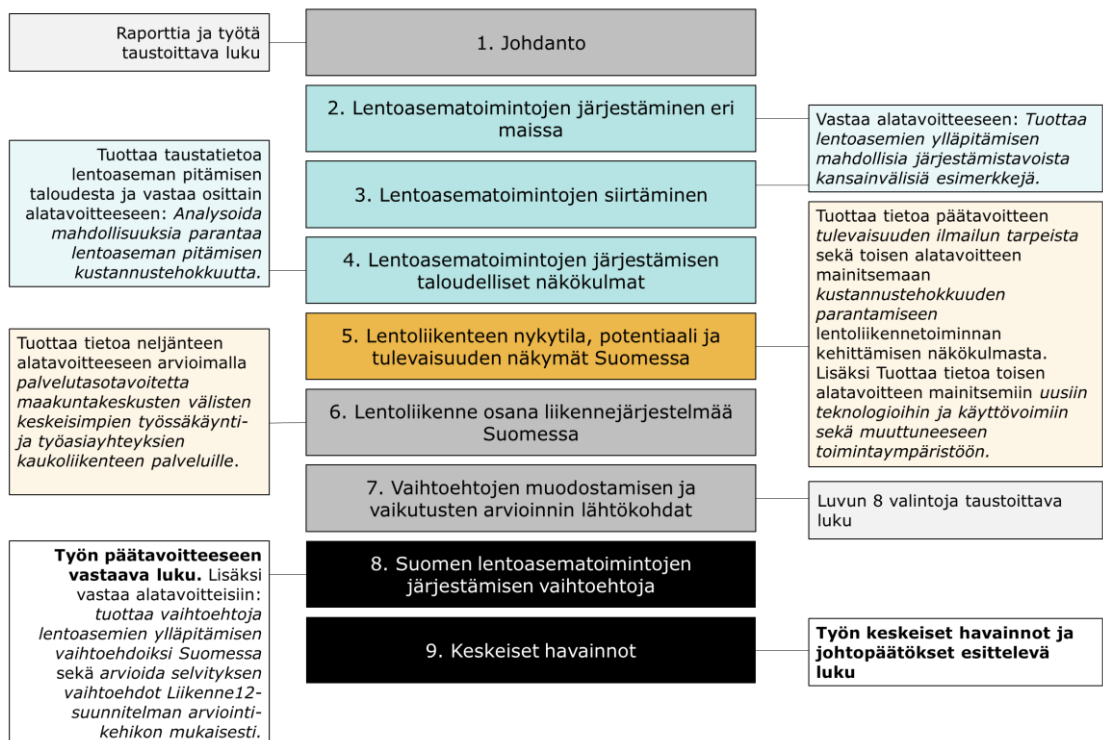
Tätä selvitystä laadittiin kesäkuusta 2023 tammikuun loppuun 2024. Työn väliraportti julkaistiin elokuun 2023 lopussa ja se sisälsi eurooppalaisten mallien kuvaukset, lentoliikenteen tulevaisuuden suuntien kuvaukset, alustavan kuvauksen Suomen lentoasemien potentiaalista sekä vaikutustenarvioinnin lähtökohdat. Väliraporttia esiteltiin laajasti sidosryhmille elokuun 2023 lopussa ja siitä kerättiin kommentteja kolmen viikon ajan. Saatujen kommenttien perusteella raportin sisältöä tarkennettiin, erityisesti Suomen lentoasemien potentiaaliosalta.

Syys- ja lokakuussa toteutettiin laajasti sidosryhmähaastatteluja mm. lentoaseman pitäjille ja viranomaistahoille. Myös heidän huomioiden perusteella raporttia tarkennettiin, minkä lisäksi heidän kommenttinsa vaikuttivat myös vaihtoehtoissa tehtyihin valintoihin. Ohjausryhmä linjasi tarkempaan tarkasteluun valitut vaihtoehdot syyskuun loppupuolella ja valintaa tehdessä huomiointiin myös sidosryhmiltä saatu palaute eri vaihtoehtojen kiinnostavuudesta.

Vaihtoehtojen kuvaukset sekä niiden vaikutusten arviointi viimeisteltiin konsulttityönä loppuvuodesta 2023.

## 1.4 Raportin sisällön kuvaus

**Päätavoite: Tuottaa tietoa lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoista vaikutuksista sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin**



Kuva 1. Raporttirunko ja sen suhde työn tavoitteisiin.

Raportin luvussa 2 esitellään Suomen ja muiden Euroopan maiden lentoasematoimintojen järjestämisen malleja ja luvussa 3 lentoasematoimintojen siirtämisen erilaisia mahdollisuuksia sekä liiketoimintakaupan prosessia ja siinä huomioitavia asioita. Luvut vastaavat työn alatavoitteeseen *tuottaa lentoasemien ylläpitämisen mahdollisia järjestämistavoista kansainvälisiä esimerkkejä*.

Luvussa 4 esitellään lentoasematoimintojen järjestämisen taloudellisia näkökulmia. Luvussa käydään läpi lentoasemien kulu- ja tulorakenteita, eri kokoisten lentoasemien yli- ja alijäämiä, lentoasemamaksujen merkitystä sekä kaupallisen liiketoiminnan kehittämistä. Lisäksi luvussa esitellään tutkimustietoa lentoasemien aluetaloudellisista vaikutuksista.

Luvussa 5 käydään läpi Suomen lentoliikenteen nykytilaa, kehittämispotentialia sekä tulevaisuuden kehitysnäkymiä. Luku vastaa työn alatavoitteeseen *analysoida mahdollisuuksia parantaa lentoaseman pitämisen kustannustehokkuutta huomioiden erityisesti uudet teknologiat ja käyttövoimat sekä muuttunut toimintaympäristö*. Lisäksi luku tuottaa tietoa tulevaisuuden ilmailun tarpeista liittyen työn päätavoitteeseen *tuottaa tietoa erityisesti lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoista vaikutuksineen sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin*.

Luvussa 6 esitetään lentoliikenteen roolia osana liikennejärjestelmää Suomessa ja vastataan tavoitteeseen *tarkastella erityisesti alueiden saavutettavuutta eri vaihtoehtoissa huomioiden kustannustehokkaimmat tavat toteuttaa palvelutasotavoite maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen palveluille*.

Luvussa 7 käydään läpi myöhemmin luvussa 8 esitettävien vaihtoehtojen lähtökohdat ja niiden tehdyt oletukset. Lisäksi luvussa esitellään vaikutusten arvioinnin perusteet. Vaikutukset on arvioitu Liikenne12-kehikon mukaisesti.

Luvussa 8 esitellään Suomen lentoasematoimintojen järjestämisen tapoja nykyillä jatkaen sekä neljän esimerkkimaan mallia soveltaen. Luku vastaa työn päätavoitteeseen *tuottaa tietoa erityisesti lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoista vaikutuksineen sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin*. Lisäksi luku vastaa alatavoitteisiin *tuottaa vaihtoehtoja lentoasemien ylläpitämisen vaihtoehtoiksi Suomessa huomioiden erityisesti lentoasemille kohdistuvat tarpeet sekä Finavia Oyj:n roolin sekä arvioida selvityksen vaihtoehdot Liikenne12-suunnitelman arviointikehikon mukaisesti*.

Työn johtopäätökset sekä tunnistettuja jatkotutkimuskohteita on kuvattu luvussa 9 .

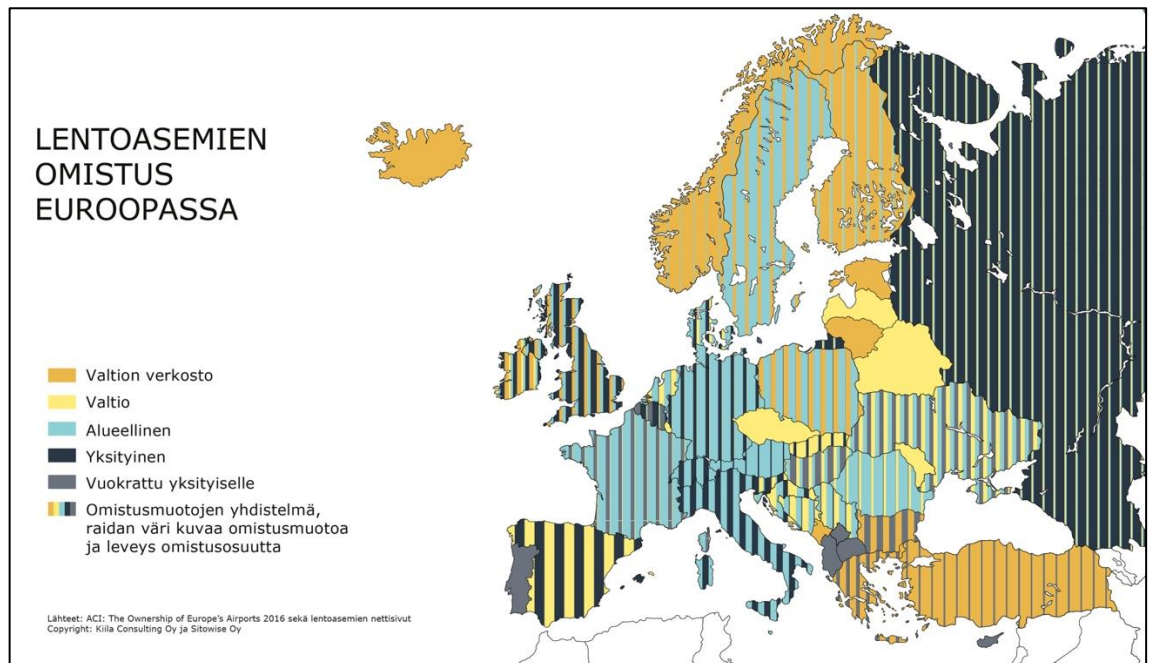
## 2 Lentoasematoimintojen järjestämistapoja

Lentoasematoimintojen järjestämisellä viitataan sekä lentoaseman omistamisen järjestämistapaan että operoinnin järjestämistapaan. Tässä luvussa esitellään kansainvälisiä esimerkkejä näistä molemmista. Luku vastaa työn ensimmäiseen alataivoitteeseen: *Tuottaa lentoasemien ylläpitämisen mahdollisia järjestämistavoista kansainvälisiä esimerkkejä.*

### 2.1 Lentoasematoimintojen järjestämisen yleiskuva

#### 2.1.1 Lentoasemien omistamisen ja operoinnin kehittyminen

2020-luvun Eurooppa on eräänlainen lentoasematoimintojen järjestämismallien sulatusuuni (Kuva 1). Hajanaiseen lopputulokseen ovat vaikuttaneet jokaisessa maassa alun perin olleet erilaiset omistuskäytännöt sekä viime vuosikymmeninä tapahtunut lentoliikennemarkkinan murros, joka on pakottanut julkiset tahot tekemään nopeitakin päätöksiä lentoliikennemarkkinan kaupallistuksessa ja kasvaessa.



Kuva 2. Lentoasemien omistus Euroopan maissa jaoteltuna valtion verkostoon, valtioon, alueelliseen, yksityiseen ja yksityiselle vuokrattuun. Suurimmassa osassa maita lentoasemilla on useita eri omistajia. Tiedot perustuvat kaupallisen reittiliikenteen lentoasemilta kerättyihin tietoihin.

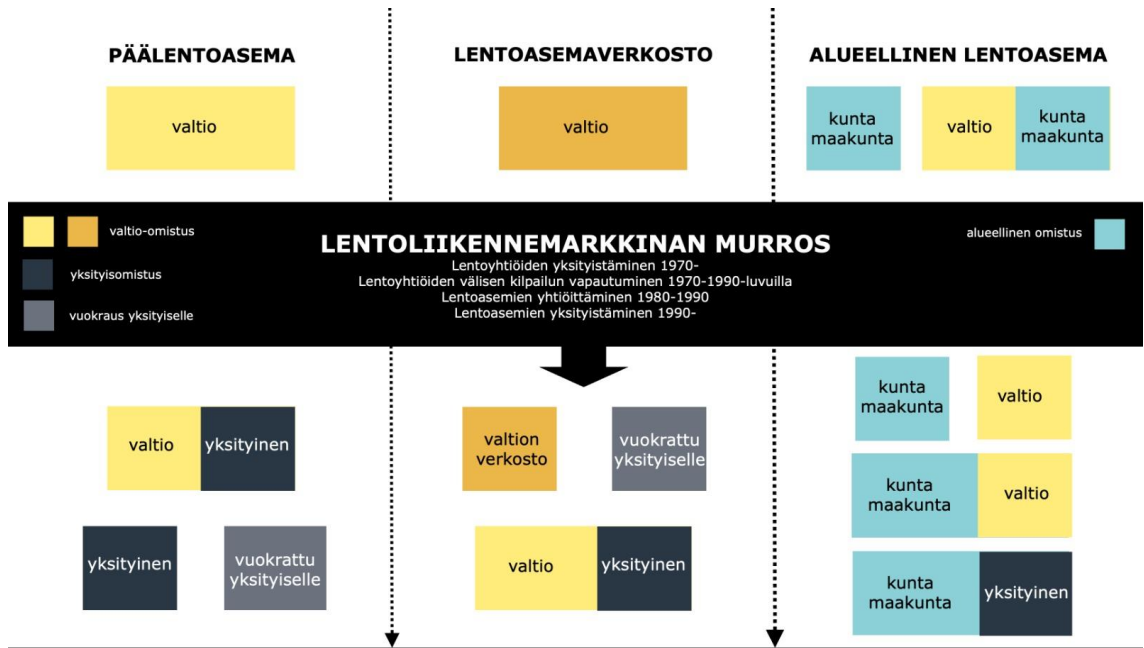
Sekä suuret että pienet lentoasemat ovat perinteisesti olleet julkisomisteisia niin Euroopassa, Yhdysvalloissa kuin Aasiassakin. Tyypillisesti suuremmilla päälentoasemilla omistajina ovat olleet valtiot ja pienemmillä alueellisilla lentoasemilla alueen kunnat. Useissa maissa, kuten esimerkiksi Iso-Britanniassa, Saksassa ja Yhdysvalloissa on suosittu julkisten tahojen yhteisomistuksen

mallia, jolloin valtio, maakunnat ja kunnat ovat omistaneet lentoasemia yhdessä. (Graham 2014)

Myös operointia ovat perinteisesti toteuttaneet julkiset tahot. Aasiassa, Afrikassa, Etelä-Amerikassa, Kanadassa, Lähi-idässä ja Etelä-Euroopassa operoija on alun perin ollut valtion ilmailuviranomainen, ministeriö tai puolustusvoimat. Länsi- ja Pohjois-Euroopassa taas on ollut tyypillisempää, että operaattorina on toiminut valtion virasto tai valtio-omisteinen yhtiö. Tällöin on joko operoitu laajempaa lentoasemaverkostoa (esim. Pohjoismaat ja Brittein saaret) tai vain yhtä lentoasemaa (esim. Alankomaat tai Saksa). Muutamassa Euroopan maassa taas on perinteet operoinnin toimilupamallille. Tällöin lentoaseman operointi oli kokonaan tai osittain vuokrattu pitkäaikaisella sopimuksella julkisomisteiselle yhtiölle tai esimerkiksi alueen kauppakamarille. Tällainen malli oli tyypillinen esimerkiksi Italiassa, Ranskassa ja Sveitsissä. (Graham 2014)

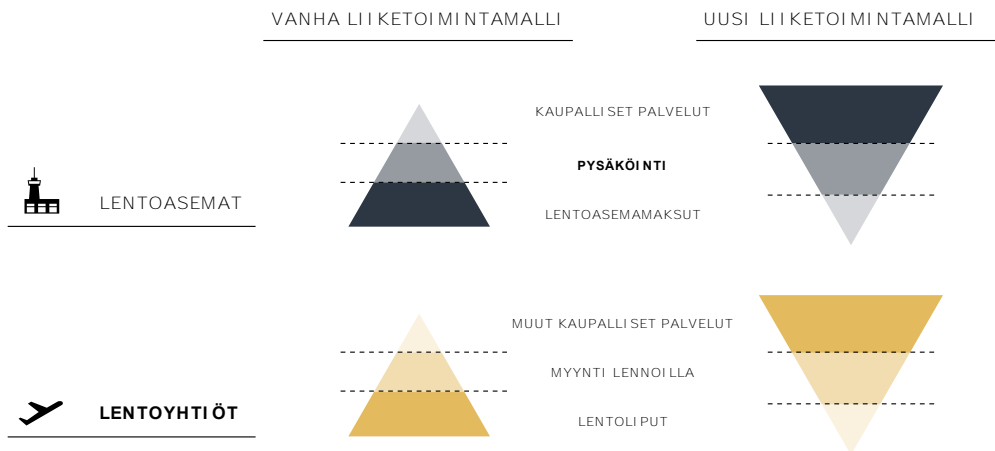
Ennen 1990-lukua yksityisen omistuksen osuus lentoasemaorganisaatioissa oli erittäin rajallista: yksityisiä omistajia oli vain pienillä yleisilmailun lentoasemilla tai pienillä osuuksilla toimilupien kautta operoitavilla lentoasemilla. Lentoliikennemarkkinan kehittyessä 1970- ja 1980-luvuilla, lentoyhtiöiden omistajiksi tuli yhä enemmän yksityisiä tahoja ja toimiala kaupallistui nopeasti. Virallisesti lentoyhtiöiden välinen kilpailu vapautui Yhdysvalloissa 1976, Euroopassa 1992 ja Kiinassa vaihteittain vuodesta 1997 alkaen. Kehitys johti siihen, että myös lentoasemien operointiin syntyi enenevässä määrin kaupallista ajattelua, erityisesti Euroopassa. (Graham 2014)

Kehityksen alkuvaiheessa lentoasemaoperaattoreita yhtiöitettiin ja sen jälkeen niihin on tullut vaihtelevalla määrällä ja nopeudella yksityistä omistusta. Yhtiöittämiset alkoivat 1970-luvulla, mutta erityisesti niitä tehtiin 1980–90-luvuilla. Yksityistämiset puolestaan alkoivat 80-luvulla, mutta vauhti kiihtyi nopeasti 90-luvun loppupuolella. Tämän jälkeen yksityistämistuumeja on ollut ainakin kolmeen otteeseen jatkuen vielä tänäkin päivänä. Buumien taustalla on ollut tarve lentoasemien laajentamiseen sekä maailmantalouden positiiviset suhdanteet. Pohjoismaissa yhtiöittäminen tapahtui globaalisti vertaillen varsin myöhään: Norjassa 2003 sekä Ruotsissa ja Suomessa 2010. (Graham 2014) Kaikissa kolmessa maassa lentoasemayhtiöt ovat edelleen 100 % valtio-omisteisia.



Kuva 3. Lentoliikennemarkkinan vapautuminen muutti omistus- ja operointisuhteita. Tyypilliset omistusmallit ennen deregulaatio-kehitystä on kuvattu yläosassa kuvaa ja tyypilliset murroksen jälkeiset omistusmallit alaosassa kuvaa.

Ennen yksityistämiskehitystä lentoasemien tulot syntyivät pääosin lentoasemamaksuista. Yksityistämisen myötä lentoasemien kaupallista toimintaa, kuten vähittäiskauppaa, alettiin kehittää ja pian kaupalliset tulot muuttuivatkin lentoasemien tärkeimmäksi tulonlähteeksi. Samaan aikaan lentoasemien välille alkoi syntyä kilpailua ja lentoasemamaksuja alettiin laskea uusien lentoyhtiöiden ja -yhteyksien houkuttelemiseksi. Matkustajamäärien kasvaessa kaupalliselle liiketoiminnalle tärkeä volyyymi kasvoi ja lisäsi edelleen niiden merkitystä tulolähteenä. Osalla Euroopan suurista lentoasemista tämä tapahtui jo 1980-luvulla, mutta loppujen lopuksi kaupallista liiketoimintaa toimintaa on kehitetty lähes kaikilla lentoasemilla, myös julkisomisteisilla lentoasemilla.



Kuva 4. Sekä lentoasemilla että lentoyhtiöissä tapahtuneet ansaintalogiikan muutokset markkinan vapautumisen myötä.

Muutos oli valtava aiempaan viranomaispohjaiseen toimintamalliin nähden ja erittäin keskeinen koko lentoliikennemarkkinan kehitykselle. Lopputuloksena suurista lentoasemista ja lentoasemaverkostoyhtiöistä tuli koko ilmailutoimialan kannattavin osa, mutta kuitenkin niin, että niiden toimintaa ja operointia säädellään edelleen tarkasti. (Graham 2014)

Lentoasemien yksityistämiskehittämisen yhteydessä on käyty laajaa keskustelua valtion kontrollin häviämisestä ilmailutoimintaan. Huolta julkista omistusta kannattavien tahojen keskuudessa on herättänyt erityisesti huoltovarmuusnäkökulmat, minkä lisäksi on pelätty yksityisomisteisten monopolien syntymistä. Yksityistämistä ajaneet tahot ovat taas tuoneet esille sitä, että yksityistämisen kautta julkisten investointien määrä vähenee, tehokkuus ja kilpailu lisääntyvät ja valtion verotulot kasvavat. (Beesley 1997, Parker & Saal 2003)

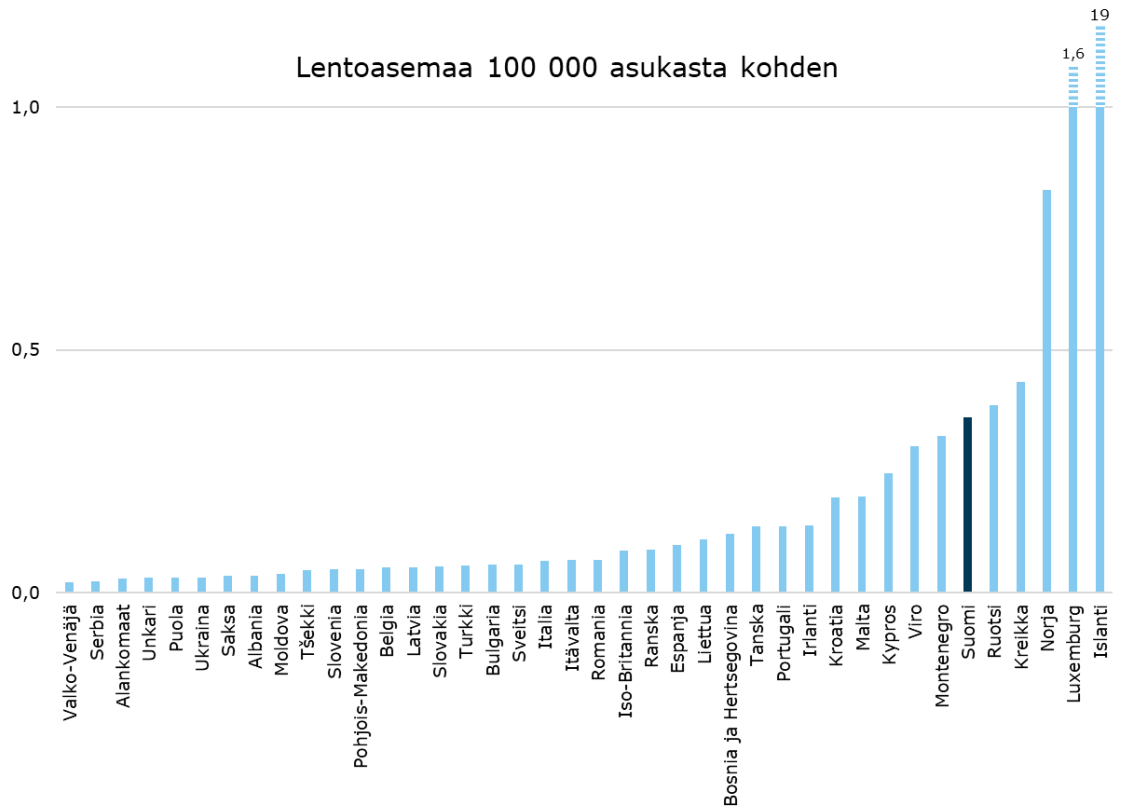
Käytännössä globaali muutos lentoasemien yksityistämisessä tapahtui kuitenkin – käytännön sanelemana – nopeasti. Lentoyhtiöiden välisen kilpailun vapautumisen myötä lentoasemien matkustajamäärät kasvoivat niin nopeasti, että lentoasemien kapasiteettiin tarvittavia investointeja aloitettiin toteuttamaan yksityisellä rahalla. Kehitystä nopeutti se, että samaan aikaan julkinen talous heikkeni useissa maissa 1980- ja 1990-luvuilla ja julkisten investointien määrärahat pienenevät kauttaaltaan. Lentoasemamarkkinaan onkin syntynyt useita kansainvälisiä yrityksiä, jotka sekä omistavat että operoivat lentoasemia. (Graham 2014)

Vaikka lentoasemien toimintaa säännellään tiukasti, omistamiseen liittyvä sääntely on kuitenkin vähäistä. Merkittävin omistukseen liittyvä kirjaus on se, että Euroopan unioni on määritellyt lentoasemat kriittiseksi infrastruktuuriksi. Monissa maissa linjausta toteutetaan niin, että lentoasemien maapohjan omistaa julkinen taho ja sitä kautta säilytetään kontrolli lentoaseman käyttötarkoitukseen ja omistajatahoon.

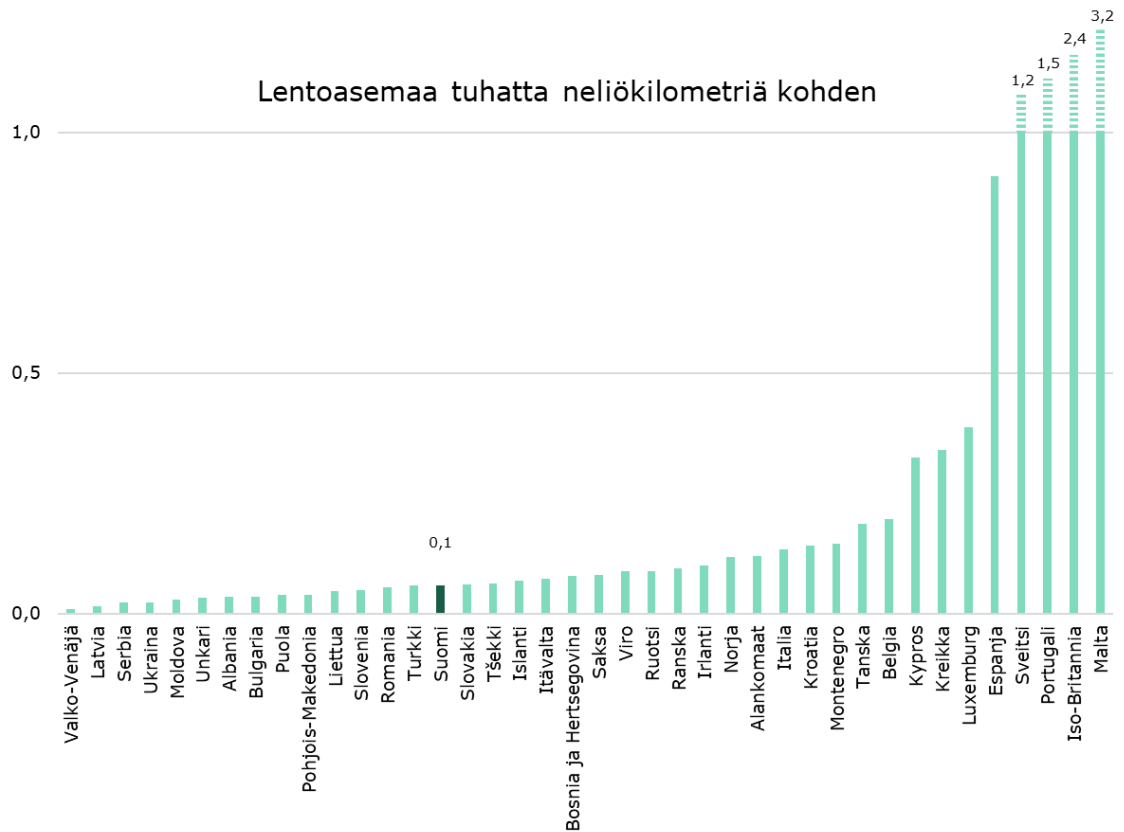
## 2.1.2 Lentoasematoimintojen järjestämisen nykytila eri Euroopan maissa

### 2.1.2.1 Lentoasemien määrät eri Euroopan maissa

Verrattuna muihin Euroopan maihin, Suomessa on pinta-alaan nähden hieman keskimääräistä vähemmän siviili-ilmailun lentoasemia ja väestömäärään nähden jonkin verran keskivertoa enemmän (Kuva 5, Kuva 6).



Kuva 5. Euroopan maiden lentoasemien määrä suhteessa maiden väestömäärään. Tietojen lähde: Eurostat.



Kuva 6. Euroopan maiden lentoasemien määrä suhteessa maiden pinta-alaan. Tietojen lähde: Eurostat.

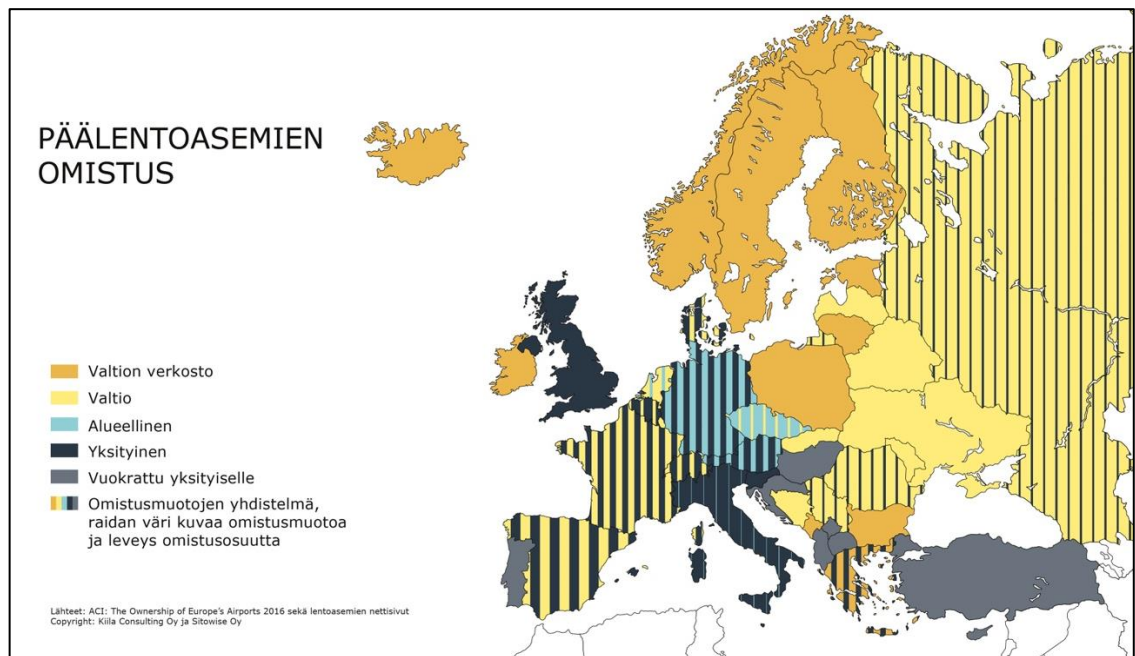


Lentoasemien määriin Euroopassa näyttää vaikuttavan erityisesti maantiede, sillä keskimääräistä enemmän lentoasemia on saarivaltioissa (mm. Islanti, Iso-Britannia, Kreikka, Malta, Kypros) sekä maissa, joilla on paljon vesirajaa (mm. Portugali, Ruotsi, Norja) tai vuoristoinen maantiede (mm. Norja, Sveitsi).

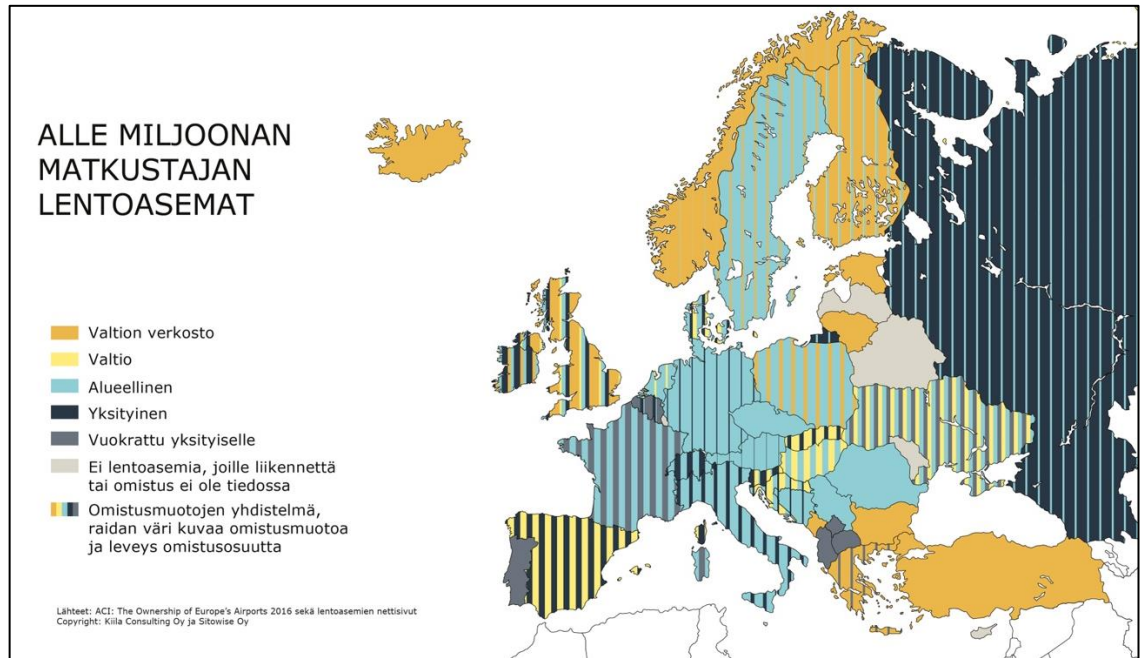
Euroopan komission lähtökohtana on ollut, että alle 100 km etäisyydellä toisistaan sijaitsevia lentoasemia ei tulisi kehittää julkisin varoin (Euroopan komissio 2014). Suomessa kaikki siviili-ilmailun käytössä olevan lentoasemat sijaitsevat yli 100 km etäisyydellä toisistaan.

### 2.1.2.2 Päälentoasemien ja alueellisten lentoasemien omistajat ja operoijat

Euroopan maista on tunnistettavissa kolme tahoja, jotka pääasiassa omistavat ja operoivat lentoasemia yhdessä tai erikseen: valtio, aluehallinnot ja yksityiset tahot. Karkeasti arvioiden valtio on ainut omistaja noin joka kolmannella lentoasemalla Euroopassa, aluehallinnot joka neljännellä ja yksityinen joka neljännellä. Yksityisten osuus sisältää myös heille vuokratut lentoasemat. 15 % Euroopan lentoasemista on valtion ja aluehallinnon yhdessä omistamia ja loput 5 % on julkisten tahojen ja yksityisten tahojen omistamaa. Maiden päälentoasemilla korostuvat valtio-omistus ja yksityinen omistus (Kuva 7), kun taas alueellisilla lentoasemilla yleisin omistaja on aluehallinto (Kuva 8). (ACI 2016)



Kuva 7. Euroopan maiden päälentoaseman omistus. Tiedot perustuvat kaupallisen reittiliikenteen lentoasemilta kerättyihin tietoihin.

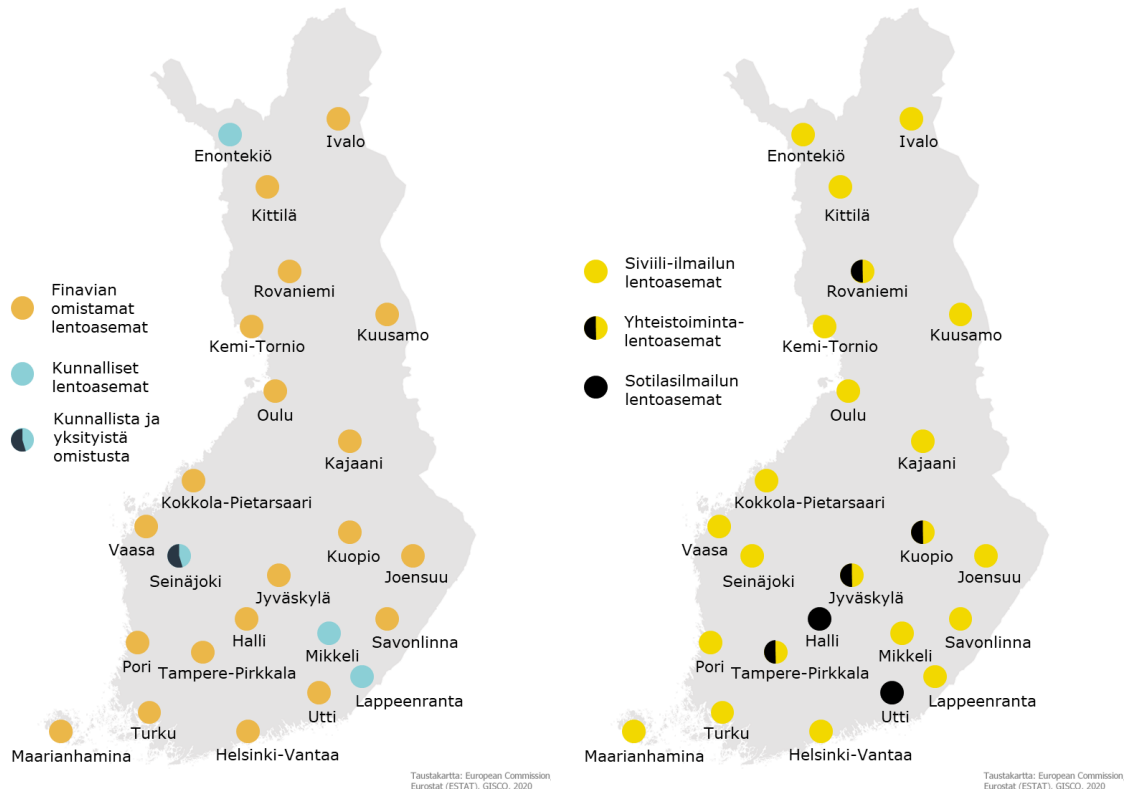


Kuva 8. Alle miljoonan matkustajan lentoasemien omistus Euroopan maissa. Tiedot perustuvat kaupallisen reittiliikenteen lentoasemilta kerättyihin tietoihin.

## 2.2 Lentoasematoiminnan järjestäminen Suomessa

Suomessa on yhteensä 24 lentoasemaa, joista kaksi on pelkästään sotilasilmailun lentoasemia ja neljä yhteistoimintalentoasemia. Muut lentoasemat ovat siviili-ilmailun lentoasemia. Suurin osa lentoasemista (20 kpl) on valtion lentoasemaverkostoyhtiö Finavia Oyj:n omistamia ja operoimia. Näistä kaksi on täysin sotilasilmailun käytössä olevia lentoasemia. Neljä lentoasemaa on kunnallisessa omistuksessa, joskin Seinäjoen lentoaseman omistavan yhtiön osakkaina on myös alueen yrityksiä (Yle 2022c). Kunnallisista lentoasemista kaksi (Lappeenranta ja Enontekiö) ovat aiemmin olleet Finavian lentoasemia.

Helsinki-Vantaan lentoasema ja Turun lentoasema kuuluvat Euroopan unionin TEN-T ydinverkkoon. Kaikki muut siviili-ilmailun lentoasemat kuuluvat katta-vaan TEN-T-verkkoon.



Kuva 9. Suomen lentoasemat omistajan ja käyttötarkoituksen mukaan jaoteltuna.

## 2.2.1 Valtion lentoasemaverkostoyhtiö Finavia Oyj

### **Yleiskuvaus**

Finavia Oyj:n juuret ovat vuodessa 2006, jolloin liikelaitoksena toimineesta Ilmailulaitoksesta erotettiin erikseen lentoasematoiminta sekä lennonvarmistuksen viranomaistehtävät. Osakeyhtiömuotoisena Finavia aloitti toimintansa vuonna 2010. Vuonna 2015 Finavia luopui Kauhavan sotilaslentoasemasta, vuonna 2016 Malmin yleisilmailulentoasemasta ja vuonna 2019 Varkauden siviili-ilmailun lentoasemasta. Vuonna 2016 Lappeenrannan lentoasema siirtyi kuntaomisteiseksi ja vuonna 2021 samoin tapahtui Enontekiön lentoasemalle. (Finavia 2023a)

Finavia on täysin Suomen valtion omistama ja sen omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto (Finavia 2023b). Omistusohjaus ei juurikaan ulotu operatiiviseen toimintaan, sillä esimerkiksi lentoasemamaksut Finavia määrittää itsenäisesti. Hinnoittelupäätös on julkaistava vähintään kaksi kuukautta ennen sen voimaan tuloa. (Laki 11.3.2011/210)

Valtioneuvoston kanslia on määrittänyt Finavian noteeraamattomiin kaupallisesti toimiviin yhtiöihin. Tarkemmin Finavia on yhtiöryhmässä 1 b, mikä tarkoittaa, että "vahvan sijoittajaintressin lisäksi yhtiöön liittyy strategisia intressejä, joiden vuoksi valtion on syytä pysyä toistaiseksi vahvana omistajana tai turvata muulla tavoin kyseiset strategiset intressit, jos omistusosuutta pienen-

netään tai omistuksesta luovutaan”. (VNK 2023) Liikenne- ja viestintäministeriö on määrittänyt Finavian erityistehtävän seuraavasti: Erityistehtävä on ilmailun edistämiseksi ylläpitää ja kehittää valtion lentoasemaverkostoa siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten. (VNK 2016)

Finavian toimintamallista käytetään Suomessa usein termiä verkostoperiaate, mikä tarkoittaa, että *lentoasemaverkossa on sovellettava syrjimättömin ja tasapuolisin ehdoin yhteistä ja avointa lentoasemamaksujen palvelutasoperusteista yhtenäistä hinnoittelua*. Verkostoperiaatteen mukaisella ristisubventiolla tarkoitetaan, että muiden lentoasemien tuotoilla voidaan rahoittaa niiden lentoasemien toimintaa, jotka itsenäisesti tarkastellen olisivat alijäämisiä. (Laki 11.3.2011/210) Toimintatapa on valtiontalouden näkökulmasta kustannustehokas, sillä huomattavaa määrää alueellisia lentoasemia ei tarvitse tukea budjettirahoituksella. Lisäksi se mahdollistaa mittakaavaedun hyödyntämisen mm. kalustohankinnoissa, henkilöstökierrrossa, toimintojen keskittämisessä, osaamisen kehittämisessä sekä kansainvälisessä verkostoitumisessa.

### **Strateginen toiminta ja matkustajamäärien kehitys**

Finavian visio on ”mahdollistaa suomalaisille Pohjois-Euroopan parhaat yhteydet maailmalle sekä edistää Suomen saavutettavuutta houkuttelevana matkakohteena”. Yhtiön mukaan vision toteuttaminen edellyttää vastuullisuutta ja kannattavaa kasvua. Strategiseksi kilpailueduksi on tunnistettu poikkeuksellisen laadukas asiakaskokemus. Tässä työssä on onnistuttu, sillä kansainvälien matkustajatutkimuksen mukaan Finavian matkustaja-asiakkaiden tyytyväisyys yhtiön palveluiden on erinomainen. Arvoikseen Finavia on määrittänyt turvallisuuden, asiakaslähtöisyyden, uudistamisen ja vastuullisuuden. (Finavia 2023c) Kaikki lentoasemat toimivat tällä hetkellä hiilineutraalisti (Finavia 2023f).

Finavia on organisoitunut niin, että Helsinki-Vantaan lentoasema on oma liiketoimintayksikkönsä ja muut lentoasemat muodostavat alueellisten lentoasemien liiketoimintakokonaisuuden. Konsernin tukitoiminnot palvelevat molempia liiketoimintayksiköitä. (Finavia 2023b) Helsinki-Vantaan lentoasema on matkustajamäärillä mitattuna Finavian verkoston vilkkain lentoasema ja sitä kehitetään kauko- ja vaihtoliikenteen solmukohtana. (Finavia 2023f)

Alueelliset lentoasemat Finavia on jaotellut kolmeen kategoriaan perustuen matkustajamäärätilastoihin vuosilta 2000–2022 sekä ennusteeseen kuluvalta vuodelta. Lisäksi jaottelun taustalla on matkustajamääriin liittyvä analyysi matkustamisen ajureista eri lentoasemilla. (Finavia 2023f):

- 1) Matkustajamääriltään kasvavat lentoasemat (*Oulu, Rovaniemi, Kittilä, Ivalo, Kuusamo*)
- 2) Matkustajamääriltään ennallaan pysyvät lentoasemat (*Turku, Vaasa, Tampere, Kuopio*)

3) Matkustajamääriltään laskevat lentoasemat (*Joensuu, Kajaani, Jyväskylä, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari, Maarianhamina, Pori, Savonlinna*)

Kasvavista lentoasemista Finavia näkee Oulun ja Rovaniemen tärkeinä lentoasemina Suomen sisäisessä runkoliikenteessä. Oulun lentoaseman osalta kehittämisen painopiste on tarjonnan lisäämisessä Helsingin ja Oulun väliselle yhteysvälille sekä tunnustelut kansainvälisten reittiliikenneyhteyksien osalta. Rovaniemen, Kittilän, Ivalon ja Kuusamon lentoasemien kehittämisen painopisteet ovat kasvun ja kapasiteetin hallinnassa ja varmistamisessa sekä reititkehitystyössä kansainvälisten suorien yhteyksien osalta, erityisesti myös kesäkaudelle. (Finavia 2023f)

Jos kasvavien lentoasemien matkustajamäärien muutos vastaisi vuosien 2010–2019 keskimääräistä vuosittaista kasvua, asettuisivat kasvuprosentit näillä lentoasemilla 3–6 % välille (Finavia 2023e).

Ennallaan pysyvien lentoasemien osalta Finavia uskoo matkustajamäärien kehittyvän jokseenkin kuten aiemminkin ennen poikkeusvuosia. Turun ja Tampere-Pirkkalan lentoasemien osalta tämä tarkoittaa uusia lentoyhteyksiä Eurooppaan sekä päivittäisiä yhteyksiä lähimaiden hub-lentoasemille. Vaasan osalta tämä tarkoittaa vahvoja reitti yhteyksiä Helsinki-Vantaalle ja Tukholmaan ja Kuopion osalta Helsinki-Vantaalle. Kilpailun lisääntymistä samoilla reiteillä ei pidetä todennäköisenä. Näillä lentoasemilla Finavia toteuttaa tarpeen mukaisia ylläpito- ja kehitysinvestointeja sitä mukaa, kun ne ovat ajankohtaisia. (Finavia 2023f)

Matkustajamääriltään laskevien lentoasemien osalta Finavia ei näe tulevaisuudessa trendejä, jotka voisivat kasvattaa matkustajamääriä tai edes pysäyttää niiden laskua. Lentoasemiin investoidaan tarpeen mukaisesti, mutta säännöllisen reittiliikenteen epävarmat näkymät luovat epävarmuutta lentoasemien tulevaisuudelle. (Finavia 2023f)

Jos laskevien lentoasemien matkustajamäärät kehittyisivät vuosien 2015–2019 keskimääräisen vuosittaisen muutoksen mukaisesti, matkustajamäärien vuosivaihtelu olisi -8 % ja +2 % välillä lentoasemasta riippuen. (Finavia 2023e)

### **Lentoasemien kuuluminen Finavian verkostoon**

Tämänhetkisen lainsäädännön (Laki lentoasemaverkosta ja -maksuista 11.3.2011/210) mukaisesti Finavia ylläpitää, järjestää ja kehittää lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentoasemaverkko, jota kehitetään näistä lähtökohdista, sisältää *reittiliikenteen lentoasemia* ja *yhteistoimintalentoasemia*. Lisäksi lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää ja kehittää sotilaslentoasemia.

Laissa todetaan, että jos säännöllinen reittiliikenne ja valtion ilmailu ja sotilas-ilmailu lentoasemaverkkoyhtiön hallinnoimalla lentoasemalla keskeytyy, Liikenne- ja viestintäministeriö voi lentoliikenteen jatkumisen selvittämiseksi määrätä lentoasemaverkkoyhtiön jatkamaan lentoaseman ylläpitoa enintään 12 kuukauden ajan. Finavia voi halutessaan myös jatkaa ylläpitoa pidempään, kuten tapahtuikin esimerkiksi Varkauden ja Enontekiön lentoasemien osalta. Jos lainmukaiset velvoitteet eivät täyty, voi Finavia aloittaa neuvotteluprosessin lentoaseman poistamisesta lentoasemaverkosta. Neuvotteluprosessin lopputuloksena lentoasema voi siirtyä pois Finavian verkostosta jonkun muun toimijan omistukseen toimiakseen lentoasemana, valvomattomana lentopaikkana tai täysin muussa käytössä.



\* Säännöllisen reittiliikenteen loppuminen ei vaikuta nykyilmaisäädännön mukaisesti yhteistoimintalentoasemiin. Ne säilyvät nykyisen lain mukaisesti Finavian verkossa niin kauan kuin ne ovat yhteistoimintalentoasemia.

Kuva 10. Kuvassa on esitetty nykyisen lainsäädännön mukaisia etenemisvaihtoehtoja, jos lainmukaiset edellytykset lentoasemien ylläpidolle osana verkostoyhtiötä eivät täyty. Joensuun, Kajaanin, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien osalta jokin etenemispolku toteutuu keväällä 2026 nykyisen ostoliikenteen sopimuskauden päättyessä. Reittiliikenne ei vaikuta Jyväskylän lentoasemaan, koska se on yhteistoimintalentoasema. Porin lentoaseman ostoliikennesopimus on voimassa vuoden 2024 loppuun asti ja sitä voidaan tukea Savonlinnan mallin mukaisesti vuonna 2025. Savonlinnan lentoliikenteen rahoitus jatkuu julkisen talouden suunnitelman mukaisesti.

## 2.2.2 Kunnalliset lentoasemat

Enontekiön lentoasemaa operoi Enontekiön lentoasema Oy, jonka omistaa Enontekiön kunta (Enontekiön lentoasema Oy 2023). Lentoasema siirtyi Finavian verkostosta kunnalliseksi osakeyhtiöksi kesällä 2021. Lentoasemalta saadun tiedon mukaan nykyisenä strategiana on tulla läntisen Barentsin alueen sähköistä lentämistä palvelevaksi minihubiksi, josta on yhteydet ainakin Ro-

vaniemelle, Ivaloon, Kiirunaan ja Tromssaan. Lentoasema on kuitenkin arvioinut, että sähköinen lentäminen tulee kasvattamaan operatiivista alijäämää. Enontekiön lentoasema odottaa myös tilauslentoliikenteen kasvavan noin 10 % vuodessa ja nykyisen, joulukuuhun painottuvan sesongin, pidentyvän. Enontekiön lentoasemalla on kaupallisen ilmailun lisäksi myös koulutustoimintaa, lentokoneiden huolintaa ja palveluita matkailijoille.

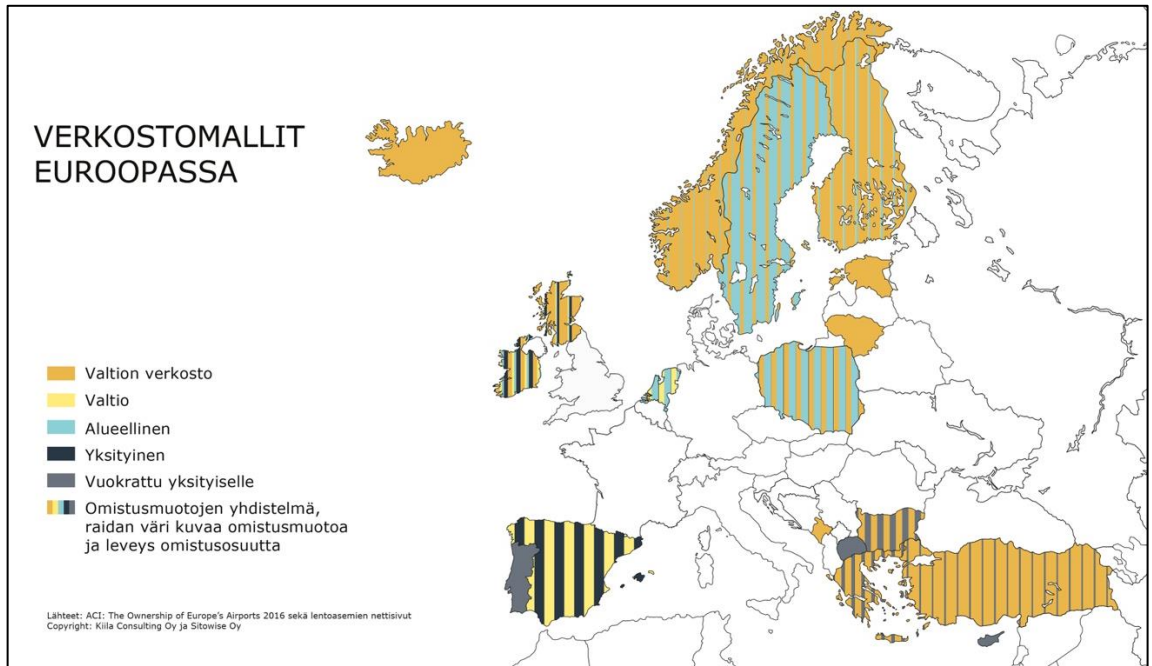
Lappeenrannan lentoaseman maat ja kiinteistöt omistaa Saimaan lentoasemasäätiö, jonka omistaja on Lappeenrannan kaupunki. Lentoasemaa operoi Lappeenrannan lentoasema Oy, joka on säätiön omistuksessa ja osa kaupunkikonsernia (Lappeenrannan kaupunki 2023). Lentoaseman tavoitteena on matkustajamäärien merkittävä kasvattaminen (arviolta noin 10 % vuositasolla).

Mikkelin lentoaseman omistaa suoraan Mikkelin kaupunki (FlyMikkeli 2022). Lentoasemaa käytetään lähinnä yleisilmailuun sekä liikelentoihin.

Seinäjoen lentoaseman omistaa Seinäjoen lentoasema Oy, jonka osakkaita ovat Ilmajoen kunta (8,5 %), Seinäjoen kaupunki (19,99 %), Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri (12,5 %) sekä muutama alueen yritys (yhteensä 59,01 %) (mm. Yle 2022c). Mukana olevilta yrityksiltä saadun tiedon mukaan omistajarakennetta ei pidetä ideaalina, vaan lentoaseman toivottaisiin olevan vahvemmin julkisten tahojen omistuksessa ja julkinen tuki on edellytys lentoaseman toiminnalle. Lentoaseman tavoitteena on rahtiliikenteen (ml. dronet) kehittäminen sekä tulevaisuuden ilma-alusten henkilöliikenteen kehittäminen.

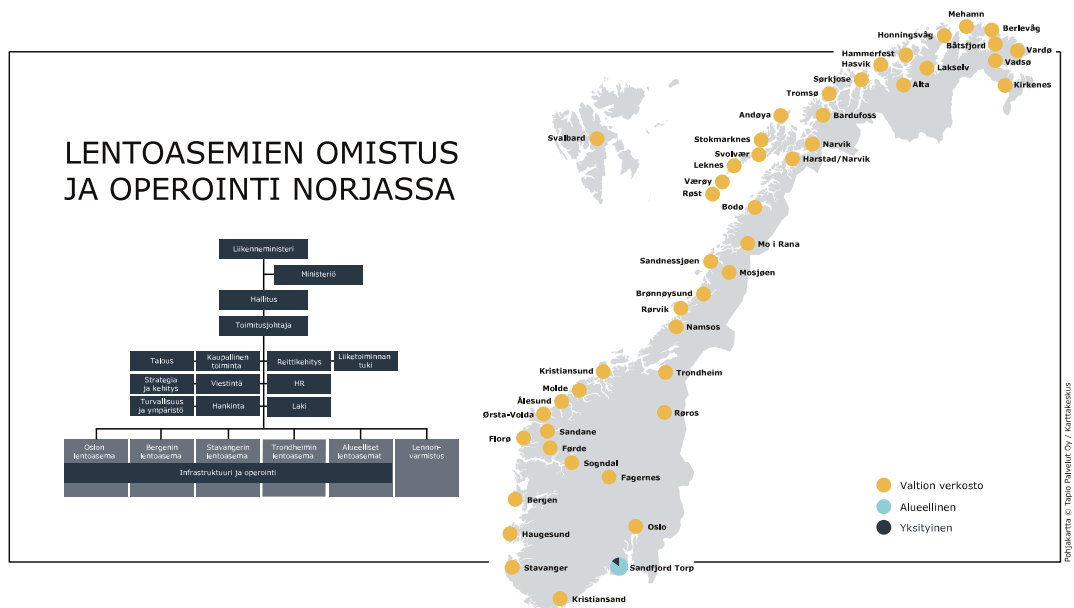
## 2.3 Verkostomallit Euroopassa

Verkostomalleja eli toimintatapaa, jossa sama lentoasemanpitäjä vastaa useista lentoasemista yhtenäisenä verkostona, on Suomen lisäksi käytössä naapurimaissamme Ruotsissa, Norjassa ja Virossa. Lisäksi verkostomallit löytyvät myös Alankomaista, Bulgariassa, Espanjasta, Irlannista, Islannista, Kreikasta, Kyproksella, Liettuaasta, Makedoniassa, Montenegrosta, Puolasta, Portugalista, Skotlannista ja Turkista (Kuva 9). Voidaankin sanoa, että verkostomalli on Euroopassa yleinen lentoasematoiminnan järjestämistapa. Verkostojen sisällä on kuitenkin merkittäviä eroja sen suhteen, miten toiminnot on järjestetty ja kuka niistä vastaa. Myös poliittisen ohjauksen rooli sekä strategiat reittikehityksen suhteen vaihtelevat huomattavasti.



Kuva 11. Verkostomallit Euroopassa.

### 2.3.1 Norjan malli – poliittisesti ohjattu valtionyhtiö ja kilpailua päälentoasemalle



Kuva 12. Norjan valtiollisen verkostoyhtiö Avinorin lentoasemaverkko (keltainen) ja yksi alueellisesti ja yksityisesti omistettu lentoasema (sininen). Kuvassa myös Avinorin organisaatiota. Lähde: Avinor 2022.

Norjassa on yhteensä 44 siviili-ilmailun käytössä olevaa lentoasemaa, joista 43 kuuluu valtion verkostoyhtiö Avinorille. Suomeen verrattuna lentoasemia on noin kaksinkertainen määrä, mitä selittää erityisesti maan vuoristoinen



maantiede. Avinor on valtionyhtiö, joka toimii Norjan liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa. Finavian tapaan Avinor ristosubventoi eli pienempien lentoasemien toiminta rahoitetaan suurempien lentoasemien tuotoilla. (Avinor 2023a)

Vuosittain Avinorin lentoasemien kautta liikkuu noin 50 miljoonaa matkustajaa, josta puolet matkustaa päälentoasema Oslon kautta (vrt. Helsinki-Vantaa n. 83 %<sup>1</sup>) (Avinor 2023a). Avinorin toiminta lentoasemien osalta on jaoteltu niin, että Oslon, Bergenin, Stavangerin ja Trondheimin lentoasemat ovat omat yksikkönsä ja loput lentoasemat oma, alueellisten lentoasemien yksikkönsä. (Avinor 2022). Lisäksi Avinorilla on tytäryhtiö, joka vastaa Norjan kansallisten lennonvarmistuspalveluiden järjestämisestä sekä siviili- että sotilasilmailulle. Suomen tapaan useilla lentoasemilla harjoitetaan sekä siviili- että sotilasilmailua, mutta Avinor itse operoi kuitenkin vain siviili-ilmailun lentoasemia. Sen sijaan Avinorilla ei ole maahuolintatoimintaa tytäryhtiönä kuten Finavialla vaan se on määritetty lentoasemaoperaattorista täysin erilliseksi toiminnoksi. (Avinor 2023a)

Norjassa on poliittisesti asetettu tavoite hyödyntää täysimääräisesti ja tasapuolisesti maan jokaista osaa. Tämän on katsottu olevan edellytys sille, että liiketoiminnan tekeminen on mahdollista maan jokaisessa osassa, minkä taas on katsottu edellyttävän hyviä ja kilpailukykyisiä lentoliikenneyhteyksiä. Avinorin tehtäväksi onkin määritetty ”tarjota ihmisille mahdollisuus asua, työkennellä ja matkustaa koko maassa”. (Avinor 2021) Vuonna 2013 Avinor otti käyttöön yhteiskunnallisen vastuun raportoinnin (CSR). Avinor on tunnistanut, että sen yhteiskuntavastuu liittyy erityisesti norjalaisten yritysten kansainväliseen kauppaan. Lisäksi lentoliikenne on Avinorin mukaan tärkeää asutukselle, matkailulle, terveydenhuollolle, koulutukselle sekä kulttuurille. (Avinor 2023f).

Avinorin visio on ”We link Norway together – and Norway to the world – through sustainable aviation”, mikä kääntyy vapaasti suomennettuna ”Me tuomme Norjan yhteen – ja yhdistämme Norjan maailmaan – kestäväntoimintaliikenteen avulla”. (Avinor 2023c) Yksi yhtiön keskeisimmistä strategisista tavoitteista tällä hetkellä on olla suunnannäyttäjä lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Keskeisiä keinoja ovat sähköisten lentokoneiden kehittäminen sekä biopolttoaineiden tarjoaminen lentoasemillaan. (Avinor 2023a)

Avinorin yhtiöjärjestyksessä on määritetty, että sen tulee toteuttaa yhteiskunnan vaatimia tehtäviä omistajan (=valtion) niin esittäessä. Avinor onkin määritetty Norjassa strategisesti tärkeäksi valtionyhtiöksi, jonka ensisijainen tar-

---

<sup>1</sup> Ero johtuu pääosin kahdesta syystä: kansainvälisiä suoria reittiyhteyksiä on tarjolla huomattavasti Suomea laajemmin mm. kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemilta, minkä lisäksi Pohjois-Norjan maantieteen takia valtio ostaa alueellisten lentoasemien välistä lentoliikennettä mm. terveydenhuollon keskittämisen takia.

koitus ei ole tuottaa voittoa. (Avinor 2023d) Myös Avinorin lentoasemamaksuja säädelleen tiukasti: Avinorin tulee tehdä esitys uusista lentoasemamaksuista ilmailuviranomaisille, joka hyväksyy (tai hylkää) muutokset. (Samferdselsdepartementet 2020)

Avinorin verkoston ulkopuolella on yksi reittiliikenteen lentoasema, Sandefjord Torp, joka sijaitsee noin 115 km maantie-etäisyydellä Oslostä etelään. Lentoaseman toimintaa pyörittävän yhtiön omistavat alueen kaksi maakuntaa (43,26 %), Sandefjordin kunta (43,26 %) sekä yksityinen investointiyhtiö (13,48 %). Lentoasema on osittain profiloitunut halpalentoyhtiöiden lentoasemaksi, ja sieltä on laaja reittitarjonta Eurooppaan. Huomioiden lentoaseman etäisyys Oslostä sekä kansainvälinen reittitarjonta, voidaan todeta, että lentoasema muodostaa kilpailevan lentoaseman Norjan päälentoasemalle. Kilpailua mahdollistaa osittain se, että Sandefjord Torp ostaa lennonvarmistuspalvelunsa yksityiseltä toimijalta. (Torp 2023)

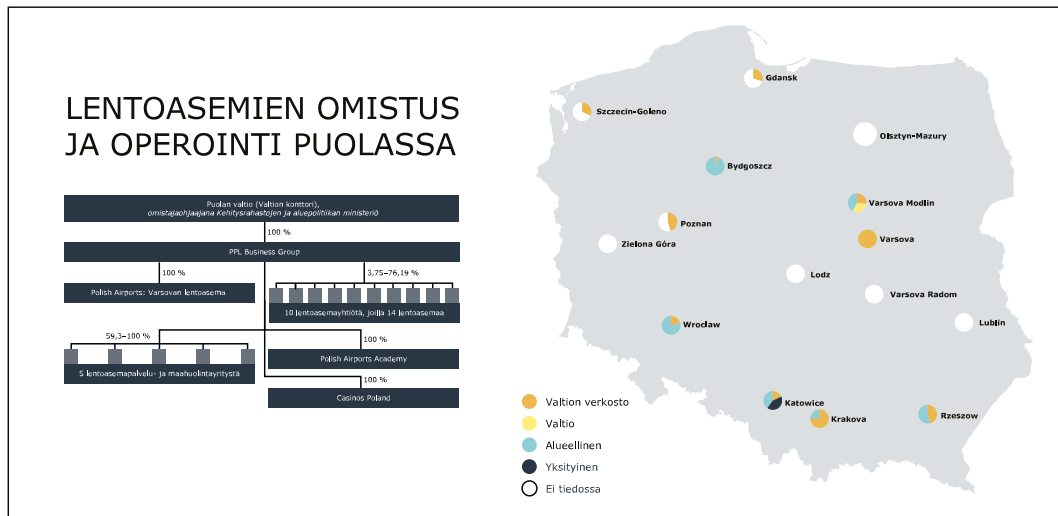
Taulukko 1. Suomen ja Norjan verkostomallien vertailua eroavien tekijöiden näkökulmasta.

|   | <b>Avinor, Norja</b>             | <b>Finavia, Suomi</b>                         |
|---|----------------------------------|---|
| Valtin omistajaohjaus   | Liikenne- ja viestintäministeriö | Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto |
| Osuus siviili-ilmailun lentoasemista  | 98 %                             | 83 %  |
| Verkoston ulkopuolinen lentoasema kilpailee päälentoaseman kanssa 120 km etäisyydellä | Kyllä                            | Ei  |
| Keskeiset tytäryhtiöt   | Lennonvarmistus                  | Maahuolinta                                   |
| Mahdollisuus muuttaa lentoasemamaksuja itsenäisesti                                   | Ei                               | Kyllä   |
| Yhtiön tavoite tuottaa voittoa osakkeenomistajille                                    | Ei                               | Kyllä   |

### **Yhteenveto Norjan mallin keskeisistä piirteistä**

- Vahva verkostotoimija suurimmalla osalla lentoasemista.
- Valtio ei osallistu lentoasemien operatiivisen toiminnan tukemiseen.
- Maan päälentoaseman kanssa kilpailee eri omistajilla oleva lentoasema.
- Lentoasemaverkostoyhtiöön kohdistuu vahvaa poliittista ohjausta.
- (Lähes) kaikille alueilla lentoasematoiminnot on järjestetty samalla tavalla.

### 2.3.2 Puolan malli – valtion verkostoyhtiö lentoasemien osaomistajana



Kuva 13. Puolan lentoasemat kartalla sekä lentoasemaverkoston taustalla oleva yhtiörakenne. Lähde: Nowydzien 2017.

Puolassa valtion sataprosenttisesti omistama yhtiö PPL Business Group omistaa täysimääräisesti Polish Airports yhtiön, joka operoi maan päälentoasemaa Varsovaa. Varsova vastaa matkustajamääriltään Helsinki-Vantaata ja se toimii kansallisen lentoyhtiön LOT Polish Airlinesin hub-lentoasemana. Varsovan lisäksi Puolassa on 14 muuta lentoasemaa, ja PPL omistaa näiden lentoasemayhtiöiden osakkeita. PPL Business Group ei ole täysin verkostoyhtiö samalla tavalla kuin monet muut eurooppalaiset verkostoyhtiöt, mutta konsernirakenteesta huolimatta valtion hallussa on yhden yhtiön kautta osuuksia lähes kaikista maan lentoasemista. Lisäksi PPL Business Group omistaa osuuksia matkustaja- ja rahtipalveluista sekä maahuolintaa tarjoavista yrityksistä. Täysin sen omistuksessa on lentoasematoiminnan koulutusorganisaatio, minkä lisäksi se omistaa kolmanneksen kasinotoimintayrityksestä. Lentoasemien omistusrakenteen lisäksi myös lentoasematoiminnoissa on Puolassa suosittu vahvasti tytäryhtiörakenteita ja mm. lentoasemapalvelu- ja maahuolintayhtiöt ovat yleisiä lentoasemien tytäryhtiöitä (mm. Krakow Airport 2023).

Alueelliset lentoasemat ovat pääosin alueellisten tahojen (maakunnat ja kunnat) sekä PPL Business Groupin yhteysomistuksessa, mutta muutamalla lentoasemalla on mukana myös yksityistä omistusta. Lisäksi vuoden 2016 tietojen perusteella kaksi lentoasema, Lodz ja Lublin, ovat täysin alueellisessa omistuksessa. Lodzin lentoasemalla oli noin 180 000 matkustajaa vuonna 2022 ja Lublinin noin 330 000. (ACI 2016, Statista 2023).

Suurin osaomistus PPL:llä on maan toiseksi suurimmasta lentoasemasta, Krakovasta (n. 7,4 miljoonaa matkustajaa) 76,19 % osuudellaan ja pienin omistus Bydgoszczin (n. 250 000 matkustajaa) 3,75 % omistussuudellaan. Krakovassa muut omistajat ovat maakunta (22,73 %), Krakovan kaupunki (1,04 %) ja Zabierzowin kunta (0,04 %). Bydgoszczissä suurin omistaja on maakunta (71,93 %) ja toiseksi suurin kaupunki (22,65 %). Lisäksi lentoasemaa omistavat pienillä, alle 1 % osuuksilla muutama yritys sekä yksityishenkilöitä. (Bydgoszcz Airports 2023, Krakow Airport 2023, Polish Airports 2023) Kaikki yksityiset pienomistajat vaikuttavat olevan lentoasemaa lähellä toimivia paikallisia tahoja.

Yksityistä omistusta on myös Katowicen lentoasemalla, jonka suurin omistaja (42,49 %) on puolalainen hiiliyritys Węgłokoks SA. Toiseksi suurin omistaja on maakunta 34,88 % osuudella ja vasta kolmantena on valtion verkostoyhtiö 17,76 % osuudellaan. Katowicen kunnan omistuksessa on 4,89 % ja loput alueen kunnat omistavat noin 0,34 %. Loput (n. 0,1 %) on muiden alueellisten toimijoiden omistuksessa: kauppakamari, yksityiset yritykset sekä yksittäiset ihmiset. (GTL 2023)

Mielenkiintoinen yksityiskohta Puolassa on myös Varsovan kakkoslentoaseman (Varsova Modlin) omistajarakenne: toiseksi suurimman osuuden osakeista omistaa valtion virasto, jonka vastuulla on armeijan kiinteistöt ja infrastruktuuri. Lentoasemalle lieneekin tunnistettu merkittävä maanpuolustuksellinen arvo. (Warsaw Modlin Airport 2023)

Seuraavaan taulukkoon on koottu Puolan lentoasemat, niiden matkustajamäärät sekä valtion verkostoyhtiön omistusosuus ja muut omistajat, siltä osin kuin tieto on ollut saatavissa luotettavista lähteistä.

Taulukko 2. Puolan lentoasemien omistussuhteet siltä osin, kun tietoja on ollut saatavissa. Omistusrakenteen lähteet: Lentoasemien omat nettisivut sekä Polish Airports 2023. Matkustajamäärän lähde: Statista 2023.

| Lentoasema     | Matkustajamäärä | Valtion verkostoyhtiön omistus | Muut omistajat                     |
|----------------|-----------------|--------------------------------|------------------------------------|
| Varsova Chopin | 14 400 000      | 100,00 %                       | -                                  |
| Krakova        | 7 400 000       | 76,19 %                        | Maakunta 22,73 %<br>Kunnat 1,08 %  |
| Rzeszow        | 680 000         | 45,67 %                        | <i>ei tietoa</i>                   |
| Poznan         | 2 250 000       | 38,99 %                        | <i>ei tietoa</i>                   |
| Szczecin-Goleń | 420 000         | 35,09 %                        | <i>ei tietoa</i>                   |
| Gdansk         | 4 600 000       | 27,47 %                        | Kunnat 41,51 %<br>Maakunta 31,02 % |

| Lentoasema     | Matkustajamäärä | Valtion verkostoyhtiön omistus | Muut omistajat  |
|----------------|-----------------|--------------------------------|---|
| Varsova Modlin | 3 100 000       | 27,41 %                        | Maakunta 37,20 %<br>Armeijakiinteistöjen virasto 31,05 %<br>Kunta 4,34 %  |
| Wroclaw        | 2 900 000       | 19,74 %                        | Kaupunki 49,25 %<br>Maakunta 31,01 %  |
| Katowice       | 4 400 000       | 17,76 %                        | Węglokoks SA 42,49 %<br>Maakunta 34,88 %<br>Kunnat 5,23 %<br>Muut omistajat, mm. kauppakamari ja yrityksiä n. 0,1 % |
| Bydgoszcz      | 250 000         | 4,65 %                         | Maakunta 71,93 %<br>Kaupunki 22,65 %<br>Muut omistajat, mm. yksityishenkilöitä >1 %                                 |

Taulukosta nähdään, että valtion verkostoyhtiön omistusosuus korreloi jossain määrin lentoasemien matkustajamäärien kanssa, mutta vaikuttaa, että omistajat ja heidän omistusosuutensa on muodostettu paikallisten tarpeiden tai jonkin muun syyn perusteella. Suurin osa Puolan lentoasemista on matkustajamääriltään sellaisia, että niiden operatiivinen toiminta pitäisi olla kannattavaa kaupallisen liiketoiminnan tuloilla, mutta laajempiin investointeihin tarvitaan lisärahoitusta.

Puolassa maan päälentoasema Varsova on kapasiteettinsa ääri rajoilla ja maassa suunnitellaan täysin uuden lentoaseman rakentamista pääkaupunkiin (englanniksi nimeltään *Warsaw Solidarity Airport – Central Transport Hub*). Lentoasema rakennettaisiin sellaiselle sijainnille, että se pystyttäisiin kytkeämään maan kansalliseen raideverkkoon, jolloin siitä syntyisi lentoliikennehubin lisäksi myös intermodaalinen, eri liikennemuotoja yhdistävä solmupiste. Tavoitteena on, että tämä lento- ja junaliikenteensolmupiste aloittaisi toimintansa vuonna 2028. Rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu 9 miljardia euroa, mikä on lähes yhdeksänkertaisesti enemmän mitä Helsinki-Vantaan laajennus vuosina 2013–2023 maksoi. Uuden lentoaseman kapasiteetin suunnitellaan olevan 40 miljoonaa matkustajaa vuoteen 2035 mennessä (Helsinki-Vantaan vastavalmistunut kapasiteetti on 30 miljoonaa matkustajaa) ja 65 miljoonaa matkustajaa vuoteen 2060 mennessä. Valtion tahtotila hankkeen takana on mahdollistaa pitkämatkaiset lennot Varsovan kautta: tällä hetkellä Puolasta yli kolmen tunnin lentoetäisyydellä oleviin kohteisiin täytyy matkata pääasiassa Keski-Euroopan lentoliikennehubien kautta. (Simple Flying 2023)

### Yhteenveto Puolan mallin keskeisistä piirteistä

- Valtio vastaa päälentoympäristön kehittämisestä täysimääräisesti, muilla lentoympäristöillä valtiolla on osamistutus. Muut omistajat ovat pääasiassa alueellisia tahoja, kuten kuntia ja maakuntia sekä alueen yrityksiä ja kaupunkiyhteisöjä.
- Valtion omistusosuus ei ole täysin lineaarista, mutta vaikuttaa, että se on sitä suurempi, mitä suuremmasta lentoympäristöstä on kyse.

### 2.3.3 Espanjan malli – verkosto-operaattorin osakkeista 49 % pörssissä



Kuva 14. Espanjan valtion ja yksityisten tahojen yhdessä omistaman verkosto-operaattorin AENAn lentoympäristöt kartalla. AENA omistaa lentoympäristöjä myös Espanjan ulkopuolella. Kuvan lähde: AENA 2022.

Espanjassa kaikki siviili-ilmailun lentoympäristöt (46 kpl) kuuluvat verkosto-operaattori AENA S.A.:n verkostoon. AENA on maailman suurin lentoympäristöoperaattori: vuonna 2022 sen matkustajamäärä Espanjan lentoympäristöillä oli noin 245 miljoonaa (AENA 2023a).

AENA perustettiin vuonna 1991, jolloin sen alaisuuteen siirrettiin kaikki Espanjan lentoympäristöt. AENA toimi vuoteen 2015 asti sataprosenttisesti Espanjan valtion alaisuudessa, vastaten toiminnastaan ministeriölle, jolle kuuluivat liikenne, matkailu ja viestintä. Heti perustamisensa jälkeen AENA toteutti merkittävän lentoympäristöinfrastruktuurin kehittämissuunnitelman, jolla Espanjan lentoympäristöistä tehtiin Schengen-vaatimusten mukaisia. 1990-luvulla AENA kehitti myös liiketoimintaansa ja otti uusia teknologioita käyttöön. Se myös kehitti

lentoasemia ostoskeskusmaisiksi paikoiksi kasvattaen kaupallisen liiketoiminnan osuutta omassa toiminnassaan. (AENA 2023b)

Vuonna 1998 perustettiin AENA Internacional -yksikkö, ja sen vastuulle tuli kolme uutta lentoasemaa Kolumbiassa ja 12 Meksikossa. Kansainvälistyminen jatkui vuonna 2013, kun AENA osti 66 % Kolumbiassa toimivan lentoasemaoperaattori ja -investori Aerocalin osakepääomasta. (AENA 2023b, CAPA 2023b) Samana vuonna AENA osti 51 % Lontoon Lutonin lentoasemaa operoivasta yrityksestä. Luton on Iso-Britannian viidenneksi suurin lentoasema. (AENA 2023b) Tällä hetkellä AENA omistaa 100 % Northeast Brazil Airport Groupista (6 lentoasemaa), 51 % Lutonin lentoasemasta, 50 % Aerocalista (1 lentoasema), 38 % SACSasta (1 lentoasema) ja 5,8 % GAPista (14 lentoasemaa). (AENA 2023c)

Vuonna 2011 Espanjan valtio yhtiöitti AENAn (AENA 2023b), mikä pohjusti sen tulevaa osittaista yksityistämistä. Yksityistämistä yritettiin jo samana vuonna, ja silloin suunnitelmassa oli vuokrata Madridin ja Barcelonan lentoasemat pitkäaikaisilla sopimuksilla ja tehdä sen jälkeen AENasta osakeanti. Asiaa vastustava pääoppositiopuolue kuitenkin argumentoi, että ajankohta oli väärä. Yksityistämisen päätavoite oli kerätä varoja valtion velkojen maksua varten ja puolue uskoi, että myöhemmin voitaisiin saada parempi tuotto. Puolue nousikin hallitusvastuuseen 2011 eikä suunnitelmaan edistetty silloin. (CAPA 2015)

Asiaan palattiin vuonna 2014, jolloin suunnitelmassa oli pelkästään AENAn listautumisanti. Espanjan valtio jätti itselleen (Enaire-nimiseen valtionyhtiöön, jota hallinnoi liikenneministeriö) 51 % osakkeista ja etukäteen mukaan neuvoteltiin kolmen yksityisen tahon konsortio 21 %:n osuudella. Listautumisasiin institutionaalisille sijoittajille, yksityisille sijoittajille ja työntekijöille jäi 28 % osakkeista. Kolmen konsortio koostui Ferrovial Aeropurtosista (yksityinen lentoasemainvestori), Corporacion Financiera Alba (yksityinen rahoitusyhtiö) sekä Childrens Investment Fund (isobritannialainen pääomasijoitusrahasto). Analyytikkojen mukaan tämä rakenne muistuttaa yksityistämisen sijaan julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyömallia (PPP, Public-Private-Partnership), jossa julkisella on nimellinen enemmistöomistus. Vastaavanlainen malli on käytössä myös kahdella lentoasemaoperaattori- ja investoriyrityksellä (Aeroports de Paris ja Fraport). (CAPA 2015) Alkuperäinen kolmen yksityisen tahon konsortio on kuitenkin jo luopunut omistuksestaan, ja AENA:n suurimmat omistajat valtion lisäksi olivat vuonna 2022 yksityisiä sijoitusyhtiöitä noin 3 % omistuksillaan (AENA 2023d).

AENAn listautumisanti toteutettiin helmikuussa 2015 ja se oli kyseisen vuoden suurin Euroopassa ja neljänneksi suurin koko maailmassa. Toisin kuin pörssi-analyytikot odottivat, AENAn listautuminen herätti sijoittajissa suurta kiinnostusta. Espanjan valtio asetti osakkeen minimihinnaksi ensin 22 euroa, mutta jo kiinnostuskyselyissä institutionaaliset sijoittavat tarjosivat siitä 50–55 euroa, ja lopulta listautumishinnaksi asetettiin 60 euroa. Tämän myötä yhtiön kokonaisarvoksi määrittyi 8 700 miljoonaa euroa, joka on noin 12-kertainen

sen käyttökatteeseen verrattuna. Vuoden 2016 lopussa osakkeen arvo oli 130 €. (Mertinez et al. 2023) Korkeimmillaan osakkeen arvo oli huhtikuussa 2019 ollen noin 180 € ja kesäkuussa 2023 sen arvo oli keskimäärin 145 €. (CNBN 2023) Ennen yksityistämistä AENA kärsi kannattamattomuudesta, mutta vuonna 2021 yritys oli jo toiseksi kannattavin lentoasemayhtiö maailmassa (Graham 2023).

Yksityistämistä tehdessä Espanjan valtio sitoutui siihen, että lentoasemia ei lakkauteta. Hallitus viesti, että yksityistämisen tarkoituksena oli hyödyttää kaikkia kansalaisia, riippumatta siitä missä he asuvat. AENA kuitenkin ehdotti loppuvuodesta 2014, juuri ennen listautumisantia, että yhdeksän lentoasemaa, matkustajamääriltään 259 matkustajasta noin 37 000 matkustajaan, lakkautettaisiin. (CAPA 2015) Näin ei kuitenkaan tehty, eikä Espanjassa ole lakkauttanut lentoasemia tähän päivään mennessä.

Yksityistämisestä huolimatta AENA käyttää viestinnässään yhteiskunnallista kärkeä. Strategisessa suunnitelmassaan 2022–2026 AENA on listannut, että vuonna 2019 lentoliikenteen osuus Espanjan BKT:stä oli 5,9 % ja matkailutoimialan 12,4 %. 82 % matkailijoista saapuu Espanjaan lentäen ja lentoliikenne luo 1,8 miljoonaa työpaikkaa Espanjaan. (AENA 2023c) Vuosiraportti vuodesta 2022 taas alkaa kuvauksella lentoliikenteestä taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen ajurina. (AENA 2023d)

AENAn visio on "the world's safest, most efficient, sustainable and welcoming airports, catalysts for economy and tourism and value generators for our shareholders, our customers and the society", joka vapaasti suomennettuna tarkoittaa "maailman turvallisimmat, tehokkaimmat, kestävät ja tervetulleeksi toivottavat lentoasemat, jotka auttavat taloutta ja matkailua sekä arvonluomista osakkeenomistajille, asiakkaille ja yhteiskunnalle". (AENA 2023c)

Taulukko 3. Suomen ja Espanjan verkostomallien vertailua taloudellisten tekijöiden näkökulmasta. Tiedoista huomataan, että Espanjan AENAn liiketoiminnalliset edellytykset ovat moninkertaiset Suomen Finaviaan verrattuna. Lähteet: AENA 2023c, Finavia 2023d.

|  | <b>AENA, Espanja</b> | <b>Finavia, Suomi</b> |
|--|----------------------|-----------------------|
| Kaikkien lentoasemien matkustajamäärä / lentoasemien määrä | 5,3 miljoonaa        | 0,8 miljoonaa         |
| Liikevaihto 2022   | 4 240 M€             | 298 M€                |
| Käyttökate 2022  | 2 000 M€             | 66 M€                 |
| Liiketoiminnan tulos 2022                                  | 902 M€               | -58 M€                |



### Yhteenveto Espanjan mallin keskeisistä piirteistä

- Kaikki lentoasemat kuuluvat verkostoyhtiö AENAn omistukseen.
- AENA on osittain yksityistetty – yksityistämisen myötä on sovittu, ettei yhtäkään lentoasemaa lakkauteta.
- AENA korostaa omassa viestinnässään vahvasti aluetaloudellisia vaikutuksia.
- Espanjan valtio on säilyttänyt päästövallan itsellään omistamalla 51 % osakkeista.

### 2.3.4 Portugalin malli – leasing-sopimuksella 50 vuodeksi yksityistetty verkosto



Kuva 15. Portugalin lentoasemaverkosto kartalla. Kuvan lähde: ANA 2023a.

Portugalissa on yhteensä 10 lentoasemaa, joista neljä sijaitsee mantereella, neljä Azorien saarilla ja kaksi Madeiran saarilla. Lentoasemaverkostosta vastaa ANA, joka oli aiemmin täysin Portugalin valtion alaisuudessa toimiva yhtiö. Vuonna 2012 yksityinen lentoasemaoperaattori VINCI Airports voitti Portugalin valtion järjestämän tarjouskilpailun lentoasemien 50 vuoden vuokraamisesta leasing-sopimuksella ja aloitti lentoasemien operoinnin vuonna 2013. (ANA 2023a) ANAn omistuksessa on maahuolintapalveluita tarjoava tytäryhtiö Finavian tapaan (ANA 2023c).

Vuokrausjärjestelyn taustalla oli Portugalin valtion taloudellinen tilanne ja tarve löytää keinoja nopealle lisärahoitukselle velkojen takaisin maksamiseksi. Yhtäaikaisesti lentoasemaverkoston vuokraamisen kanssa Portugalin valtio

valmisteli kansallisen lentoyhtiön (TAP Air Portugal) yksityistämistä. Yksityistämistä valmisteltiin yhteistyössä Euroopan unionin ja kansainvälisen valuutatarahaston IMF:n kanssa. Portugalin valtio toivoi saavansa TAPin ja ANAn yksityistämisestä yhteensä 1,5 miljardia euroa, josta 1,2 miljardia tarvittiin TAPin velkojen maksamiseen. ANAn taloudellinen tilanne vuonna 2012 sen sijaan oli hyvä – vuonna 2011 se tuotti noin 77 miljoonaa euroa voittoa 425 miljoonan euron liikevaihdolla maan taloudellisesta kriisistä huolimatta, sillä kansainvälinen matkailu lisääntyi. (Reuters 2012)

Kilpailutuksessa oli tarjolla 95 % ANAn osakkeista (5 % omistivat työntekijät, mutta VINCI on myöhemmin lunastanut tämänkin osuuden (ANA 2023c)). Ehtona oli, että voittajan tulisi ylläpitää lentoasematoimintaa kaikilla lentoasemilla vuoteen 2063 asti. Tarkemmat tehtävät olivat lentoasemarakennusten ylläpito, kaupallinen liiketoiminta, maahuolinta, turvallisuustoiminnot sekä matkustajia avustavat palvelut. Voittanut VINCI tarjosi 3,08 miljardia euroa, mikä oli merkittävästi enemmän kuin Portugalin valtio toivoi vuokrauksesta saavansa. Kilpailevat tarjoukset olivat 2,44 miljardia euroa ja 2 miljardia euroa. Osa summasta maksettiin sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä, loput maksetaan vuosittain sopimuskauden ajan. (CAPA 2012)

Kilpailutuksen voittanut VINCI on maailmanlaajuinen yksityinen infrastruktuuri- ja liiketoimintayhtiö, jolla on hallinnassaan 65 lentoasemaa 12:ssa maassa: 12 Ranskassa, 10 Portugalissa, 3 Kambodzhassa, 1 Chilessä, 3 Japanissa, 6 Dominikaanisessa tasavallassa, 8 Brasiliassa, 1 Costa Ricassa, 1 Serbiassa, 2 Iso-Britanniassa, 5 Yhdysvalloissa ja 13 Meksikossa. (ANA 2023a)

Ylläpidon lisäksi VINCI on investoinut lentoasemiin. 50 vuoden aikana jo lentoasemien palvelutason säilyttäminen vaatii jatkuvia infrastruktuuri- ja -laitteistoinvestointeja, minkä lisäksi VINCI on pyrkinyt lisäämään lentoasemien kapasiteettia sekä parantamaan asiakaskokemusta. Vuonna 2019 VINCI ja Portugalin valtio sopivat, että VINCI investoi ylimääräiset 1,15 miljardia euroa Lissabonin lentoaseman laajentamiseen ja uuden lentoaseman rakentamiseen Montijonoon, lähelle Lissabonia. Samalla valtio sitoutui osallistumaan investointeihin noin 156 miljoonalla eurolla, jotka on tarkoitus käyttää Puolustusvoimien tarpeisiin sekä maaliikenneyhteyksien parantamiseen uuden lentoaseman lähellä. (Airport Technology 2019)

ANAn visio on tällä hetkellä ”to achieve a profitable and sustainable business, by positioning our company among the best managed airport operators of comparable size, leveraging our relationship with customers and stakeholders”, mikä tarkoittaa vapaasti suomennettuna ”saavuttaa kannattava ja kestävä liiketoiminta olemalla osa parhaiten johdettuja lentoasemaoperaattoreiden joukkoa samankokoisissa toimijoissa sekä parantaen suhteitamme asiakkaisiin ja sidosryhmiin”. Arvoikseen ANA on määrittänyt asiakastyytyväisyyden, kunnioituksen, innovatiivisuuden, tiimihengen, työntekijät sekä tuloksellisuuden. (ANA 2023c)

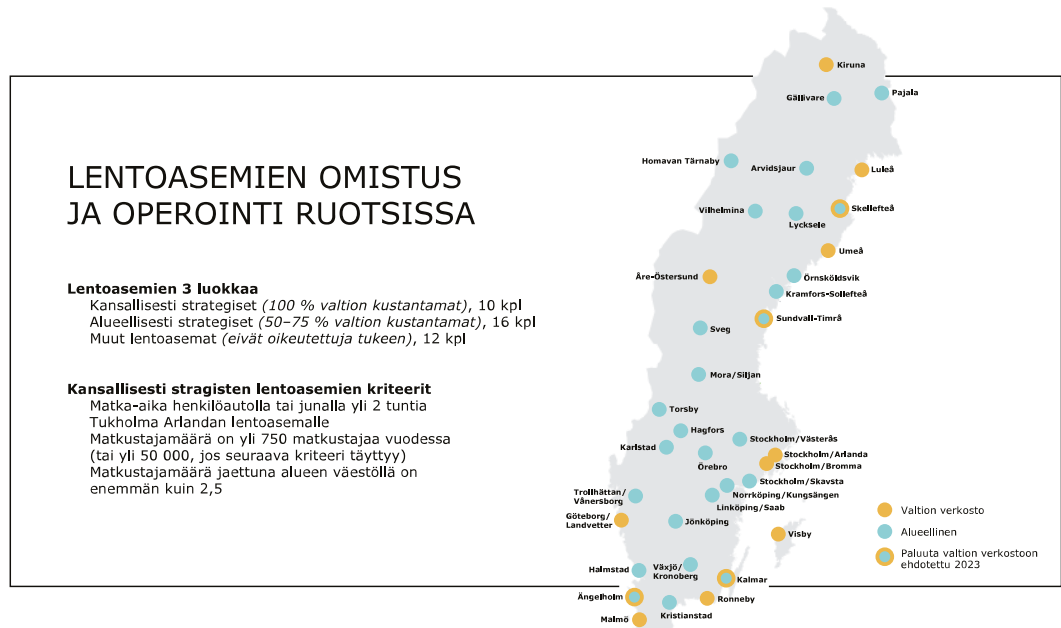
Taulukko 4. Suomen ja Portugalin verkostomallien vertailua taloudellisten tekijöiden näkökulmasta. Tiedoista huomataan, että Portugalin ANAn liiketoiminnalliset edellytykset ovat moninkertaiset Suomen Finaviaan verrattuna. Lähteet: ANA 2023d, Finavia 2023d.

|  | <b>ANA (VINCI), Portugali</b> | <b>Finavia, Suomi</b> |
|--|-------------------------------|-----------------------|
| Kaikkien lentoasemien matkustajamäärä / lentoasemien määrä           | 5,5 miljoonaa                 | 0,8 miljoonaa         |
| Liikevaihto 2022   | 903 M€                        | 298 M€                |
| Käyttökate 2022  | 597 M€                        | 66 M€                 |
| Liiketoiminnan tulos 2022  | 324 M€                        | -58 M€                |
| Erillisinvestointi pääkaupungin lentoliikenteen kehittämiseen        | 1 300 M€                      | 900 M€                |
| Valtion rahoitus pääkaupungin lentoliikenteen erillisinvestoinneille | 156 M€                        | 200 M€                |

#### **Yhteenveto Portugalin mallin keskeisistä piirteistä**

- Kaikki lentoasemat kuuluvat verkostoyhtiö ANAn omistukseen.
- ANA on vuokrattu yksityiselle toimijalle pitkäaikaisella vuokrasopimuksella (Vinci, 50 vuotta). Tämän jälkeen lentoasemat palautuvat Portugalin valtiolle.
- Vuokrauksen aikana yksityinen toimija tekee päätökset ja rahoittaa toiminnan sopimuksen asettamien reunaehtojen puitteissa.
- Yksityinen operaattori maksaa Portugalin valtiolle oikeasta operoida lentoasemia.

### 2.3.5 Ruotsin malli – verkostossa suurimpien kaupunkien lentoasemat



Kuva 16. Ruotsin lentoasemaverkko. Valtion verkostoon kuuluvat lentoasemat oranssilla ja kunnalliset sinisellä. Joidenkin lentoasemien paluuta valtion verkostoon on ehdotettu vuonna 2023. Lähde: Trafikanalys 2019.

Ruotsissa on yhteensä 38 lentoasemaa, joista valtion verkostoyhtiö Swedaviaalle kuuluu vain 10 lentoasemaa. Matkustajamäärillä mitattuna Swedavian lentoasemat ovat Ruotsin suurimpia lentoasemia, mikä tarkoittaa, että valtion verkostoyhtiö on keskittynyt taloudellisesti vahvimpien lentoasemien ylläpitoon. Verkosto on suunniteltu myös maantieteen näkökulmasta kattavaksi, sillä lentoasemien väliset etäisyydet ovat pääasiassa muutamia satoja kilometrejä. Lähimpänä toisiaan sijaitsevat Malmön ja Ronnebyn lentoasemat, joiden välinen maantieyhteys on noin 175 km. (Swedavia 2023a)

Swedavia perustettiin vuonna 2010 ja sen omistaa täysin Ruotsin valtio. Yhtiö on määrittänyt tarkoitukseksi ”together we enable people to meet” eli vapaasti suomennettuna ”yhdessä me mahdollistamme ihmisten tapaamiset”. Visiona yrityksellä on ”Swedavia develops the airports of the future and creates sustainable growth for Sweden” eli vapaasti suomennettuna ”Swedavia kehittää tulevaisuuden lentoasemia ja luo kestäväää kasvua Ruotsiin”. (Swedavia 2023a) Kunnallisten lentoasemien toiminnan lähtökohdissa taas korostuvat enemmän alueelliset lähtökohdat, kuten alueen liikematkailijoiden sekä alueelle tulevien matkailijoiden tarpeet. (mm. Skellefteå airport 2023)

#### Lentoasemien luokittelu vuonna 2009

Ennen Swedavian perustamista sen verkostoon kuuluvia lentoasemia operoi Ruotsin Ilmailulaitos (LFV), joka oli myös valtion alainen toimija. Ilmailulaitok-

sen verkostoon kuului yhteensä 16 lentoasemaa, mikä tarkoittaa, että Ruotsissa oli merkittävä määrä kunnallisia lentoasemia jo ennen Swedavian perustamista. Ilmailulaitoksen lentoasemista 10 oli täysin sen omistamia ja operoimia, mutta neljän lentoaseman maa-alueen omisti kunta, joka oli vuokrannut ne Ilmailulaitokselle. Kaksi lentoasemista taas oli Ilmailulaitoksen omistamia lentoasemia, mutta ne oli vuokrattu sotilasilmailun käyttöön. Tukholman Arlandan lentoaseman osalta oli vuonna 2009 käynnissä maanomistuskiista liittyen siihen, saiko Ilmailuhallinto pakkolunastaa lentoaseman lähialueita itselleen. Göteborg City lentoasemalla Ilmailulaitos taas omisti rakennuksia, mutta ei vastannut lentoaseman operoinnista. Ne lentoasemat, jotka eivät kuuluneet Ilmailulaitoksen verkostoon, olivat pääasiassa kunnallisessa omistuksessa. (Riksdagen 2009)

Vuonna 2009 Ruotsissa päätettiin tehdä isoja muutoksia lentoasemien omistussmalleihin. Työn taustalle laadittiin selvitys, joka kävi läpi kaikki reittiliikenteen lentoasemat ja niiden vastuunjaon valtion ja kuntien välillä. Selvityksen tarkoituksena oli tehdä ehdotuksia vankaksi ja pitkäkestoiseksi *rahoitusmalliksi* Ruotsin lentoliikennejärjestelmälle. Selvityksessä arvioitiin Ruotsin valtion jo tekemien sekä suunnitteilla olevien tie- ja rautatieinvestointien vaikutuksia lentoliikenteen. Osana työtä lentoasemat jaettiin kolmeen kategoriaan:

- Kansallisesti strategiset lentoasemat
- Alueellisesti strategiset lentoasemat
- Muut lentoasemat. (Riksdagen 2009)

Luokittelun lähtökohtana oli kunkin lentoaseman panos liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Huomioon otettiin lentoaseman liikenteen määrä, lentoaseman merkitys alueelle sekä läheisyys Tukholman Arlandan lentoasemalle. Kansallisesti strategisia lentoasemia olivat sellaiset lentoasemat, jotka täyttivät seuraavat kriteerit:

- Matka-aika henkilöautolla tai junalla Tukholman Arlandan lentoasemalle on yli kaksi tuntia,
- Matkustajamäärä on yli 750 000 matkustajaa vuodessa (tai yli 50 000, jos seuraava kriteeri täyttyy) ja
- Matkustajamäärä jaettuna alueen väestöllä on enemmän kuin 2,5.

Halpalentoliikenteen suosiossa oleva lentoasemat suljettiin tarkastelun ulkopuolelle, koska niiden vaikutusalue on laajempi. (Trafikanalysis 2019) Näillä kriteereillä arvioiden kansallisesti strategisiksi lentoasemiksi tunnistettiin yhdeksän lentoasemaa, jotka ovat nykyisin Swedavian lentoasemia. Nämä kaikki lentoasemat olivat vuonna 2009 osa Ilmailulaitoksen verkostoa, joskin kolme niistä oli vuokrattu Ilmailulaitoksen käyttöön kunnilta ja kaksi taas oli vuokrattu eteenpäin sotilasilmailulle. Lähtökohta oli, että valtion tulisi taata kansallisesti strategisten lentoasemien toiminta ja kattaa niiden kulut 100 %:sti. Käytännössä tämä tuli tehdä ristisubvention kautta. Suositus myös oli, että

Ilmailulaitoksen yhtiöittäminen myötä, tuleva Swedavia hankkisi nämä lentoasemat täysin itselleen. (Riksdagen 2009)

Alueellisesti strategisiksi lentoasemiksi määritettiin kaikki sellaiset lentoasemat, joita ei tunnustettu kansallisesti tärkeiksi, mutta joiden alueelta matka-aika Tukholman Arlandan lentoasemalle ylitti kaksi tuntia. Näitä lentoasemia oli yhteensä 16 kpl ja lähtökohdaksi määritettiin, että valtion tulisi kattaa 75 % näiden lentoasemien operatiivisesta alijäämästä. Kuitenkin jos matka-aika Tukholman Arlandan lentoasemalle henkilöautolla tai joukkoliikenteellä on 2–2,5 tuntia, niin alijäämästä voidaan kattaa vain 50 %. Ruotsin valtio arvioi vuonna 2009, että silloin noin 105 miljoonaa kruunua (vajaa 10 miljoonaa euroa) riittäisi näiden lentoasemien operatiivisen toiminnan alijäämien kattamiseen (keskimäärin n. 600 000 euroa lentoasemaa kohden).

Kolmanteen kategoriaan, eli muihin lentoasemiin, päätyivät sellaiset lentoasemat, joiden alueelta voi matkustaa Tukholman Arlandan lentoasemalle joko henkilöautolla tai joukkoliikenteellä kahdessa tunnissa tai sen alle. Nämä lentoasemat ovat sellaisia, jotka eivät ole oikeutettuja valtion tukeen. Tällainen lentoasema on esimerkiksi noin 110 km etäisyydellä Tukholmasta Västeråsin lentoasema, joka on profiloitunut Tukholman päälentoaseman kanssa kilpailevaksi halpalentoasemaksi. (Riksdagen 2009)

Ilmailulaitoksen vielä vuonna 2009 operoimista lentoasemista seitsemän määritettiin alueellisesti strategisiksi, mikä tarkoitti sitä, että valtio pyrki kunnallistamaan ne. Jönköpingin lentoaseman osalta tämä oli yksinkertaisempaa kuin muilla lentoasemilla, sillä kunta omisti lentoaseman ja oli vuokrannut sitä Ilmailulaitokselle. Lentoaseman operatiivinen toiminta jouduttiin kuitenkin siirtämään kunnalle. Muut kuusi lentoasemaa olivat valtion omistuksessa ja niiden siirrosta piti neuvotella kuntien kanssa. (Riksdagen 2009) Viisi lentoasemaa (Karlstad, Skellefteå, Ängelholm, Örnsköldvik ja Sundsvall) kunnallistettiin vuosina 2010–2013. Ronnebyn lentoasema on edelleen osa Swedavian verkostoa (Swedavia 2023a). Tietoa siitä, miksei lentoasemaa ole kunnallistettu, ei löytynyt, mutta vaikuttaa todennäköiseltä, että lentoasema on nyt hyväksytty pysyvästi osaksi Swedavian verkostoa.

### **Ei-kansallisesti strategisten lentoasemien kunnallistaminen**

Karlstadin lentoaseman uudeksi omistajaksi tuli kunnan, lääninhallituksen ja maakunnan yhteenliittymä. Ilmailulaitos maksoi 58 miljoonaa kruunua (noin 5 miljoonaa euroa) siitä, että yhteenliittymä otti lentoaseman hoitaakseen. Rahoituksen tarkoituksena oli kattaa operointikulut vuonna 2011 (siirto tehtiin aivan loppuvuodesta 2010) ja useita lähivuosien investointeja sekä olla eräänlainen sovintokorvaus siitä, että Ilmailulaitos pääsee irtautumaan lentoaseman ylläpidosta. (Publikt 2010) Nykyään lentoaseman omistaa Karlstadin kunta 95 % osuudella ja Värmlandin maakunta 5 % osuudella (Karlstad 2023).

Örnsköldvikin lentoaseman uudeksi omistajaksi tuli kunta vuonna 2011 kunta. Swedavia maksoi kunnalle kertasummana 52 miljoonaa kruunua (noin 4 miljoonaa euroa) lentoasematoiminnan vastaanottamisesta. (Allehanda 2011)

Sundsvallin lentoaseman omistajaksi tuli kaksi alueen kuntaa. Swedavia maksoi kunnille 11 miljoonan kruunun (vajaa miljoona euroa) korvauksen lentoaseman kunnallisesta haltuunotosta. Tämän vastasi lentoaseman kahden edellisen vuoden tappioita. Lisäksi Swedavia otti vastuulleen uuden paloauton hankinnan sekä lentoaseman alueella tehtäviä kunnostustöitä. Kunta sen sijaan maksoi 4,7 miljoonaa kruunua (noin 400 000 euroa) lentoaseman turvatarkastuslaitteistosta Swedavialle. Lisäksi sopimukseen kirjattiin pykälä, jonka mukaan Swedavialla oli 5 miljoonan (noin 400 000 euroa) jälkikorvausvastuu mahdollisista ympäristövahingoista, jotka olivat aiheutuneet valtio-omistuksen aikana, jos ne tulisivat ilmi myöhemmin. (Sundsvall Tidning 2012)

Ängelholmin lentoaseman uudeksi omistajaksi tuli alueen kymmenen kuntaa vuonna 2013. Kunnat maksoivat Swedavialle 40 miljoonaa kruunua (reilu kolme miljoonaa euroa) lentoasemasta ja heti kaupan teon jälkeen ne myivät lentoaseman rakennusyritys PEABille. PEABin pääkonttori sijaitsee hyvin lähellä lentoasemaa. Kauppahinta oli sama 40 miljoonaa kruunua, joskin myöhemmin selvisi, että kaupanteon yhteydessä kunnat myönsivät PEABille 15 miljoonan kruunun käteisavustuksen, jolloin todellinen kauppahinta oli vain 25 miljoonaa kruunua. Asia päättyi oikeuskäsittelyyn sekä laittomana valtion tukena 15 miljoonan kruunun avustuksen myötä että kaupan nopean toteutuksen vuoksi, jolloin kellään muulla taholla ei ollut realistista mahdollisuutta neuvotella lentoaseman ostosta. Käräjäoikeus piti kauppaa laillisena, mutta hovioikeus tuomitsi sen laittomaksi. (Flytorget 2013) Päätöksestä huolimatta PEAB jatkoi lentoaseman omistajana aina vuoteen 2020 asti. Loppukeväästä 2020 PEAB ilmoitti lakkauttavansa lentoasematoiminnan koronapandemian takia syksyllä 2020, mutta pitävänsä lentoaseman luvat voimassa, jotta toimintaa on mahdollista joskus jatkaa. (SVT 2020) Elokuussa 2020 seitsemän alueen kuntaa hyväksyivät valtuustoissaan lentoasemayhtiön siirtymisen heidän haltuunsa. Asiaa perusteltiin yritysten elinvoimalla, potilassiirtokuljetuksilla sekä matkailun tarpeilla. (SVT 2020b)

Skellefteån lentoaseman uudeksi omistajaksi tuli kunta, mutta lentoliikenteen kehitystä tehdään alueen tiiviinä yhteistyönä. Alueen kauppakamari on perustanut alueelle lentoliikenneneuvoston (Aviation Council), jonka kokouksissa käsitellään lentojen aikatauluja, saatavuutta, jatkoyhteyksiä, palvelutasoa, reittikehittämistä ja markkinointia. Neuvoston käsittelyiden painopiste on liikematkustajien ja alueelle tulevien matkailijoiden tarpeissa. Neuvoston kokouksiin osallistuu alueen liike-elämän edustajia, liikennepalveluiden tarjoajia, hotelleja, matkailukohteita, lentoasema ja lentoyhtiöitä. (Skellefteå Airport 2023)

Alla olevaan taulukkoon on koottu tiedossa olevat lentoasemien kunnallistamisen kauppahinnat. Negatiivinen kauppahinta tarkoittaa, että Swedavia maksoi kunnalle ja positiivinen kauppahinta, että kunta maksoi Swedavialle.

Taulukko 5. Ruotsissa kunnallistettujen lentoasemien kauppahinnat. Negatiivinen kauppahinta tarkoittaa, että Swedavia maksoi kunnalle lentoaseman haltuunottamisesta.

| Lentoasema  | Kauppahinta  |
|-------------|--|
| Karlstad    | -58 miljoonaa kruunua  |
| Örnsköldvik | -52 miljoonaa kruunua  |
| Sundsvall   | -6 miljoonaa kruunua<br>lisäksi 1) Swedavia teki kunnostustöitä ja hankki kalustoa ennen siirtoa sekä<br>2) sitoutui 5 miljoonan kruunun korvausvastuuseen mahdollisista ympäristövahingoista. |
| Ängelholm   | +40 miljoonaa kruunua  |

### Selvitys 2023: valtion vahvemman roolin paluu?

Helmikuussa 2023 Ruotsissa julkaistiin selvitys, joka oli ensimmäinen laajempi katsaus maan lentoasemista yli kymmeneen vuoteen. Sen mukaan valtion tulisi palata ottamaan suurempi rooli lentoasemien ylläpidosta. (Regeringskansliet 2023)

Raportissa ehdotetaan, että valtion tuki kunnallisille lentoasemille kaksinkertaistettaisiin nykyisestä 170 miljoonasta kruunusta (n. 14 miljoonaa euroa) 350 miljoonaan kruunuun. Tämä tarkoittaisi, että kunnalliset lentoasemat saisivat valtion tukea nykyisen noin puolen miljoonan euron sijaan noin miljoona euroa vuodessa. Tämä ei kuitenkaan poista täysin kuntien tuen tarvetta, sillä kunnallisten lentoasemien yhteenlaskettu alijäämä on noin 500 miljoonaa kruunua eli noin 1,7 miljoonaa euroa per kunnallinen lentoasema. (Flygtoerget 2023, Regeringskansliet 2023)

Raportissa ehdotetaan myös, että kolme lentoasemaa – Skellefteå, Ängelholm ja Kalmar – palaisivat Swedavian verkostoon, ja yksi lentoasema (Ronneby) voisi mahdollisesti poistua sieltä. Pidemmällä aikavälillä myös Sundsvall voisi siirtyä osaksi Swedavian verkostoa. Selvityksen mukaan Skellefteå voisi palata saman tien ja syynä on lentoaseman alueella vahvasti tapahtuva teollisuuden vihreä siirtymä. Ängelholmilla on vahva matkustajakunta sekä laaja yritys yhteisö, kun taas Kalmar on selvityksen tekijän mukaan "viestintävarjossa" oleva kaupunki ja tarvitsee parempia yhteyksiä. Jos Kalmar palaa verkostoon, Ronnebyn poistuminen johtuisi todennäköisesti siitä, että näiden kaupunkien välinen etäisyys on noin 100 km. (Regeringskansliet 2023)



## Yhteenvetotaulukot

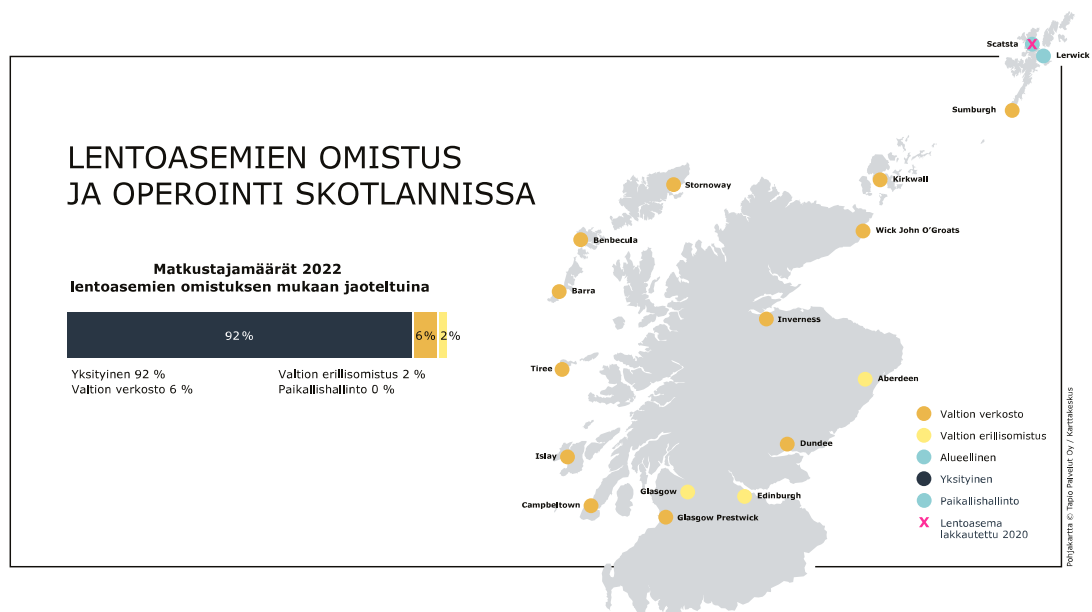
Taulukko 6. Suomen ja Ruotsin mallien vertailua joidenkin tekijöiden näkökulmasta.

|   | Swedavia, Ruotsi | Finavia, Suomi |
|---|------------------|----------------|
| Verkostossa olevien lentoasemien osuus lentoasemien määrästä  | 26 %             | 83 %           |
| Valtion tuki verkoston ulkopuolisille lentoasemille           | 14 M€            | 0,9 M€         |
| Valtio jaotellut lentoasemat strategisen statuksen mukaisesti | Kyllä            | Ei             |

### Yhteenveto Ruotsin mallin keskeisistä piirteistä

- Suuremmat lentoasemat kuuluvat valtionverkostoyhtiölle ja pienemmät ovat pääasiassa kuntien omistamia ts. alueilla on erilaisia toimintamalleja.
- Kunnallisten lentoasemien rahoitus perustuu vahvasti valtion tukeen.
- Vaikuttaa, että noin 15 vuotta sitten tehdyt päätökset siitä, mitkä lentoasemat ovat valtion näkökulmasta tärkeimmät, eivät kestäneet aikaa.

### 2.3.6 Skotlannin malli – verkostossa pienemmät lentoasemat



Kuva 17. Skotlannin lentoasemat ja matkustajamäärät 2022 omistajan mukaan jaoteltuna. Lähde: Transport Scotland 2020 ja CAA 2023.

Skotlannissa kolme suurinta lentoasemaa ovat yksityisesti omistettuja. Lähes kaikki muut lentoasemat (11 kpl) ovat valtion verkostoyhtiön HIAL:n (Highlands and Islands Airports Limited) hallinnoimia. (Transport Scotland 2023) Näiden lentoasemien matkustajamäärä koko Skotlannin lentomatkustajista 2022 oli vain kuusi prosenttia (CAA 2023). Lisäksi Skotlannissa on yksi valtion erillisomistama lentoasema (Glasgow Prestwick) sekä yksi Shetlannin saarten paikallishallinnon omistama lentoasema (Lerwick Tingwall). (Transport Scotland 2023)

Koko Iso-Britanniassa lentoliikennetoimintojen järjestämisestä ohjaa vahva ajatus siitä, että kilpailevilla lentoasemamarkkinoilla toimivat vain yksityiset toimijat. Julkiset tahot omistavat ja rahoittavat vain sellaista lentoasematoimintaa, joka on yhteiskunnalle välttämätöntä eikä häiritse markkinataloudellista kilpailua. Tämän takia kaikki maan kaupalliseen liiketoimintaan pystyvät lentoasemat on yksityistetty eikä niitä lähtökohtaisesti tueta julkisin varoin. Valtio kuitenkin säätelee yksityisten tahojen toimintaa erittäin tiukasta ja Iso-Britannian ilmailuviranomainen näkeekin itsensä loppukäyttäjän (eli lentomatkustajan) etuja valvovana toimijana. Tämän takia ilmailuviranomainen esimerkiksi ilmoittaa, kuinka paljon lentoasemamaksuja voidaan korottaa minäkin vuonna ja kuinka paljon vesipullo voi korkeintaan terminaalissa maksaa. Maassa on myös käyty laajaa julkista keskustelua siitä, missä määrin valtio osallistuu lentoasemainfrastruktuuri-investointien rahoittamiseen (mm. uudet kiitotiet ja terminaalit sekä raideyhteydet lentoasemille). Esimerkiksi Lontoossa sekä Heathrow'n että Gatwickin lentoasemien uusille kiitoteille olisi kapasiteetin puolesta perusteet ja ne palvelisivat loppukäyttäjän etua, mutta poliittista konsensusta valtion rahoituksesta ja lentoasemien tasapuolisesta kohtelusta ei ole saavutettu. (University of Westminster 2016)

Sen sijaan niihin lentoasemiin, jotka eivät toimi kaupallisilla perusteilla – ja näin ollen eivät häiritse kaupallisesti toimivien lentoasemien liiketoimintaa – suhtaudutaan paljon vapaammin eikä niiden toimintaa säännellä yhtä tiukasta kuin yksityisten lentoasemien toimintaa. Voidaankin sanoa, että maassa on kahdenlaisia lentoasemia: julkisesti rahoitettua yhteiskunnallista infrastruktuuria sekä yksityisesti rahoitettuja ja osana säädelyä markkinataloutta toimivia omistajilleen tuottoa tekeviä lentoasemia. Valtion verkosto on osa ensimmäistä. (University of Westminster 2016)

### **Valtion verkosto Highlands and Islands Airport Limited**

Lentoasemaverkostoyhtiö HIAL perustettiin vuonna 1986 Iso-Britannian siviili-ilmailuviranomaisen alaisuuteen ja siirrettiin vuonna 1995 Skotlannin hallintoalueen alaisuuteen. Verkostoyhtiön vastuulla on 11 alueellista lentoasemaa, joiden matkustajamäärä vuonna 2022 oli yhteensä noin 1,3 miljoonaa. Suurimmat matkustajamäärät vuonna 2022 olivat Ivernessin lentoasemalla (700 000), joten se vastaa kooltaan noin Oulun lentoasemaa ja on verkoston lentoasemista ainut, jonka operatiivinen toiminta on ainakin teoriassa mahdollista rahoittaa kaupallisella toiminnalla.

HIAL saa Skotlannin hallinnon tukea perustuen vuonna 1982 määritettyyn ilmailulakiin. Tuen maksaa Skotlannin aluehallinnon alainen liikennevirasto Transport Scotland. (HIAL 2022a) Tilikaudella 1.4.2021–31.3.2022 julkinen tuki oli yhteensä noin 76 miljoonaa puntaa (noin 89 miljoonaa euroa). Tästä 48 % oli pääomistusta. Lisäksi yhtiöllä oli hieman yli miljoona puntaa pääomistusta. (HIAL 2022b)

Viranomaiset vaativat, että HIAL:n rahankäyttö on äärimmäisen läpinäkyvää, minkä takia yhtiön vuosikertomuksessa on eritelty yksityiskohtaisesti mihin kaikkeen ja kuinka paljon rahaa on käytetty ja millä menettelyllä hankintapäätös on tehty (esim. tarjouskilpailu, puitesopimus vai neuvottelu). Lisäksi ilmoitetaan tulevaisuuden suunnitelmista. Vuosikertomuksessa korostetaan myös, millaisia aluetaloudellisia vaikutuksia HIAL:in toiminnasta on syntynyt ja jokaisen lentoaseman vaikutusalue käydään yksinään läpi. Esimerkkejä, joita mainitaan, ovat paikallisten pienten ja keskisuurten yritysten käyttö investointi- ja ylläpitotöissä sekä oppilaitosyhteistyö. (HIAL 2022a)

HIAL on määrittänyt toimintansa arvoikseen avoimuuden, kunnioituksen, innovatiivisuuden, omistajuuden sekä erinomaisuuden. Omaa tarkoitustaan yhtiö kuvaa seuraavasti: "we are committed to supporting the essential socio-economic role of aviation in Scotland by maintaining and developing our airports and the vital lifeline services and connections they provide for some of our country's more remote communities" mikä kääntyy vapaasti suomenkieliseksi "olemme sitoutuneet tukemaan Skotlannille sosioekonomisesti välttämätöntä lentoliikennettä ylläpitämällä ja kehittämällä lentoasemia ja niiden tarjoamia lentoyhteyksiä, jotka ovat elinehto maamme syrjäisille yhteisöille". (HIAL 2022a)

### **Muiden lentoasemien omistus**

Skotlannin suurimman lentoaseman, Edinburghin, matkustajamäärä oli vuonna 2022 noin 11 miljoonaa (CAA 2023). Lentoaseman omistaa maailmanlaajuinen, yksityinen infrastruktuuri-investori Global Infrastructure Partners (GIP). (Edinburgh Airport 2023) GIP on perustettu vuonna 2005 ja tällä hetkellä sen hallussa on noin 60 miljardin dollarin edestä omaisuutta (GIP 2023)

Skotlannin toiseksi suurimman lentoaseman Glasgow'n (n. 7 miljoonaa matkustajaa), ja kolmanneksi suurimman Aberdeenin (n. 2 miljoonaa matkustajaa) omistaa AGS Airports Limited, jonka omistavat Ferroviel ja AGS Ventures Airports Limited, joista jälkimmäisen omistaa kokonaan Macquarie European Infrastructure Fund 4 LP. Molemmat ovat infrastruktuuri-investointiyhtiöitä. Ferroviel on investoinut 32 lentoasemaan Iso-Britanniassa, Italiassa, Australiassa, Chilessä ja Meksikossa viimeisen 25 vuoden aikana. Macquarie on maailman suurin infrastruktuurin hallintayhtiö ja sen hallinnassa on lentoasemien lisäksi mm. tie- ja energiainfrastruktuuria. (Aberdeen Airport 2023, Glasgow Airport 2023, CAA 2023)

Sekä Edinburghin että Glasgow'n lentoasemat olivat vielä 1970-luvulla osa British Airport Authorityn (BAA) verkostoa, johon kuului myös muita saarivaltion suuria lentoasemia. Vuonna 1986 BAA yksityistettiin ja vuonna 2006 BAA pakotettiin myymään muut lentoasemat monopoliaseman purkamiseksi. Nykyään BAA toimii nimellä Heathrow Airport Holdings ja vastaa Iso-Britannian suurimman lentoaseman, Lontoo Heathrown, operoimisesta. (Glasgow Airport 2023)

Skotlannin aluehallinto osti Glasgow Prestwickin lentoaseman vuonna 2016 yksityisiltä tahoilta. Tarkoituksena oli turvata alueen työpaikat, joista 4 500 liittyy lentoasemaan tai sen ympärillä toimivaan ilmailuklusteriin. Lentoaseman aluetaloudellinen vaikutus Skotlannille on 61,6 miljoonaa puntaa. (Glasgow Prestwick Airport 2023) Vuonna 2022 lentoaseman matkustajamäärä oli noin 0,5 miljoonaa (CAA 2023). Tietoa siitä, miksi lentoasema on erillisomisteinen eikä osa HIALin verkostoa, ei löytynyt, mutta syyt lienevät historialliset. Matkustajamäärillä ne eivät täysin ole perusteltavissa, sillä HIAL:n verkostoon kuuluva Ivernessin lentoasema on matkustajamääriltään suurempi kuin Gatwick Prestwick (CAA 2023).

Shetlannin saarten paikallishallinto omistaa Lerwick Tingwallin lentoaseman, joka on tällä hetkellä ainoa lentoasema, jonka Skotlannin liikennevirasto Transport Scotland on nostanut omaan karttaansa, johon on merkitty Skotlannin lentoasemat (Shetland Islands Council 2023, Transport Scotlans 2020). Lentoasema sijaitsee noin 35 minuutin (40 km) matkan päässä HIAL:n verkostossa olevasta Sumburgin lentoasemasta. Vuonna 2022 lentoasemalla oli alle 3 000 matkustajaa, kun taas Sumburgin lentoaseman matkustajamäärä oli lähes 250 000 (CAA 2023).

Aiemmin paikallishallinto omisti myös toisen lentoaseman (Scatsta), mutta se lakkautettiin vuonna 2020, koska öljyteollisuutta palvellut lentoyhteys siirtyi kilpailutuksen myötä käyttämään saarten päälentoasemaa Sumburgia, joka kuuluu HIAL:n verkostoon. Scatctan lentoasema sijaitsi noin puolen tunnin ajomatkan (35 km) päässä paikallishallinnon toisesta lentoasemasta, Lerwick Tingwallista, ja noin tunnin ajomatkan (80 km) päässä Sumburgin lentoasemasta. Isobritannialaiseen tapaan lentoaseman operatiivinen toiminta oli ulkoistettu ja siitä vastasi pörssilistattu, maailmanlaajuisesti mm. liikennesektorilla operaattoriyhtiönä toimiva Serco Group. (CH Aviation 2020)

Lisäksi Skotlannissa on pienempiä lentoasemia, jotka suomalaisesta näkökulmasta tuntuvat vastaavan enemmän yleisilmailun lentopaikkoja (Transport Scotland 2023). Näitä lentoasemia ei ole esitetty Skotlannin liikenneviraston Transport Scotlandin lentoasemakartoilla eikä Iso-Britannia siviili-ilmailuviranomainen CAA tilastoi niiden matkustajamääriä (Transport Scotland 2020, CAA 2023). Tällainen on esimerkiksi Obanin lentoasema, jonne on kuitenkin reittiliikennettä vuosittain noin 3 000 matkustajan verran. Lentoaseman omistaa paikallishallinto (Oban and the Isles Airports 2023). Suomessa yleisilmailua palveleville lentopaikoille ei ole reittilentoliikennettä.

Taulukko 7. Suomen ja Skotlannin mallien vertailua joidenkin tekijöiden näkökulmasta.

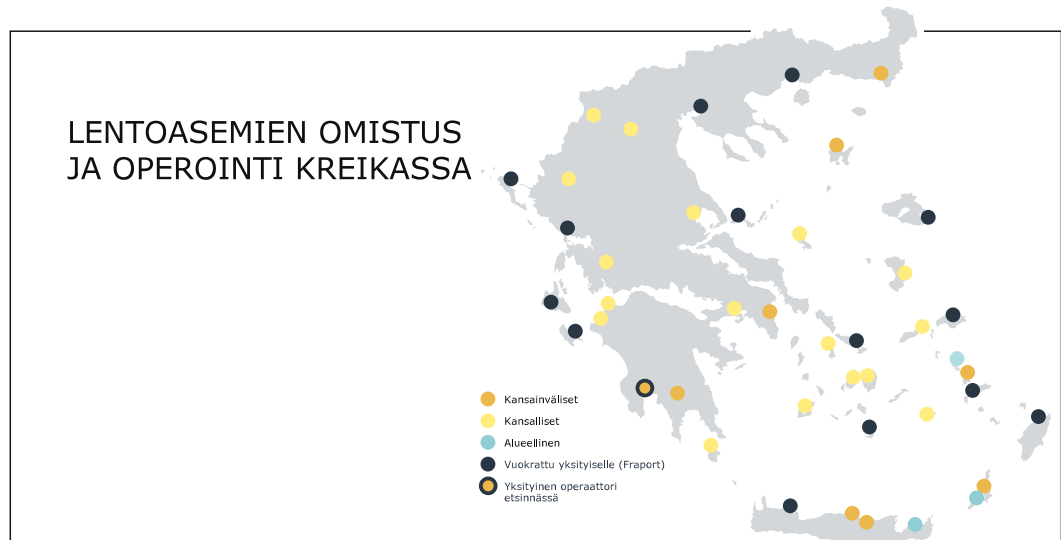
|  | <b>HIAL, Skotlanti</b> | <b>Finavia, Suomi</b>              |
|--|------------------------|------------------------------------|
| Verkostossa olevien lentoasemien osuus lentoasemien määrästä                   | 58 %                   | 83 %                               |
| Verkostolentoasemien matkustajamäärä koko maan lentoasemien matkustajamäärästä | 6 %                    | 99,6 %                             |
| Valtion tuki lentoasemille yhteensä  | 56 miljoonaa euroa     | 4,9 miljoonaa euroa*               |
| Valtion tuki lentoasemaa kohden  | 5 miljoonaa euroa      | 0,2 miljoonaa euroa                |
| Paikallisesti omistettuja lentoasemia lakkautettu viime vuosina                | 1 kpl                  | 0 kpl                              |
| Verkostoon kuuluvia lentoasemia lakkautettu viime vuosina                      | 0 kpl                  | 3 kpl (Varkaus, Kauha-joki, Malmi) |

\* Sisältää myös Finavian verkoston ulkopuolisten kunnallisten lentoasemien operointituen sekä Finavian pääomittamisen Helsinki-Vantaan investointia varten vuonna 2013 (oletus 50 vuoden pitoajasta: 4 miljoonaa euroa)

### **Yhteenveto Skotlannin mallin keskeisistä piirteistä**

- Suuremmat lentoasemat ovat yksityisiä, pienempiä operoi valtion verkostoyhtiö. Lisäksi on yksi valtion erillisomistama lentoasema.
- Toiminta on hyvin säädeltyä ja rahankäyttö läpinäkyvää.
- Kunnallisten lentoasemien rahoitus perustuu vahvasti valtion tukeen.
- Vaikuttaa, että noin 15 vuotta sitten tehdyt päätökset siitä, mitkä lentoasemat ovat valtion näkökulmasta tärkeimmät, eivät kestäneet aikaa.

### 2.3.7 Kreikan malli – verkoston osia yksityistetty leasing-sopimuksella



Kuva 18. Kreikan lentoasemat tyyppin ja omistajan mukaan jaoteltuna. Taustakartan lähde: YPA 2023.

Kreikassa on yhteensä 39 lentoasemaa, jotka kaikki kuuluivat aiemmin maan siviili-ilmailuviranomaisen ylläpitämään lentoasemaverkostoon (HCAA 2023). Maan päälentoasema, Ateenan lentoasema, yhtiöitettiin kuitenkin jo vuonna 1996 Athens International Airport S.A. (AIA) nimiseksi yritykseksi. Vuonna 2001 sitä hallitsemaan tuli 50-vuoden toimilupasopimuksella (engl. *consession agreement*) Kreikan valtio (55 %) ja yksityiset sijoittajat (45 %). (Athens International Airport 2023a) Tällä hetkellä suurin yksityinen omistaja on saksalaistaustainen lentoasemainvestori AviAlliance, joka omistaa 40 % yhtiön osakkeista (Reuters 2023). Toimilupasopimus antoi AIA:lle oikeuden suunnitella, rahoittaa, rakentaa, viimeistellä, ottaa käyttöön, ylläpitää, operoida, johtaa ja kehittää Ateenan lentoasemaa. (Athens International Airport 2023a) Ateenan lentoasemaa operoiva yksityinen yritys on pitänyt yksityistämistä onnistuneena esimerkkinä lentoaseman yksityistämisestä.

Ateenan lentoaseman siirtyminen julkisen ja yksityisten tahojen yhteisomistukseen oli yksi ensimmäisiä lentoasemiin liittyviä julkis-yksityis-yhteistyösopimuksia (engl. Public-Private-Partnership) koko maailmassa. Ateenan lentoaseman kehittämistä on rahoitettu Euroopan investointipankin lainoilla, yksityisten omistajien pääomalla sekä Euroopan unionin ja Kreikan valtion myöntämällä tuilla. Vuodesta 2001 lähtien aina koronapandemian alkuun asti Ateenan lentoaseman toiminta oli taloudellisesti terveellä pohjalla ja vuonna 2019 lentoaseman vaikutuksen Kreikan bruttokansantuotteeseen arvioitiin olevan noin 4,4 %. (Athens International Airport 2023a) Vuonna 2022 lentoaseman matkustajamäärä oli lähes 23 miljoonaa. (Athens International Airport 2023b)

Koronapandemian myötä Kreikassa on herännyt keskustelua valtion enemmistöomistuksesta luopumisesta. Kesällä 2023 omistajat pääsivät yhteisymmärrykseen siitä, että Kreikan valtio luopuu 30 %-yksiköstä omistuksestaan ja AviAlliance ostaa siitä 10 %-yksikköä. Loput 20 %-yksikköä on tarkoitus listata Ateenan pörssiin. Koko 30 %-yksikön arvon ennakoidaan olevan 800–1 000 miljoonan euron välillä. (Reuters 2023)

Vuoteen 2017 asti kaikki muut Kreikan lentoasemat olivat osa maan siviili-ilmailuviranomaisen HCAA:n ylläpitämää lentoasemaverkostoa. Kreikan finanssikriisin takia 38 lentoasemasta lohkaistiin 14 lentoasemaa ja niistä muodostettiin kaksi verkostoa. Verkostoon A kuuluivat Thessalonikin (5,7 miljoonaa matkustajaa vuonna 2016), Kerkiran (2,8 miljoonaa), Kefalonian (550 000), Aktion (480 000), Zakinthosin (1,4 miljoonaa), Kavalan (275 000) ja Hanian (3 miljoonaa) lentoasemat ja verkostoon B Rodoksen (5 miljoonaa), Samosin (365 000), Skiathosin (400 000), Mytilenen (420 000), Mykonosin (1 miljoona), Santorinin (1,7 miljoonaa) ja Kosin (1,9 miljoonaa) lentoasemat. Molempien verkostojen osalta Kreikan valtio neuvotteli yksityisen Fraport Grecen kanssa 40-vuotisen leasing-sopimuksen vuonna 2015. Fraport Grecen taustalla toimivat maailmanlaajuisesti toimiva, saksalaislähtöinen lentoasemaoperaattori Fraport sekä kreikkalaistaustainen sijoitusyhtiö Copelouzos Group. Lentoasemien omistus säilyi Kreikan valtiolla. (Fraport 2017a; Fraport 2018)

Vuonna 2017 sopimus pantiin täytäntöön ja Fraport Greece maksoi 1,234 miljardin euron maksun Kreikan valtiolle. Kyseessä oli suurin Kreikan valtion koskaan saama sopimusmaksu. Kertamaksun lisäksi Fraport on sitoutunut 22,9 miljoonan euron vuosittaiseen maksuun sekä vuosittaiseen voitonjakoon. Käytännössä Fraport Greece tilittää Kreikan valtiolle vuosimaksun lisäksi myös 28,5 % käyttökatteestaan. (Fraport 2017a) Näiden lisäksi Fraport Greece on sitoutunut investoimaan lentoasemien kehittämiseen. Vuonna 2017 Fraport Greece ilmoitti investoivansa 330 miljoonaa euroa lentoasemien kehittämiseen ja uskoi summan nousevan miljardiin euroon 40-vuoden sopimuskauden aikana. (Fraport 2017b).

Fraport Greece on ilmoittanut missiökseen lentoasemien kansainvälisen kilpailukyvyyn parantamisen, mikä tehdään prosessien tehostamisella, infrastruktuurin modernisoimisella sekä henkilöstön jatkuvalla koulutuksella. Lisäksi fokusksessa ovat aluekehityksen näkökulmat: yhtiö pyrkii tekemään läheistä yhteistyötä lentoasemien vaikutusalueiden kanssa mahdollistaakseen maksimaaliset hyödyt. (Fraport 2023).

Vuonna 2021 julkaistiin tutkimus, jonka mukaan lentoasemien vuokraaminen yksityisille kannatti: matkustajamäärät olivat arviolta noin 30 % suuremmat Fraportin verkostoon kuuluneilla lentoasemilla kuin, jos ne olisivat jääneet valtion ylläpidettäväksi. (Vettas et al. 2021) Lentoliikennemarkkinaa seuraavien

analyttikkojen mukaan ensimmäiset vuodet Fraport Greecellä olivat haastavia, mutta sen jälkeen toiminta on alkanut pyöriä toivotulla tavalla ja vuokraamista voidaan pitää ainakin tähän asti menetystarinana. (CAPA 2022)

Jäljelle jääneitä lentoasemia (24 kpl) jäi operoimaan maan siviili-ilmailuviranomainen HCAA. Malli vastaa osittain tapaa, jolla Suomessakin lentoasemien toiminta oli järjestetty aina 1990-luvulle asti: valtion virasto vastaa niin lentoasemien operoinnista, lennonvarmistuksen järjestämisestä kuin perinteisemmistä viranomaistehtävistä, kuten turvallisuudesta ja toimintaluvista. (HCAA 2023) Haasteellista mallissa on, että operoinnista ja sen valvonnasta vastaa sama organisaatio. Kilpailun näkökulmasta myös lennonvarmistuksen mukana olo samassa organisaatiossa on haasteellista.

Nyt, lähes kymmenen vuotta useiden lentoasemien vuokraamisen jälkeen, Kreikan valtio suunnittelee loppujenkin lentoasemien siirtämistä yksityiseen operointiin. Loppuvuodesta 2022 Kreikan valtio etsi kiinnostuneita yksityisiä sijoittajia Kalamatan lentoaseman vuokraamiselle. Neljä yksityistä tahoa teki tarjouksen lentoaseman 40-vuoden leasing-sopimuksesta. Kalamatan lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2019 oli noin 340 000 eli se vastaa kokoluokaltaan Kittilän lentoasemaa. Myös loppujen 22 lentoaseman vuokraamista yksityisille tahoille suunnitellaan parhaillaan. (Reuters 2022, CAPA 2022)

Taulukko 8. Suomen ja Kreikan mallien vertailua joidenkin tekijöiden näkökulmasta.

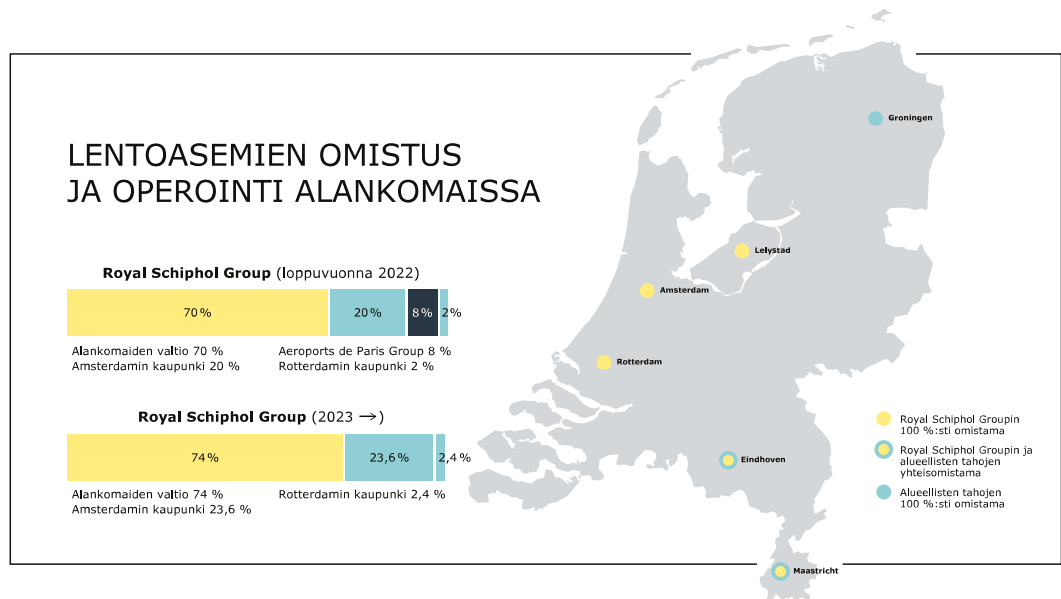
|                                  | <b>2 verkostoa, Kreikka</b>                    | <b>Finavia, Suomi</b> |
|----------------------------------|--|-----------------------|
| Päälentoaseman omistus           | Erillisyhtiö, yksityistä ja julkista omistusta | Osa verkostoa         |
| Verkostojen lukumäärä ja omistus | 2 kpl: yksityinen ja julkinen                  | 1 kpl: julkinen       |

### **Yhteenveto Kreikan mallin keskeisistä piirteistä**

- Päälentoasema on erillisyhtiö, jossa on sekä julkista (valtio) että yksityistä omistusta. Yksityisten mukaan tuomisen taustalla oli tarve mittaville investoinneille, joihin haettiin yksityistä rahoitusta.
- Matkailualueiden lentoasemia on koottu verkostoksi, joka myös vuokrattiin yksityiselle operaattorille. Taustalla oli tarve saada valtiolle rahoitusta kriisitilanteessa.
- Yksityinen verkosto-operaattori on tehostanut toimintaa: lentoasemilla on tutkimuksen mukaan jopa 30 % enemmän matkustajia kuin julkisesti omistettuna.



### 2.3.8 Alankomaiden malli – valtion ja kahden suurimman kaupungin verkosto-operaattori lähes kaikkien lentoasemien täys- tai osaomistajana



Kuva 19. Alankomaiden lentoasemat jaoteltuna omistajan mukaan sekä maan verkostoyhtiön aiempi ja nykyinen omistajarakenne. Karttakuvan lähde: Expatinfo Holland 2023

Alankomaissa on yhteensä kuusi lentoasemaa, joista viisi ovat jollain tapaa verkostoyhtiö Royal Schiphol Groupin omistuksessa. Amsterdamin (52 miljoonaa matkustajaa vuonna 2022) ja Rotterdamin (2 miljoonaa) lentoasemat ovat Royal Schiphol Groupin sataprosenttisessa omistuksessa, Eindhovenin (6,3 miljoonaa) lentoasema on sen enemmistöomistuksessa (51 %) ja Maastricht-Aachenin (266 000) lentoasema sen vähemmistöomistuksessa (40 %). Lisäksi Royal Schiphol Group omistaa maan suurimman yleisilmailun lentoaseman, Lelystadin (vrt. Suomessa aiemmin Finavian omistama, nyt jo lakkautettu Helsinki-Malmi). (Schiphol 2023a, Schiphol 2023b, CBS 2023) Maan kuudes lentoasema on Groningenin lentoasema, ja se on alueen kahden maakunnan ja kolmen kunnan omistama (Groningen Airport 2023). Vuonna 2022 sen matkustajamäärä oli noin 87 000 (CBS 2023).

Maastricht-Aachenin lentoaseman 40 %:n omistus siirtyi Royal Schiphol Groupille vasta vuonna 2022. Kyseessä oli maan lentoliikennestrategiassa tehty linjaus, jota maan hallitus sekä lentoaseman alueen maakunta esittivät Royal Schiphol Groupille sekä Maastricht-Aachenin lentoasemayhtiölle. Koska Alankomaiden valtio on Royal Schiphol Groupin suurin omistaja lähes 70 % osuudellaan, voidaan Maastricht-Aachenin lentoasemayhtiön osakkeiden oston katsoa olleen poliittisen ohjauksen tulos. Kaupan yhteydessä Royal Schiphol Groupin edustajat totesivat, että yhtiön tavoitteena on yhdistää Alankomaat osaksi muuta maailmaa ja että alueellisilla lentoasemilla on siinä tärkeä rooli. He myös näkivät erittäin kiinnostavana vaihtoehdon, jossa Alankomaiden len-

toasemat muodostavat yhden yhtenäisen verkoston. Royal Schiphol Group uskoikin, että kaupan myötä Maastrichtin lentoasemaa voidaan kehittää tuoden mukaan oppeja muilta lentoasemilta sekä tehostaa toimintaa mittakaavaedun myötä. (Airport Technology 2022) Loput 60 % Maastricht-Aachenin lentoasemasta on alueen maakunnan omistuksessa. Maakunta osti lentoaseman nimelliseen yhden euron hintaan vuonna 2019 yksityiseltä toimijalta. Yksityinen toimija päätti luopua lentoasemasta, koska maakunta alkoi rajoittamaan lentoliikenteen lisäysmahdollisuuksia, todennäköisesti melusyistä. (Dutch News 2019)

Royal Schiphol Groupin muut omistajat olivat vielä vuoden 2022 lopussa Amsterdamin kaupunki (20 %), Rotterdamin kaupunki (2,2 %) sekä yksityinen lentoasemaoperaattori ja -investori Aeroports de Paris Group (AdP) (8 %). AdP operoi myös useita Pariisin alueen lentoasemia. Royal Schiphol Groupin toiminta ei rajoitu pelkästään Alankomaihin, vaan se omistaa 18,7 % Brisbanen lentoasemasta Australiassa. Lisäksi se omisti vastavuoroisesti 8 % AdP:stä ja sillä on rooli John F. Kennedyn lentoaseman terminaalin 4 operoinnissa sekä strateginen yhteistyö Incheon lentoasemalla Etelä-Koreassa. (Schiphol 2023c) Royal Schiphol Group muistuttaakin enemmän yksityisiä lentoasemaoperaattoreita, jotka ovat ottaneet hoitaakseen myös verkostoja (mm. VINCI, Fraport), kuin perinteisiä valtiollisia verkostoyhtiöitä (mm. Avinor, Swedavia, Finavia).

Royal Schiphol Group ja Aeroports de Paris Group sopivat keskinäisestä yhteistyöstä vuonna 2008 ja molemmat ostivat toistensa osakekannasta 8 %. Yhtiöt päätyivät kuitenkin vuonna 2022 siihen, etteivät ne jatka ristiinomisusta ja aivan loppuvuodesta Royal Schiphol Group ilmoitti ostaneensa takaisin aiemmin AdP:n omistuksessa olleet 8 % osakekannastaan. (Schiphol 2022) Tämä tarkoittaa, että tällä hetkellä Royal Schiphol Groupin omistajina ovat siis enää Alankomaiden valtio sekä alueen kaksi suurinta kaupunkia eli yhtiössä ei ole enää ollenkaan yksityistä omistusta.

Royal Schiphol Groupin osaomistamilla lentoasemilla muut omistajat ovat alueellisia tahoja. Eindhovenin lentoaseman muut omistajat ovat alueen maakunta sekä Eindhovenin kaupunki. Maastricht-Aachenin lentoaseman toinen omistaja on alueen maakunta. (Schiphol 2023b, Dutch News 2019)

Taulukko 9. Suomen ja Alankomaiden mallien vertailua joidenkin tekijöiden näkökulmasta

|  | <b>Royal Schiphol Group,<br/>Alankomaat</b> | <b>Finavia, Suomi</b> |
|--|---|-----------------------|
| Verkostossa olevien lentoasemien osuus lentoasemien määrästä                   | 80 %  | 83 %                  |
| Verkostolentoasemien matkustajamäärä koko maan lentoasemien matkustajamäärästä | 99,9 %                                      | 99,6 %                |

|   |      |       |
|---|------|-------|
| Verkostoyhtiön osaomistamien lentoasemien osuus kaikista verkostoyhtiön lentoasemista | 50 % | 0 %   |
| Valtio-omistuksen osuus verkostoyhtiön omistuspohjassa                                | 70 % | 100 % |

### **Yhteenveto Alankomaiden mallin keskeisistä piirteistä**

- Maan verkostoyhtiö on valtion ja kahden suurimman kaupungin yhteisomistuksessa.
- Eri lentoasemilla alueellinen omistus on rakenteellisesti läsnä eri tavalla. Amsterdamin ja Rotterdamin kaupunkien omistus on osa verkostoyhtiötä, kun taas Eindhovenin ja Maastricht-Aachenin ovat lentoasemayhtiön osaomistajia.
- Kaikkein pienin lentoasema on verkoston ulkopuolella.

### 2.3.9 Muut verkostomallit

Verkostomallit löytyvät Euroopasta edellä esiteltyjen lisäksi myös Bulgariasta, Irlannista, Islannista, Kyprokselta, Liettuassa, Makedoniasta, Montenegrosta, Turkissa ja Virosta. Näitä malleja on kuvattu lyhyesti alla.

#### **Bulgaria – kaksi lentoasemaa leasing-sopimuksella, kaksi valtiolla**

Bulgariassa on yhteensä neljä lentoasemaa, joista kahdelle kilpailutettiin leasing-sopimuksella yksityinen operaattori vuonna 2006. Sopimuskauden pituus on 35 vuotta. Kilpailutuksen voitti konsortio, jonka pääomistajana on yksityinen lentoasemaoperaattori ja -investori Fraport. (Fraport Twin Star 2023) Maan kaksi muuta lentoasemaa ovat molemmat yhtiöitettyjä ja Bulgarian valtio omistaa ne Liikenneministeriön kautta. (ACI 2016)

#### **Irlanti – kahden lentoaseman verkosto**

Irlannissa on yhteensä seitsemän lentoasemaa, joista kahden voidaan katsoa kuuluvan valtion verkostoon ja yhden olevan valtion erillisomistama. Valtion täysin omistama Dublin Airport Authority DAA omistaa ja operoi sekä maan päälentoasema Dublinia (n. 8,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2022) että Corkin lentoasemaa (n. 250 000 matkustajaa vuonna 2022). Corkin lentoasema sijaitsee Etelä-Irlannissa, noin 260 km etäisyydellä pääkaupunki Dublinista. (DAA 2023) Tämän lisäksi Irlannin valtio omistaa Shannonin lentoaseman erillisen yhtiön kautta. Shannonin lentoasema sijaitsee Irlannin länsirannikolla, myös noin 260 km etäisyydellä Dublinista. Lentoaseman matkustaja-

määrä vuonna 2019 oli vajaa 2 miljoonaa. Lentoasemaa operoiva yhtiö, Shannon Airport Group, vastaa lentoaseman operoinnin lisäksi myös alueen lentoasemaklusterin toiminnasta ja kehittämisestä, mikä voi olla syy sille, että Irlannin valtio on pitänyt Shannon lentoaseman omistuksen erillään Dublinin ja Corkin lentoasemista. (Shannon Airport Group 2023)

Maan kolme muuta lentoasemaa ovat Ireland West Knockin lentoasema, Kerry'n lentoasema sekä Donegalin lentoasema (Department of Transport 2023).

Ireland West Knockin lentoasema sijaitsee Irlannin luoteisosissa noin 200 km etäisyydellä Dublinista ja lentoasemaa operoivan säätiön omistavat alueen viisi maakuntaa sekä yksi kaupunki. Lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2022 oli noin 720 000. (Ireland West Airport 2023, Department of Transport 2023)

Kerry'n lentoasema sijaitsee noin 300 km etäisyydellä Dublinista Lounais-Irlannissa ja se on täysin yksityinen lentoasema, jonka omistaa noin 3300 yksittäistä osakkeenomistajaa (ACI 2016). Lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2022 oli noin 365 000.

Donegalin lentoasema sijaitsee noin 300 km etäisyydellä Dublinista Irlannin pohjoisosissa. Lentoaseman omistaa yksityinen yhtiö (Donegal Airport 2023). Vuonna 2022 lentoaseman matkustajamäärä oli noin 36 000 (Department of Transport 2023).

### **Islanti – valtion lentoasemaverkosto- ja lennonvarmistusyhtiö**

Islannissa on yhteensä 13 lentoasemaa, joita kaikkia ylläpitää valtion sataprosenttisesti omistama verkostoyhtiö Isavia. Lisäksi Islannissa on useita lentoaikoja, jotka ovat myös Isavian vastuulla. Norjan Avinorin tapaan Isavia vastaa myös lennonvarmistuspalveluiden järjestämisestä. (Isavia 2023a)

Isavia ilmoittaa tarkoitukseen johtaa lentoasemayhteisöä, joka lisää elämänlaatua ja vaurautta Islannissa. Visiokseen yhtiö on määritellyt "Connect the world through Iceland" eli "Yhdistää maailma Islannin kautta". (Isavia 2023a)

Isavia on yhtiöittänyt toimintaansa tytäryhtiöihin niin, että lennonvarmistuspalvelut ovat oma yhtiönsä. Samoin alueellisia lentoasemia (muut kuin maan päälentoasema Reykjavik Keflavik) hallinnoidaan erillisen yhtiön kautta. Isavialla on myös lennonvarmistusjärjestelmien tietoteknisiin ratkaisuihin keskittyvä tytäryhtiö, Grönlannille lennonvarmistuspalveluita tarjoava tytäryhtiö sekä lentoasemien vähittäiskauppaan ja duty free-ostoksiin keskittyvä tytäryhtiö. (Isavia 2023b)

### **Kypros – kahden lentoaseman leasing-verkosto**

Kyproksen kaksi lentoasemaa, Larnaka ja Paphos, siirtyivät vuonna 2006 yksityisen Hermes Airportsin vastuulle 25 vuoden pituisella sopimuksella. Lentoasemat omistaa Kyproksen valtio. Heti sopimuskauden aluksi Hermes Airports

uusi molempien lentoasemien terminaalit. Hermes Airportsin omistajina on sekä kyproslaisia että ulkomaalaisia sijoittajia. (Hermes Airports 2023)

### **Liettua – kolmen lentoaseman valtion verkosto**

Liettuassa on kolme lentoasemaa, jotka kaikki kuuluvat valtion omistaman verkostoyhtiön Lithuanian Airports hallintaan. Maan päälentoaseman, Vilnan, matkustajamäärä vuonna 2022 oli noin 3,9 miljoonaa, toiseksi suurimman lentoaseman Kaunaksen, noin 1,2 miljoonaa ja kolmannen, Palangan noin 275 000. (Lithuanian Airports 2023a)

Lithuanian Airportsin hallintorakenne muistuttaa Finavian rakennetta. Yhtiön toimitusjohtajan yläpuolella on hallitus, jonka viidestä jäsenestä kolme on liike-elämän edustajia, yksi on henkilöstön edustaja ja yksi Liettuan Liikenne-ministeriön budjettiosaston päällikkö. (Lithuanian Airports 2023b)

Missiokseen yhtiö on ilmoittanut ”Bring the world closer to Lithuania” eli ”Maailman tuominen lähemmäksi Liettuaa”. Missiota on tarkennettu eri sidosryhmille seuraavasti:

- Asiakkaille tarjotaan kilpailukykyinen reittiverkosto ja palveluita huolellisesti ja läsnä ollen palvellen.
- Yhteistyökumppaneille ollaan avoimia, puolueettomia ja luodaan houkutteleva liiketoimintaympäristö
- Osakkeenomistajille (eli valtiolle) luodaan turvallinen ja tehokas infrastruktuuri
- Kollegoiden kanssa toimitaan yhtenäisesti ja kunnianhimoisesti erilaisien kumppanuuksien johtamisessa
- Liettualaisille tarjotaan siivet maan vaurastumiselle ja kestäväälle kasvulle. (Lithuanian Airports 2023c)

### **Makedonia – kahden lentoaseman leasing-verkosto**

Makedoniassa on kaksi lentoasemaa, Skopje ja Ohrid, jotka valtio omistaa, mutta on vuokrannut pitkäaikaisella sopimuksella. Tällä hetkellä sopimuksen haltijana on TAV Holdings. Lentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä vuonna 2022 oli vajaat 2,5 miljoonaa. (CAA Makedonia 2023, Skopje Airport 2023, ACI 2016)

### **Montenegro – kahden lentoaseman leasing-verkosto**

Montenegrossa on kaksi lentoasemaa, Podgorica sekä Tivat, jotka molemmat siirtyivät Montenegron valtion hallitsemalle Airports of Montenegro yhtiölle vuonna 2003 serbialaiselta yhtiöltä. Lentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä vuonna 2022 oli lähes 2 miljoonaa. Yhtiö korostaa viestinnässään

merkittävästi lentoasemien merkitystä maan matkailulle ja matkailun merkitystä maan taloudelle. (Airports of Montenegro 2023)

### **Turkki – terminaalitoimintoja BOT-sopimuksilla yksityisille**

Turkissa on yhteensä 57 lentoasemaa, joista maan siviili-ilmailun viranomaisen DHMI operoi 50 lentoasemaa. Vastaavasti kuin Kreikassa, siviili-ilmailun viranomaisen tarjoaa Turkin lennonvarmistuspalvelut sekä vastaa perinteisistä viranomaistehtävistä, kuten valvonta, turvallisuus ja luvat. Lopuista seitsemästä lentoasemasta viisi on yksityisten yritysten operoimia niin, että DHMI valvoo niiden toimintaa, yksi on yksityisen yrityksen hallussa niin, että Turkin puolustusviranomaisen valvoo sen toimintaa ja yhtä operoi tekninen yliopisto DHMI:n valvoessa sen toimintaa. (DHMI 2023) Muiden tahojen operoimat lentoasemat ovat kuitenkin DHMI:n omistuksessa ja yksityiset tahot operoivat niitä pitkäaikaisilla leasing-sopimuksilla vastaavasti kuin Kreikassa ja Portugalissa (ICAO 2011).

Turkin lentoasemaverkoston erikoispiirre on, että usean DHMI:n lentoaseman terminaalitoiminta on vuokrattu yksityisille tahoille (TAV Airports 2023; ICAO 2011). Käytännössä siis DHMI vastaa lentoliikennealueiden operoinnista sekä investoinneista ja yksityinen taho vastaa terminaalipuolen operoinnista ja investoinneista. Tähän järjestelyyn päädyttiin 1990-luvulla, kun joillakin maan lentoasemilla alkoi olla kapasiteettihaasteita terminaaleissa ja niiden laajentamiseen tarvittiin rahoitusta. Alun perin Turkin hallitus teki nk. rakenne-operoisiirrä-sopimukset (engl. Build-Operate-Transfer, BOT) kuuden lentoaseman terminaalitoiminnoista (ICAO 2011). Kaikkien näiden lentoasemien matkustajamäärät olivat vuonna 2022 välillä 4–60 miljoonaa, mikä tarkoittaa, että niiden kaupallinen potentiaali on merkittävä.

Tällä hetkellä suurin terminaalitoimija Turkissa on TAV Airports, joka vastaa viiden lentoaseman terminaalitoimintojen operoinnista ja investoinneista eri pituisilla sopimuskausilla. (TAV Airports 2023) Kuten aiemmin mainituista matkustajamäärätiedoista voidaan päätellä, Turkissa mallia on käytetty lähinnä suurilla lentoasemilla. Suomessa vastaavan kokoluokan lentoasema on ainoastaan Helsinki-Vantaa, jonka terminaali-investoinnit ovat juuri valmistuneet.

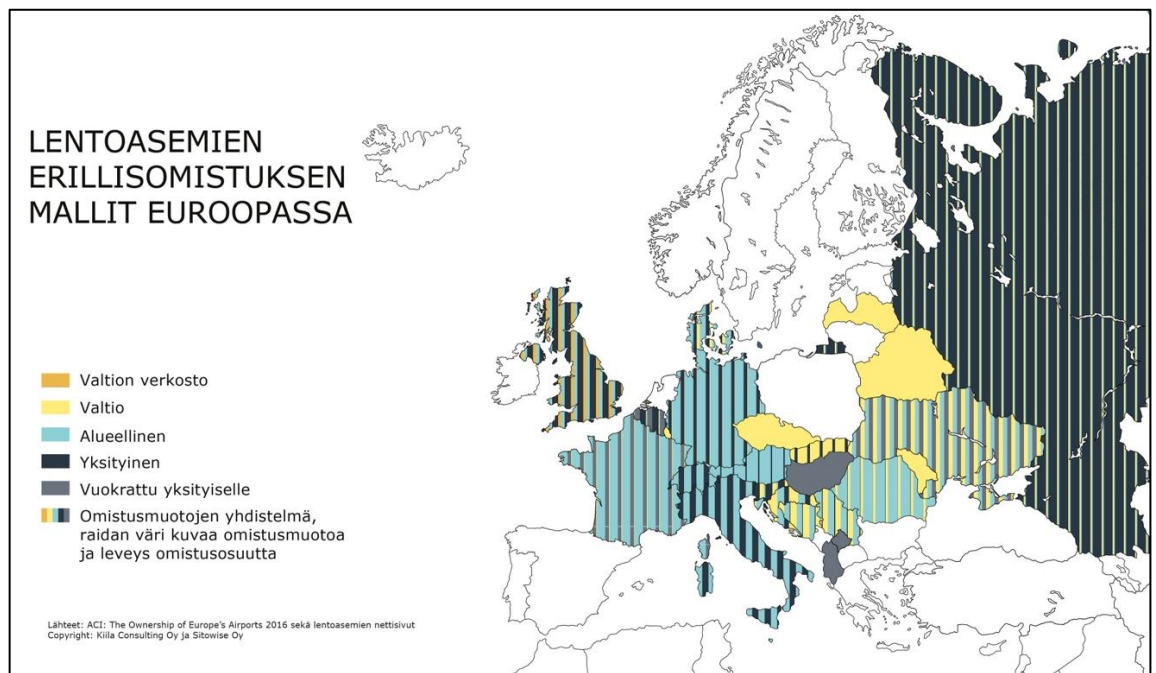
### **Viro – valtion lentoasemaverkostoyhtiö**

Virossa on 5 lentoasemaa ja 2 lentopaikkaa, joita kaikkia operoi Viron valtion sataprosenttisesti omistama verkostoyhtiö nimeltä Tallinn Airport. Finavian tapaan Tallinn Airportilla on tytäryhtiönä maahuolintayhtiö. Lennonvarmistuksesta vastaa valtion erillisyhtiö. Sekä Tallinn Airport että lennonvarmistusyhtiö ovat ministeriön nimeltä *Taloudelliset suhteet ja viestintä* ohjauksessa. Valtio on asettanut lentoasemaverkostoyhtiölleen kolme tavoitetta:

- Toimia tehokkaasti omalla alallaan ja varmistaa yhtiön optimaalinen ja tasainen tulovirta valtiolle

- Täyttää valtion asettavat strategiset tavoitteet lakien ja sääntelyn mukaisesti sekä toteuttaa kehityssuunnitelmat
- Asettaa virolaisille yhtiöille esimerkkiä hyvässä johtamisessa, yhtiön sosiaalisessa vastuussa sekä erinomaisessa yrityskulttuurissa. (Tallinn Airport 2023)

## 2.4 Lentoasemien erillisomistuksen mallit Euroopassa



Kuva 20. Euroopan maat, joissa ei ole selkeää verkostoa vaan lentoasemat ovat erillisomistettuja.

Hieman yli puolessa Euroopan maista ei ole ollenkaan minkäänlaista lentoasemaverkostoa vaan kaikki lentoasemat ovat erillisomistettuja. Näissä maissa alueellisen omistuksen rooli on tyypillisesti suurempaa kuin verkostomaissa.

Erillisomistettuja malleja on lähes yhtä paljon kuin lentoasemiakin, mutta jotain yhtäläisyyksiä niissä voidaan nähdä. Tyypillisesti, mitä isommasta lentoasemasta on kyse, sitä todennäköisemmin sen omistajapohjassa on joko valtio, yksityinen tai molemmat. Vastaavasti, mitä pienemmästä lentoasemasta on kyse, sitä todennäköisemmin sen omistaa useiden alueellisten tahojen yhteenliittymä. Jos maassa on vain muutamia lentoasemia, valtion omistuksen todennäköisyys kasvaa. Vastaavasti niissä maissa, joissa on paljon lentoasemia, alueellisen omistuksen määrä on suurempaa.

Yksityisen omistuksen osalta on tyypillistä, että suuremmilla lentoasemilla yksityinen toimija on lentoasematoimintaan erikoistunut investointi- ja operointiyhtiö. Suurempien lentoasemien osakkeet voivat olla myös vapaasti vaihdet-

tavissa pörssissä. Pienemmillä lentoasemilla yksityinen omistaja on taas tyypillisemmin alueella toimiva lentoliikenteestä riippuvainen yritys, jonka päätoimiala on aivan jotain muuta.

#### 2.4.1 Valtiolla vahva rooli alueellisilla lentoasemilla

##### **Kroatia – valtion enemmistöomistus alueellisilla lentoasemilla**

Kroatiassa on kahdeksan lentoasemaa, joista kuusi on Kroatian valtion, maakuntien ja kaupunkien yhteisomistuksessa jokseenkin samanlaisilla osuuksilla. Valtion osuus kaikilla näillä lentoasemilla on 55 % ja maakuntien omistusosuus vaihtelee 15 % ja 20 % välillä. Muut omistajat ovat alueen kuntia, joita on lentoasemasta riippuen mukana yhdestä kuuteen, jolloin omistusosuudet vaihtelevat 1 %:n ja 25 % väliltä. (ACI 2016)

Maan kaksi muuta lentoasemaa ovat osittain yksityistettyjä. Maan päälentoaseman Zagreb on vuokrattu lähes 30 vuoden sopimuksella yksityiselle konsortiolle vuonna 2013. Konsortio koostuu lentoasemaoperaattoreista ja -investoreista. (Marguerite 2013) Bracin lentoasema on pääasiassa yksityisten hotellitoimialalla olevien yritysten omistuksessa, mutta Kroatian valtiolla on 39 % omistusosuus. Valtio on kuitenkin ilmaissut kiinnostuksensa myydä omistuksen kokonaan pois. Pieni omistusosuus lentoasemasta on myös maakunnalla (3 %). (ACI 2016, Exyu Aviation 2022)

#### 2.4.2 Alueellinen omistus yleisin omistusmuoto

##### **Italia – alueelliset tahot lentoasemien enemmistöomistajana**

Italiassa on noin 40 säännöllisen reittiliikenteen lentoasemaa, joista noin karkeasti arvioiden kaksikolmasosa on alueellisten tahojen täys- tai enemmistöomistuksessa. Loput ovat yksityisten tahojen täys- tai osamistuksessa tai -operoitavana. Maan päälentoaseman, Rooman, omistus pohja on pääasiassa yksityinen. Infrastruktuurisijoitusyhtiö Mundys omistaa 99,39 % osakkeista, Rooman kaupunki 0,25 % ja muut omistajat (0,26 %). (ADR 2023)

Italian lentoasemille on tyypillistä, että yhtä lentoasemaa omistaa noin 5–10 tahoa, mutta poikkeuksiakin on. Esimerkiksi Triesten lentoaseman (n. 750 000 matkustajaa) ainoa omistaja on alueen maakunta. Tyypillinen omistusrakenne on kuitenkin vastaava kuin Palermon lentoasemalla (noin 7 miljoonaa matkustajaa), joissa suurin omistaja on maakunta (41,3 %), toiseksi suurin kaupunki (31,5 %) ja kolmanneksi suurin kauppakamari (22,8 %). Loput osakekannasta (4,4 %) on jakautunut kahdentoista julkisen yhdistyksen ja järjestön kesken.

Palermon lentoasema on täysin julkisomisteinen, mutta Italiassa on jonkin verran yleisempää, että lentoasemien omistuksessa on mukana yksityistä omistusta. Esimerkiksi Milanon lentoaseman suurin omistaja on Milanon kaupunki (54,81 %), minkä lisäksi muilla julkisilla omistajilla on yhteensä alle



yhden prosentin omistusosuus. Lentoasemaoperaattori- ja investori F2i Aeroporti S.p.A. omistaa lentoasemasta 35,72 %, minkä lisäksi sillä on pitkäaikainen leasing-sopimus lentoaseman operointiin. (ACI 2016, Palermo Airport 2023, Trieste Airport 2023, F2i 2023)

Italiassa on myös yksityisten enemmistöomisteisia lentoasemia. Esimerkiksi Napolin lentoaseman (noin 11 miljoonaa matkustajaa) omistajaa lentoasemainvestori 70 % osuudella ja sijoitusyhtiö 5 % osuudella. Muut omistajat ovat Napolin kunta 12,5 % osuudella ja maakunta vastaavalla osuudella. (ACI 2016, Naples Airport 2023)

### **Itävalta – pääosin maakuntien ja kaupunkien yhteisomistusta**

Itävallassa on kuusi lentoasemaa, joista maan päälentoasema Wien on osittain alueellisessa ja yksityisessä omistuksessa. Alueen maakunta omistaa lentoasemayhtiön osakekannasta 20 % ja Wienin kaupunki toiset 20 %. Työntekijöiden erillinen säätiö omistaa 10 % ja lentoasemainvestori Airports Group Europe 43,4 %. Loput osakkeista (6,6 %) ovat vapaasti vaihdettavissa markkinoilla. (Vienna Airport 2023, Statistics Austria 2023)

Suurimmalla osalla Itävallan lentoasemista on maakunnan ja kunnan yhteisomistus. Salzburgin lentoaseman (1,7 miljoonaa matkustajaa vuonna 2022) omistavat maakunta (75 %) ja kaupunki (25 %). Innsbruckin lentoaseman (n. 700 000 matkustajaa) omistajat ovat kunnan omistama palveluyhtiö (51 %), maakunta (24,5 %) ja Innsbruckin kaupunki (24,5 %). Linzin lentoaseman (noin 200 000 matkustajaa) omistavat 50/50-suhteella alueen maakunta sekä Linzin kaupunki. Klagenfurtin lentoaseman (n. 80 000 matkustajaa) omistavat maakunta (80 %) ja Klagenfurtin kaupunki. (Salzburg Airport 2023, Innsbruck Airport 2023, Linz Airport 2023, ACI 2016, Statistics Austria 2023)

Ainoastaan Grazin lentoaseman (noin 560 000 matkustajaa vuonna 2022) omistuspohja on hieman erilainen. Sen omistajat ovat 93,9 % kunnan omistama palveluyhtiö, 6 % osuudella kaupungin alueella toimiva messukeskus ja 0,1 % osuudella yksityinen yritys. (Graz Airport 2022, Statistics Austria 2023)

### **Ranska – kauppakamarit usein yhtenä omistajana**

Ranskassa on noin 60 säännöllisen reittiliikenteen lentoasemaa. Valtiolla on roolia joillakin lentoasemilla, mutta suurimmalla osalla lentoasemista omistus ja operointi on alueellista tai yksityistä. Maan päälentoasemasta Pariisin Charles de Gaullesta valtio omistaa 50,63 %. Muut omistajat ovat pääasiassa yksityisiä, työntekijöiden yhdistyksen omistaessa 1,69 %. Samat omistajat omistavat samassa suhteessa myös Pariisin alueen kaksi muuta lentoasemaa, Orlyn ja le Bourgerin. Näiden lisäksi Ranskan valtio on enemmistöomistajana Lyon Bronnin, Lyon Saintin, Marseillen, Cannesin, Nizzan, Saint Tropezin ja Strasbourgin lentoasemilla 60 % osuudella jokaisessa. Vähemmistöomistajana Ranskan valtio taas on Toulousen lentoasemalla 10,1 % omistuksella. Näillä

lentoasemilla muut omistajat ovat pääasiassa kauppakamareita (monilla 25 % osuus) sekä alueen muita julkisia tahoja, kuten kuntia. (ACI 2016)

Myös niillä lentoasemilla, joilla valtiolla ei ole roolia, kauppakamareiden rooli on merkittävä. Esimerkiksi Ajaccion, Avignon, Brestin, Caenin, Châteaurouxin, La Rochellen, Limogesin ja Paun lentoasemat omistaa sataprosenttisesti kunkin alueen kauppakamari. Monilla lentoasemilla kauppakamarit ovat myös osaomistajina, esimerkiksi täysin julkisesti omistetulla Albertin lentoasemalla (kauppakamari 93 % osuudella, 7 % kuntayhtymällä) sekä osittain julkisella ja osittain yksityisellä Rennesin lentoasemalla (kaksi kauppakamaria 51 %, yksityinen lentoasemaoperaattori ja -investori VINCI 49 %). Vähemmistöomistajana kauppakamari on Nantesin lentoasemalla, josta VINCI omistaa 85 %, kauppakamari 10 % ja muut tahot 5 %. (ACI 2016)

Ranskassa on myös yleistä, että lentoasematoiminnot on vuokrattu yksityisille tahoille pitkäaikaisilla sopimuksilla. Erityisesti yksityinen lentoasemaoperaattori ja -investori VINCI operoi lukuisia lentoasemia Ranskassa, mm. Chambéry Savoien, Clermontin, Grenoblen, Pays d'Anceinisin, Poitiers Biardin, Quimperin, Saint Nazaire Montoirin ja Toulonin lentoasemia. (ACI 2016)

Ranskassa sijaitsee myös mielenkiintoinen kuriositeetti Euro Airport, joka sijaitsee hyvin lähellä Saksan, Ranskan ja Sveitsin valtioiden yhteistä rajapistettä. Lentoasema perustettiin vuonna 1949 ranskalaisten ja sveitsiläisten yhteistyönä eikä sillä ole varsinaisia omistajia. Sen toimintaa ohjaa johtoryhmä, jossa on kahdeksan edustajaa sekä Ranskan valtiosta että Sveitsin valtiosta. (Euro Airport 2023)

### **Romania – maakuntaomistuksella vahva rooli**

Romaniassa valtio on enemmistöomistajana neljällä lentoasemalla viidestätoista. Näistä kolmesta (Bucharestin kaksi lentoasemaa sekä Timisoaran lentoasema) se omistaa 80 % ja yhdestä (Mihail Kogălniceanun lentoasema) 60 %. Omistus on toteutettu paikallisen liikenne- ja viestintäministeriön kautta. Niillä lentoasemilla, joissa valtio omistaa 80 %, loput 20 % on romanialaisen Fondul Proprietatea -rahaston hallussa. (ACI 2016) Kyseinen rahasto on listattu sekä Bukarestin että Lontoon pörsseihin. Merkittävän osan sen osakeista omistavat romanialaiset sijoittajat (Fondul Proprietatea 2023). Myös Mihail Kogălniceanun lentoasemasta Fondul Proprietatea omistaa 20 %, minkä lisäksi loput 20 % omistaa alueen maakunta. (ACI 2016)

Lopuista yhdestätoista lentoasemasta kymmenen ovat sataprosenttisesti alueidensa maakuntien omistuksessa. Yhdestoistakin lentoasema on melkein, sillä maakunta omistaa 99,92 % sen osakekannasta ja loput 0,08 % jakautuvat työntekijöiden edustuksen, romanialaisen lentoyhtiön sekä kaupungin kesken. (ACI 2016)

### **Saksa – vahvaa alueellista yhteisomistusta**

Saksassa on noin 40 säännöllisen reittiliikenteen lentoasemaa. Alueellisen omistuksen rooli on vahva, mutta valtiolla on osuuksia muutamilla lentoasemilla: Berliinin lentoasemalla 26 %, Münchenin lentoasemalla 26 % ja Kölnin lentoasemalla 31 %. Kaikilla näillä muut omistajat ovat alueellisia: Berliinissä Berliinin osavaltio 37 % ja Brandenburgin osavaltio 37 %, Münchenissä Bayerin osavaltio 51 % ja Münchenin kaupunki 23 % sekä Kölnissä Kölnin kaupunki 31 % osuudella, Nordrhein-Westfalenin osavaltio 31 %, Bonnin kaupunki 6 % ja kaksi muuta aluehallinnon tasoa yhteensä 1 %. (ACI 2016)

Tyypillisemmin Saksan lentoasemat ovat täysin julkisesti omistettuja. Yleisimpiä omistajia ovat osavaltio, maakunta sekä kaupunki. Esimerkiksi Albrecht Dürerin lentoaseman omistajat ovat Nürnbergin kaupunki (50 %) sekä Bayerin osavaltio (50 %), Bremenin lentoaseman Bremenin kaupunki (100 %) ja Kasselin lentoaseman Hessenin osavaltio (68 %), Kasselin maakunta (13 %), Kasselin kaupunki (13 %) ja Caldenin kunta (6 %). (ACI 2016)

Saksassa on lentoasemilla jonkin verran mukana myös yksityistä omistusta. Tyypillistä kuitenkin on, että yksityiset ovat vähemmistöomistajana, kuten esimerkiksi Bodenseen lentoasemalla (noin 500 000 matkustajaa vuosittain), jossa kaupungilla ja osavaltiolla on molemmilla 39,38 % omistusosuus ja maakunnalla 5,74 % omistusosuus. Muut omistajat (yhteensä 15,5 %) ovat alueella toimivia yrityksiä. (Bodensee 2023a ja 2023b)

Myös yksityisten enemmistöomistusta Saksasta löytyy. Allgäun lentoasemalla Memmingenissä lähellä Müncheniä on yhteensä lähes 80 omistajaa ja heistä suurin osa on joko alueella toimivia yrityksiä tai yksityishenkilöitä. Vuonna 2022 lentoaseman matkustajamäärä oli hieman vajaa 2 miljoonaa. (ACI Europe 2016, Allgäu Airport 2023)

### **Tanska – alueelliset lentoasemat pääosin kuntien omistuksessa**

Tanskassa on yhteensä kuusi säännöllisen reittiliikenteen lentoasemaa, joista maan päälentoasema Kööpenhaminan omistajat ovat yksityinen yhtiö (59,4 %, taustalla on kaksi tanskalaista eläkerahastoa), Tanskan valtio (39,2 %), tanskalaiset yksityiset ja institutionaaliset sijoittajat (1,3 %) sekä ulkomaalaiset yksityiset ja institutionaaliset sijoittajat (0,3 %). (CPH 2023)

Alueellisista lentoasemista Billundin lentoasema (noin 3 miljoonaa matkustajaa) on alueen kahdeksan kunnan yhteisomistuksessa (Billund Airport 2023). Aalborgin lentoaseman (noin 1,5 miljoonaa matkustajaa) omistavat alueen kuusi kuntaa (Aalborg Airport 2023). Aarhusin lentoaseman (noin 420 000 matkustajaa) omistavat kolme kuntaa sekä alueella toimiva liikemies. (Aarhus Airport 2023a, Aarhus Airport 2023b) Sonderborgin lentoaseman (noin 75 000 matkustajaa) omistavat kunta sekä Bitten and Mads Clausen Foundation, joka on alueella toimivan yrityksen, Danfossin, perustama säätiö (Sonderborg Airport 2023a, Sonderborg Airport 2023b).

Muista alueellisista lentoasemista poiketen Bornholmin lentoaseman (noin 300 000 matkustajaa) omistaa täysin Tanskan valtio, tarkemmin sen liikenteestä, rakentamisesta ja asumisesta vastaava virasto. Poikkeavaa omistusta selittänee se, että Bornholmin lentoasema sijaitsee Bornholmin saarella, joka sijaitsee noin 150 km etäisyydellä Kööpenhaminasta itään ja on näin eristyksissä muusta Tanskasta. (Bornholm Airport 2023)

### **Tseki – päälentoasema valtiolla, muut alueellisia**

Tsekin viidestä lentoasemasta maan päälentoasema Praha on sataprosenttisesti maan valtiovarainministeriön omistuksessa. Lopuista neljästä lentoasemasta kolme (Bron, Karlovy Vary ja Leos Janacek) ovat sataprosenttisesti alueidensa maakuntien omistuksessa ja yksi (Vaclac Havel) kaupungin omistuksessa. Kaikki lentoasemat on yhtiöitetty. (ACI 2016)

#### 2.4.3 Yksityiset vahvasti mukana lentoasemien omistuksessa

### **Belgia – kaikilla lentoasemilla mukana yksityistä omistusta**

Belgiassa on viisi lentoasemaa, joista maan päälentoasema Bryssel on valtion ja yksityisten sijoittajien yhteisomistuksessa. Valtio omistaa 25 % lentoasemayhtiön osakkeista kansallisen sijoitusyhtiön kautta. Loput 75 % omistaa yhteenliittymä, johon kuuluu mm. eläkerahastoja ja sijoitusyhtiöitä ympäri maailmaa. (Brussels Airport 2023)

Brysselin toinen lentoasema, Charleroi, on täysin yksityinen. Sen osakekanta on viiden yrityksen hallussa ja niistä yksi on enemmistöomistaja 50,21 % osuudellaan. (Brussels South Charleroi Airport 2022)

Antwerpenin ja Ostend-Brugesin lentoasemat omistaa ranskalainen lentoasemaoperaattori Egis. Molemmat lentoasemat ovat tehneet nk. LEM-LOM-sopimukset Flaamihallituksen (seudullisen tason eduskunnan hallitus) kanssa, mikä tarkoittaa, että Egis vastaa lentoaseman kaupallisesta toiminnasta ja Flaamihallitus on vastuussa perusinfrastruktuurista. Antwerpenin lentoaseman matkustajamäärä on noin 300 000 ja Ostend-Brugesin 370 000. (Antwerpen Airport 2023, Ostend-Bruges 2023) Se, että julkinen taho rahoittaa infrastruktuurin kehittämisen, pitäisi mahdollistaa kaupallisen liiketoiminnan kannattavuus lentoasemien matkustajamäärillä.

Viides lentoasema, Liege, on kahden yksityisen yrityksen sekä maakunnan (24,1 %) omistuksessa (ACI 2016). Lentoasema on merkittävä rahtiliikenteen lentoasema. Matkustajaliikenne on pääosin tilausliikennettä. Matkustajamäärä vuonna 2022 oli vajaa 170 000 (Liege Airport 2023).

### **Iso-Britannia – lukuisia täysin yksityisiä lentoasemia**

Iso-Britanniassa on noin 40 säännöllisen reittiliikenteen lentoasemaa, joista Skotlannissa sijaitsevia käsiteltiin jo tarkemmin luvussa 2.3.3.6. Iso-Britannian selkeä ominaispiirre on, että merkittävä osa lentoasemista on yksityisiä, mutta ne ovat myös matkustajamääriltään miljoonalentoasemia. (ACI 2016)

Maan päälentoasema Lontoo Heathrow'n omistaa seitsemän kansainvälistä sijoitusyhtiötä ja -rahastoa. Yhdelläkään omistajalla ei ole määräenemmistöä. (Heathrow 2023) Iso-Britanniassa on myös joitakin lentoasemaoperaattoreita, jotka ovat hankkineet muutamia lentoasemia itselleen. Näitä toimijoita voidaan pitää myös verkosto-operaattoreina, joskaan lentoasemien operoinnin historia ei ole, että Iso-Britannia olisi yksityistänyt valtiollisen verkoston vaan, että lentoasemaoperaattori on hankkinut itselleen useampia lentoasemia. Tällaisia "miniverkostoja" operoivat Iso-Britanniassa mm. täysin yksityinen AGS Airports Limited (Aberdeen, Glasgow ja Southampton) sekä pääosin julkisomisteinen Manchester Airports Group (Manchester, London Stansted, East Midlands ja Bournemouth). AGS Airportsin omistajat ovat yksityinen ja maailmanlaajuisesti toimiva infrastruktuuriyhtiö Ferrovial S.A. ja sijoitusyhtiö Macquarie Group Ltd. Manchester Airportsin omistajat taas ovat Manchesterin kaupunki (35,5 %) sekä Manchesterin suuralueen kunnat (29 %). Lisäksi omistajana sijoitusyhtiö IFM Investors (35,5 %). (ACI 2016)

Isossa-Britanniassa on myös muutamia alueellisesti omistettuja lentoasemia, esimerkiksi Cornwallin Newquayn lentoasema (noin 250 000 matkustajaa vuonna 2022). Mansaaren lentoasema taas on osa Iso-Britannian hallintoa ja se kuuluu infrastruktuuriviraston alaisuuteen. Tätä selittää Tanskan Bornholmin tapaan se, että lentoasema sijaitsee saarella. Vuonna 2022 lentoaseman matkustajamäärä oli noin 560 000. (ACI 2016, BBC 2023, Isle of Man Airport 2023).

### **Sveitsi – puolilla lentoasemista yksityistä omistusta**

Sveitsissä on kuusi lentoasemaa, joilla kolmella on mukana yksityistä omistusta. Maan päälentoasemasta Zürichistä omistaa 33,3 % maakunta ja 5 % kaupunki. Loput osakekannasta ovat vapaasti vaihdettavissa pörssissä (Zürich Airport 2023). St. Gallenin lentoaseman omistaa yksityinen liikemies. Konserni, johon lentoasema kuuluu, omistaa myös lentoyhtiön, joka operoi St. Gallenin lentoasemalta pääasiassa lomalentoja. Lentoaseman matkustajamäärä on noin 100 000. (Peoples 2023) Bernin lentoaseman omistavat alueen yritykset (80 %), yksityiset sijoittajat (12 %), julkiset tahot (7 %) ja yhdistykset (1 %). Lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2019 oli noin 35 000. (ACI 2016, Bern Airport 2023)

Loput lentoasemat ovat alueellisessa omistuksessa. Geneven lentoaseman omistaa maakunta. Lentoasema ja maakunta ovat lisäksi solmineet yhteisen tavoitesopimuksen, jossa on määritetty alueen saavutettavuutta sekä lentoaseman ympäristövaikutuksia käsitteleviä tavoitteita. (Geneve 2019, ACI

2016) Luganon lentoaseman (n. 80 000 matkustajaa) omistaa Luganon kunta (Lugano Airport 2023). Sionin lentoaseman (noin muutama tuhat matkustajaa) omistaa maakunta. (ACI 2016)

### **Venäjä – merkittävä määrä yksityistä omistusta**

Venäjän Euroopan puolella sijaitsee noin 15 reittiliikenteen lentoasemaa. Suurin osa niistä on yksityisessä omistuksessa, merkittävän poikkeuksen tehdessä vain maan päälentoasema Moskovan Sheremetyevo, josta Venäjän valtio omistaa 83 % ja yksityiset tahot loput. Huomattavan osan lentoasemista omistaa yhden oligarkin omistama yhtiö Novoport. (ACI 2016)

#### 2.4.4 Muutaman lentoaseman maat – valtiolla yleensä jonkinlainen rooli

**Albanian** ainoan reittiliikenteen lentoaseman Tiranan (n. 3 miljoonaa matkustajaa) omistus on edelleen Albanian valtiolla, mutta lentoaseman operointi on yksityistetty pitkäaikaisilla leasing-sopimuksilla. (Tirana Airport 2023)

**Bosnia ja Hertsegovinan** päälentoasema Sarajevo on sataprosenttisesti valtion omistama. Maan toinen lentoasema, Mostar on 88 %:sti kaupungin ja 22 %:sti Zagrebin lentoasemayhtiön omistuksessa. (ACI 2016)

**Kosovon** ainoa lentoasema Pristina on vuokrattu pitkäaikaisella sopimuksella yksityisille tahoille, mutta valtio omistaa lentoaseman. (Airport IR 2023, ACI 2016)

**Latvian** ainoa lentoasema, Riika, on sataprosenttisesti maan liikenneministeriön hallinnassa (ACI 2016).

**Luxemburgin** ainoa lentoasema on valtion sataprosenttisessa omistuksessa (CAPA 2017).

**Maltan** ainoalla lentoasemalla valtio on vähemmistöomistajana 20 %:n osuudella. Suurimmat omistajat ovat yksityiset lentoasemaoperaattori- ja investorit yhteensä noin 50,1 %:n osuudella. Loput osakekannasta (29,9 %) on vapaasti vaihdettavissa pörssissä. (ACI 2016)

**Moldovan** ainut lentoasema Chisinau on täysin valtion omistama (Balkan Insight 2022).

**Slovakian** päälentoasema Bratislava on täysin valtion omistuksessa niin, että osan omistaa paikallinen liikenneministeriö ja osan Slovakian kansallinen kiinteistörahasto (CAPA 2023c). Maan toiseksi suurimmalla lentoasemalla Kosicella on valtion ja yksityisen lentoasemaoperaattorin yhteisomistus: valtio (liikenneministeriö) omistaa 34 % ja Vienna International Airport omistaa 66 %. Lentoasema yksityistettiin osittain vuonna 2006. (Kosice Airport 2023) Maan kolmannen reittiliikenteen lentoaseman, Poprad-Tatryn omistus on valtion ja alueen yhteinen: Liikenneministeriö omistaa 97,61 %, Popradin kaupunki 1,67 % ja Vysoke Tatryn kaupunki 0,72 %. (Novák Sedláčková & Švecová 2019)

**Slovenian** pää lentoasema Ljubljana on täysin yksityisessä omistuksessa. Lentoaseman osti vuonna 2014 yksityinen lentoasemaoperaattori ja -investori Fraport (PR Newswire 2014). Maan toisen lentoaseman Mariborin toiminta yritti vuokrata yksityisille, mutta se palautui valtion omistukseen vuonna 2019, kun yksityinen lentoasemaoperaattori purki siitä tehdyn 15-vuotisen sopimuksen. Lentoasemaoperaattorina toiminut yksityinen taho oli slovenialainen yhtiö, jonka rahoitus tuli Kiinasta. Yhtiö päätyi kuitenkin pyytämään valtion tukea ja lopetti leasing-maksujen maksamisen alle kaksi vuotta sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen. Slovenian valtio ei kuitenkaan suostunut maksamaan yhtiölle tukea, vaan päätyi ottamaan lentoaseman haltuunsa. (See News 2019) Lentoaseman matkustajamäärä oli vuonna 2019 vain muutamia tuhansia matkustajia (Exyu Aviation 2023), mikä selittänee, miksi sopimus purettiin.

**Ukrainassa** on normaalioloissa useita reittiliikenteen lentoasemia. Venäjän hyökkäyssodan takia lentoasemia on sekä tuhoutunut että jäänyt Venäjän hallitsemille alueille. Lisäksi osa on voitu ottaa Puolustusvoimien käyttöön. Vuoden 2016 tietoihin perustuen maan pää lentoasema Kiova on sataprosenttisesti valtion omistuksessa. Harkovan lentoaseman omistaja samana ajankohtana oli yksityinen yritys ja Odessan lentoaseman omisti 75 %:sti yksityinen yritys ja 25 %:sti Odessan maakunta.

**Unkarin** pää lentoasema Budapest on valtion omistuksessa, mutta se on vuokrattu yksityiselle toimijalle vuoteen 2080 asti. Kuitenkin loppuvuonna 2021 Unkarin valtio teki yksityiselle toimijalle tarjouksen ostaa lentoaseman operointioikeus takaisin itselleen noin 4 miljardilla eurolla. Kauppa ei tiettävästi ole toteutunut, sillä Budapestin lentoaseman nettisivulla omistajaksi on määritetty yhtä samat yksityiset tahot. (Budapest Airport 2023, Airport Technology 2021). Unkarin toinen reittiliikenteen lentoasema (Debrecen) oli pitkään kaupungin omistuksessa, mutta vuonna 2022 valtio ilmoitti ostavansa siitä 51 % osuuden. Kauppahinta oli nolla euroa. (Hungary Today 2022)

**Valko-Venäjän** ainut reittiliikenteen käytössä oleva lentoasema, Minskin lentoasema, on sataprosenttisesti Valko-Venäjän Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa (ACI 2016).

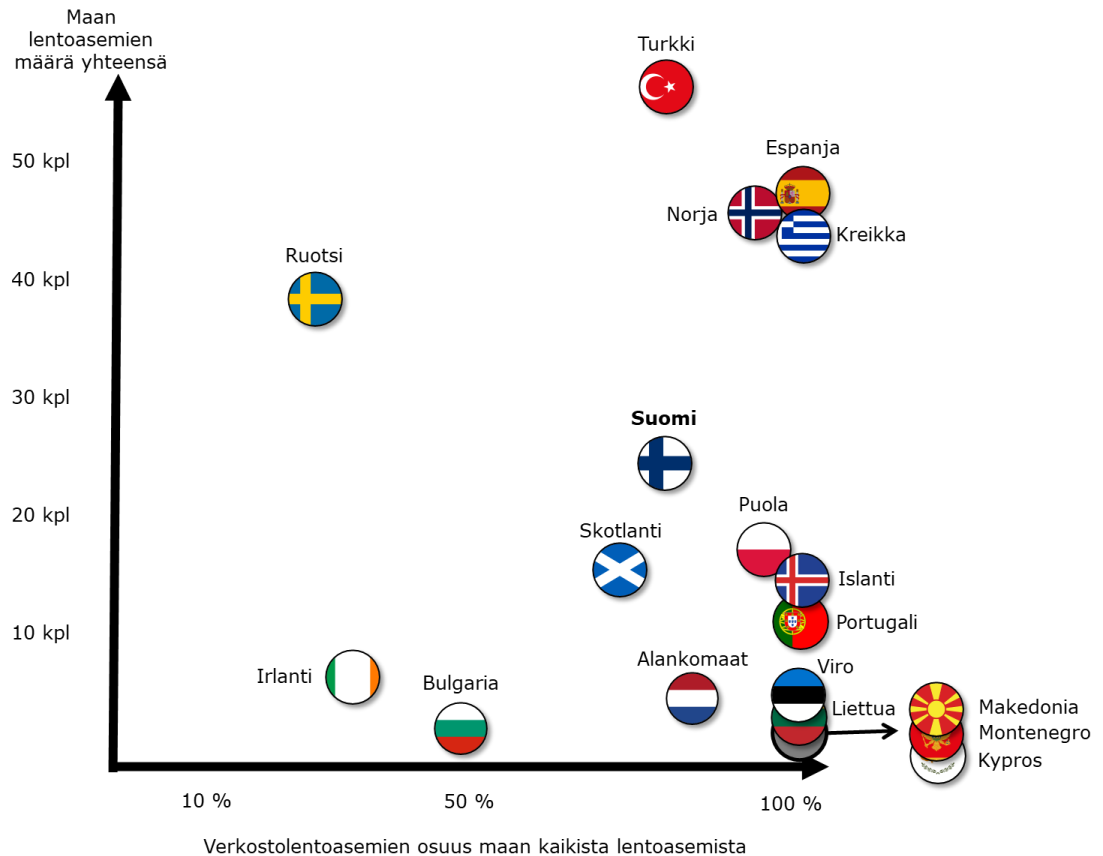
## 2.5 Yhteenveto ja johtopäätöksiä eri malleista

### **Verkostomallit**

Euroopan lentoasemien omistus- ja operointimallien läpikäynnin perusteella voidaan todeta, että verkostomalli on yleinen tapa järjestää lentoasematoinnit. Tätä selittää todennäköisesti ainakin toiminnasta saatava mittakaavaetu mm. laitehankintojen ja -kierron, järjestelmäkehittämisen sekä henkilöstön kierron ja kouluttamisen osalta.

Verkostomaiden malleja verratessa huomataan, että merkittävässä osassa verkostoyhtiö hallinnoi yli 70 % maan lentoasemista ja useissa maissa lähes

tulkoon kaikkia lentoasemia. Niistä maista, joissa on paljon lentoasemia (yli 10 kpl) ainoastaan Ruotsissa verkostoon kuuluu selvä vähemmistö lentoasemia. Suomen verkostolentoasemien osuus (83 %) on kaikkiin Euroopan verkostomaihin verrattuna hieman alhainen. Eniten vaihtelua on niissä maissa, joissa on vähäisesti lentoasemia (alle 10 kpl), vaihdellen Irlannin noin 35 % osuudesta usean maan 100 % osuuteen. (Kuva 19)



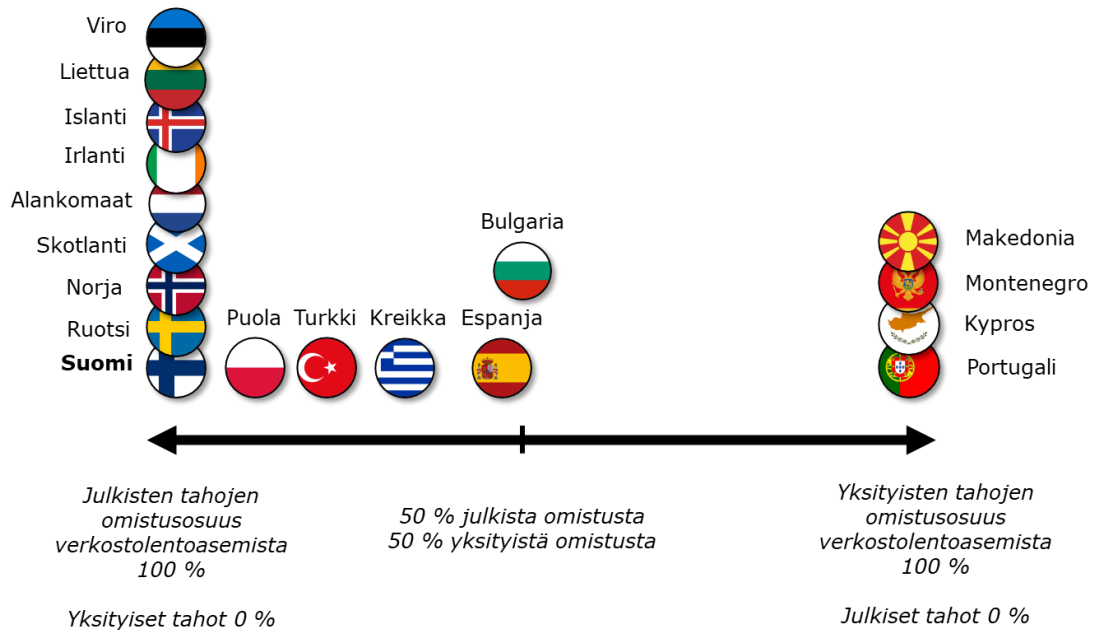
Kuva 21. Verkostomaiden mallien vertailu maan lentoasemien kokonaismäärän sekä verkostoyhtiön hallinnassa olevien lentoasemien osuuden suhteen. Suurimmalla osalla maista verkostoyhtiön hallussa on yli 70 % maan lentoasemista.

Noin puolessa verkostomaista on vähintään yksi verkoston ulkopuolinen lentoasema. Mitä enemmän maassa on lentoasemia yhteensä, sitä tyypillisempää on, että verkoston ulkopuoliset lentoasemat ovat pieniä alueellisia lentoasemia, joita ylläpitävät alueelliset tahot lentoaseman aluetaloudellisten vaikutusten takia. Sen sijaan, mitä vähemmän maassa on lentoasemia, sitä tyypillisempää on, että verkoston ulkopuoliset lentoasemat ovat suurempien kaupunkien lentoasemia.

Yli puolessa verkostomaista verkosto on sataprosenttisesti julkisessa omistuksessa ja pääosin se on valtion verkosto. Muutamassa maassa taas koko verkosto on vuokrattu pitkäaikaisilla sopimuksilla yksityisille lentoasemaoperaattoreille. Muutamissa maissa myös osa lentoasemista on osa julkista verkostoa ja osa yksityisille vuokrattua verkostoa. Niissä maissa, joissa on yksityistä omistusta, se on joko vähemmistöomistusta tai sataprosenttinen omistus



(Kuva 20). Lähes kaikissa maissa, joissa verkostossa on yksityistä omistusta, on taustalla ollut valtion talouden heikko tilanne.



Kuva 22. Julkinen omistus ja yksityinen omistus verkostolentoasemilla. Merkittävä määrä verkostolentoasemia on sataprosenttisesti julkisessa omistuksessa.

Vaikuttaa siltä, että monissa Euroopan verkostomaissa verkostoyhtiöön kohdistuu huomattavasti enemmän poliittista ohjausta kuin Suomessa. Esimerkiksi Norjassa lentoasemamaksujen korottaminen vaatii viranomaisen hyväksynnän ja Espanjassa on tehty poliittinen päätös siitä, ettei yhtäkään lentoasemaa lakkauteta. Tyypillisempää myös tuntuu olevan, että verkostoyhtiötä ohjaava ministeriö on paikallinen Liikenneministeriö, kun Suomessa se on valtioneuvoston kanslia.

### Erillisomistuksen mallit

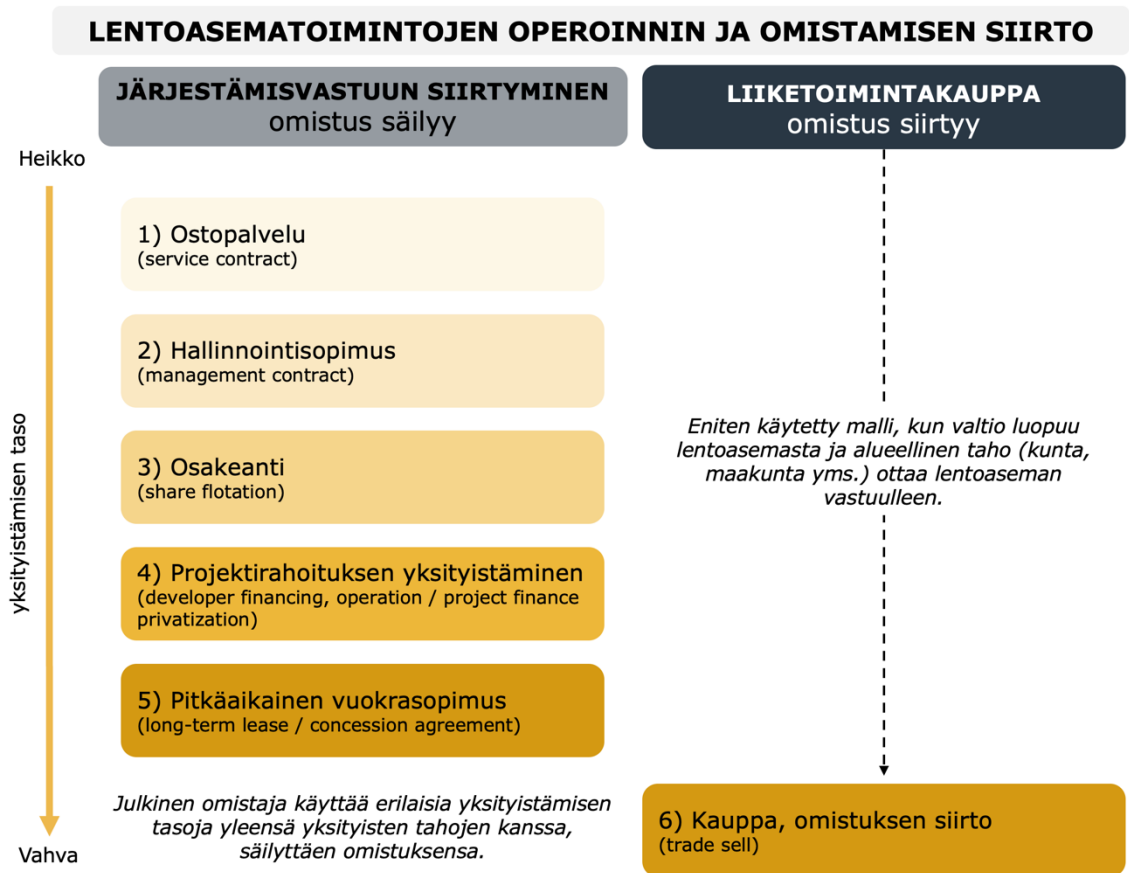
Niissä maissa, joissa ei ole verkostomallia, on jokseenkin yleistä, että valtio ja/tai yksityiset sijoittajat omistavat maan suurimmat lentoasemat ja alueelliset tahot ja/tai yksityiset tahot pienemmät lentoasemat. Yksityisiä omistajia ovat tyypillisesti suurilla lentoasemilla joko yksityiset lentoasemaoperaattorit ja -investorit (usein vastaavat myös lentoaseman operoinnista) tai pelkät sijoitusyhtiöt. Jokseenkin yleistä on, että jokin osa suurten lentoasemien osakekannasta on vapaasti vaihdettavissa pörssissä. Alueellisilla lentoasemilla tyypillistä on, että omistuspohjassa on alueella toimivia, aivan jonkin muun toimialan yrityksiä, joille lentoliikenne on toiminnan elinehto. Alueellisista tahtoista tyypillisimpiä omistajia ovat maakunnat, kunnat, kauppakamarit ja näiden yhdistelmät. Valtio on erillisomistajana alueellisilla lentoasemilla yleensä silloin, kun lentoasemalla voidaan katsoa olevan liikennejärjestelmän näkökulmasta jonkinlainen erityisasema. Tällaisia ovat esimerkiksi saarilla sijaitsevat lentoasemat.

Silloin kun lentoaseman operoinnista vastaa yksityinen lentoasemaoperaattori, on tyypillisempää, että hän on tehnyt pitkäaikaisen sopimuksen lentoasematoiminnan vuokraamisesta, kuin että lentoasema olisi täysin siirtynyt yksityisen tahon omistukseen. Tätä selittänee lentoasemien rooli osana strategista infrastruktuuria ja poliittinen ohjaus olla luovuttamatta sitä yksityiseen omistukseen.

Omistajasta ja operaattorista riippumatta on hyvin yleistä, että lentoasemat korostavat omassa viestinnässään omaa aluetaloudellista merkitystään. Keskeisimmiksi merkityksiksi on tunnistettu liike-elämän matkustustarve sekä matkailutoimiala. Useiden lentoasema- ja verkostoyhtiöiden vuosikertomuksissa on myös esitetty numeerisia arvioita lentoasemien aluetaloudellisista vaikutuksista huomioiden mm. alueen vientiteollisuuden määrä sekä alueen matkailutulon.

Matkustajamäärillä tarkasteltuna Suomen alueelliset lentoasemat ovat pienehköjä, mutta vastaavia lentoasemia löytyy silti useista Euroopan maista. Yleisimmät omistusmallit näille, alle miljoonan matkustajan lentoasemille, ovat joko kuuluminen verkostoon tai alueellinen omistus.

### 3 Lentoasematoimintojen siirtäminen



Kuva 23. Lentoasematoimintojen siirtämisen tapoja. Keskeisin ero on siinä, siirtyykö vain järjestämisvastuu vai myös omistaminen. Yksityistettäessä yleisempää on siirtää vain järjestämisvastuu ja säilyttää omistus, kun taas kunnallistettaessa tehdään liiketoimintakauppa.

#### 3.1 Järjestämisvastuun siirtäminen

##### 3.1.1 Ostopalvelu- ja hallinnointisopimukset

Heikoin ja hyvin yleinen yksityistämisen taso on ydintoimintojen ulkopuolisten toimintojen ulkoistaminen ostopalvelusopimuksilla. Lentoasemallilla tällaisia ovat usein käytännönsyistä lennonvarmistus ja maahuolinta, minkä lisäksi yleistä on ulkoistaa myös erilaisia tukitoimintoja, kuten siivous tai taloushallinto sekä erikoisosaamista vaativia tehtäviä, kuten sääpalvelut, laitehuollot sekä suunnittelupalvelut ja tutkimukset. (Graham 2014)

Käytännössä kaikilla lentoasemilla – myös Suomessa – jokin toiminto on ulkoistettu ostopalvelusopimuksin.

Seuraavana tasona voidaan pitää hallinnointisopimusta, jossa valikoitu toiminto annetaan yksityiselle taholle hoidettavaksi tietyksi määräajaksi, tyypillisesti 5–10 vuodeksi. Lentoasemilla tällaisia toimintoja ovat mm. pysäköinti, terminaalitoiminta, osa kenttätoiminnoista ja polttoaineen jakelu. Yleensä yk-

sityinen taho maksaa hallinnointioikeudestaan joko komissiomaksua tai prosenttiosuutta tuotoistaan lentoasemalle. Esimerkiksi New Yorkin osavaltiossa Albanyn kansainvälinen lentoasema ja Westcherin alueellinen lentoasema ovat hyödyntäneet hallinnointisopimuksia. (Graham 2014)

### 3.1.2 Osakeanti

Hieman pysyvämpi yksityistämisen muoto on osakeanti, jolloin lentoasemayhtiön osakekannasta osa tai kaikki siirretään yksityiseen omistukseen osakeantin kautta. Näin on toimittu esimerkiksi Espanjassa, jossa yksityistettiin 49 % verkostoyhtiön osakekannalta. Osakekanta vapaassa vaihdossa pörssissä on myös jokseenkin yleistä Euroopan suurilla lentoasemilla. (Graham 2014)

### 3.1.3 Projektirahoituksen yksityistäminen

Lentoasemien vaatimat kehittämisinvestoinnit ovat kustannuksiltaan usein merkittäviä ja niiden rahoittamisessa voidaan hyödyntää yksityistä projektirahoitusta, joka tunnetaan myös Design-Build-Finance-Operate-Maintain-mallina (DBFOM) tai lyhyemmin Build-Operate-Transfer-mallina (BOT). Käytännössä yksityinen toimija tulee mukaan suunnittelemaan ja rakentamaan tarvittavia investointeja ja rahoittaa myös ne. Tämän jälkeen yksityisellä taholla on oikeus operoida investointia sovitun ajanjakson ajan. Malli on yleisesti ollut käytössä mm. Turkissa. (Graham 2014).

Mallia on käytetty usein silloin, kun lentoaseman omistavalla julkisella taholla ei ole ollut mahdollisuutta rahoittaa lentoaseman tarvitsemia investointeja itsenäisesti.

### 3.1.4 Pitkäaikainen vuokrasopimus

Pitkäaikaista vuokrasopimusta käytetään silloin kun koko lentoaseman operatiivinen toiminta ulkoistetaan määrätyksi ajanjaksoksi, tyypillisesti 30–50 vuodeksi kerrallaan. Yksityinen taho saa täyden päätäntä- ja määräysvallan toimintaan, mutta lentoaseman omistajalle säilyy omistusoikeus maahan ja infrastruktuuriin. Usein vuokra maksetaan etukäteissopimuksella, kuukausivuokrana, voitonjakomallina tai yksityisen tekemien investointien kautta. Yksityinen operoija kantaa täyden taloudellisen riskin lentoaseman toiminnasta, mutta alkuperäinen omistaja säilyttää omistusoikeuden ja sitä kautta mahdollisuuden turvata lentotoiminta pitkälle tulevaisuuteen. Pitkäaikaiset vuokrasopimukset ovat olleet sekä Euroopassa että maailmalla hyvin käytetty malli ja esimerkkejä on koottu seuraavaan taulukkoon. Sopimukseen kuuluu usein myös investointivelvoitteita infrastruktuuriin sekä velvollisuus ylläpitää lentoasemaverkostoa. (Graham 2023)

Taulukko 10. Lentoasemien pitkäaikaisen vuokraamisen esimerkkejä maailmalta. Lähde: Graham 2023.

| Lentoasema                              | Ajankohta | Sopimuksen pituus | Vuokraaja                               |
|---|-----------|-------------------|---|
| Kambodza: 3 lentoasemaa                 | 1995      | 25                | VINCI Cambodia                          |
| Kolumbia: Barranquilla                  | 1997      | 15                | AENA konsortio                          |
| Kolumbia: Cartagena                     | 1998      | 15                | AENA konsortio                          |
| Bolivia: La Paz, Santa Cruz, Cochabamba | 1997      | 25                | AGI (→TBI→Abertis)                      |
| Iso-Britannia: Luton                    | 1998      | 30                | AGI, Bechtel/Barclays konsortio         |
| Meksiko: South East -ryhmittymä         | 1998      | 15+35             | Copenhagen airport konsortio            |
| Meksiko: Pacific -ryhmittymä            | 1999      | 15+35             | AENA konsortio                          |
| Argentinean Airport System              | 1998      | 33                | Aerpuertos Argentina 2000 konsortio     |
| Tansania: Kilimanjaro                   | 1998      | 25                | Mott Macdonald konsortio                |
| Dominikaaninen tasavalta: 6 lentoasemaa | 1999      | 20                | YVRAS/Odgen konsortio                   |
| Chile: Santiagon terminaali             | 1999      | 15                | YVRAS konsortio                         |
| Uruguay: Montevideo                     | 1999      | 25                | YVRAS konsortio                         |
| Costa Rica: San Jose                    | 1999      | 20                | TBI(→Abertis))                          |
| Columbia: Cali                          | 2000      | 20                | AENA konsortio                          |
| Meksiko: North Central -ryhmittymä      | 2001      | 15                | AdP konsortio                           |
| Peru: Lima                              | 2001      | 30                | Fraport/Alterra konsortio               |
| Jamaica: Montego Bay                    | 2003      | 30                | YVRAS konsortio                         |
| Peru: 12 alueellista lentoasemaa        | 2006      | 25                | Ferrovial konsortio                     |
| Intia: Delhi                            | 2006      | 30                | GMR/Fraport/Malaysia Airports konsortio |
| Intia: Mumbai                           | 2006      | 30                | GVK/ASCA konsortio                      |
| Turkki: Antalya                         | 2007      | 17                | Fraport/IC Holding konsortio            |
| Turkki: Antalya Gazipasa                | 2009      | 25                | TAV Airports                            |
| Malediivit: Male                        | 2010      | 25                | GMR/MAHB                                |
| Kosovo: Pristina                        | 2010      | 20                | Limak/Aeroports de Lyon konsortio       |
| Venäjä: Pietari                         | 2010      | 30                | Fraport/VTB konsortio                   |
| Ranska: Brennes Retange                 | 2010      | 14                | VINCI/CCI                               |
| Kroatia: Zagreb                         | 2012      | 30                | AdP konsortio                           |
| Portugali: 10 lentoasemaa               | 2013      | 50                | VINCI Airports                          |
| Kreikka: 14 lentoasemaa                 | 2015      | 40                | Fraport Greece                          |
| Japani: Kansai, Osaka ja Kobe           | 2015      | 45                | VINCI Airports konsortio                |
| Ranska: Toulon                          | 2015      | 25                | VINCI Airports                          |
| Ranska: Lyon                            | 2016      | 41                | ADL Konsortio ja kunnallisia tahoja     |
| Serbia: Belgrade                        | 2019      | 25                | VINCI Airports                          |

Jos Suomessa harkittaisiin lentoasemaoperoinnin pitkäaikaista vuokraamista yksityisille tahoille, tulisi prosessissa soveltaa lakia vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista

(29.12.2016/1398). Sitä sovelletaan kuntien viranomaisiin silloin, kun käyttöoikeussopimuksen arvo ylittää kynnyksarvon 5 186 000 euroa. Käyttöoikeussopimuksen ennakoitu arvo lasketaan huomioiden sopimuksen saajan liikevaihto (ilman arvonlisäveroa) koko sopimuskauden ajalta. Käytännössä kilpailutuksen kynnyksarvo ylittyy kaikilla Suomen liikennöidyillä lentoasemilla viimeistään muutamassa vuodessa. Erityisalojen hankintalakiä tulee soveltaa, oli kauppahinta negatiivinen tai positiivinen.

## 3.2 Omistuksen siirto eli liiketoimintakauppa

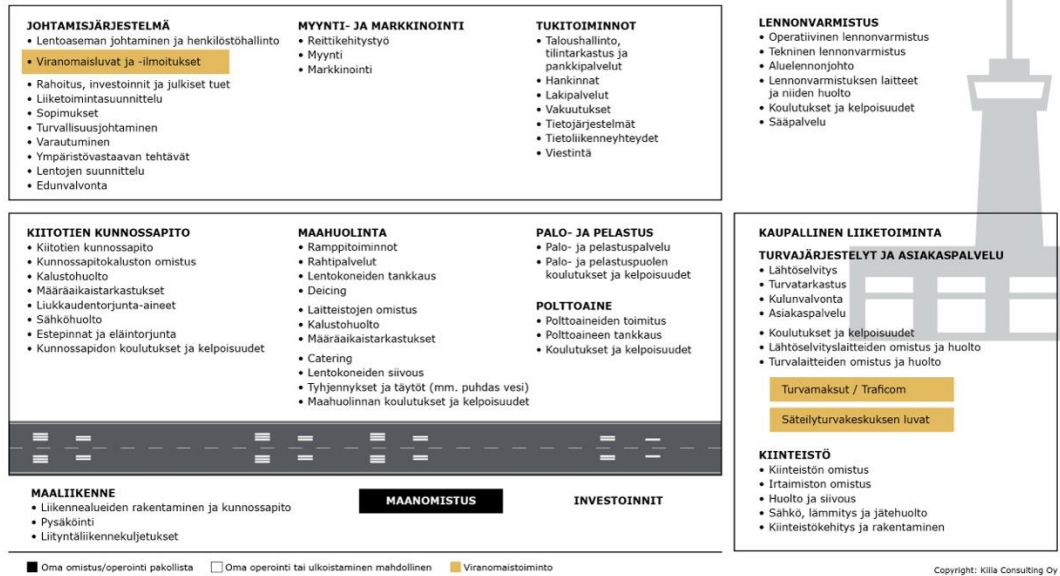
Lentoaseman omistuksen siirto on laaja ja monimutkainen prosessi. Kaupassa usein siirtyy maanomistuksen ja kiinteistön lisäksi osa irtaimistosta ja laitteistoista, pysyvä henkilöstö sekä liiketoiminta.

Lisäksi voidaan neuvotella siitä, että vanha omistaja avustaa seuraavien toimintojen järjestämisessä: viranomaisluvut, alihankintaverkosto, sopimukset, tietojärjestelmät ja määräaikainen henkilöstö.

Käytännössä suurin osa operoinnin osa-alueista joudutaan kuitenkin luomaan alusta asti uudestaan ja irtaantumaan olemassa olevasta lentoliikenteen järjestämisen mallista. Usein myös kiinteistön ja kiitotien kuntoa joudutaan parantamaan omistuksen siirron yhteydessä.

### 3.2.1 Operatiivisen toiminnan siirtyminen uudelle omistajalle

Lentoaseman operointi edellyttää laajojen toiminnallisuuksien toteuttamista – riippumatta siitä onko lentoasema pieni vai suuri. Lentoaseman tärkeimmät operoinnin alueet ovat johtamisjärjestelmä, myynti- ja markkinointi, tukitoiminnot, lennonvarmistus, kiitotien kunnossapito, maahuolinta, palo- ja pelastustoimi, polttoaineen jakelu, maanomistus, investoinnit, kiinteistöt, turvajärjestelyt ja asiakaspalvelu sekä kaupallinen liiketoiminta. Onnistunut lentoaseman siirtoprosessi edellyttää, että toiminnot saadaan joko siirretty uudelle omistajalle osana liiketoimintakauppaa tai toiminnot järjestetään uudella tavalla. Toimintoja on kuvattu tarkemmin alla olevassa kuvassa. Siihen on myös merkitty, mitkä toiminnoista ovat viranomaisintoja (viranomaisluvut ja -ilmoitukset, turvamaksut sekä säteilyturvakeskuksen maksut), mitkä tulee säilyttää itsellä (maanomistus) sekä mikä voidaan joko järjestää itse tai ulkoistaa (kaikki muu).



Kuva 24. Lentoaseman toimimiseen vaadittavat osa-alueet. Suurin osa toiminnoista on ulkoistettavissa, mutta käytännössä tarjonta on rajallista.

## Viranomaisluvat ja -ilmoitukset

Lentoasema tarvitsee seuraavat viranomaisluvat, -ohjeistukset tai -toiminnot ja niiden siirrosta ja/tai uusimisesta on huolehdittava omistajan vaihdoksen yhteydessä:

- Lentoaseman hyväksyntätodistus
- Ympäristölupa
- Lennonvarmistuksen toimilupa
- Lentoaseman toimintakäsikirja
- Kenttäkunnossapito-ohje
- Pelastustoimintaohje
- Lentoaseman turvaohje
- Safety Management Systems -manuaali
- Turvallisuuslupa läpivalaisulaitteille
- Riskienhallintasuunnitelma
- Varautumissuunnitelma
- AIP:n julkaiseminen
- Sääpalvelut
- Tulli kolmansien maiden kautta saapuville matkustajille
- Rajavartiolaitos kansainvälisille lennoille
- Turvallisuustarkastelut muutostilanteissa
- Maahuolinnan ohjeistukset

Käytännössä yhteistyötä tehdään mm. seuraavien viranomaisten kanssa:

- Tulli
- Rajavartiolaitos
- Palo- ja pelastusviranomaiset

- Ilmailuviranomainen Traficom
- Säteilyturvakeskus
- Ympäristöviranomaiset
- Sääpalvelun tuottaja
- Suojelupoliisi
- Puolustusvoimat
- Poliisi

### **Muut toiminnot**

Muiden toimintojen osalta lentoaseman uuden omistajan on mahdollista valita toteuttaako se ne itse vai ulkoistetaanko toiminnot. Suurin osa toiminnosta on mahdollista ulkoistaa (liite 2), mutta käytännössä kuitenkin Suomessa syrjäisillä, yksittäisillä lentoasemilla alihankintojen tekeminen on erittäin haastavaa. Useat lentoaseman toiminnot ovat sellaisia, että tarvittava osaaminen niihin löytyy Suomesta vain Finavialta tai vaadittavaa erikoisosaamista on markkinoilla tarjolla vähän (esim. teknisten järjestelmien asiantuntemus, kiitotien sähköhuolto, kehitystehtävät, vastuullisuus ja laadunvalvonta). Henkilöstö- ja matkakulujen näkökulmasta monien toimintojen operoiminen omalla henkilökunnalla on myös järkevää.

Tarkemmin lentoaseman siirtoprosessissa huomioitavia tekijöitä ja niiden järjestämistapojen vaihtoehtoja on koottu liitteeseen 2.

### **3.2.2 Lentoaseman myynti yksityiselle taholle**

Myynti yksityiselle taholle vaatii yleensä julkisen kilpailutuksen tai vähintään prosessin, jossa kaikki kiinnostuneet voivat ilmoittautua mukaan. Lentoaseman toiminnan kannalta on tärkeää löytää strategisesti sopiva ostaja, jolla on lentoaseman operointiin liittyvää osaamista. Täyden yksityistämisen myötä julkiset tahot menettävät strategisesti tärkeän omistajuuden ja riskinä on lentotoiminnan loppuminen tai strategisen infrastruktuurin päätyminen väärin käsiin. Suora kauppa on kuitenkin monen yksityisen tahon mielestä kiinnostavin malli. (Graham 2014)

Jos Suomessa harkittaisiin suoraa kauppaa yksityisille tahoille, tulisi noudattaa voimassa olevia ohjeita julkisen omaisuuden luovuttamisesta. Lähtökohtaisesti KHO:n ratkaisukäytäntöjen mukaisesti kunnilla on ollut itsehallintoonsa kuuluva laaja harkintavalta sen suhteen, missä menettelyssä, millä perusteilla, kenelle ja mihin hintaan kunta omaisuuttaan luovuttaa. Kunnalla ei esimerkiksi ole laissa säädettyä velvollisuutta järjestää kiinteistön luovutuksesta tarjouskilpailua eikä myydä kiinteistöä eniten tarjoavalle. Tästä huolimatta tulee noudattaa yhdenvertaisuuden periaatetta, jolloin hankintalain mukaisten menettelyjen käyttäminen on perusteltua - joskaan ei pakollista. Ennakkopäätöksiä epäonnistuneista kaupoista, joissa yhdenvertaisuusperiaatetta ei ole noudatettu, kuitenkin löytyy. (Kuntaliitto 2017, Kuntaliitto 2020)



Koska EU on määritellyt lentoaseman kriittiseksi infrastruktuuriksi, lentoaseman myymisessä yksityiselle toimijalle voi myös syntyä muita haasteita (kts. luku 6.5.1). Huomioitavaa myös on, että jos julkinen omistaja on saanut valtion tukia lentoasemainfrastruktuurin rakentamiseen tai ylläpitoon, rahoituksen ehtona on yleensä EU:n määrittelemä 10–12 vuoden julkinen omistus rahoituksen käytöstä lähtien.

### 3.2.3 Lentoaseman kunnallistaminen

Lentoaseman liiketoimintakauppa voidaan tehdä myös valtiolta kunnalle. Suomessa lentoasemaomistuksen kunnallistamisprosessi, jossa lentoliikenne on jatkunut omistuksen vaihtumisen jälkeen, on toteutettu kaksi kertaa: Lappeenrannassa vuosina 2016 ja Enontekiöllä 2021. Kun Finavia vuonna 2015 lopetti Varkauden lentoaseman ylläpidon, osti Joroisten kunta neljä vuotta myöhemmin lentoasemarakennukset sekä toistasataa hehtaaria maata lentoaseman ympäristössä, kun taas kiitotie myytiin Senaatti-kiinteistöille (Yle 2019a).

Minkäänlaista lentoasemien omistajuuden siirtoprosessin mallia ei ole Suomessa virallisesti määritetty, mutta jonkinlaiseksi käytännöksi näyttää muodostuneen se, että toimintaa kunnallisessa omistuksessa jatkaneet lentoasemat ovat saaneet valtion operointitukea ainakin ensimmäisinä vuosina uudessa omistuksessa. Tukea on kuitenkin pitänyt hakea joka vuosi erikseen ja sen määrä per lentoasema on vaihdellut.

Lentoasemien laajempi kunnallistaminen Suomessa edellyttäisi todennäköisesti vastaavanlaisen kansallisen selvityksen tekemistä ja valtion rahoituksesta linjaamista kuin Ruotsissa. Ruotsissa noin 15 vuotta sitten tehtyä usean lentoaseman kunnallistamisprosessia on kuvattu tarkemmin luvussa 2.3.5.

#### **Alueellisten lentoasemien rahoitus kunnallisina lentoasemina**

Kunnallistettujen lentoasemien yksi keskeisimpiä kysymyksiä on niiden operatiivisen toiminnan sekä investointien rahoittaminen. Vuonna 2014 Euroopan komissio puuttui Euroopassa lentoasemille ja lentoyhtiöille maksettuihin julkisiin tukiin ja julkaisi *Suuntaviivat valtioneusta lentoasemille ja lentoyhtiöille* (2014/C 99/03). Neljä vuotta myöhemmin ohjeistusta tarkennettiin julkaisulla *Eriyisjärjestelyistä alle 700 000 matkustajan lentoasemille* (2018/C 456/06). Ohjeistuksien taustalla oli, että Euroopan unioni katsoo lentoliikenteen olevan kansainvälistä toimintaa ja yhdessä jäsenmaassa annettu julkinen tuki lentoasemalle tai lentoyhteydelle voi vääristää jäsenvaltioiden välistä kilpailua. Paikallisesti rakennettu moottoritie tai silta taas ei aiheuta samanlaisia vaikutuksia. Tämän takia lentoliikenteen julkista rahoitusta on päätetty säädellä.

Euroopan komission ohjeistukset ottavat kantaa lentoasemien operatiivisen toiminnan tukemiseen sekä lentoasemien investointien tukemiseen. Huomioitavaa kuitenkin on, että säädökset koskevat vain julkisen toimijan antamaa tukea. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että yksityiset tahot voivat rahoittaa

toimia täysin vapaasti. Samoin verkostoyhtiön sisällä voidaan rahoittaa kaikkien lentoasemien toimintaa ja investointeja verkostoyhtiön toiminnan tuotoilla riippumatta siitä, minkä lentoaseman toiminnasta tuotot ovat syntyneet.

Käytännössä Suomen osalta tämä tarkoittaa sitä, että Euroopan komission ohjeet operatiivisesta tuesta ja investointituesta eivät koske Finavian verkostoon kuuluvia lentoasemia niin kauan, kuin Finavia ei saa valtion tukia vaan pystyy rahoittamaan pienempienkin lentoasemien toiminnan suurempien lentoasemien kaupallisilla tuloilla. Sen sijaan, jos lentoasema Suomessa kunnallistetaan ja se tarvitsee julkista tukea, tulee tuen myöntämisessä noudattaa Euroopan komission ohjeita. Käytännössä lähes kaikki Suomen alueellisista lentoasemista tarvitsisivat nykyisillä matkustajamäärillään operointi- ja/tai investointitukea, sillä ylijäämäisen operoinnin rajana pidetään noin 300 000–1 miljoonaa matkustajaa ja investointien tukirajana noin 3–5 miljoonaa matkustajaa (kts. luku 4.1 ).

Lentoasemien **operatiivisen toiminnan** tukemisen kannalta on keskeistä, mitä toimintoja tuetaan. Euroopan komissio on tunnistanut lentoasemilla syntyvän kahdenlaisia operatiivisia kustannuksia:

1. Viranomaistoiminnaksi katsottavat kustannukset (lennonvarmistus, palo- ja pelastustoimi, poliisi ja tullit)
2. Kaikesta muusta toiminnasta syntyvät kustannukset

Ensiksi mainitut viranomaistoiminnot voidaan rahoittaa julkisista varoista täysimääräisesti eikä sitä katsota valtion tueksi. Sen sijaan muusta toiminnasta syntyvien kustannusten rahoituksesta on vuonna 2014 linjattu, että 3.4.2024 asti julkisesti voidaan rahoittaa 50 % siitä rahoitusvajeesta, mikä on ollut lentoaseman vuosien 2009–2013 rahoitusvajeen keskiarvo. Vuoden 2018 tarkoituksessa linjattiin, että jos lentoaseman matkustajamäärä on alle 700 000 (kuten pääasiassa Suomen alueellisilla lentoasemilla on), tukea voidaan myöntää 80 %.

Nykyiset ohjeet lähtevät siitä, että 3.4.2024 jälkeen tukea ei voida myöntää enää ollenkaan, ellei kyseessä ole horisontaalisten sääntöjen perusteella myönnetty tuki. Yksi horisontaalinen sääntö on nk. vähämerkityksetön tuki (engl. *de minimis*), josta on säädetty Euroopan komission asetuksella 1407/2013. Vähämerkityksetön tuki on sellaista yhdelle yritykselle annettavaa julkista tukea, joka ei ylitä kolmen vuoden ajanjaksolla 200 000 euroa. Määrä ei riittäisi kattamaan suurimmalla osalla Suomen alueellisilla lentoasemilla operatiivista rahoitusvajetta.

Toinen poikkeus, jonka suuntaviivat mahdollistavat, on nk. MEOP-periaatteen (Market Economy Operator Principle) käyttö. MEOP tarkoittaa, että julkisella rahalla voidaan tehdä sellainen investointi, jonka myös yksityinen taho olisi ollut valmis tekemään samoilla ehdoilla. Tällöin kyseessä ei ole varsinaisesti valtion tuki, vaan valtion rahoitus ja sen voidaan olettaa palautuvan takaisin

omistajalle takaisinmaksuajan kuluessa investoinnista johtuvan liiketoiminnan kasvun myötä.

Lentoasemalle myönnettävällä julkisen **investointituen** tulee edistää yhteisen edun mukaisten tavoitteiden saavuttamista. Tämä täyttyy, jos annettu tuki lisää unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteispisteen unionin sisäisille lennoille, auttaa torjumaan lentoliikenteen ruuhkautumista unionin suurilla keskuslentoasemilla tai edistää alueellista kehitystä.

Komissio kuitenkin katsoo, että lentoaseman investointien julkinen rahoittaminen ei saa luoda käyttämätöntä lisäkapasiteettia eikä se saa häiritä läheisen lentoaseman tai suurten nopeuksien rautatieyhteyksien käyttöä. Läheisen lentoaseman osalta Euroopan komissio ei ole määritellyt tarkkaa etäisyyttä, mutta esimerkiksi ilmoitusvelvollisuuden osalta sovelletaan alle 100 km etäisyyttä. Toisaalta komissio on myös vuoden 2018 tarkennuksessaan katsonut, että erittäin pienet lentoasemat (alle 200 000 matkustajaa eli suuri osa Suomen alueellisista lentoasemista) eivät vääristä kilpailua.

Investointituen myöntämistä varten on laadittava ennakkoon keskipitkän aikavälin käyttönäkymät osoittava liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää luotettavat matkustaja- ja rahtiliikenne-ennusteet sekä investoinnin todennäköinen vaikutus olemassa olevan infrastruktuurin – kuten toisen lentoaseman tai muiden liikennemuotojen, erityisesti suurten nopeuksien rautatieyhteyksien – käyttöön. Lisäksi on osoitettava, että tukitoimenpide on tarkoituksenmukainen politiikan väline aiotun tavoitteen saavuttamiseksi tai niiden ongelmien kannalta, jotka on tarkoitus ratkaista tuella.

Investointituen määrään vaikuttaa lentoaseman koko. Euroopan komissio katsoo, että vuoden 2014 markkinaolosuhteissa:

- alle 200 000 matkustajan lentoasemat eivät pysty kattamaan suurta osaa pääoma- ja toimintakustannuksistaan,
- 200 000–1 000 000 matkustajan lentoasemat eivät yleensä pysty kattamaan suurta osaa pääomakustannuksistaan,
- 1–3 miljoonaa matkustajan lentoasemien olisi yleensä pystyttävä kattamaan suurempi osa pääomakustannuksistaan,
- 3–5 miljoonaa matkustajan lentoasemien olisi pystyttävä kattamaan suurelta osin kaikki toiminta- ja pääomakustannuksensa ja
- yli 5 miljoonan matkustajan lentoasemien tulee pystyä kattamaan kaikki toiminta- ja pääomakustannuksensa.

Yli 3 miljoonan matkustajan lentoasemille voidaan kuitenkin myöntää julkista investointitukea tietyissä välttämättömissä olosuhteissa ja yli 5 miljoonan

matkustajan lentoasemille erittäin poikkeuksellisissa olosuhteissa. Näin ollen, komissio on määrittänyt, että investointituki voi olla:

- enintään 25 % 3–5 miljoonan matkustajan lentoasemilla
- enintään 50 % 1–3 miljoonan matkustajan lentoasemilla
- enintään 75 % alle 1 miljoonan matkustajan lentoasemilla
- 100 % alle 200 000 matkustajan lentoasemilla, kunhan tukimäärä ei ylitä tukikelpoisten kustannusten ja investoinnin liikevoiton välistä erotusta.

Lentoaseman koosta riippumatta tukiosuutta voidaan korottaa 20 %, jos lentoasema sijaitsee syrjäisellä alueella. Merkittävä osa Suomea on Euroopan unionin mukaista syrjäistä aluetta.

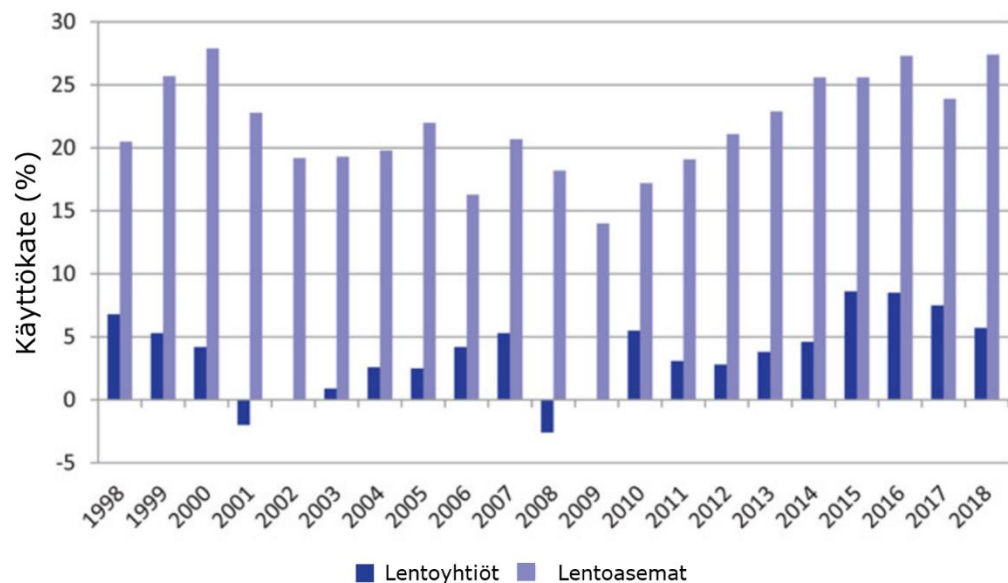
Tukikelpoisia kustannuksia ovat lentoasemainfrastruktuuriin liittyvät kustannukset sisältäen suunnittelukustannukset, maahuolintainfrastruktuurin ja lentoaseman laitteet. Lentoliikenteeseen liittymättömän toiminnan kustannukset eivät ole tukikelpoisia. Tällaisia ovat esimerkiksi pysäköintitilat, hotellit, ravintolat ja toimistot. Myöskään maaliikennepalveluihin (kuten linja-autot tai ajoneuvot) liittyvät investointikustannukset eivät ole tukikelpoisia.

## 4 Lentoasematoimintojen järjestämisen taloudelliset näkökulmat

Tässä luvussa vastataan osaltaan työn toiseen alatavoitteeseen *Analysoida mahdollisuuksia parantaa lentoaseman pitämisen kustannustehokkuutta*. Luvun alussa taustoitetaan lentoasematoiminnan tulo- ja kulurakennetta sekä nykyisiä rahoitusmalleja. Luvun loppupuolella käsitellään kustannustehokkuutta parantavia ehdotuksia sekä kaupallisen liiketoiminnan kehittämisen mahdollisuuksia.

### 4.1 Lentoasemien taloudellisuuden yleiskuva

Maailman 150 suurinta lentoasemaa ovat olleet nk. normaaliaikoina lähes poikkeuksetta ylijäämäisiä keskimääräisellä 15–28 % käyttökatteella. Kun tätä verrataan maailman 150 suurimman lentoyhtiön käyttökatteeseen (keskimäärin 2 %), lentoasemia voidaan pitää kannattavimpana osana lentoliiketoimintaa. Pienempien lentoasemien kannattavuus on sen sijaan heikkoa: alle miljoonan matkustajan lentoasemista 75 % on alijäämäisiä, kun jätetään huomiotta julkiset tuet. (Graham 2014.) Finavian käyttökate oli vuonna 2019 globaalia keskiarvoa korkeampi: 34,6 % (Finavia 2019c).



Kuva 25. Lentoasemien ja lentoyhtiöiden käyttökate globaalisti 1998–2018. Lähde: Graham 2023.

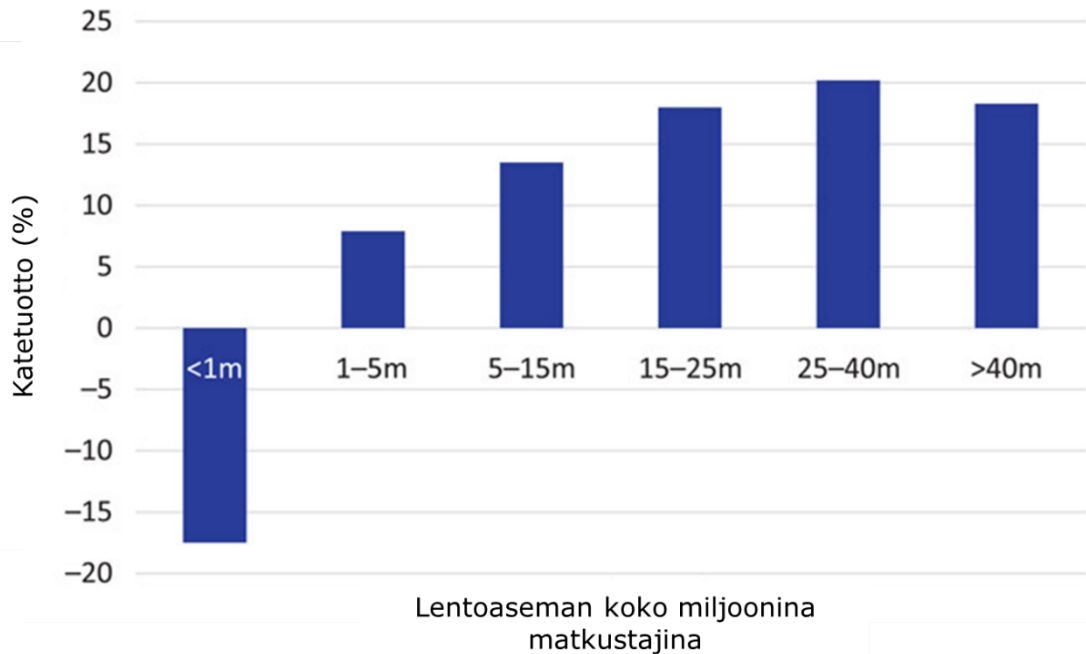
Taulukko 11. Maailman kannattavimmat lentoasemaoperaattorit vuosina 2019 ja 2020. Avinor oli 14. kannattavin operaattori. Espanjan lentoasemaoperaattori AENA oli toiseksi kannattavin ja Portugalin operaattori ANA 20. kannattavin. Koronapandemia on heikentänyt kannattavuuksia huomattavasti.

| Lentoasemaoperaattori                    | Liikevaihto 2019 (M\$) | Liikevoitto 2019 (M\$) | Käyttökate 2019 (%) | Liikevoitto 2020 (M\$) | Käyttökate 2020 (%) |
|--|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|
| ADP Group (Pariisi)                      | 5 334                  | 1219                   | 22,9                | -1571                  | -64,6               |
| AENA Aeropuertos (Espanja)               | 4 725                  | 2185                   | 46,2                | 107                    | 4,5                 |
| Fraport (Frankfurt)                      | 4 237                  | 790                    | 18,6                | -809                   | -39,4               |
| Heathrow Airport Holdings (Lontoo)       | 3 799                  | 1449                   | 38,1                | -1428                  | -92,2               |
| Changi Airport Group (Singapore)         | 2 293                  | 637                    | 27,8                | -533                   | -105,6              |
| Hong Kong International Airport          | 2 117                  | 779                    | 36,8                | -655                   | -89,1               |
| Airports of Thailand                     | 2 023                  | 1064                   | 52,6                | 227                    | 22,7                |
| New Kansai International Airport Company | 1 979                  | 480                    | 24,2                | -401                   | -74,8               |
| Schiphol Group (Amsterdam)               | 1 934                  | 442                    | 22,9                | -605                   | -84,9               |
| Airports Authority of India              | 1 823                  | 542                    | 29,7                | n/a                    | n/a                 |
| Munich Airport                           | 1 804                  | 387                    | 21,4                | -461                   | -64,7               |
| Beijing Capital International Airport    | 1 565                  | 492                    | 31,4                | -395                   | -76                 |
| Los Angeles World Airports               | 1 514                  | 313                    | 20,7                | 7                      | 0,5                 |
| Avinor (Norja)                           | 1 339                  | 166                    | 12,4                | -37                    | -4,3                |
| Malaysia Airports Holdings               | 1 323                  | 326                    | 24,6                | -92                    | -17,5               |
| Aeroporti di Roma                        | 1 264                  | 480                    | 38,0                | -141                   | -33,2               |
| Greater Toronto Airports Authority       | 1 146                  | 328                    | 28,6                | -51                    | -8,4                |
| Manchester Airports Group                | 1 140                  | 257                    | 22,5                | -418                   | -182,6              |
| Sydney Airport Group                     | 1 139                  | 491                    | 43,1                | 129                    | 20,4                |
| Flughafen Zurich                         | 1 094                  | 414                    | 37,8                | -28                    | -4,7                |
| Gatwick Airport                          | 1 089                  | 346                    | 31,8                | -318                   | -114,3              |
| DAA (Irlanti)                            | 1 046                  | 229                    | 21,9                | -308                   | -83,1               |
| ANA (Portugali)                          | 1 033                  | 545                    | 52,8                | -66                    | -16,7               |

Euroopan komissio (2014) on lentoasemien taloudellisen tukemisen ohjeistusta laatiessaan lähtenyt siitä, että viimeistään yli miljoonan vuosittaisen matkustajan lentoasemien tulisi pystyä kattamaan toimintakustannuksensa ja yli viiden miljoonan matkustajan lentoasemien myös ylläpitokustannuksensa.

Lentoasematoiminnan operatiivinen kannattavuus paranee yleensä dramaattisesti, kun lentoaseman koko ylittää 1–1,5 miljoonaa lentomatkustajaa. Tämä

johtuu siitä, että lentoasemat ovat volyymibisnes, jota hallitsevat korkeat kiinteät kulut ja jossa mittakaavaedusta on osoitettu olevan selkeä hyöty. Parhaimmat tuotto prosentit ovat noin 25–40 miljoonan matkustajan lentoasemilla (Kuva 26). (Graham 2023)



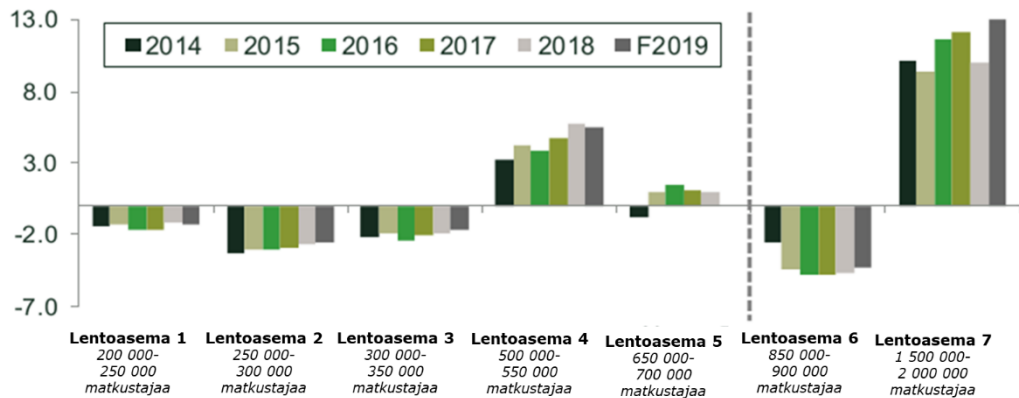
Kuva 26. Eurooppalaisten lentoasemien toiminnan taloudellinen tulos suhteessa lentomatkestajamääriin vuonna 2019. Lähde: Graham 2023.

Pienempien lentoasemien operatiivisen toiminnan kannattavuusrajana on eri tutkimuksissa pidetty 166 000–2 500 000 lentomatkestajaa ja investoinnit kattavana kannattavuusrajana noin 3–5 miljoonaa lentomatkestajaa (mm. Graham 2023, LVM 2021, LVM 2014, HIAL 2022b, Oxera 2019, Regrerinskansliet 2023, Trafikanalys 2013, University of Westminster 2016).

Taulukko 12. Lentoasemien kannattavuusrajoja eri tutkimuksien mukaan.

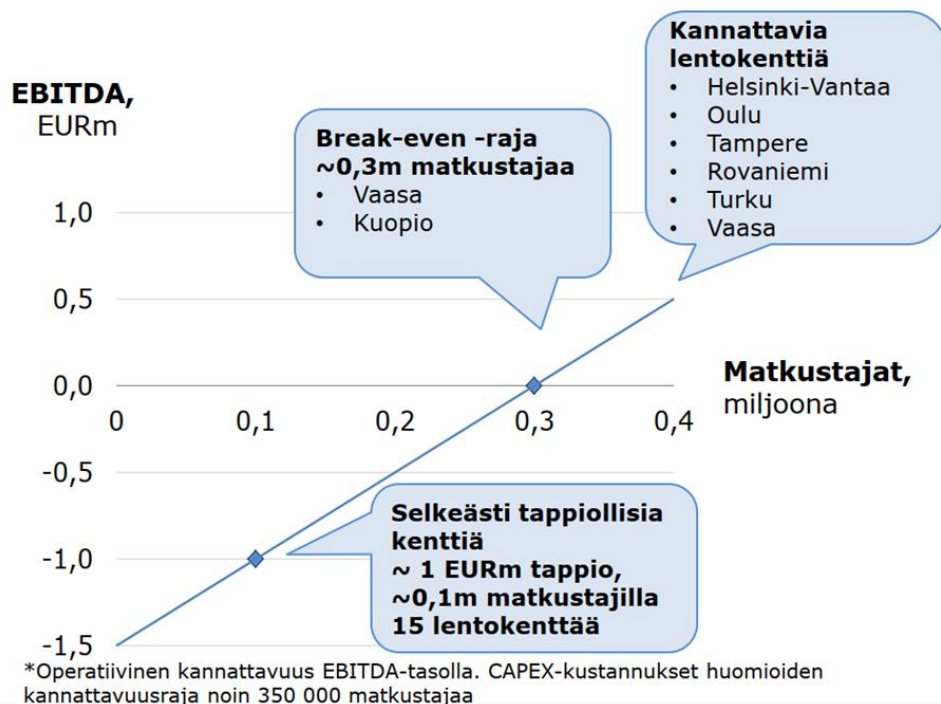
| Lentomatkestajamäärä | Alue, jossa tutkimus tehty | Tutkimukset   |
|----------------------|----------------------------|---|
| 2 500 000            | Ruotsi, Skvasta            | Trafikanalys 2013                                       |
| 2 300 000            | Saksa, Dortmund            | Oxera 2019  |
| 1 000 000            | Globaali ja Iso-Britannia  | Graham 2023, ACI 2015b ja Vogel 2016                    |
| 800 000              | Eurooppa ja Norja          | GAP 2012  |
| 500 000              | Eurooppa ja Espanja        | Fageda ja Voltes-Dora 2012 ja Cranfield University 2002 |
| 460 000              | Eurooppa                   | Adler et al 2013  |
| 300 000              | Suomi                      | LVM 2014  |
| 243 000              | Tseki                      | Kazda et al. 2017                                       |
| 166 000              | Eurooppa                   | Adler et al 2013  |

Seitsemälle eurooppalaiselle lentoasemalle tehdyssä selvityksessä alle 350 000 matkustajan lentoasemien operatiivinen alijäämä vaihteli noin 1,5–4 miljoonan euron välillä. Alijäämäinen oli myös vajaan miljoonan matkustajan lentoasema, arviolta noin 5–6 miljoonan euron vuosittaisella alijäämällään. Tarkastelluista lentoasemista kolme oli pääasiassa operatiivisesti ylijäämäisiä: noin puolen miljoonan matkustajan lentoasema (noin 3–5 miljoonaa euroa), noin 700 000 matkustajan lentoasema (noin 1 miljoonaa euroa) ja yli 1,5 miljoonan matkustajan lentoasema (noin 8–13 miljoonaa euroa). (Kuva 27).



Kuva 27. Seitsemän eurooppalaisen lentoaseman operatiivinen yli- tai alijäämä (miljoonaa euroa). Lähde: Oxera 2019.

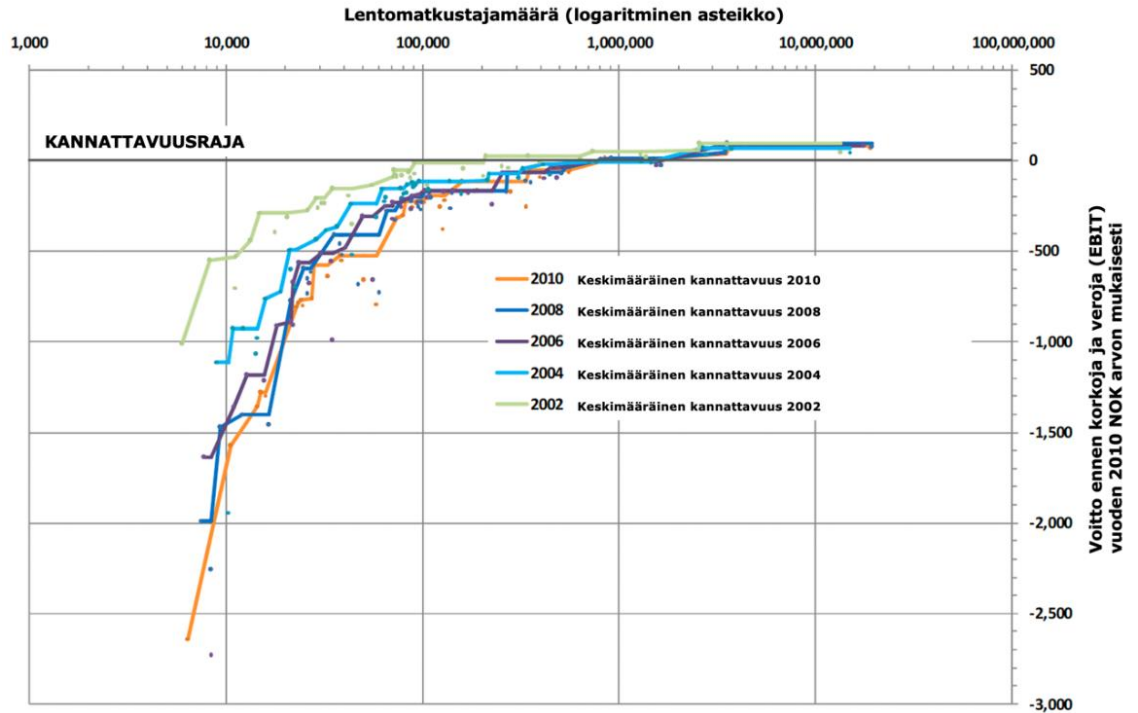
Suomessa lentoasemaverkoston kannattavuutta on analysoitu viimeksi edellisen lentoliikennestrategian valmisteluvaiheessa, jolloin (noin 2013) kannattavuusraja oli noin 300 000 matkustajaa (Kuva 28).



Kuva 28. Lentoliikennestrategian 2015–2030 (LVM 2015) taustatyönä analysoitiin lentoasemaverkoston operatiivista kannattavuutta. Tällöin kannattavuusraja oli 300 000 matkustajaa.

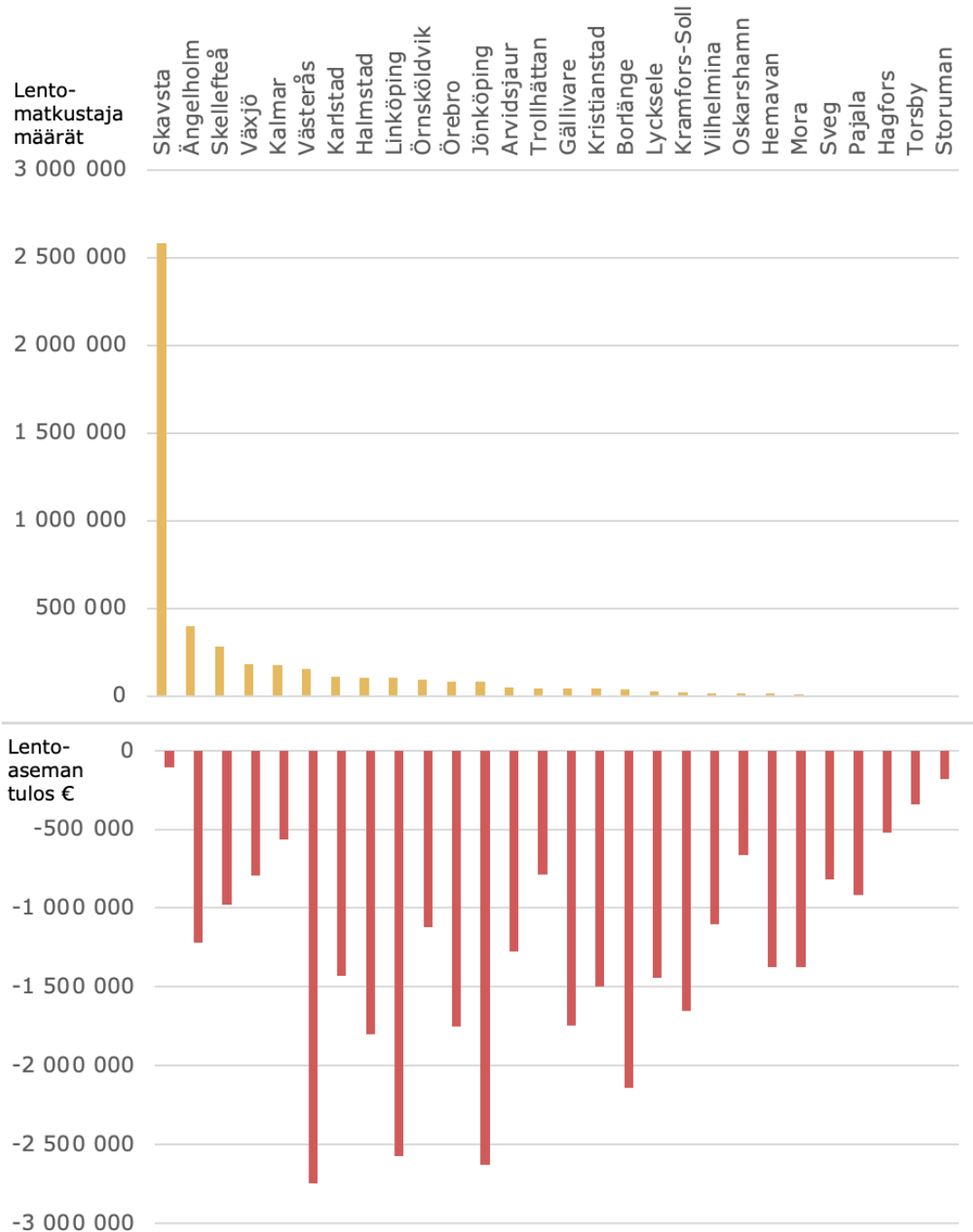


Norjassa lentoasemien kannattavuusrajaa on tutkittu vuonna 2012 (Kuva 29). Kannattavuusraja oli vuonna 2002 noin 200 000 lentomatkestajaa, mutta 2010 noin 800 000 lentomatkestajaa.



Kuva 29. Norjan valtiollisen lentoasemaoperaattori Avinorin lentoasemien kannattavuusrajoja vuosina 2002–2010. Yksittäiset pisteet esittävät yhtä lentoasemaa ja käyrä esittää keskimääräistä ko. vuoden kannattavuutta. Asteikko on logaritminen. Kannattavuusraja oli vuonna 2002 noin 200 000 lentomatkestajaa ja 2010 noin 800 000 lentomatkestajaa. Lähde: GAP 2012.

Ruotsissa kunnallisesti omistettujen ja valtiontukia saavien lentoasemien tulostiedot ovat julkisia ja niitä on koottu seuraavan sivun kuvaan yhdessä näiden lentoasemien matkestajamäärien kanssa. Ainoastaan Skavstan lentoasema on saavuttanut kannattavuuden rajan 2,5 miljoonan lentomatkestajalla.

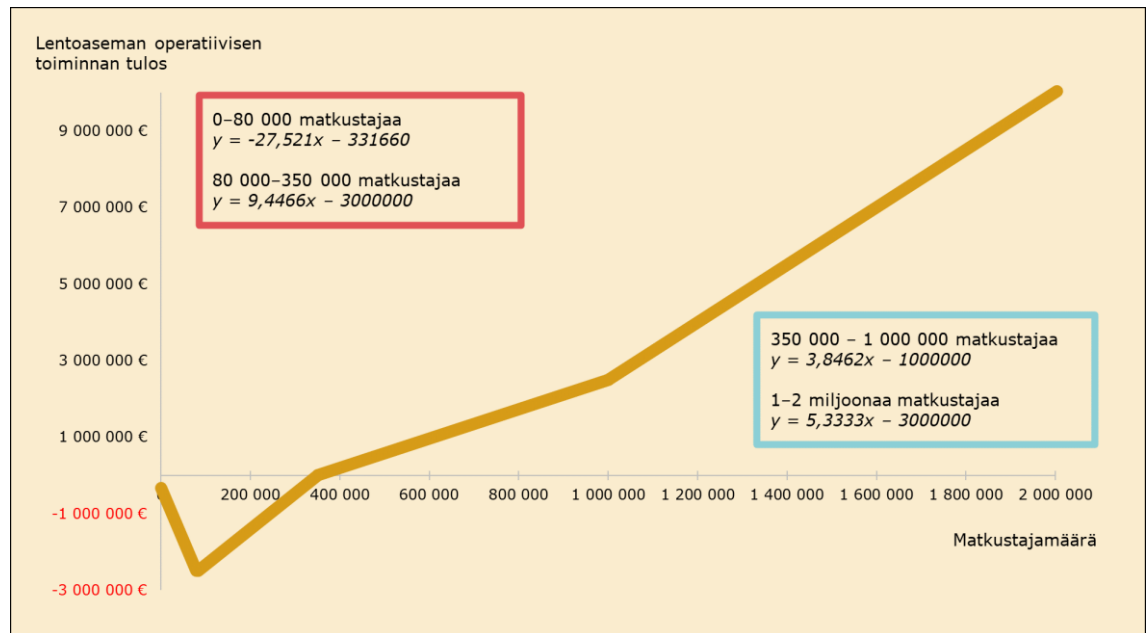


Kuva 30. Ruotsin kunnallisten lentoasemien operatiivinen alijäämä ja matkustajamäärät vuonna 2011. Tämän jälkeen lentoasemien alijäämät ovat nousseet keskimäärin 30 %. Kyseisten lentoasemien matkustajamäärät, alueiden demografia ja liike-elämän aktiivisuus ovat verrannollisia Suomen lentoasemiin. (Lähde: Regreringskansliet 2023, Trafikanalys 2013).

Edellisestä kuvasta nähdään hyvin, että matkustajamäärän ja kustannusten suhde alle puolen miljoonan matkustajan lentoasemilla ei ole vakio. Selittäviä tekijöitä eroille ovat mm. erot matkustajan tyypistä (kotimaa, kansainvälinen, vaihtomatkustaja), matkustajaliikenteen tyypissä (reittilento, halpalento, tilauslento, taksilento), säännöllisyydessä (päivittäinen vs. viikoittainen, ympärivuotinen vs. kausittainen) ja ajoittumisesta (peräkkäin vs. yksittäin), erot

muun lentoliikenteen määrissä (sotilasilmailu, koulutustoiminta, harrasteilmailu, rahtiliikenne) sekä erot kaupallisen liiketoiminnan tuloissa (mm. pysäköinti, ravintolat, kahvilat, myymälät ym. asiakkaille suunnatut palvelut) sekä lentoaseman hyödyntämisessä myös muuhun liiketoimintaan (mm. tilojen vuokraus, mainostilan myynti, autojen testaus, ilmailunäytökset). Lisäksi henkilöstön yhteiskäytön mahdollisuuksilla on vaikutuksia syntyvien kustannusten määrään. Myös lentoaseman kuulumisella verkostoon on merkitystä: verkoston kautta voidaan saavuttaa merkittäviä synergiaetuja kustannuksissa.

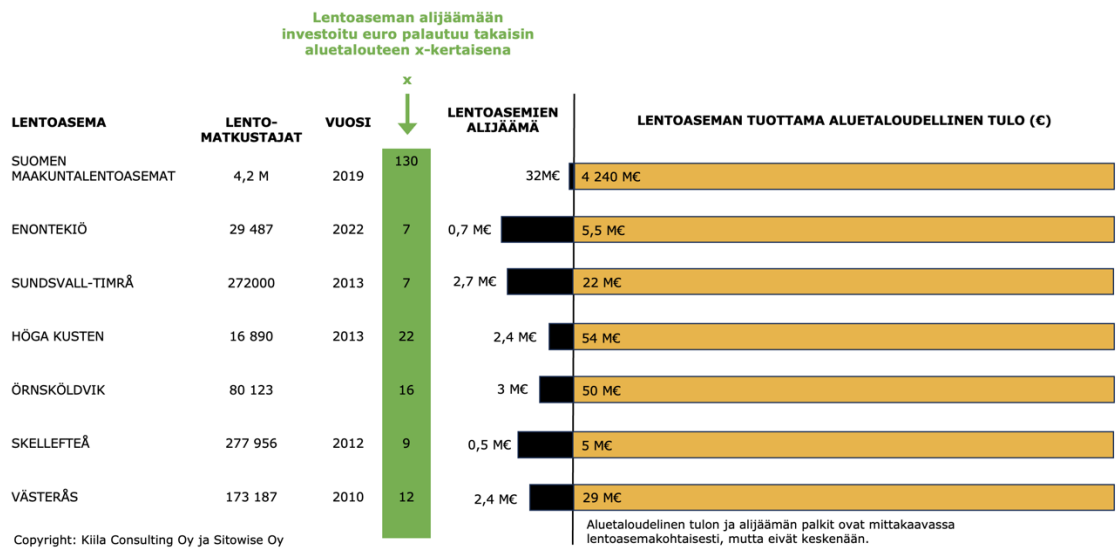
Yllä esiteltyjen tietojen perusteella tässä työssä tuotettiin seuraavassa kuvassa esitelty kustannusfunktio, jonka perusteella voidaan arvioida Suomen lentoasemien kustannuksia matkustajamäärän perusteella. Todellisuudessa kustannuksiin vaikuttavat muutkin asiat kuin matkustajamäärä, mutta funktio sopii karkeaan suuruusluokkatarkasteluun valtakunnallisella tasolla.



Kuva 31. Lentoasemien operatiivisten kustannusten laskennassa käytettävä funktio, joka on tehty tässä työssä perustuen mm. seuraaviin lähteisiin: LVM 2014, Trafikanalys 2013, Oxera 2019, Graham 2023, VNK 2023, Euroopan komissio 2014.

Useampien tutkimuksien mukaan lentoasemien kannattavuusraja on tuplaantunut viimeisen 20 vuoden aikana. Eurooppalaisille lentoasemille tehdyssä tutkimuksessa vuonna 2002 kannattavuuteen riitti 400 000 lentomatikustajaa, mutta vuonna 2009 kannattavuusraja oli jo 800 000 matkustajassa. Norjassa kannattavuusraja oli vuonna 2002 noin 200 000 lentomatikustajaa, mutta vuonna 2010 jo 800 000 matkustajaa (GAP 2019). Pienille eurooppalaisille lentoasemille tehdyn tutkimusten mukaan kannattavuusraja kasvoi vuoden 2002 noin 170 000 matkustajasta noin 460 000 matkustajaan vuonna 2009 (Adler et al 2013). Yhtenä tekijänä kulujen kasvuille pidetään uusia turvallisuusmääräyksiä 9/11-kriisin jälkeen, mutta tämä ei selitä yksistään näin selkeää muutosta.

Kun lentoasemien kannattavuudessa huomioidaan niiden vaikutukset aluetalouteen, lähes kaikki lentoasemat ovat kannattavia (Graham 2023). Suomen kaltaisilla syrjäisillä alueilla pienienkin lentoasemien aluetaloudelliset tulot ovat 7–22 kertaa suuremmat kuin lentoaseman operatiiviset kulut (Göteborg universitet 2012, Kiila Consulting Oy 2021, Uudenmaanliitto 2017, WSP 2010 ja WSP Analys och Strategi 2014.). Haaste syntyy siitä, että aluetaloudellisen tulon jyvittäminen takaisin lentoaseman toimintaan on haastavaa. Erityisesti lentoasemaan liittyviä investointeja on haastavaa kattaa tulorahoituksella. Kuntaomisteisten lentoasemien haaste on se, että yleisesti lentoasemapaikkakunta maksaa toiminnan kustannukset, vaikka hyödyt syntyvät lentoaseman laajemmalla vaikutusalueella.

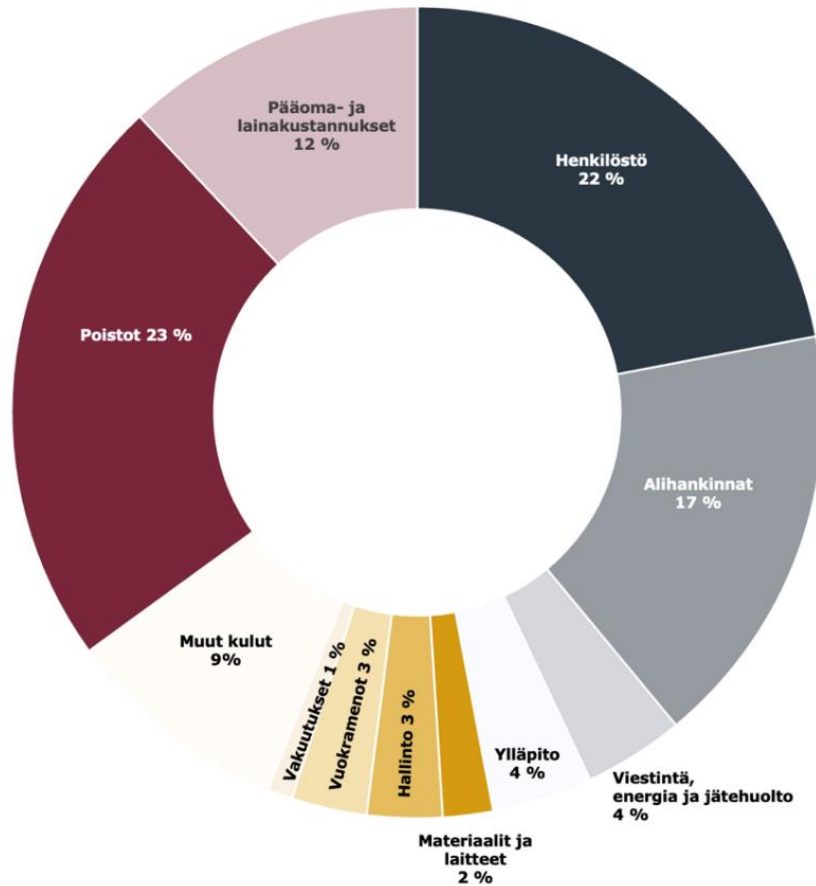


Kuva 32. Lentoasemien alijäämän ja aluetaloudellisen tulon vertailu. Lähteet: ATAG 2020, Finavian haastattelu 2023, Göteborg universitet 2012, Kiila Consulting Oy 2021, kunnallisten lentoasemien tilinpäätöstiedot 2017–2022, Traficom 2020, Traficom 2022, Uudenmaanliitto 2017, WSP 2010 ja WSP Analys och Strategi 2014.

Lentoliikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 4.6 .

## 4.2 Lentoasemien kulu- ja tulorakenne

Lentoasemien operointiin liittyy merkittävä määrä kiinteitä **kuluja**, joita on vaikea karsia tai sopeuttaa matkustajamäärien mukaisiksi. Eurooppalaisen lentoaseman keskimääräinen kulurakenne on esitetty alla olevassa kuvassa. Kulujakauma kuvaa hyvin myös suomalaisten pienempien lentoasemien kulurakennetta. (Graham 2023)

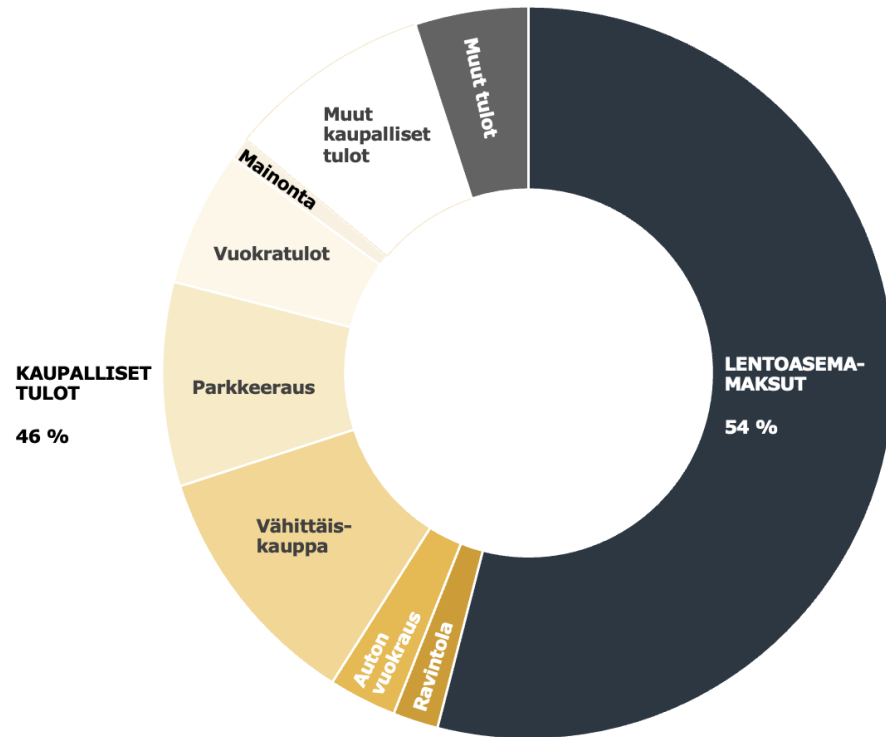


Kuva 33. Keskimääräisen eurooppalaisen lentoaseman kulujakauma. Lähde: Graham 2023.

Suurin yksittäinen kuluerä lentoasemailla ovat tyypillisesti henkilöstökustannukset, mutta niiden osuus voi vaihdella lentoasemakohtaisesti huomattavastikin riippuen ulkoistuksen määrästä. Alihankintoina ostettavia palveluita voivat olla mm. lennonvarmistus, maahuolinta, turvatarkastus, turvamaksut (Traficom), palo- ja pelastuspalvelut, polttoaineen toimittaminen ja jakelu, kii-  
totien liukkaudentorjunta-aineet, sääpalvelut, maaliikenne, lämmitys, sähkö ja jätehuolto, kiinteistöjen kunnossapito ja kehittäminen, laitteiden huollot, siivous, tietoliikenneyhteydet, laitevuokrat, teiden kunnossapito (esim. lumen-  
auraus), erityisosaamista vaativat tehtävät, suunnittelupalvelut sekä tutkimukset. Alihankintojen mahdollisuudet pienenevät, kun lentoasema sijaitsee syrjäisemmille alueille.

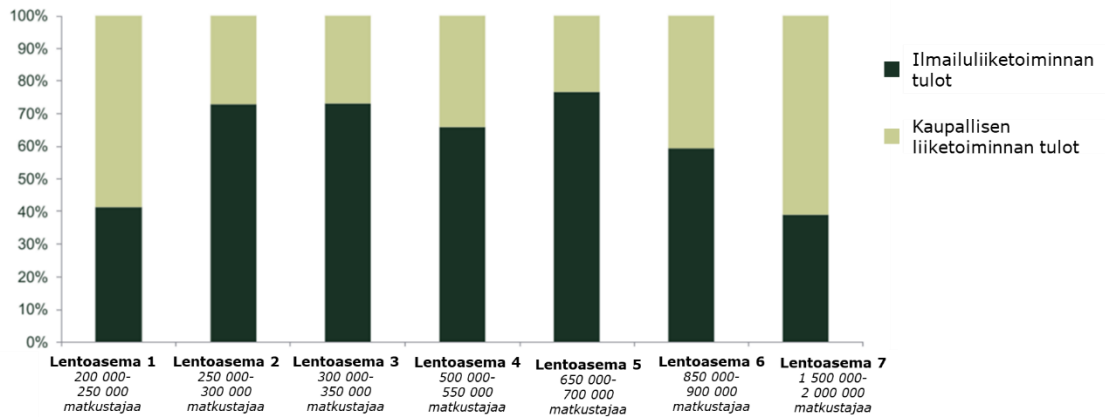
**Lentoasemien tulot** jaetaan tyypillisesti kahteen kategoriaan: lentoasemamaksuihin ja kaupallisiin tuloihin. Aiemmin lentoasemien tulonmuodostus perustui lähes kokonaisuudessaan lentoasemamaksuihin, mutta sääntelyn avautumisen myötä kaupallisten tulojen osuus on kasvanut merkittävästi. Osittain muutos oli pakonsanelemaa, sillä kiristyneen kilpailun myötä lentoasemien tuli houkutelaa lentoyhtiöitä halvemmilla lentoasemamaksuilla sekä muilla reittiin liittyvillä tuilla. Muuttunutta tulostruktuuria pyrittiin paikkaamaan kaupallista liiketoimintaa kehittämällä, mitä lisääntyneet matkustajamäärät myös helpottivat.

Kaupallisen liiketoiminnan tulojen osuus kasvoi nopeasti vuoteen 1999 asti, mutta verovapaan kaupan loppuminen Euroopan unionin sisäisillä lennoilla sekä kilpailun lisääntyminen mm. verkkokauppamyynnin kautta pysäyttivät kehityksen. Tämän jälkeen osuuksissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. (Graham 2023) Tyypillisen eurooppalaisen lentoaseman kulurakennetta on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 34. Keskimääräisen eurooppalaisen lentoaseman tulojakauma. Pienemmillä lentoasemilla kaupallisen liiketoiminnan mahdollisuudet ovat yleensä vähäisemmät, mutta merkittäviin kaupallisiin tuloihin päässeitä pienempiä lentoasemia löytyy myös Pohjoismaista. Suomen alueellisilla lentoasemilla kaupallisen liiketoiminnan määrä on keskimääräistä vähäisempää. Lähde: Graham 2023 ja ACI 2019.

Kaupallisen liiketoiminnan osuus tuloista on keskimäärin 46 %, mutta lentoasemien välillä on merkittäviä eroja: eurooppalaisilla lentoasemilla osuus vaihtelee 30–65 % välillä (Graham 2023). Suomen alueellisilla lentoasemilla merkittävä osa (50–80 %) lentoaseman tulo muodostuksesta perustuu edelleen lentoasemamaksujen keräämiseen. Helsinki-Vantaalla kaupallisen toiminnan merkitys on kuitenkin huomattavasti suurempi. Suuremmilla lentoasemilla onkin lähtökohtaisesti suuremmat mahdollisuudet kasvattaa kaupallista liiketoimintaa, mutta myös pienemmät lentoasemat ovat kyenneet nostamaan kaupallista liiketoimintaa, esim. Scandinavian Mountains Airport Ruotsissa.



Kuva 35. Seitsemän eurooppalaisen lentoaseman ilmailutoiminnasta ja kaupallisesta liiketoiminnasta saatujen tulojen suhde keskimäärin vuosina 2014–2019. Lähde: Oxira 2019.

Lentoasemien ansaintalogiikan muutos tapahtui samaan aikaan lentoyhtiöiden ansaintalogiikan muutoksen kanssa. Lentoyhtiöiden tulonmuodostus vaihtui korkeista lipunhinnoista asiakkaille myytäviin muihin palveluihin, korkeiden täyttöasteiden tavoittelemiseen, koneiden tehokkaampaan käyttöön (kääntöajajat lentoasemilla) sekä markkinointisopimusten tekemiseen. Erityisesti halpalentoyhtiöt käyttivät sääntelyn vapautumisen jälkeen mallia, jossa suorien lentojen operoinnin aloittaminen edellytti markkinointitukien maksamista. Tämä taas aiheutti uudenlaisen kilpailutilanteen perinteisille lentoyhtiöille, jotka ovat joutuneet karsimaan sekä kulujaan että palveluitaan. (Graham 2023)

Vuodesta 2014 alkaen Euroopan komissio on säädellyt lentoyhtiöille maksettavia markkinointitukia: tuen tulee olla aito korvaus mainostilasta lentoyhtiöltä tai sen emo- tai tytäryhtiöltä. Tuen tulee olla vastikkeellista ja saadun mainonnan oikeassa suhteessa maksettuun rahamäärään. (Euroopan komissio 2014)

Maksettavan määrän sääntelystä huolimatta toimintamalli on jäänyt ja alueellisilta lentoasemilta odotetaan yleensä taloudellista panostusta uusien reittien käynnistämiseen. Tämän myötä pienien ja suurien lentoasemien välille onkin syntynyt polarisoitunut tilanne: pienten lentoasemien on paljon hankalampaa kehittää kaupallista liiketoimintaa, mutta juuri heidän odotetaan lisäksi tukevan lentoyhteyksiä. Vuonna 2015 julkaistun tutkimuksen mukaan, kun huomioitiin kaikki lentoyhtiöiden ja lentoasemien väliset rahavirrat, suurien lentoasemien nettotulo jäi Euroopassa voitolliseksi 10 euroa lentomatkustajaa kohden. Pienet lentoasemat sen sijaan joutuvat maksamaan lentoyhtiöille keskimäärin 3 euroa per matkustaja, mikä korostaa hyvin suurten ja pienten lentoasemien taloudellisten mahdollisuuksien eroja.



Lähteet: University of Westminster / Nigel Dennis, ACI Europe 2015  
Copyright: Killa Consulting Oy ja Sitowise Oy

Kuva 36. Kun maksuihin liittyvä kokonaisuus (lentoasemamaksut ja markkinointituet) huomioidaan, eurooppalaiset suuret lentoasemat jäävät voitolle 10 € / matkustaja ja pienet lentoasemat jäävät tappiolle 3 € / matkustaja. Tiedot on kerätty ennen 2014 Euroopan komission suuntaviivojen julkaisua, joka on vaikuttanut erityisesti pienempien lentoasemien tilanteeseen (University of Westminster / Nigel Dennis, ACI Europe 2015). Uudempaa kattavaa tutkimustietoa asiasta ei ole löydetty.

Seitsemälle eurooppalaiselle pienelle lentoasemalle tehdyn tutkimuksen mukaan lentoasemat maksavat markkinointimaksuja lentoyhtiöille 3,3–8,4 euroa lentomatkustajalta – eikä tukemisen määrä ole vähentynyt merkittävästi sääntelyn alkamisen jälkeen (Oxera 2019).

### 4.3 Lentoasemamaksujen rooli ja niiden sääntely

Lentomaksuilla tarkoitetaan: 1) lentoasemaoperaattorin maksuja, 2) maahuolintaoperaattorin maksuja sekä 3) lennonvarmistuksen maksuja.

Lentoasemaoperaattorin ja maahuolintaoperaattorin maksujen suhde lentoyhtiön näkökulmasta on noin 50/50 – tämä riippuu kuitenkin merkittävästi lentoasemasta, konetyypistä, lentoyhtiöstä sekä matkustajamäärästä.

Lennonvarmistuksen maksut jakaantuvat lähilennonjohdon ja aluelennonjohdon palveluihin. Lähilennonjohtoon liittyvät maksut ovat Suomen kotimaan lennoilla noin 3–5 % lentoasemamaksukokonaisuudesta. Aluelennonjohdon veloitus on noin 10 % koko lentoreitin kuluista.

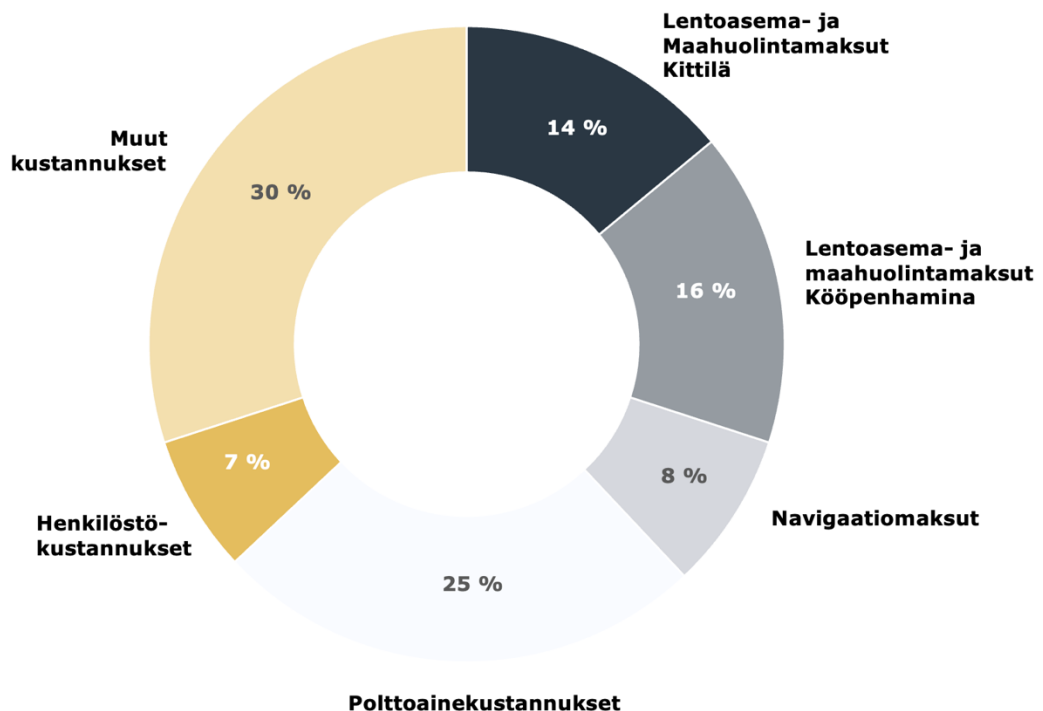


| LENTOASEMAOPERAATTORIN tarjoamia palveluita ovat mm.:  | MAAHUOLINTAOPERAATTORIN tarjoamia palveluita ovat mm.  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilmailumääräysten mukainen toiminta</li> <li>• Liikennealueiden kunnossapito ja käyttö</li> <li>• Palo- ja pelastuspalvelut</li> <li>• Terminaalipalvelut matkustajille</li> <li>• Muut palvelut matkustajille</li> <li>• Lentokonehallit ja lentokoneen pysäköinti</li> <li>• Matkustajien kuljetukset</li> <li>• Turvallisuuspalvelut</li> <li>• Vuokratilat</li> <li>• Rajavartiolaitos</li> <li>• Tulli</li> <li>• Ajoneuvot ja rakennukset</li> <li>• Tarvittavat laitteet</li> <li>• Tietoliikennepalvelut</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lähtöselvityspalvelut</li> <li>• Lähtöporttipalvelut</li> <li>• Matkalaukkujen lajittelu</li> <li>• Asemasopapalvelut</li> <li>• Siivous</li> <li>• Catering</li> <li>• Tankkaus</li> <li>• Muu ylläpito</li> </ul> |
|  | LENNONVARMISTUOPERAATTORIN tarjoamia palveluita ovat mm.   |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lähilennonjohto (terminal)</li> <li>• Aluelennonjohto (en route)</li> </ul>   |

Kuva 37. Lentoasemamaksujen jakautuminen.

#### 4.3.1 Lentoasemamaksujen merkitys lentoyhtiölle

Lentoasemamaksujen rooli lentoreitin kokonaiskustannuksista on merkittävä ja sitä suurempi, mitä lyhyemmästä reitistä on kyse ja mitä alhaisempi polttoaineen markkinahinta on.



Kuva 38. Kittilä-Kööpenhamina lennon kustannusten jakaantuminen (menopaluu, A320, täyttöaste 80 %).

Yllä on esitetty menopaluuilentoreitin kustannukset Kittilä-Kööpenhamina välillä Airbus A320-koneella ja 80 % täyttöasteella. Lentoasemamaksujen osuus reitin kokonaiskustannuksista on 30 % ja tästä Kittilän lentoasemamaksujen

osuus on hieman alle puolet. Muut lentoreitin kustannukset (navigaatiomaksut, polttoainekustannukset, henkilöstökustannukset ja lentoyhtiön muut kustannukset) ovat kuluja, joihin lentoyhtiön on vaikea vaikuttaa tai mahdolliset tehostamistoimet on jo lähtökohtaisesti tehty. Kilpailun avautumisen jälkeen lentoasemaksut, uusien reittien avausmaksut ja reitteihin liittyvät markkinointituet ovatkin olleet keskeisiä keinoja lentoyhtiöiden houkuttelussa erityisesti pienemmille lentoasemille tai halpalentoterminaaleihin.

#### 4.3.2 Lentoasemamaksuihin liittyvä sääntely

Lentoasemaoperaattorin keräämiä maksuja säännellään Euroopan unionin taholta niillä lentoasemilla, jotka saavat julkista toimintatukea. Sääntelyn tarkoituksena on estää julkisen rahan (eli toimintatuen) siirtyminen lentoyhtiön hyödyksi, koska tämä vääristäisi lentoyhtiöiden välistä kilpailua Euroopan unionin sisämarkkinassa. Käytännössä lentoasemamaksujen tulee olla markkinahintaisia niin kauan, kuin lentoaseman toimintaan tarvitaan julkista tukea. Liian alhaisten lentoasemamaksujen voidaan katsoa olevan laitonta julkista tukea lentoyhtiöille. Lentoasemamaksut voivat kuitenkin olla markkinahintaa alhaisemmat, jos ennakkoanalyysin avulla voidaan osoittaa, että lentoaseman ja lentoyhtiön välinen järjestely johtaa keskipitkän aikavälin osalta tilanteeseen, jossa lentoasema pystyy kattamaan kaikki järjestelystä aiheutuneet kustannukset koko järjestelyn ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin. (Euroopan komissio 2014)

Lisäksi lentoasemamaksujen tulee olla syrjimättömiä, tasapuolisia ja läpinäkyviä. Lentoaseman pitäjän on kuitenkin mahdollista tarjota eri hintaa eri laatuisille palveluille niin, että tasapuolisuuden ja läpinäkyvyyden periaatteet toteutuvat. (Euroopan komissio 2014)

Lentoasemaoperaattorin keräämiä maksuja voidaan alentaa tilapäisesti uusille lentoyhteyksille (nk. käynnistystuki). Uusien lentoyhteyksien käynnistystukea voidaan myöntää, kun yhteysvälin toinen lentoasema sijaitsee syrjäisellä alueella ja sen matkustajamäärä on alle 3 miljoonaa eikä yhteysväliä liikennöidä suurnopeusjunalla tai läheiseltä lentoasemalta. Tarkkaa määritelmää läheiselle lentoasemalle ei ole, mutta Euroopan komissio soveltaa ilmoitusvelvollisuuden osalta alle 100 km etäisyyttä.

Käynnistystuki voi olla korkeintaan 50 prosenttia reittiin liittyvistä lentoasemaoperaattorin keräämistä maksuista enintään kolmen vuoden ajan. Tukielpoisia kustannuksia ovat vain reittiin liittyvät maksut. Käynnistystukea ei saa yhdistää muihin reitin liikennöintiä varten myönnettäviin tukimuotoihin. Lisäksi aikeesta myöntää käynnistystukea on ilmoitettava riittävän ajoissa ja laajalti, jotta kaikki kiinnostuneet lentoyhtiöt voivat esittää tarjouksensa näistä palveluista. Lentoyhtiön tulee laatia ennakkoon liiketoimintasuunnitelma, joka vahvistaa, että reitti on mahdollista saada kannattavaksi ilman julkista tukea vähintään kolmen vuoden kuluttua. Jos liiketoimintasuunnitelmaa ei ole, lentoyhtiön on toimitettava lentoasemalle peruuttamaton sitoumus

reitin liikennöimisestä vähintään yhtä pitkän ajan kuin se ajanjakso, jolloin se sai käynnistystukea.

Siinä missä Euroopan komissio on asettanut sääntelyä lentoasemaoperaattorin keräämien maksujen vähimmäistasolle, useat valtio säätelevät kansallisilla prosesseilla ylätasoa. Esimerkiksi Norjassa Avinorin tulee tehdä esitys uusista lentoasemamaksuista ilmailuviranomaisille, joka hyväksyy (tai hylkää) muutokset ja Isossa-Britanniassa valtion viranomaisen ilmoittaa vuosittain maksimitason. Suomessa sen sijaan lentoasemaoperaattorit määrittävät lentoasemamaksut itsenäisesti, mutta hinnoittelupäätös on julkaistava vähintään kaksi kuukautta ennen sen voimaan tuloa. (Samferdselsdepartementet 2020, University of Westminster 2016, Laki 11.3.2011/210)

Maahuolintaoperaattoreiden keräämien maksujen tasoa ei säännellä, mutta Euroopan unionin lainsäädäntö (96/67/EY) velvoittaa, että yli 2 miljoonan matkustajan lentoasemilla tulee olla vähintään 2 maahuolintapalveluita tarjoavaa yritystä, joista vähintään toisen on oltava täysin riippumaton lentoasemaoperaattorista tai sen omistajasta. Näin pyritään varmistamaan, että lentoyhtiöt saavat varmasti tasapuoleista ja markkinahintaista palvelua.

Alle 2 miljoonan matkustajan lentoasemalla lentoasemaoperaattori voi tarjota maahuolintapalvelut itse, mutta maahuolinnan toiminnan kustannuksia ei voi kattaa julkisin varoin.

## 4.4 Lentoliikenteen taloudellinen tilanne Suomessa

### 4.4.1 Lentoasemien rahoitusmallit Suomessa

#### 4.4.1.1 Finavia Oyj

##### **Konsernin taloustiedot ja julkinen tuki**

Finavian lentoasemaverkoston toiminta rahoitetaan pääasiassa sen toiminnan tuotoilla. Nk. normaaliaikana yhtiön toiminta on ollut ylijäämäistä, mutta koronapandemian myötä liiketulos painui alijäämäiseksi vuosina 2020–2022. Vuosi 2018 oli yhtiön ennätysvuosi ja liikevoittoa syntyi 67 miljoonaa euroa. Tätä ennen liikevoitto on vaihdellut noin 40–50 miljoonan tietämällä ja valtio on saanut Finavia Oyj:n maksamista vero- ja osinkotuloista noin 15–20 miljoonaa euroa vuosittain. Vuonna 2022 Finavia Oyj:n liikevaihto oli hieman vajaa 300 miljoonaa euroa ja liiketulos oli hieman yli 50 miljoonaa euroa tappiollinen. Investointeihin käytettiin hieman yli 100 miljoonaa euroa. (Finavia 2023f)

Taulukko 13. Finavia konsernin taloudellisia tietoja 2013–2022. Lähde: Yhtiön tilinpäätöstiedot.

|      | <b>Liikevaihto<br/>M€</b> | <b>Voitto<br/>(ennen tilinpäätös-<br/>siirtoja ja veroja)<br/>M€</b> | <b>Maksetut<br/>verot M€</b> | <b>Maksetut<br/>osingot M€</b> | <b>Valtion tu-<br/>lot yht. M€</b> |
|------|---------------------------|--|------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 2013 | 352,8                     | 32,3   | 5,2                          | 1,7                            | 6,9                                |
| 2014 | 349,6                     | 45,0   | 0,3                          | 0,8                            | 1,1                                |
| 2015 | 353,1                     | 50,2   | 9,9                          | 4,6                            | 14,5                               |
| 2016 | 380,9                     | 49,3   | 4,8                          | 4,6                            | 9,4                                |
| 2017 | 373,6                     | 54,4   | 9,9                          | 8,3                            | 18,2                               |
| 2018 | 377,3                     | 66,8   | 13,1                         | 8,0                            | 21,1                               |
| 2019 | 389,2                     | 44,0   | 6,2                          | 11,1                           | 17,3                               |
| 2020 | 150,6                     | -128,9   | 3,8                          | 0,0                            | 3,8                                |
| 2021 | 145,4                     | -130,7   | 5,3                          | 0,0                            | 5,3                                |
| 2022 | 298,4                     | -52,3  | 8,3                          | 0,0                            | 8,3                                |

Koronapandemian takia Suomen valtio myönsi Finavialle 350 miljoonan euron tukipaketin keväällä 2021. Tästä 249 miljoonaa euroa oli yhtiön pääomalisäys, 33 miljoonaa pääomalainaa ja 68 miljoonaa euroa korvausta pandemian vuoksi aiheutuneista vahingoista (Euroopan komissio 2021). Edellisen kerran Suomen valtio on pääomittanut Finaviaa vuonna 2013 noin 200 miljoonalla eurolla Helsinki-Vantaan lentoaseman remontointia varten (Lentoposti 2013). 50 vuoden investointiajalla se vastaa noin 4 miljoonaa euroa vuosittain ja 20 vuoden pitoajalla noin 10 miljoonaa euroa vuosittain.

Vuoden 2023 osavuositarkastusten perusteella Finavian tulos jää vuonna 2023 vielä alijäämäiseksi. Kolmannella kvartaalilla (heinä–syys) Finavian lentoasematoiminnan alijäämä oli kuitenkin enää vain 400 000 euroa, kun se ensimmäisellä kvartaalilla (tammi–maaliskuu) oli vielä noin 10 miljoonaa euroa.

Tämän työn aikana tehdyssä haastattelussa on käynyt ilmi, että Finavian verkostolentoasemien toiminta on organisoitu nykyisellään kustannustehokkaimmalla tavalla, eikä sitä ole mahdollista tehostaa.

### **Lentoasemakohtaiset operointikustannukset**

Finavia ei julkaise lentoasemakohtaisia taloudellisia tietoja, mutta on kertonut, että kaikkien Helsinki-Vantaan ulkopuolisten lentoasemien yhteenlaskettu operatiivinen alijäämä on noin 30 miljoonaa euroa vuodessa, ja tästä 20 miljoonaa euroa syntyy nk. ostoliikennelentoasemien (Joensuu, Jyväskylä, Kaajaani, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari, Pori ja Savonlinnan) alijäämästä. (Finavia 2023f)

Näin ollen ostoliikenteen lentoasemien operatiivinen alijäämä on vuositasolla noin 2,9 miljoonaa euroa. Matkustajamäärien perusteella voidaan olettaa, että

myös Maarianhaminan lentoaseman kustannukset ovat tällä tasolla. Tällöin Ivalon, Kuopion, Kuusamon, Tampereen ja Vaasan sekä Hallin ja Utin lentoasemien keskimääräinen alijäämä on noin miljoona euroa vuodessa, mutta todennäköisesti lentoasemien välillä voi olla isojakin eroa. Tarkempaa tietoa tai osuuksia sotilasilmalentoasemien kustannus- ja tuloakenteesta ei ole saatu. Luvuissa on mukana operatiivisen toiminnan lisäksi minimimäärä investointikustannuksia, mutta luvut eivät sisällä suurempia investointeja, kuten terminaalien uusimista tai kiitotieremontteja.

Valtioneuvoston kanslia (2023) on tarkentanut, että Finavian verkoston lentoasemista viisi pystyy kattamaan oman toimintansa kulut. Nämä lentoasemat lienevät (matkustajamäärien perusteella olettaen) Helsinki-Vantaa, Oulu, Rovaniemi, Kittilä ja Turku. Tällöin vuoden 2019 matkustajamäärillä arvioituna, operatiivisen kannattavuuden raja asettuisi noin 350 000 matkustajaan (kts. Kuva 31). Vuonna 2015 julkaistun lentoliikennestrategian taustaraportissa Finavian verkoston lentoasemien kannattavuusrajan ilmoitettiin olevan noin 300 000 matkustajaa (LVM 2014), jolloin se olisi kymmenessä vuodessa nousnut noin 50 000 matkustajaa.

Helsinki-Vantaan tulot muodostavat merkittävän osan Finavian tuloista. Koska tarkempia tietoja ei ole saatu käyttöön, on arvio operatiivisesta ylijäämästä muodostettu tilinpäätöstietojen perusteella. Vuoden 2019 (2018) liikevaihdon ollessa noin 350 M€ (330 M€), liikevoiton noin 50 M€ (75 M€) ja Helsinki-Vantaan ulkopuolisten lentoasemien alijäämän noin 30 M€, syntyy näiden yhteenlaskuna noin 80–110 M€ ylijäämää. Jos oletetaan Finavian vuosittain uusivan yhden kiitotien (5 M€) ja sen katettavan myös Helsinki-Vantaan tuloilla, olisi Helsinki-Vantaan ylijäämä ollut ennen koronapandemiaa noin 85–115 miljoonaa euroa.

Lentoasemien kannattavuutta ei pystytä määrittämään pelkän matkustajamäärän perusteella (kts. esim. Kuva 30), sillä taloudellisuuteen vaikuttavat merkittävästi niin monet muutkin asiat. Tästä johtuen seuraavassa taulukossa on esitetty karkea arvio Finavian lentoasemien operatiivisista yli- tai alijäämistä vaihteluvälein.

Taulukko 14. Finavian lentoasemien operatiivinen yli- tai alijäämä arvioituna mm. seuraavien lähteiden perusteella: vuoden 2015 Lentoliikennestrategian kustannusanalyysit (LVM 2014), Ruotsin lentoasemien kustannustiedot (Trafikanalys 2013), seitsemän eurooppalaisen lentoaseman tiedot (Oxera 2019), eurooppalaisten lentoasemien kustannusrakenteet (Graham 2023), Finavian tilinpäätöstiedot, Euroopan komission julkaisemat tiedot keskimääräisistä kannattavuusrajoista (Euroopan komissio 2014) sekä konsultin yleinen tietämys aihepiiristä.

| <b>Finavian lentoasemat</b>                | <b>Operatiivinen yli- tai alijäämä / vuosi</b> |
|--|--|
| Helsinki-Vantaa (20 miljoonaa matkustajaa) | 85–115 miljoonaa euroa                         |
| 600 000–1 000 000 matkustajaa              | 0,3...3 miljoonaa euroa                        |
| 300 000–600 000 matkustajaa                | 0...0,3 miljoonaa euroa                        |
| 100 000–300 000 matkustajaa                | 0...-1,5 miljoonaa euroa                       |
| Alle 100 000 matkustajaa                   | -1...-3 miljoonaa euroa                        |

### **Lentoasemakohtaiset investointikustannukset ja -tarpeet**

Investointikustannuksensa pystyy Finavian lentoasemista kattamaan täysimääräisesti todennäköisesti vain Helsinki-Vantaan lentoasema. Alueellisista lentoasemista muutama pystynee kattamaan investointikustannuksiaan josain määrin, mutta suurimman osan investoinnit rahoitetaan Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla.

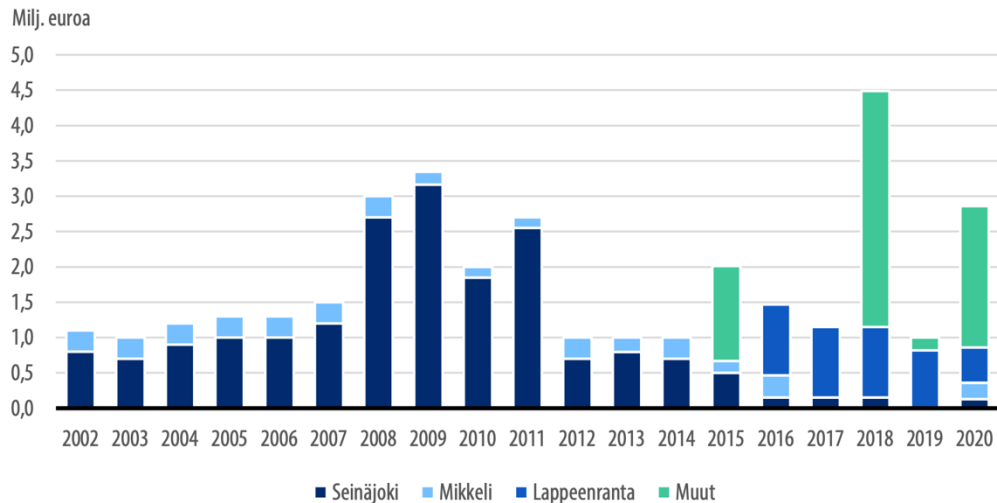
Suomen lentoasemien infrastruktuuri-investoinnit vuosina 2012–2023 sekä konsultin oma arvio investointitarpeista vuoteen 2035 on esitetty tarkemmin liitteessä 4. Käytännössä kiitotiet tulee päällystää lähes kaikilla lentoasemilla, sillä normaali päällysteen elinkaari on noin 15–17 vuotta. Tämän lisäksi tiedossa on lennonjohtotornin uudistaminen Kuusamon, Kemi-Tornion ja Turun lentoasemilla.

Perustuen julkisuudessa olleisiin tietoihin viime aikaisista toteumakustannuksista sekä tämän työn aikaisten haastattelujen myötä saatuihin tietoihin kiitotien päällystämisen kustannus on 5 miljoonaa euroa (remix-päällyste noin 1 miljoona), lennonjohtotornin uusiminen noin 4,5–6 miljoonaa euroa, etälennonjohdon käyttöönotto noin 1,5 miljoonaa euroa, jonka päälle tulevat johtokeskukseen liittyvät investoinnit, ILS-järjestelmän uusiminen noin 1–1,5 miljoonaa euroa ja terminaalin peruskorjausta tai laajennus noin 10–25 miljoonaa euroa.

#### **4.4.1.2 Kunnalliset lentoasemat**

Kunnallisesti omistetut lentoasemat Suomessa ovat alijäämäisiä. Niiden toiminnan rahoittavat niiden omistajat, minkä lisäksi näiden lentoasemien on

mahdollista hakea toimintakustannusten kattamiseen valtiontukea. Useina vuosina tuen määrä on ollut noin 900 000 euroa, mutta esimerkiksi vuonna 2023 sitä myönnettiin 1,2 miljoonaa euroa edellisen vuoden ylijäämän vuoksi (Yle 2023a). Lisäksi kunnat tukivat lentoasemiaan noin 2 miljoonalla eurolla. Summat vaihtelevat vuosittain. (Yle 2022b, Yle 2023a, FlyMikkeli 2022, Seinäjoen lentoasema Oy 2023)



Kuva 39. Lentopaikkojen valtionavustusten määrärahat valtion talousarvioesityksissä vuosina 2002–2020 (Lähde: LVM 2021).

Suomen valtion tuet kunnallisille lentoasemille ovat pienet esimerkiksi Ruotsiin verrattuna. Viimeisen kymmenen vuoden aikana yhden lentoaseman tuki on vaihdellut noin 200 000 ja 600 000 euron välillä. Ruotsissa lentoasemakohtainen tuki on ollut keskimäärin noin 7,7 miljoonaa kruunua (kruunun kurssista riippuen noin 600 000–770 000 euroa) lentoasemaa kohden, mutta tuen tason kaksinkertaistamista on ehdotettu, sillä sen katsottu olevan riittämätön lentoasemien ylläpitämiseen (Regeringskansliet 2023).

Kunnallisten lentoasemien pitäjät ovatkin tuoneet tämän työn aikana tehdyissä haastatteluissa esille, että valtion tuen taso ei ole riittävä. Se ei kata operointikustannuksia riittävällä tasolla eikä se mahdollista minkäänlaisten investointien toteuttamista.

Taulukko 15. Suomen kunnallisten lentoasemien operatiivinen alijäämän keskiarvo vuosien 2015–2022 välillä. (Lähde: lentoasemien haastattelut, LVM 2021, Traficom 2023 ja yritysten taloustiedot).

| Lento-ase-<br>mat | Keskiarvo<br>operatiivi-<br>sesta ali-<br>jäämästä | Tilikaudet | Operointi-<br>tapa  | Tukitarve<br>nykyisen<br>kaltaiseen<br>toimintaan | Tukitarve<br>kehittyvään<br>lentoliiken-<br>teeseen |
|-------------------|--|------------|---|---|---|
| Enontekiö         | -731 000 €   | 2022       | Sesonkiluon-<br>teinen (4 kk)<br>tilausliikenne<br>160–220-paik-<br>kaisilla koneilla | 600 000–<br>800 000 €                             |   |
| Lappeen-<br>ranta | -1 072 919 €                                       | 2016–2022  | Ympärivuoti-<br>nen reittili-<br>kenne 200-<br>paikkaisilla ko-<br>neilla             | 1 000 000 €                                       | min.<br>1 600 000 €                                 |
| Mikkeli           | -512 000 €   | 2015–2018  | Tilausliikenne<br>pienillä ko-<br>neilla  | 500 000 €   |   |
| Seinäjäki         | -103 833 €   | 2017–2022  | Tilausliikenne<br>pienillä ko-<br>neilla  | 200 000 €   | 500 000–<br>1 000 000 €                             |

Tämän selvityksen aikana tehtyjen kunnallisten lentoasemienpitäjien haastattelujen perusteella kunnallisten lentoasemien operatiivinen toiminta on noin 30 % Finavian lentoasemia kustannustehokkaampaa.

Kunnallisille lentoasemille on tulossa vuoteen 2035 mennessä seuraavat investointitarpeet:

*Enontekiön lentoasema:*

- Kiitotien päällystäminen kesä 2024 (valtion tuki saatu): noin 5 miljoonaa euroa
- Muut investoinnit (mm. terminaali, kalusto): noin 10 miljoonaa euroa

*Lappeenrannan lentoasema:*

- Kiitotien päällystys ja kiitotievalojen uusiminen: 3,5–5 miljoonaa euroa
- Mahdollisesti ILS-lähestymisjärjestelmän uusiminen: 1–1,5 miljoonaa euroa

*Mikkelin lentoasema:*

- *ei tiedossa*

*Seinäjoen lentoasema:*

- 2023: Polttoaineen jakelulaitteisto: 130 000 € (investointituki saatu 97 500 €)



- 2024-2027: Maahuolinta- ja kunnossapitokalusto: 200 000 €+
- 2024-25: Kiitotien ja asematason maalausmerkintöjen uusiminen: 30 000-50 000 €
- 2026-27: Lennonvarmistuslaitteiston uusiminen: 100 000-150 000 €
- 2025-2030 Terminaalirakennuksen vanhimman osan uusiminen: 1 miljoonaa € +
- 2025-2030 Kalusto-, kunnossapito- ja huoltohallin kunnostaminen: satoja tuhansia euroja
- 2030-2035 Kiitotien pinnoitteen uusiminen sekä salaojituksen uusiminen, missä yhteydessä olisi myös järkevää pidentää kiitotietä: noin 12 miljoonaa €
- 2030-2035 Turvatarkastuslaitteiston uusiminen: satoja tuhansia euroja
- 2025-2035 Kaksi uutta pelastusajoneuvoja: uusi kalusto maksaa satoja tuhansia euroja – käytetty kalusto kymmeniä tuhansia euroja, mutta vaikea saada hankittua.

#### 4.4.2 Lentoyhteyksien julkinen tukeminen

Suomessa rahoitetaan joitakin lentoyhteyksiä julkisella tuella. Pidemmän aikaa on ostettu lentoliikennettä Porista ja Savonlinnasta Helsinki-Vantaalle sekä Maarianhaminasta Tukholmaan. Porin yhteyden on rahoittanut pääasiassa Porin kaupunki ja tulevina vuosina siihen on varattu noin 3 miljoonaa euroa vuositasolla. Savonlinnan yhteyttä rahoittavat yhdessä Savonlinnan kaupunki (n. 1,2 miljoonaa euroa vuodessa) ja valtio (n. 1 miljoonaa euroa vuodessa). Maarianhamina-Tukholma-yhteyden rahoittaa Ahvenanmaan itsehallintoalue. (Traficom 2022) Vuoden 2025 kilpailutukseen valtio on varautunut rahoittamaan Porin yhteyttä Savonlinnan mallin mukaisesti 2026 maaliskuun loppuun asti. (LVM 2023a).

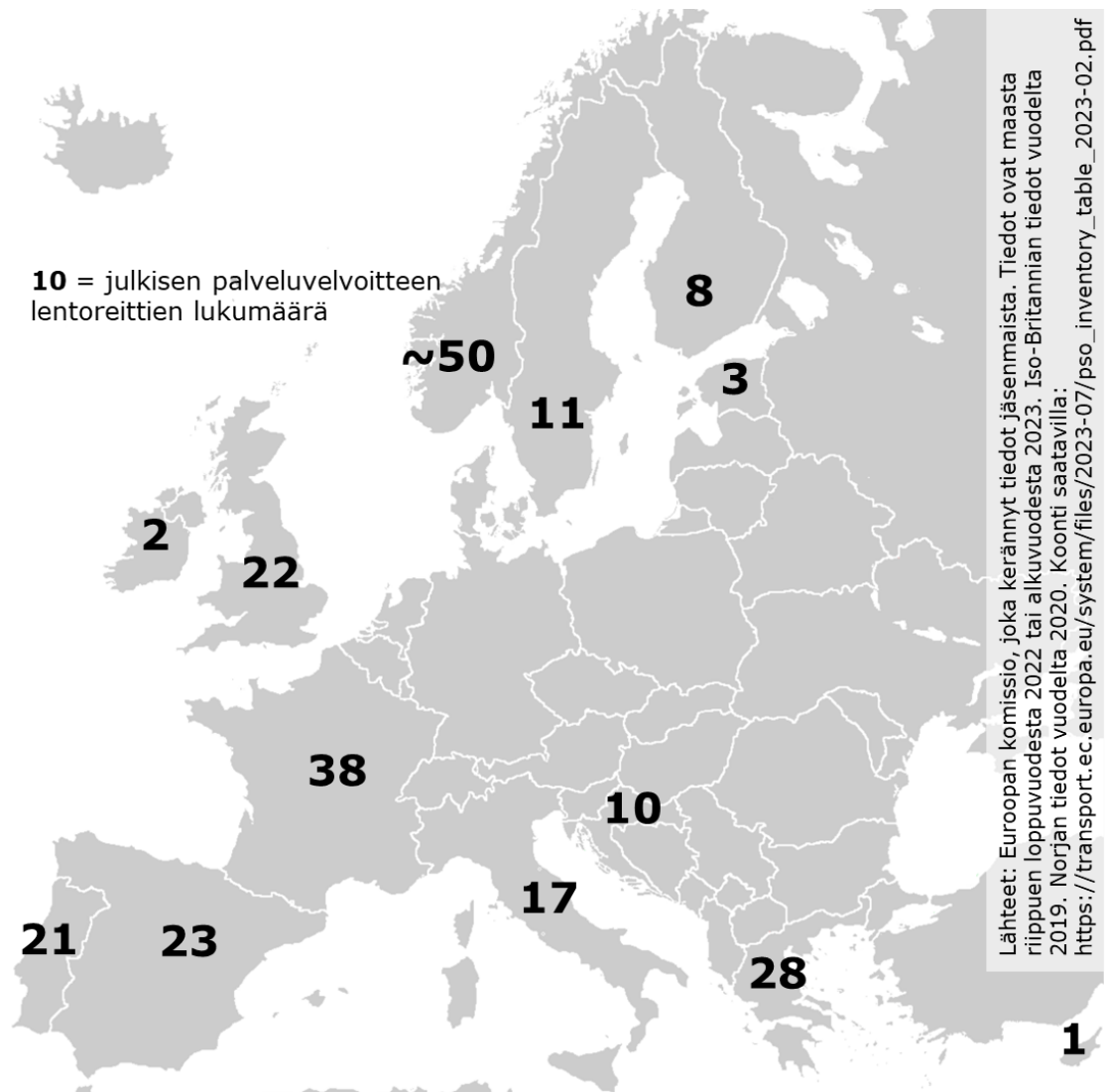
Koronapandemian takia valtio on ostanut lentoliikennettä aiemmin markkinaehtoisesti liikennöidyille yhteyksille Joensuusta, Jyväskylästä, Kajaanista, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaresta Helsinki-Vantaalle vuodesta 2021 alkaen. Aikavälillä 6/2021-7/2022 (14 kk) viiden reitin kustannukset olivat yhteensä lähes 27 miljoonaa euroa (n. 23 M€ 12 kk kohden) ja aikavälillä 11/2022-7/2023 (9 kk) kustannusten ennakoidaan olevan 13,7 miljoonaa euroa (n. 18 M€ 12 kk kohden). (Traficom 2022, Kajaanin kaupunki 2022)

Budjettiriihessä 2023 sovittiin, että hallitus turvaa ostopalveluliikenteellä maakuntalennot vuoden 2026 maaliskuun loppuun saakka. Ostopalveluliikennettä jatketaan seuraavissa lentoasemien lentoyhteyksissä: Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari. Valtio varaa rahoituksen Savonlinnan

mallin mukaiseen lentoliikenteen järjestämiseen Porille vuodeksi 2025 mahdollisen uuden kilpailutuksen yhteydessä. Kokonaisuutta varten hallitus varaa 38 miljoonaa euroa koko ajanjaksolle. Näiden lisäksi valtio on tukenut Savonlinnan lentoyhteyttä vuosittain miljoonalla eurolla. (LVM 2023a)

Lentoyhteyksien tukemisen lisäksi Suomen valtio takasi lentoyhtiö Finnairille toukokuussa 2020 lainaa 540 miljoonalla eurolla ja lainasi yhtiölle 400 miljoonaa euroa maaliskuussa 2021. Valtio omistaa Finnairista 55,9 %. (VNK 2021, Lentoposti 2020)

Lentoyhteyksien tukeminen on jokseenkin yleistä Euroopan maissa (Kuva 40). Euroopan komissio kokoaa EU-maiden tilannetta säännöllisesti, minkä lisäksi EU:n ulkopuolisista maissa ainakin Norjassa ja Iso-Britanniassa tuetaan myös lentoliikennettä. Uusin koonti on vuodenvaihteesta 2022/2023



Kuva 40. Julkisesti tuettujen lentoyhteyksien määrä Euroopan maissa vuoden vaihteessa 2022/2023. Iso-Britannian tieto on vuodelta 2019 ja Norjan vuodelta 2022.

#### 4.4.3 Yhteenveto lentoasemien ja -yhteyksien julkisesta rahoituksesta

Nk. normaaliaikana Finavian toiminta on ollut taloudellisesti kannattavaa, joskin Helsinki-Vantaan investointiin vuonna 2013 käytettiin valtion rahoitusta 50 vuoden pitoajalla keskimäärin 4 miljoonaa euroa vuodessa.

Suomen valtio on saanut Finavian maksamia verotuloja ja osinkoja yhteensä keskimäärin noin 15–20 miljoonaa euroa vuosittain. Kunnallisten lentoasemien ylläpitoon valtio on myöntänyt noin 1,2 miljoonaa euroa vuosittain ja ostolentoliikenteeseen normaaliaikana noin 1 miljoonaa euroa. Vuosille 2024–2026 ostolentoliikenteeseen on talousarvioesityksessä varattu noin 18 miljoonaa euroa vuodessa. Normaaliaikana valtio on ollut nettosaaja noin 13–17 miljoonan euron tuloilla, mutta korona-ajan lentoyhteyksien kustannuksen huomioiden, valtiosta on tullut nettomaksaja noin 1–4 miljoonan euron kustannuksilla.

Kunnat ovat rahoittaneet lentoasemien ylläpitoa vuosittain noin 2 miljoonalla eurolla ja lentoyhteyksiä noin 3,2 miljoonalla eurolla ollen nettomaksajia noin 5,2 miljoonalla eurolla vuosittain. Tarkempia kustannustietoja on koottu seuraaviin taulukoihin.

Taulukko 16. Lentoliikenteen julkiset tuet nk. "normaaliaikana" eli ei huomioiden koronapandemian aikaisia lisätukia.

| <b>Julkiset tuet lentoliikenteelle "normaaliaikana"</b>   | <b>Tuen määrä</b>    |
|---|----------------------|
| Savonlinna–Helsinki-lentoyhteyden tuki / vuosi  | 2 200 000 €          |
| Pori–Helsinki-lentoyhteyden tuki / vuosi  | 3 000 000 €          |
| Kunnallisten lentoasemien valtioneuvoston tuki / vuosi  | 900 000 €            |
| Kunnallisten lentoasemien kuntien tuki / vuosi<br>(vaihtelee hieman vuosittain)   | ~2 000 000 €         |
| Finavian pääomitus Helsinki-Vantaan lentoasemainvestointiin / vuosi (tehty 2013, jyvitetty oletuksella 50 vuoden investointiajasta) | 4 000 000 €          |
| <b>"Normaaliajan" tuet yhteensä / vuosi</b>   | <b>12 400 000 €</b>  |
| <b>"Normaaliajan" tulot valtiolle / vuosi</b><br>(sisältää Finavia konsernin maksamat verot ja osingot)                             | <b>~17 000 000 €</b> |

Taulukko 17. Koronapandemian myötä lentoliikenneyhteyksiin sekä lentoasemien pitoon myönnetyt lisätuet vuosina 2021–2023.

| <b>Julkiset tuet lentoliikenteelle korona-aikana</b>   | <b>Tuen määrä</b>    |
|--|----------------------|
| Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaren lentoyhteyksien tukeminen vuosina 2021–2023 | 45 000 000 €         |
| Finavian pääomalisäys sekä pandemiakorvaus, kertamaksu 2021  | 317 000 000 €        |
| <b>Koronapandemian lisätuet, yhteensä vuosina 2021–2023</b>  | <b>362 000 000 €</b> |

Taulukko 18. Koronapandemian myötä lentoliikennetoimialalla toimiville yhtiölle myönnetyt lainat ja lainantakaukset

| <b>Lainat ja lainojen takaukset lentoliikenteelle korona-aikana</b> | <b>Lainan määrä</b>  |
|---|----------------------|
| Finavian pääomalaina vuonna 2021                                    | 33 000 000 €         |
| Finnairin laina vuonna 2021   | 400 000 000 €        |
| <b>Koronapandemian lainat, yhteensä vuonna 2021</b>                 | <b>433 000 000 €</b> |
| Finnairin lainantakaus vuonna 2020                                  | 540 000 000 €        |

#### 4.4.4 Muun pitkämatkaisen liikkumisen rahoitus Suomessa

Pitkämatkaisen liikkumisen (yli 100 km matkat) näkökulmasta keskeisen **infrastruktuurin** kuluihin on valtion budjetissa vuodelle 2023 varattu yhteensä noin 1 771 miljoonaa euroa. Tästä 1 290 miljoonaa euroa (73 %) on varattu perusväylänpitoon, joka sisältää maantiet, rautatiet, vesiväylät sekä liikenteen ohjauksen ja informaation. Maanteille perusväylänpidon rahoituksesta osoitetaan 667 miljoonaa euroa, radanpitoon 360 miljoonaa euroa, vesiväyliin 98 miljoonaa euroa ja liikenteen ohjaukseen ja informaatioon 165 miljoonaa euroa. Loput tähän arvioon mukaan otetusta infrastruktuurin rahoituksesta jakautuu pitkämatkaisellekin liikenteelle tärkeisiin väyläverkon kehittämishankkeisiin (474 miljoonaa euroa, 26 %) sekä kunnallisten lentoasemien valtion maksamaan ylläpitotukeen (0,9 miljoonaa euroa, 0,07 %). (Valtiovarainministeriö 2023)

Finavian vuonna 2013 saama pääomistus Helsinki-Vantaan lentoaseman investointia varten vastaa 50 vuoden pitoajalla lähes 0,2 % vuoden 2023 budjetin infrastruktuurikuluista. Kuntaomisteisten lentoasemien noin 2 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset taas vastaavat noin 0,1 % osuutta.

Yhteensä lentoliikenteen osuus pitkämatkaisen liikkumisen infrastruktuurin julkisista kustannuksista on siis noin 0,3 %, ja tästä kaksi kolmasosaa on valtion kustannuksia ja yksi kolmasosa kuntien kustannuksia.

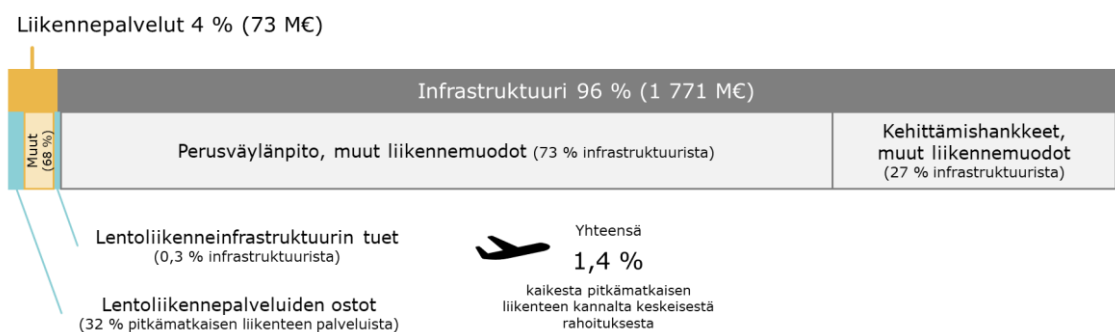
**Pitkämatkaisen liikenteen ostoihin** on varattu junaliikenteelle vuonna 2023 noin 30 miljoonaa euroa, minkä lisäksi ilmastoperusteisesta tuesta on kohdistettu junaliikenteen ostoihin lähes 5 miljoonaa euroa. Lentoliikenteen ostojen osalta talousarviossa on varauduttu 1 miljoonaan euroon Savonlinnan ja Helsingin välisen lentoreitin ostoa varten. (Valtiovarainministeriö 2023) Lisäksi Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion, Kokkola-Pietarsaaren ja Porin lentoyhteyksiin on varattu noin 19 miljoonaa euroa. (Traficom 2022, LVM 2023a) Kunnat ovat lisäksi varautuneet tukemaan lentoliikenneyhteyksiä noin 4,2 miljoonalla eurolla (Porin ja Savonlinnan reitit).

Pitkämatkaista linja-autoliikennettä hankkivat ELY-keskukset ja vuoden 2023 talousarviossa hankintoihin on varattu noin 32 miljoonaa euroa (Valtiovarainministeriö 2023), mutta osa rahoituksesta käytetään myös lyhyempään liikenteeseen sekä pienempien kaupunkien paikallisliikenteeseen. Jos kolmasosa (n. 10 miljoonaa euroa) ELY-keskusten rahoituksesta menisi pitkämatkaiseen liikenteeseen, olisi todellinen rahoituksen julkisista varoista käytettävä summa todennäköisesti noin 15–20 miljoonaa euroa, sillä tyypillisesti kunnat rahoittavat 30–50 % linja-autoliikenteen kokonaiskustannuksista yhdessä ELY-keskusten kanssa.

Jos pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kustannuksiksi oletetaan 15 miljoonaa euroa, olisi lentoliikenteen osuus pitkämatkaisen liikkumisen palveluostoista 32 %. Tästä valtion kustannuksia on noin 80 % ja kuntien noin 20 %.

Tällöin lentoliikenteen kustannukset pitkämatkaisen liikenneinfrastruktuurin ja liikennepalveluiden kustannuksista on alle 2 % (Kuva 41).

Pitkämatkaisen liikkumisen kannalta keskeisen infrastruktuurin ja liikennepalveluiden rahoitus  
(arvio perustuen vuoden 2023 budjettiin sekä viime vuosien toteumatietoihin)



Kuva 41. Pitkämatkaisen liikkumisen näkökulmasta keskeisen infrastruktuurin ja liikennepalveluiden kustannukset. Lentoliikenteeseen liittyvät kustannukset ovat kokonaisuudesta alle 2 % kokonaisuudesta.

Matkaa kohden kustannukset eri liikennemuodoilla vaihtelevat jonkin verran. Valtion lentoliikenneostot vuonna 2023 maksoivat noin 96 €/matka (LVM 2023b), kun taas pitkämatkaisen junaliikenteen ostot ovat vaihdelleet välillä

muutamasta eurosta pariin kymmeneen euroon. Edullista on ollut Lapin yöjunaliikenne, jota tuettiin 1,92 €/matka vuonna 2019. Sähköistettyjen rataosuuksien muuta kaukoliikenne tuettiin keskimäärin 16,48 €/matka ja sähköistämättömien rataosuuksien kiskobussiliikennettä 22,76 €/matka. (LVM 2020).

#### 4.5 Liiketoiminnan tehostamis- ja kehittämismahdollisuuksia

Useat tekijät ovat vaikuttaneet siihen, että lentoasemat ovat 1980-luvulta alkaen keskittyneet enenevässä määrin kaupallisen liiketoiminnan kehittämiseen: 1) lentoasemien yksityistäminen on antanut lentoasemille vapauden kehittää bisnes-toimintoja aivan uusiin suuntiin, 2) lentoyhtiöt vaativat lentoasemia pienentämään lentoasemamaksuja, 3) lentomatrustajien määrät ovat kasvaneet, mikä mahdollistaa volyymipohjaisen kaupallisen liiketoiminnan kehittämisen, 4) lentomatrustajat ovat tyypillisesti kuluttajia, joilla on varallisuutta ja myös aikaa ostosten tekemiseen lentoasemilla, 5) lentomatrustajat vaativat laadukkaita palveluita ja 6) lentoasemien välille on syntynyt kilpailua, joka kannustaa toimintojen kehittämiseen ja erikoistumiseen.

Globaalisti lentoasemat tuottavat kaupallisia tuloja reilut 7 euroa lentomatrustajaa kohden (ACI 2021b). Euroopassa vastaava luku on ollut 12 euroa (Graham 2014). Kaupallisen toiminnan tulonlähteitä ovat mm. vuokratulot, parkkimaksut, vähittäiskauppa, ravintola- ja kahvilatoiminta, mainosmyynti, autonvuokraus, mm. sähkön ja veden myynti lentoyhtiöille, konsultointi, autojen ja renkaiden kylmätestaus, matkailijapalvelut ja komission kerääminen matkailutuotteiden myynnistä, tapahtumat (esim. autokilpailut, laskuvarjohyppy-tapahtumat ja urheilukilpailut), kokous- ja seminaaripalvelut, lentoaseman tutustumiskäynnit ja kiinteistökehittäminen lentoaseman ympäristössä (esim. hotellit, toimistot, kauppakeskukset, rahti- ja logistiikkakeskukset). Monista lentoasemista on tehty uusia kaupunkeja (airport city) tai kauppakeskuksia. Jopa pienemmät lentoasemat Pohjoismaissa ovat keskittyneet vahvasti vähittäiskauppaan: esim. Scandinavian Mountains Airport Sälen-Trysilin alueelle perustettu uusi lentoasema hyödyntää rajakauppaa. Euroopasta löytyy myös pieniä lentoasemia, jotka tuottavat kaupallista tuloa 12,7–15,3 € per matrustaja (Oxera 2019).

Kaupallisen liiketoiminnan määrä ja laatu vaihtelevat merkittävästi lentoasemien välillä ja useat trendit vaikuttavat kaupallisen liiketoiminnan muutoksiin ja onnistumiseen. Käytännössä kuitenkin lentoasemat ovat joutuneet nostamaan aivan uusia lähestymistapoja ja osaamisalueita ilmailuliiketoiminnan rinnalle. Kehityskulkuun ei ole odotettavissa muutoksia.

Yksi mahdollisuus on kansainväliseen matkailuun sopivilla lentoasemilla voisi olla komissionmalli, jota on esitelty tarkemmin seuraavaksi.

#### 4.5.1 Komissiomalli matkailulentoasemilla

Koska matkailulentoasemilla operatiiviseen toimintaan investoitu raha palautuu aluetalouteen keskimäärin 7–22-kertaisena (ATAG 2020, Finavia 2023f, Göterborg universitet 2012, Kiila Consulting Oy 2021, kunnallisten lentoasemien tilinpäätöstiedot 2017–2022, Traficom 2020, Traficom 2022, Uudenmaanliitto 2017, WSP 2010 ja WSP Analys och Strategi 2014), yhtenä uutena liiketoimintamallivaihtoehtona voidaan pitää matkailumyynnistä tuloutettavaa myyntikomissiota lentoaseman kehittämiseen. Komissiomallin ideana on antaa pieni osa lentoaseman generoimasta aluetaloudellisesta tulosta takaisin lentoaseman operointiin ja kehittämiseen.

Alla olevassa taulukossa on esitetty kuvitteellinen esimerkki komissiomallin tuottamasta tulosta erilaisilla matkustajamäärillä ja komissioprosenteilla. Komissiomallin avulla lentoaseman kustannukset voidaan kattaa nopeastikin lentomatkustajamäärän kasvaessa, mutta komissiomallin toteuttaminen vaatii ammattitaitoa sekä tahtotilaa yhteistyöhön.

Taulukko 19. Kuvitteellinen esimerkki komissiomallin tuottamasta tulosta erilaisilla matkustajamäärillä ja komissioprosenteilla. Matkailutulo on laskettu sillä oletuksella, että matkailija jättää 300 € matkansa aikana matkailualueelle.

| Incoming-lentomatkustajien määrä | Lentomatkustajista syntyvä matkailutulo | Komissio 1 % | Komissio 2 % | Komissio 5 % |
|----------------------------------|---|--------------|--------------|--------------|
| 30 000                           | 9 000 000 €                             | 90 000 €     | 180 000 €    | 270 000 €    |
| 60 000                           | 18 000 000 €                            | 180 000 €    | 360 000 €    | 540 000 €    |
| 90 000                           | 27 000 000 €                            | 270 000 €    | 540 000 €    | 810 000 €    |
| 120 000                          | 36 000 000 €                            | 360 000 €    | 720 000 €    | 1 080 000 €  |

Koska myös matkailuyritysten katteet ovat alhaiset (Tilastokeskus 2022), komissiomalli tulisi toteuttaa läpinäkyvästi, tasapuolisesti ja yrityksille syntyvän hyödyn tulisi olla konkreettista (uusia asiakkaita ja kasvava lentoliikenne). Myös erilaisten lentotyyppien vaikutus kerättävän komission määrään ja tehtävään työhön on huomioitava. Erilaisia lentotyyppisiä komissiomallin kannalta ovat: 1) matkanjärjestäjät, joilla on oma charter-tuotanto, 2) matkanjärjestäjät, joille matkailualue järjestää part-charter-tuotannon, 3) matkanjärjestäjät, jotka käyttävät reittilentoja ja 4) yksilömatkailijat, joille alue järjestää kaikki palvelut. Näiden lentotyyppien välillä lentoasemalta ja matkailualueelta vaadittava työmäärä vaihtelee merkittävästi (Kuva 42).

|         |   |   |
|---------|---|---|
| charter | <p><b>MATKANJÄRJESTÄJÄT, JOILLA OMA CHARTER-TUOTANTO</b></p> <p><b>Matkanjärjestäjä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kerää noin 20 % komission</li> <li>kantaa matkanjärjestäjävastuut ja vastuun kokonaisuuden järjestämisestä</li> <li>kokoo matkailutuotteen</li> <li>markkinoi ja myy tuotteen</li> <li>järjestää charter-lennot</li> <li>järjestää/kilpailuttaa maakuljetukset</li> </ul> <p><b>Alue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>yrietykset operoivat alihankkijoina (matkailuyrietykset sekä toimialaan liitännäiset yrietykset)</li> </ul> <p><b>Komission määrä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>lentoaseman keräämä komissio ei voi olla suuri</li> </ul> | <p><b>MATKANJÄRJESTÄJÄT, JOILLE ALUE JÄRJESTÄÄ PART-CHARTERIN</b></p> <p><b>Matkanjärjestäjä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kerää noin 20 % komission</li> <li>kantaa matkanjärjestäjävastuut ja vastuun kokonaisuuden järjestämisestä</li> <li>markkinoi ja myy tuotteen</li> <li>kokoo matkailutuotteen</li> <li>(järjestää/kilpailuttaa maakuljetukset)</li> </ul> <p><b>Alue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mahdollisesti kokoo matkailutuotetta</li> <li>mahdollisesti järjestää/kilpailuttaa maakuljetukset</li> <li>yhdistelee eri matkanjärjestäjät samoille lennoille</li> <li>operoi alihankkijana</li> </ul> <p><b>Komission määrä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>on perusteltua kerätä komissiota enemmän</li> </ul>  |
|         | reittilento   | <p><b>MATKANJÄRJESTÄJÄT, JOTKA KÄYTTÄVÄT REIT- TILENTOJA</b></p> <p><b>Matkanjärjestäjä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kerää noin 20 % komission</li> <li>kantaa matkanjärjestäjävastuut ja vastuun kokonaisuudesta</li> <li>tekee markkinoinnin ja myynnin</li> <li>ostaa reittilennot</li> <li>(kokoo matkailutuotteen)</li> <li>(järjestää/kilpailuttaa maakuljetukset)</li> </ul> <p><b>Alue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>järjestää reittilennot</li> <li>myy lentoja myös muille (IATA-lipunkirjoitusoikeudet)</li> <li>tekee markkinointiyhteistyötä lentoyhtiön kanssa</li> <li>mahdollisesti kokoo matkailutuotteen</li> <li>mahdollisesti järjestää/kilpailuttaa maakuljetukset</li> <li>yhdistelee eri matkanjärjestäjät samoille lennoille</li> </ul> <p><b>Komission määrä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>on perusteltua kerätä komissiota enemmän</li> </ul> |

Kuva 42. Erialaisten lentotyyppien vaikutus kerättävän komission määrään ja tehtävään työhön.

Muutama olemassa oleva matkailun myynti- ja varausjärjestelmä mahdollistaa komissionmallin toteuttamisen, mutta mallia voidaan toteuttaa alkuvaiheessa myös sopimus pohjaisesti. Lainsäädännön näkökulmasta toimintamallille ei ole esteitä, sillä toimintamallissa yksityinen taho rahoittaa lentoasemaa eikä yksityistä rahoitusta lentoasemille säännelle kuten julkista rahoitusta.

Kyseinen malli ei ole tiettävästi käytössä lentoasematoiminnassa, mutta matkailualalla ko. liiketoimintamallia käytetään yleisesti, esim. Booking.com ja Visit Levi. Liiketoimintamallin käyttöä ei ole kuitenkaan näissä tapauksissa suoraan linkitetty lentoliikenteen kehittämiseen. Enontekiön lentoaseman omistajan vaihtuessa halukkuutta ko. mallin käyttämiseen yrittäjien keskuudessa



testattiin ja vastaanotto oli positiivinen (Kiila Consulting Oy 2021). Komissiomallia ei ole kuitenkaan haluttu ottaa käyttöön, sillä ei ole ollut varmuutta voidaanko ko. mallia käyttää niin kauan kuin lentoasema saa julkista tukea (Enontekiön lentoasema 2023).

Komissiomallin suunnittelun pääperiaatteita ovat:

- Toimintamallin tulee olla tasapuolinen ja riittävän läpinäkyvä. Jotta malli säilyy tasapuolisena, kaikilla matkailutoimijoilla tulee olla oikeus myydä lentoihin liittyviä matkailutuotteita ja pystyä neuvottelemaan tasapuolisen/sama komissiosopimus.
- Komissiomallissa suurin haaste on jyvitysmallin rakentaminen siten, että kaikki maksavat samassa suhteessa ja myös hyötyä saavat tukitoiminnot (esim. kaupanala) osallistuvat.
- Matkustajamaksuna (€ / pax / päivä) perittävä komissio olisi helppo toteuttaa, mutta jyvitys ei ole tasapuolinen, sillä eri yrityksille yhdestä lentomatkustajasta generoituva tulo vaihtelee merkittävästi.
- Reiluin tapa komission perimiseen olisi liikevaihtoperusteisuus: prosenttiosuus perittäisiin lentoaseman kautta yrityksen saamasta liikevaihdosta. Jyvitys onnistuu alkuvaiheessa sopimus pohjaisesti, mutta pitkällä tähtäimellä asian voi hoitaa vain keskitytyn myyntijärjestelmän kautta.
- Läpinäkyvyyden näkökulmasta myös lentoaseman tulos ja suhde kerättyyn komissioon olisi myös hyvä olla osapuolten tiedossa.
- Malli olisi hyvä luoda portaittaiseksi siten, että alkuvaiheessa komissio voi olla suurempi ja volyymin kasvaessa komissioprosentti pienenee – siten, että malli kannustaa matkustajamäärien kehittymiseen.
- Komission määrä kannattaa olla eri erilaisilla lentotyypeillä, sillä lentoasemaorganisaation työmäärä ja yrityksiensä saama tulo vaihtelevat merkittävästi mallien välillä
- Lainsäädännön näkökulmasta toimintamallille ei ole esteitä, sillä toimintamallissa yksityiset tahot rahoittavat julkista toimintaa, ei toisinpäin.

## 4.5.2 Lentoasematoimintojen tehostaminen

### 4.5.2.1 Toiminnan organisointi

Verkostolentoasemilla kustannuksia pystytään hillitsemään hyödyntämällä toiminnasta syntyviä synergia- ja mittakaavaetuja mm. kaluston käytössä, hankintaneuvotteluissa, henkilöierrossa sekä spesifiä osaamista vaativissa työtehtävissä.

Kunnallisesti omistetuilla lentoasemilla taas voidaan hyödyntää jossain määrin henkilö- ja kalustokiertoa kunnan tai matkailualan muiden työtehtävien kanssa. Myös hallinnollisia töitä voidaan yhdistää.

Yksityiset operaattorit taas pystyvät hyödyntämään laajaa kokemustaan prosessien tehostamisesta eri maissa, mutta tarvitsevat kuitenkin katetuoton toiminnalleen.

Henkilöstö- ja alihankintakulujen suuresta osuudesta johtuen henkilöstön, työtehtävien ja työvuorojen sovittaminen liikenteeseen sopivaksi on keskeinen tehokkuutta lisäävä toimi.

Seuraavassa kuvassa lentoasemaan tulokseen vaikuttavat tekijät (Kuva 43).



Kuva 43. Tekijät, jotka vaikuttavat lentoaseman kannattavuuteen (Lähde: Graham 2023).

#### 4.5.2.2 Teknologisen kehittymisen tuomia mahdollisuuksia

##### **Etälennonjohto**

Kameroiden avulla etänä operoitavia lennonvarmistusjärjestelmiä on kehitetty 2000-luvun alusta alkaen. Ensimmäinen etälennonjohtojärjestelmä otettiin operatiiviseen käyttöön Ruotsin Sundsvallissa vuonna 2015.

Suomessa on tehty suunnitelma etälennonjohdon käyttöön siirtymisestä seitsemällä siviili-ilmailun lentoasemalla (Ivalo, Kittilä, Kuusamo, Maarianhamina, Oulu, Turku ja Vaasa) vuosien 2025–2027 aikana. Tavoitteena on Multi Remote Operating Tower (MROT) -malli, jossa samasta etälennonjohtokeskuksesta käsin hallinnoidaan useamman lentoaseman ilmaliikennettä. (Yle 2023b)

Ruotsia voidaan pitää edelläkävijänä etälennonjohdon käyttöönotossa. Siellä etälennonjohtopalveluita tarjoaa kaksi yritystä: valtio-omisteinen Luftfartsverket (LVF) ja Saab:n tytäryhtiö SDATS. Etälennonjohdon piirissä on tällä hetkellä kuusi lentoasemaa: Örnköldsvik (2015 alkaen), Sundsvall Timrå (2017-), Linköping City (2019-), Kiiruna (2021-), Åre Östersund (2021-) ja Scandinavian Mountains Airport (2020-). Lähivuosien tavoitteena on liittää järjestelmään myös Uumajan ja Malmön lentoasemat. (LVF 2023, Saab 2023)

Ruotsissa testataan parhaillaan MROT-mallia, mutta operointi tapahtuu vielä yksittäisen kentän mallilla eli yksi lennonjohtaja operoi etänä vain yhtä lentoasemaa.

Saabin etälennonjohtojärjestelmä testataan myös Isossa-Britanniassa (London City ja Cranfield), Irlannissa (Cork ja Shannon), Yhdysvalloissa (Leesburg) ja Alankomaissa (Groningen). Vastaavia järjestelmiä testataan myös Norjassa, Virossa, Kanadassa, Saksassa ja Belgiassa. Useimpien hankkeiden käyttöönotossa on kuitenkin ollut viivästyksiä ja esim. Saksassa on luovuttu MROT-mallista.

Etälennonjohdosta saatavat kustannushyödyt perustuvat pääosin siihen, että useamman vähäliikenteisen lentoaseman lennonjohto voidaan hoitaa saman lennonjohtajan toimesta joustavasti.

Yksittäisen lentoaseman etälennonjohtojärjestelmän hinta on noin 1,5–2 miljoonaa euroa. Hankinta on järkevä uusille lentoasemille tai lentoasemille, joissa on tarve uusien lennonjohtotorni.

## **Digi-ilmailu**

Edellä kuvatun lisäksi yksi teknologisen kehityksen muutoksia tulevaisuudessa voi tuoda digi-ilmailu. Digi-ilmailulla tarkoitetaan ”sellaista ilmailua, joka haastaa perinteistä vakiintunutta liikenneilmailua, kuten reittiliikenteen matkustajaliikennettä ja tavarakuljetuksia.” Sen luomia mahdollisuuksia selvitti Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä vuonna 2020. [Työryhmän loppuraportti](#) tunnisti seuraavia osa-alueita, joita digitalisaatio voi muuttaa: lentotaksitoiminta, yleis- ja harrasteilmailu, tavarakuljetukset, kuvaus- ja muu kaukokartoitustoiminta, valvonta- ja pelastustoiminta, lääkäri- ja ambulanssilennot sekä maa- ja metsätalouskäyttö. (Digi-ilmailun työryhmä 2020). Osa näistä on sellaisia, joita voitaisiin toteuttaa olemassa olevilta lentoasemilta (mm. lentotaksitoiminta, yleis- ja harrasteilmailu, valvonta- ja pelastustoiminta sekä lääkäri- ja ambulanssilennot), kun taas osa, kuten tavarakuljetukset droneilla, ovat tehokkaimpia suoraan lähtöpaikan ja määränpään (esim. sairaala–sairaala tai logistiikkakeskus–noutopiste) välillä. Lentoasemilta operoitavat toiminnot ovat mahdollisia lisätulon lähteitä lentoasemille täysin toi-

mintojen järjestämismallista riippumatta, mutta mikään digi-ilmailun synnyttämistä tai lisäämistä toiminnoista ei näillä näkymin poista vähäliikenteisten lentoasemien tuen tarvetta.

### Muita teknologisen kehityksen luomia mahdollisuuksia

Muita teknologisen kehityksen luomia tehostamis- sekä asiakaskokemuksen parantumiseen liittyviä mahdollisuuksia on koottu seuraavaan taulukkoon.

Taulukko 20. Lentoliikennetoimialaa muuttavia ja eteenpäin vievä teknologisen kehityksen suuntia (muokattu lähteestä Aeologic technologies 2023).

| Kehityssuunta  | Arvioidut vaikutukset   |
|--|---|
| Tietotekninen kehitys  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tietojärjestelmien luomisen kustannukset alentuneet merkittävästi, mikä mahdollistaa uudenlaisia ja kustannustehokkaampia myyntikanavia mm. lentoyhtiöille ja toimintaa tehostavia toiminnanohjausjärjestelmiä lentoasemille.</li> <li>Tietojärjestelmäkehitys jo tehostunut ja jatkaa tehostamaan lentoasemien operointia.</li> </ul> |
| Satelliittipaikannuksen parantuminen                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>GPS-lähestymismenetelmät ovat käytössä kaikilla Suomen lentoasemilla, mikä on jo vähentänyt lennonvarmistukseen liittyviä kustannuksia. Kehitystyö jatkuu ja lisätehostuminen on mahdollista.</li> </ul>   |
| Tekoäly (AI)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Toimintojen optimointi, esim. aikataulusuunnittelu ja sitä kautta kustannussäästöt</li> <li>Vikojen tunnistaminen ennen niiden ilmestymistä, mikä säästää kustannuksia</li> <li>Asiakaspalvelun parantaminen tiedon personoinnin kautta</li> </ul>   |
| 3D-tulostus  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mahdollistaa varaosien nopeamman saamisen, mikä vähentää huoltokustannuksia</li> </ul>   |
| Itseohjautuvat lentokoneet                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Operatiivisten kustannusten mahdollinen pienentyminen.</li> </ul>  |
| Asioiden internet (IoT)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Matkalaukkujen seuranta, ja parantunut asiakaskokemus.</li> <li>Laitteiston toimivuuden tarkkailu, ja hälyttäminen jopa ennen rikkoutumista.</li> </ul>  |
| Lisätty todellisuus, virtuaalitodellisuus (AR, VR)               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Personoitu asiakaspalvelu ja reaaliaikainen tieto lennosta ja lentoasemapalveluista.</li> <li>Koulutusmahdollisuudet lisääntyvät, mikä säästää kustannuksia.</li> </ul>  |
| Biometrinen teknologia, kuten kasvojen ja sormenjäljen tunnistus | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nopeuttaa turvatarkastuksia sekä koneeseen nousua.</li> </ul>  |
| Lohkoketjuteknologia   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Parantaa tiedonkäsittelyn turvallisuutta, mikä nopeuttaa esim. koneeseen nousua ja matkatavaroiden käsittelyä.</li> </ul>  |

Kosketusvapaat teknologia

- Vähentävät koskettamista, mikä vähentää infektioiden leviämistä

Lennonaikaiset tietoliikennenyhteydet

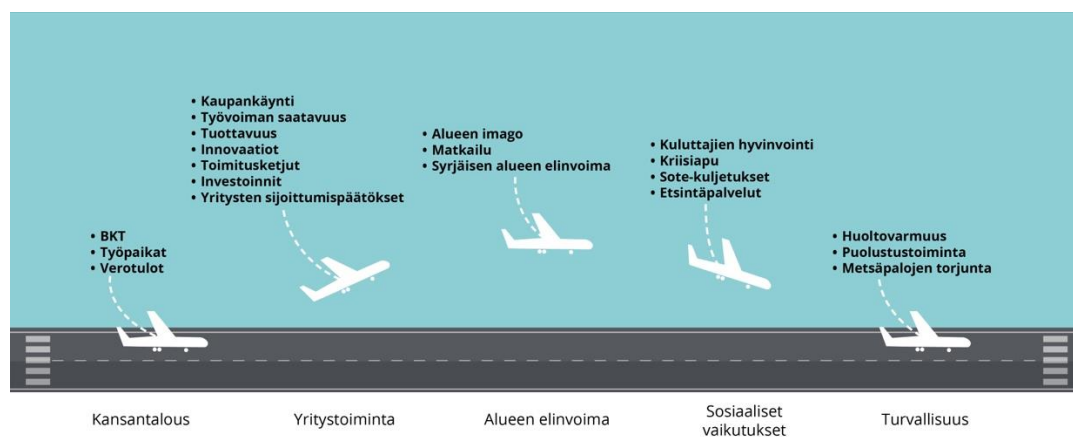
- Mahdollistavat erityisesti liikematkustajille paremmat edellytykset työnteolle

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että teknologisen kehityksen myötä jonkinlaista tehostumista voi tapahtua, mutta se edellyttää usein alkupääomaan investointeja. Pienillä alueellisilla lentoasemilla mahdollisuudet suuriin investointeihin ovat pienet.

## 4.6 Lentoliikenteen vaikutukset kansantalouteen ja yritystoimintaan

Lentoliikenteen tärkein yhteiskunnallinen merkitys on sen laajemmissa taloudellisissa vaikutuksissa muiden toimialojen suorituskykyyn ja kasvuun. Lentoliikenne parantaa muiden teollisuudenalojen tehokkuutta koko taloudellisen toiminnan kirjolla, ja tätä kutsutaan sen katalyyttiseksi vaikutukseksi. Esimerkiksi lentoliikenteen yhden euron suora vaikutus bruttokansantuotteeseen tuottaa 3 euroa muille toimialoille (ATAG 2020) ja yksi lentoliikenteen suora työpaikka luo 4,1 työpaikkaa muille toimialoille (ATAG 2020, ATAG 2005).

Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset voidaan jakaa kansainvälisten tutkimuksien perusteella seuraaviin vaikutuskokonaisuuksiin: kansantalous, yritystoiminta, alueen elinvoima, kuluttajien hyvinvointi ja turvallisuus (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023) (Kuva 44).



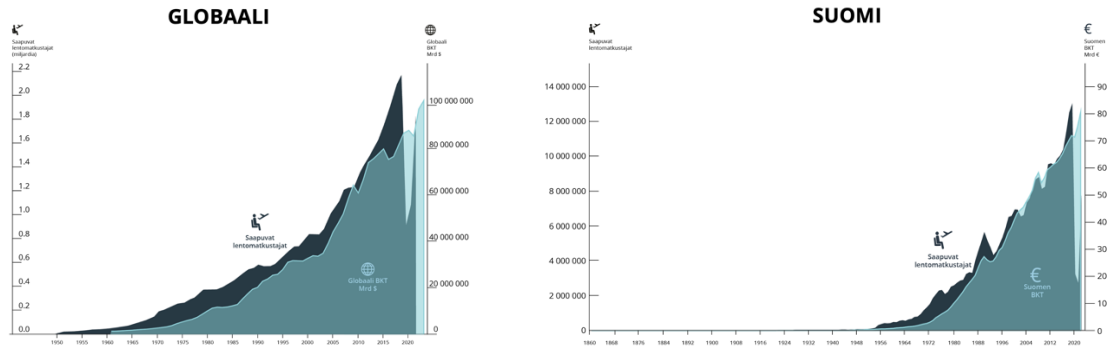
Kuva 44. Kansainvälisistä tutkimuksista löydetyt mekanismit, joilla lentoliikenne vaikuttaa talouteen ja yhteiskuntaan. (Lähteet: Pohjois-Pohjanmaanliitto 2023)

### 4.6.1 Vaikutukset kansantalouteen

#### **Bruttokansantuote**

Lentoliikenteen ja BKT:n välille on löydetty sekä kansainvälisissä että kansallisissa tutkimuksissa suora riippuvuussuhde (mm. AitBihiOuali 2020, ATAG 2020, Carbo ja Graham 2020, Eurocontrol 2005, IATA 2020, IATA 2006, ICAO 2019 ja InterVISTAS 2015). (Kuva 31)

Tästä johtuen lentoliikenteen talousvaikutuksia tarkastellaan yleensä suorina tai suhteellisena vaikutuksena bruttokansantuotteen kehittymiseen.



Kuva 45. Lentoliikenteen ja BKT:n kehityksen väliin on löydetty suora yhteys monissa kansainvälisissä tutkimuksissa. Niissä on todettu yksiselitteisesti, että lentoliikenteen kasvu kasvattaa BKT:tä. (Lähteet: ICAO, Finavia, Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023, Tilastokeskus ja The World Bank)

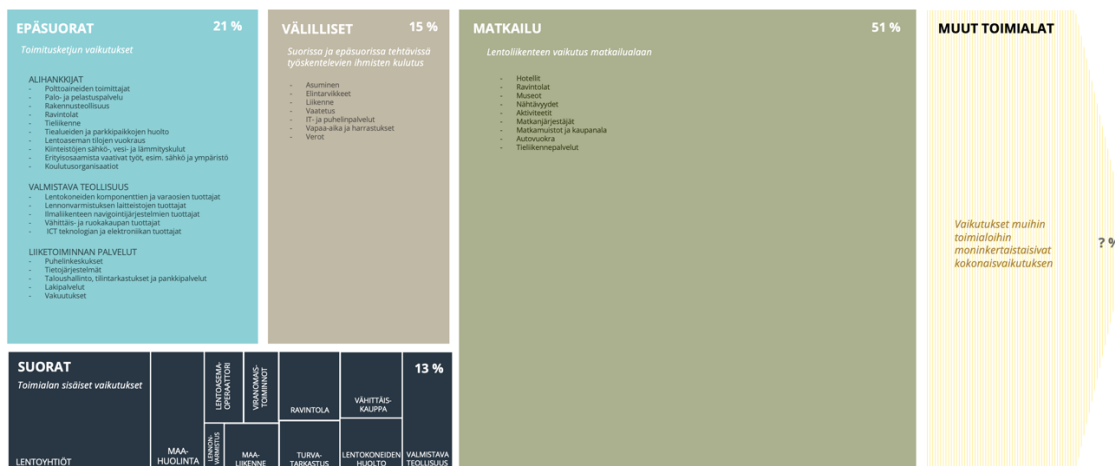
Suomessa lentoliikenteen vaikutuksen bruttokansantuotteeseen on arvioitu olevan 8,8 miljardia dollaria eli 3,3 % BKT:stä. Vaikutus on 0,9 prosenttiyksikköä eli 3 miljardia euroa EU-alueen keskiarvon alapuolella. (ATAG 2020)

Globaalisti, 10 %:n lisäys lentoliikenteessä kasvattaa bruttokansantuotetta 0,5–1,1 % (AitBihiOuali ym. 2020, ATAG 2020, Eurocontrol 2005, IATA 2020, IATA 2006, ICAO 2019, InterVISTAS 2015). Koska lentoliikenne on kasvanut globaalisti keskimäärin 5 % vuodessa, yhden prosentin kasvu saavutetaan keskimääräisellä kehityksellä noin kahdessa vuodessa.

Syrjäisillä alueilla lentoaseman taloudelliset vaikutukset ovat suurempia mitä suurien hub-lentoasemien alueilla. Erityisesti katalyyttisten vaikutusten osuus korostuu syrjäisillä seuduilla, sillä siellä lentoliikenteen merkitys on keskeinen kansainvälisen liiketoiminnan kehittämisessä. (Intervistas 2015, Mukkala ja Tervo 2013). Matkustajaliikenteellä on rahtiliikennettä suurempi vaikutus BKT:n (AitBihiOuali, Carbo ja Graham 2020).

## Työpaikat

Lentoliikenteen yksi tärkeimmistä aluetaloudellisista vaikutusmekanismeista on uusien työpaikkojen synnyttäminen – erityisesti muille toimialoille (Kuva 46). Suomessa on tällä hetkellä noin 79 000 lentoliikenteen synnyttämää työpaikkaa, joista 71 % sijoittuu muille toimialoille. Euroopassa lentoliikenteen synnyttämät työpaikat vastaavat **3,6 %** kaikista alueen työpaikoista. (ACI 2015a, AitBihiOuali ym. 2020, ATAG 2020, Brueckner 2003, Eurocontrol 2005, Percoco 2010, Zhang ja Graham 2020).



Kuva 46. Lentoliikenteen synnyttämät työpaikat sekä niiden jakauma globaalin keskiarvon mukaisesti (ATAG 2020, ja ACI Europe Intervistas 2015 ja ICAO 2019). Kuvassa on käytetty lukuja, jotka ovat viimeiset ennen COVID-19 pandemian puhkeamista. Lentoliikenteen taloudellisten vaikutusten arvioidaan palautuvan tälle tasolle vuonna 2024.

Kansainvälisten tutkimusten mukaan 1 000 lentomatikustajaa synnyttää 0,3–2 suoraa työpaikkaa ja yksi lentoliikenteen suora työpaikka luo 4,1 työpaikkaa muille toimialoille (ATAG 2020, ATAG 2005, Australian Government 2013 ja InterVISTAS 2015). Tarkemmin työpaikat syntyvät:

- Eurooppalaisilla alle miljoonan lentomatikustajan lentoasemilla **1000** lentomatikustajaa synnyttää **1–1,2 suoraa työpaikkaa** ja **4,1–4,9 työpaikkaa kaikille toimialoille** (Australian Government 2013, InterVISTAS 2015).
- Eurooppalaisilla 1–10 miljoonan lentomatikustajan lentoasemilla **1000** lentomatikustajaa synnyttää **0,95 suoraa työpaikkaa** ja **3,9 työpaikkaa kaikille toimialoille** (InterVISTAS 2015).
- Eurooppalaisilla yli 10 miljoonan lentomatikustajan lentoasemilla **1000** lentomatikustajaa synnyttää **0,85 suoraa työpaikkaa** ja **3,485 työpaikkaa kaikille toimialoille** (InterVISTAS 2015). Finavia käyttää Helsinki-Vantaan lentoaseman työpaikkavaikutusten laskemiseen 1000 / 1 työpaikkaa (Finavia 2023f).
- Syrjäisemmällä, matkailuvaltaisilla lentoasemilla suhdeluku on lähempänä kymmentä (InterVISTAS 2015, Kiila Consulting Oy 2018).
- Erityisesti **palvelualan työpaikat** kasvavat matkustajaliikenteen myötä: 10 % lisäys lentomatikustamisessa lisää palvelualan työpaikkoja 1–2 % (ATAG 2020, Brueckner 2003, Percoco 2010 ja Zhang ja Graham 2020).

Rahtilentoliikenteen kasvun ja työpaikkojen syntymisen välille ei sen sijaan ole löydetty vastaavaa yhteyttä (Green 2007 ja Zhang ja Graham 2020).

Lentoaseman koon lisäksi lentojen matkustajaprofiili vaikuttaa työpaikkojen syntymiseen merkittävästi: suurimmat aluetaloudelliset vaikutukset syntyvät kansainvälistä kauppaa tekevien yritysten matkustamisesta sekä alueelle saapuvista kansainvälisistä matkailijoista, sillä molemmat synnyttävät työpaikkoja lentoliikennetoimialan ulkopuolelle. Sen sijaan esimerkiksi Suomesta ulkomaille matkustavat vapaa-ajan matkustajat sekä virkamatkoja tekevät eivät generoi samalla tavalla työpaikkoja lentoliikennetoimialan ulkopuolelle.

### **Verotulot**

Lentoliikennetoimiala maksaa Suomessa suorina veroina arvonlisäveroa, yhteisöjen tuloveroa, palkkatuloveroa, kiinteistöveroa sekä polttoaineveroa (maakalusto). Lisäksi toimiala maksaa maanperän pilaantumiseen liittyviä maksuja sekä viranomaismaksuja. Suomessa lentoliikenteen kokonaisverotusaste on noin 20 % lentolipputulosta eli noin 80 € per yhdensuuntainen lentomatka (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023).

Tämän lisäksi lentoliikenteen katalyyttisten vaikutusten kautta syntyy pääosa lentoliikenteen tuottamista verovaikutuksista. Näitä ovat esimerkiksi katalyyttisten työpaikkojen tuloverot (työntekijät ja yhteisöt), kiinteistöverot, kulutus- tuotteiden arvonlisäverot sekä ympäristöön liittyvät verot.

Lentoliikenne tuotti Suomessa verotuloja vuonna 2022 arviolta:

- Suorat verotulot: 285 M€
- Epäsuorat verotulot: 210 M€
- Välilliset verotulot: 160 M€
- Matkailun verotulot: 130 M€
- Muiden lentoliikenteestä riippuvaisten toimialojen verotulot: 380 M€

Yhteensä lentoliikenteen liittyviä verotuloja syntyi noin 1,9 miljardia euroa, joka on 3,4 % Suomen valtion verotuloista vuonna 2022. (ATAG 2020, Finavia 2022a, Finder 2023, Finnair 2022, Finntraffic 2022, Tilastokeskus 2008, Tilastokeskus 2022, Vero 2023a & 2023b, Veronmaksajat 2023, Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023)

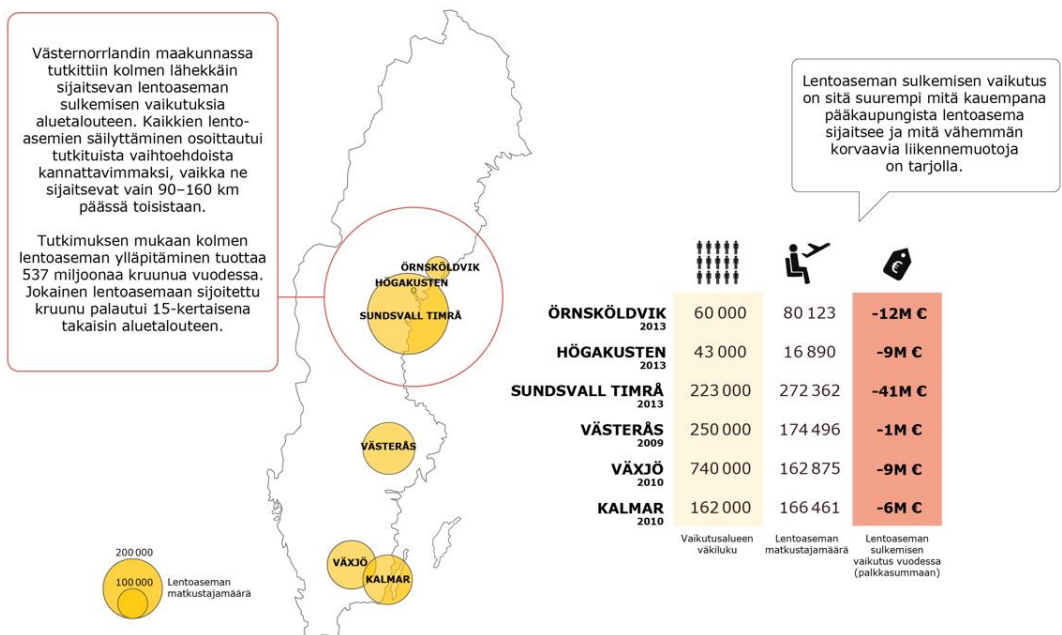
Verotukseen liittyen on hyvä huomata, että verrattuna esimerkiksi tie- ja rai- deliikenteeseen, lentoliikenne rahoittaa pääosin itse oman toimintansa eikä tarvitse samassa määrin julkista tukea. Valtion talouden näkökulmasta pää- osin markkinaehtoinen lentoliikenne onkin edullinen ja tuottoisa liikenne- muoto. Lentoliikenteen kustannuksia suhteessa muun liikennejärjestelmän kustannuksiin on esitetty tarkemmin luvussa 4.4.4



## Lentoaseman sulkemisen vaikutukset

Lentoaseman sulkemisen vaikutuksia on tutkittu suhteellisen vähän. Ruotsissa vaikutuksia on tutkittu Höga Kustenin, Kalmarin, Sundsvall Timrå, Västerås, Växjön ja Örnköldvikin lentoasemille (WSP 2010, WSP 2011a, WSP 2011b ja ÅF ja WSP 2014).

Lentoaseman lakkauttamisen vaikutus on sitä suurempi mitä kauempana se sijaitsee pääkaupungin lentoasemasta ja mitä vähemmän korvaavia liikennemuotoja on tarjolla. Ruotsissa tehdyissä tutkimuksissa on kuitenkin todettu, että hyvienkin junayhteyksien päässä olevan alueen aluetalous hyötyy lentoasemasta moninkertaisesti lentoaseman tappioihin verrattuna (esim. WSP 2012).



Kuva 47. Lentoaseman sulkemisen taloudellisista vaikutuksista tehtyjä tutkimuksia Ruotsissa. Kuuden lentoaseman lakkauttamisen vaikutuksen keskiarvo matkustajaa kohden on: 155 € palkkasumma yhden vuoden aikana.

Norjassa Avinor on analysoinut pienien lentoasemien lakkauttamista vuonna 2015 seuraavin kriteerein: matka-ajat lähimmälle lentoasemalle, alueelliselle päälentoasemalle ja Osloon, teiden sulkemisen vaikutukset talviolosuhteissa, valtion kustannukset, jotka liittyvät matkustajille aiheutuviin haittoihin lentoaseman sulkemisesta, valtion tuen laajuus, vaikutukset alueeseen, yhteiskuntatalouden kustannus ja hyöty sekä vuoto vaihtoehdoille lentoasemille. Raportti ei ehdottanut yhtenkään lentoaseman lakkauttamista, eikä niitä ole lakkautettu (Avinor 2015).

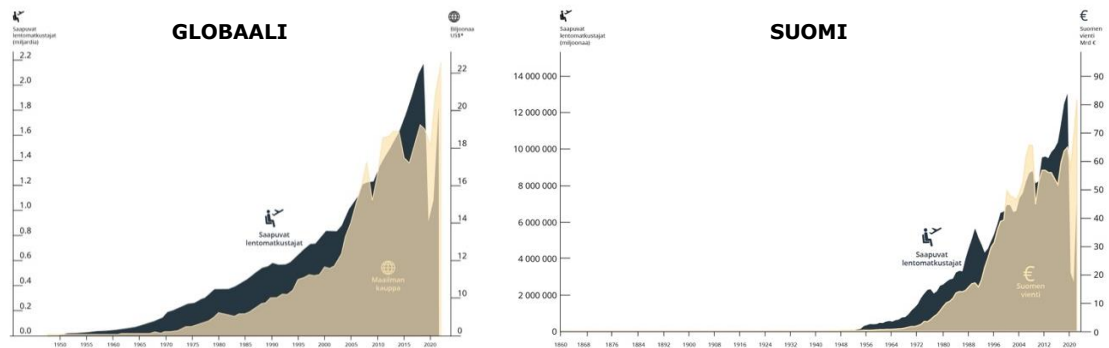
Suomessa Jyväskylän ja Porin lentoasemien lakkauttamista on tutkittu vuosina 2013 ja 2014. Jyväskylän lentoaseman lakkauttamisen vaikutuksiksi on arvioitu 700 henkilötyövuoden ja 5 miljoonaa euron kunnallisverotulon menetyk-

set vuodessa (Storhammar 2013). Porin lentoaseman lakkauttamisesta menetettäisiin 450 henkilötyövuotta ja 2,3 miljoonaa euroa kunnallisverotuloja vuodessa (Storhammar 2014).

#### 4.6.2 Vaikutukset yritystoimintaan

##### **Kaupankäynti**

Lentoliikenne on yksi tärkeimmistä maailmankaupan ajureista. Se mahdollistaa tuotteiden myynnin nopeasti ja kustannustehokkaasti. 80 % yrityksistä tarvitsee lentoliikennettä myyntityössä ja 25 % yritysten kaikesta myynnistä on riippuvaista lentoliikenteestä (ATAG 2020, IATA 2006). Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella tehdyn tutkimuksen mukaan vastaavat osuudet olivat 69 % ja 51 % (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023).



Kuva 48. Lentoliikenteen ja viennin/kaupankäynnin kehityksen välille on löydetty suora yhteys monissa kansainvälisissä tutkimuksissa. (Lähteet: ICAO, Finavia, Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023, Tilastokeskus ja WTO)

Lentoliikenne mahdollistaa myös kaupan tekemisen laajemmalle markkina-alueelle. Globaalisti 70 % yrityksistä pitää tätä lentoliikenteen tärkeimpänä hyötynä (IATA 2006). Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella vastaava luku on 65 %.

Näiden lisäksi lentoliikenne mahdollistaa yritysten mielestä maiden ja yritystoiminnan erikoistumisen, tuotteiden ja varaosien nopean toimittamisen markkinoille sekä paremman ymmärryksen eri markkinoiden toiminnasta. Lentoliikenne myös parantaa reagointinopeutta asiakkaiden tarpeisiin sekä parantaa pitkäaikaisten, kaupallisten yhteistyökumppanuuksien muodostumista.

##### **Tuottavuus**

Useat tutkimukset osoittavat, että lentoliikenteen ja tuottavuuden kasvun välillä on suora yhteys (ACI 2015a, AitBihiOuali, Carbo ja Graham 2020, York Aviation 2020, Eurocontrol 2005, IATA 2007, Zhang ja Graham 2020).

80 % yrityksistä pitää lentoliikennettä tärkeänä tuotannon tehokkuuden parantamisessa (ATAG 2015, IATA 2006). Yritysten tuottavuus paranee mm.

mittakaavaedun saavuttamisen, osaavan työvoiman saatavuuden, raaka-aineiden, varaosien sekä tuotteiden nopean liikkumisen, raaka-aineiden laajemman kilpailuttamisen, kansainvälisiin pääomiin pääsyn nopeutumisen sekä tuotannon keskittämisen kautta.

Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella toimivista yrityksistä 49 % piti lentoliikennettä välttämättömänä tai tarpeellisena tuottavuuden parantamiselle. Lentoliikenteen nähtiin parantavan tuottavuutta erityisesti matkustamiseen käytettävän ajan lyhentymisen myötä. Samalla yritykset kokivat myös työntekijöidensä hyvinvoinnin parantuvan. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023)

Useiden tutkimusten mukaan 10 % lisäys lentoliikenteessä parantaa tuottavuutta 0,5 %–4 % (osuus BKT:stä). Pitkän tähtäimen tuottavuuden kasvu on EU-maissa 2 %–3,2 %. (AitBihiOuali ym. 2020, York Aviation 2020, Eurocontrol 2005, IATA 2007)

### **Innovaatiot**

70 % yrityksistä arvioi, että lentoliikenne vaikuttaa yrityksen innovaatioiden syntymiseen. 28 % yrityksistä uskoo, että lentoliikennepalvelujen rajoittaminen vaikuttaisi haitallisesti innovaatioihin sekä tutkimus- ja kehitysinvestointeihin. (ATAG 2005, IATA 2007)

Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella tehdyn tutkimuksen mukaan 35 % yrityksistä piti lentoliikennettä välttämättömänä tai tarpeellisena tutkimus- ja kehitystoiminnalle sekä innovaatioille (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023).

### **Työvoiman saatavuus**

Globaalisti 43 % yrityksistä pitää lentoyhteyksiä tärkeänä tekijänä työntekijöiden asuinpaikan ja työpaikan valitsemisessa (ATAG 2005). Lentoliikenteen merkitys korostuu erityisesti ammattitaitoisempien ja kokeneempien työntekijöiden saamisessa sekä alueen pitovoiman parantamisessa.

Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella toimivista yrityksistä 54 % piti lentoliikennettä välttämättömänä tai tarpeellisena osaavien työntekijöiden houkutteluun (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023).

### **Investoinnit**

Globaalisti, 10 % lisäys lentoliikenteessä kasvattaa yritysten investointeja 1,6 prosenttia. Lentoliikenne vaikutti lähes kolmannekseen Euroopassa vuosina 1993–2003 tehtyihin investointeihin (Eurocontrol 2003)

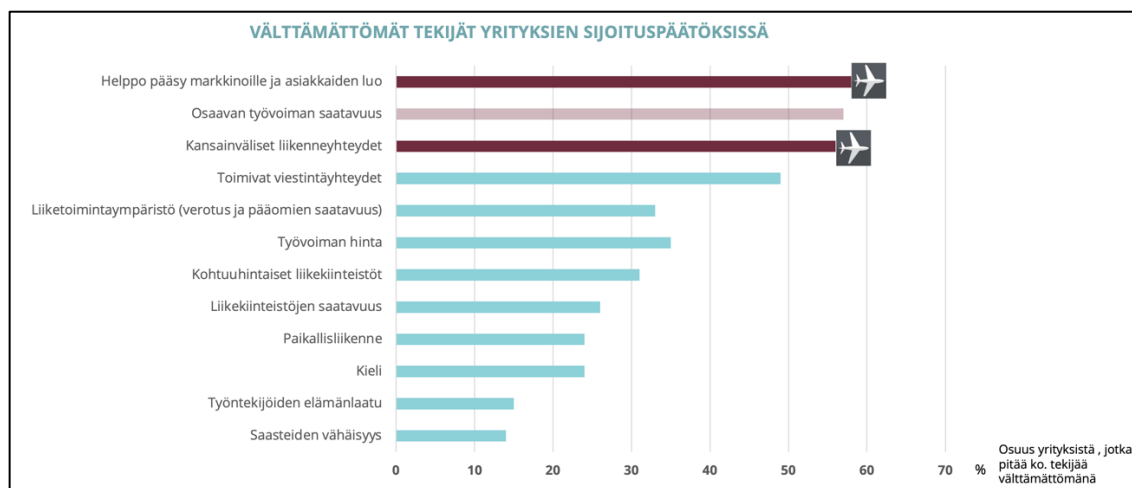
Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella toimivista yrityksistä 38 % piti lentoliikennettä välttämättömänä tai tarpeellisena, jotta olemassa oleviin toimipisteisiin investoidaan. Uusia investointikohteita etsiessä

se oli välttämätöntä tai tarpeellista 43 %:lle yrityksistä. Joka kolmas yritys alueella oli tehnyt viimeisen 10 vuoden aikana sellaisia investointeja, jotka olivat riippuvaisia lentoliikenteestä ja 8 % yrityksistä oli jättänyt tekemättä tai niihin oli jätetty tekemättä investointeja huonoista lentoliikenneyhteyksistä johtuen. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023)

### Yritysten sijoittumispäätökset

56–63 % yrityksistä pitää lentoyhteysiä välttämättömänä tekijänä yritysten sijoituspäätöksissä (Kuva 49) (ATAG 2020, ATAG 2005, Eurocontrol 2003, IATA 2006). Useiden tutkimuksien mukaan yritysten sijoittumispäätökset riippuvat enemmän lentoliikenteen tuomasta kansainvälisestä saavutettavuudesta kuin itse sijainnista (Zhang ja Graham 2020).

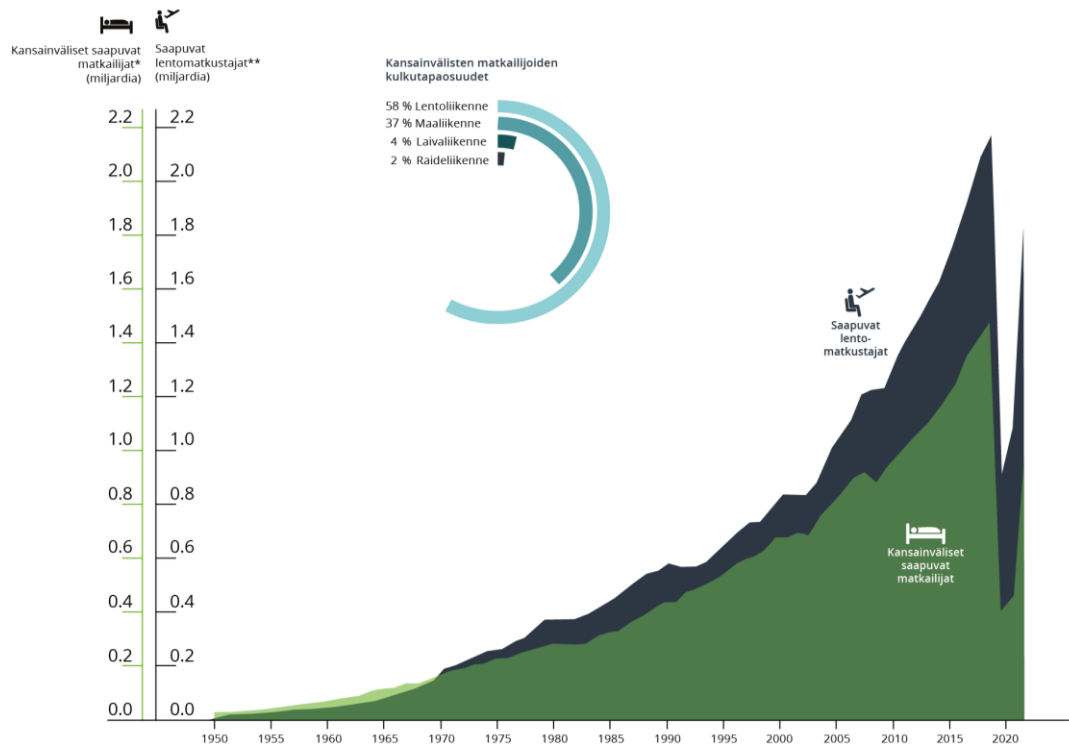
10 % lisäys mannertenvälisissä lennoissa on lisännyt suuryritysten pääkonttorien määrää neljällä prosentilla (Bel ja Fageda 2008).



Kuva 49. Välttämättömät tekijät eurooppalaisten yritysten sijoituspäätöksissä. Kolme tärkeintä tekijää liittyvät suoraan tai välillisesti lentoliikenteeseen. (Lähteet: Eurocontrol 2005 ja Pohjanmaan liitto 2023)

### Kansainvälinen matkailu

Matkailun ja lentoliikenteen linkki on erottamaton: matkailuala on riippuvainen lentoliikenteestä tuodessaan matkailijoita kohteisiin ja lentoliikenneala on riippuvainen matkailusta, joka tuottaa kysyntää lennoille (Kuva 50).



\* Kansainvälisiksi saapuviksi matkailijoiksi lasketaan ulkomailla yöpyvät vapaa-ajan matkailijat, työmatkustajat sekä ystävien ja sukulaisten luona vierailijat. Kaikki liikennemuodot sisältyvät tilastoihin, mutta kotimaan matkailijoita niissä ei huomioida. Noin 58 % kansainvälisistä saapumisista tapahtuu lentämällä.

\*\* Saapuvat lentomatkustajat on esitetty yhdensuuntaisina matkustajina IATA:n tilastoihin perustuen. Niihin sisältyy sekä kansainväliset että kotimaiset lentomatkustajat. Koska lentomatkustajat tilastoidaan yksittäisten lentojen eikä matkojen perusteella, yksi matka johon sisältyy jatkolento, ilmenee tilastoissa kahtena lentona. Jatkolentojen tilastollinen merkittävyys on pieni, sillä 90 % Euroopassa lennetyistä matkoista lennetään suoraan kohteeseen.

Lähde: UNWTO ja IATA.  
Copyright: Kiila Consulting Oy

Kuva 50. Lentoliikenteen ja kansainvälisen matkailun välillä on erottamaton linkki: kansainvälinen matkailu on kasvanut lentoliikenteen kasvun myötä. Globaalisti 58 % kansainvälisistä matkailijoista saapuu matkailukohteisiin lentämällä (2018). Osuus on kasvanut nopeasti viimeisten vuosikymmenien aikana. Suomessa vastaava luku on selvästi pienempi: 31,9 % (2012) (UNWTO).

Toimialojen läheinen yhteys tekee myös matkailuun kohdistuvien vaikutusten arvioimisesta suoraviivaista ja helposti mitattavaa, sillä alueelle tulevat matkailijat jättävät kuluttaessaan alueen yrityksille suoraa tuloa. Vaikutus voidaan laskea kertomalla alueelle tulevien matkailijoiden määrä heidän keskimääräisellä päivittäisellä kulutusmäärällään sekä keskimääräisellä viipymällä.

Kansainvälisten matkailijoiden kulutus tukee laajasti monen matkailuun liittyvän toimialan toimintaa: mm. ravintolat, maaliikenne, autonvuokraus, polttoaineen jakelu, teiden kunnossapito, auto- ja konehuolto, ohjelma- ja tapahtumapalvelut, vähittäiskauppa, asuminen, rakennusala, kunnallistekniikan palvelut, pesulatoiminta, valmistava teollisuus sekä yritysten hallintoon liittyvät tukipalvelut.

Kansainvälisen matkailun kehittäminen on keskeisessä roolissa, jos halutaan kehittää syrjäisten alueiden – kuten Suomen – lentoliikennettä markkinaehtoisesti. Koska lentoliikenne on volyyminbisnes korkeine kiinteine kuluineen,

syрjäisten alueiden oma väestöpohja ei yleensä riitä kannattavan lentoliikenteen kehittämiseen.

Lentoliikennealan sääntelyn vapautuminen ja halpalentoyhtiöiden kasvu ovat vaikuttanut erityisesti kansainvälisen matkailun kasvuun ja matkustustottumuksien muuttumiseen (kuluttajat tekevät useampia lyhyempiä lomia vuodessa). Useat tutkimukset ovat osoittaneet, että alhaisemmat lentohinnat ja suorat lentoyhteydet ovat lisänneet kysyntää moninkertaiseksi edeltävään tilanteeseen nähden (University of Westminster 2016, ELFAA 2014).

Lentoliikenne on merkittävästi laajentanut matkailukohteiden valikoimaa viimeisten vuosikymmenien aikana. Pohjois-Skandinavian alueelle matkoja tekevien matkanjärjestäjien mielestä lentoliikenne määrittää matkailuotteen menestymisen ja on matkailukohteen ja -tuotteen perusta (WSP ja Kiila Consulting 2016) (Taulukko 21)

Taulukko 21. Matkanjärjestäjien vastaukset kysymykseen lentoliikenteen merkityksestä matkailukohtetta valittaessa. Kysely lähetettiin 300 matkanjärjestäjälle, jotka tekevät tai suunnittelevat tekevänsä matkoja Pohjois-Skandinavian alueelle, Visit Arctic Europe -hankkeen yhteydessä. Kyselyyn vastasi 55 matkanjärjestäjää, joista suurin osa oli pieniä, yksilöllisempään matkailuun keskittyneitä toimijoita. (Lähde: Visit Arctic Europe – hanke)

Kysymys matkanjärjestäjille:

**”Mikä on lentoliikenteen merkitys, kun valitsette matkailukohtetta?”**

”Kaiken perusta”

”Jos ei ole lentoja, ei ole matkailukohtetta”

”Lentoyhteyksistä päätetään ensimmäisenä, sen jälkeen tuotteesta”

”Valitsemme charter-toimijana kohteemme sillä perusteella, ettei sinne lennetä suorita reittilentoja kotimaastamme”

”Kaikki saavutettavuuteen liittyvät kompromissit vaikuttavat tuotteen hintaan”

”Jos asiakkaat eivät pääse kohteeseen nopeasti, he valitsevat toisen kohteen”

”Saavutettavuudella on suurin rooli päätöksenteossa. Sen jälkeen päätetään tuotteista ja niiden paketoinnista”

”Lentoyhteydet on yksi avaintekijöistä päätöksenteossa – riippumatta siitä miten hieno matkailukohde on”

”Lennot määrittävät tuotteen menestymisen. Tuote itsessään on helppo tuottaa ja toteuttaa korkealaatuisena”

## 5 Lentoliikenteen nykytila, potentiaali ja tulevaisuuden näkymät Suomessa

Tässä luvussa esitellään Suomen lentoliikenteen nykytilaa, kehittämispotentiaalia sekä tulevaisuuden kehitysnäkymiä. Luku vastaa työn alatavoitteeseen *analysoida mahdollisuuksia parantaa lentoaseman pitämisen kustannustehokkuutta huomioiden erityisesti uudet teknologiat ja käyttövoimat sekä muuttunut toimintaympäristö*. Lisäksi luku tuottaa tietoa tulevaisuuden ilmailun tarpeista liittyen työn päätavoitteeseen *tuottaa tietoa erityisesti lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehdoista vaikutuksineen sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin*.

### 5.1 Suomen lentoliikennemarkkinan nykytila

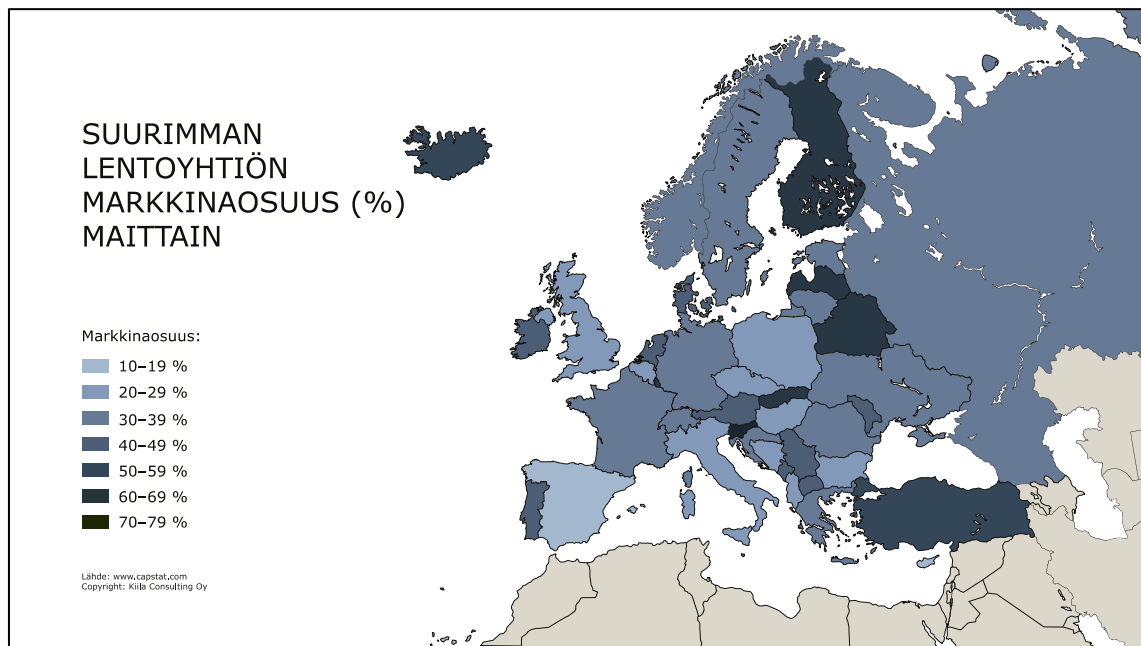
Suomen lentoliikennemarkkinan nykytilaa kuvataan seuraavissa alaluvuissa karkealla tasolla yleiskäsityksen muodostamiseksi erityispiirteiden, matkustajamäärien kehityksen sekä lentoliikenneyhteyksien tarjonnan näkökulmasta. Tämä luku ei ole syvällinen esitys lentoliikennemarkkinan tilasta.

#### 5.1.1 Suomen lentoliikennemarkkinan erityispiirteitä

Suomen kotimaan lentoliikennemarkkinan keskeisimmät piirteet ovat vähäinen kilpailu lentoyhtiöiden välillä kotimaan reiteillä sekä liikematkustuksen vahva painotus useilla reiteillä, mikä johtaa kysynnän suureen aikatauluherkkyyteen sekä liikenteen yksisuuntaisuuteen. Lisäksi yleisesti voidaan todeta, että moniin Euroopan maihin verrattuna Suomen lentoasemien vaikutusalueilla asuu pienekö määrä ihmisiä, mutta tilanne alueellisten lentoasemien osalta ei eroa merkittävästi esimerkiksi naapurimaistamme Ruotsista tai Norjasta.

Kansainvälisen lentoliikennemarkkinan keskeisin piirre on liikenteen vahva keskittyminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle, vaikkakin viime vuosien aikana niiden lentoasemien määrä, jonne on edes kausittaisia suoria kansainvälisiä reittiliikenteen yhteyksiä, on noussut. Myös Helsinki-Vantaan lentoasemalla yhden lentoyhtiön markkinaosuus on merkittävä verrattuna moneen muuhun suureen lentoasemaan.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Euroopan maittain suurimman lentoyhtiön markkinaosuutta. Tiedot ovat lähes kymmenen vuoden takaa, mutta tämän työn aikana tehtyjen haastattelujen perusteella voidaan todeta, ettei sen pääviesti ole muuttunut, vaikka prosenttiosuudet varmasti ovatkin hieman eläneet: Suomessa suurimman lentoyhtiön markkinaosuus on yli 70 %, mikä on huomattavasti suurempi kuin maan suurimman lentoyhtiön markkinaosuus Länsi-, Keski- ja Etelä-Euroopan maissa.



Kuva 51. Suurimman lentoyhtiön markkinaosuus Euroopan maissa vuonna 2014. Jo silloin huomattavassa osassa Euroopan maita suurimman lentoyhtiön osuus jäi alle puoleen koko markkinasta. Vaikka tiedot ovat lähes kymmenen vuotta vanhat, voidaan tässä työssä tehtyjen haastattelujen perusteella sanoa, että Suomessa suurimman lentoyhtiön markkinaosuus on edelleen samalla tasolla eikä eurooppalaiseen yleiskuvaan ole tullut suuria muutoksia.

Kilpailun puute näkyy erityisesti lentolippujen hinnoissa: vuonna 2017 julkaistun tutkimuksen mukaan Suomessa oli maailman toiseksi kalleimmat lentoliput (World Atlas 2017). Tuoreempana esimerkkinä samasta ilmiöstä ovat loppuvuonna 2022 Oulu–Helsinki-välillä nousseet lipun hinnat lentoyhtiö Norwegianin lopettaessa yhteysvälin operoinnin ja Finnair jäädessä sen ainoaksi toimijaksi (Rantalakeus 2022). Sama ilmiö on nähty aiemminkin, kun lentoyhtiö Blue1 poistui Suomen markkinoilta (Kaleva 2012). Vuonna 2010 valtakunnallisten liikenne-ennusteiden mallijärjestelmän (LIVIMA) kehitystyössä tehty analyysi osoitti, että kilpailun puuttuminen kotimaan lentoliikenteessä kaksinkertaisti lentolippujen hinnat (Niinikoski 2023). Käytännössä erityisesti vapaa-ajan matkustajat siirtyvät herkästi käyttämään muita kulkumuotoja lentoliikenteen kallistuessa (Rantalakeus 2022).

Liikematkustuksen vahva painopiste kotimaan lentoliikenteessä on johtanut siihen, että lentomatkustuksen kysyntä on todella riippuvainen aikatauluista ja vuoroväleistä. Liikematkustuksen ja vapaa-ajan matkustuksen eroja kuvataan tarkemmin luvussa 6.1, mutta yleistäen voidaan sanoa, että liikematkustaja on herkempi jättämään matkan tekemättä tai etsimään muita vaihtoehtoja, kun taas vapaa-ajan matkustaja yrittää sovittaa aikataulunsa tarjontaan, ja on enemmänkin muutosaltis hintojen nousulle.

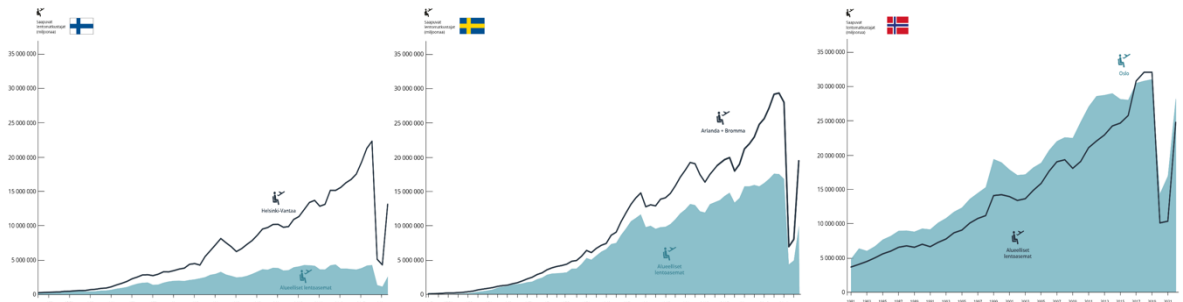
Tätä työtä varten haastatellut henkilöt kuvasivat tämän ilmiön näkyneen parhaiten 2010-luvun alkupuolella, kun kotimaan liikennettä operoinut Finncomm muuttui Flybeksi: aikatauluihin, vuoroväleihin ja palvelutasoon tehdyt muu-



tokset eivät vastanneet enää samalla tavalla liikematkustajien tarpeisiin ja kysyntä lentoliikenteelle vähentyi. Ilmiö on nähtävissä myös luvussa 5.3 esitettävissä, lentoasemakohtaisissa matkustajamäärien kehityskuvissa. Tämän selvityksen aikaisessa sidosryhmävuorovaikutuksessa useilta alueilta on kommentoitu, että 2010-luvun alun kysyntä olisi yhä olemassa, jos tarjonta vastaisi siihen.

Kotimaan lentoliikenteen piirre on myös se, että lentokoneet ovat usein lähes tyhjiä toiseen suuntaan ja lähes täysiä palaavaan suuntaan. Käytännössä kysyntä on suurinta aamulla alueellisilta lentoasemilta Helsinki-Vantaalle ja ulkomaille sekä iltapäivästä ja illasta takaisin alueellisille lentoasemille. Tämän selvityksen aikana tehdyissä haastatteluissa on kuitenkin tullut ilmi, että haastavasta yhtälöstä huolimatta lentoyhtiö Finncomm toimi kannattavasti, vaikka sen kaikkien reittien täyttöasteen keskiarvo oli vain 48 %. Keskeistä oli, että lentoyhteyksien kokonaisuus oli räätälöity liikematkustuksen tarpeisiin.

Kansainvälisen lentoliikenteen erityispiirre eli vahva keskittyminen Helsinki-Vantaalle näkyy hyvin, kun verrataan alueellisten lentoasemien ja maan päälentoaseman kehittymistä Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa (Kuva 52) sekä Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimpien kaupunkien lentoliikennetarjontaa Ruotsin ja Norjan vastaaviin kaupunkeihin (Kuva 53).

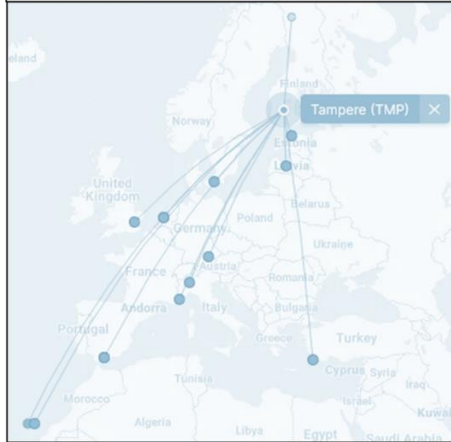


Kuva 52. Helsinki-Vantaan, Tukholma Arlandan ja Oslo Gardermoenin liikenne on kasvanut samanlaisilla trendeillä. Ruotsissa ja Norjassa myös alueellisten lentoasemien liikenne on kasvanut globaalien keskiarvojen mukaisesti.

**Suomi**

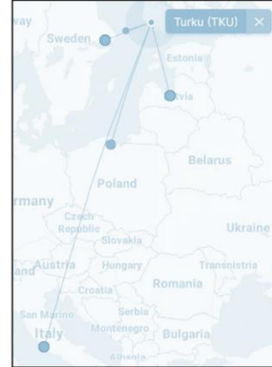
**Tampere**, n. 400 000 asukasta

- Yhteys noin 11 kv-kohteeseen eli yksi kohde noin 36 000 asukasta kohden
- Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä 2022: 160 000 eli noin **0,4-kertainen** asukasluukuun



**Turku**, n. 300 000 asukasta

- Yhteys noin 4 kv-kohteeseen eli yksi kohde noin 75 000 asukasta kohden
- Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä 2022: 119 000 eli noin **0,4-kertainen** asukasluukuun

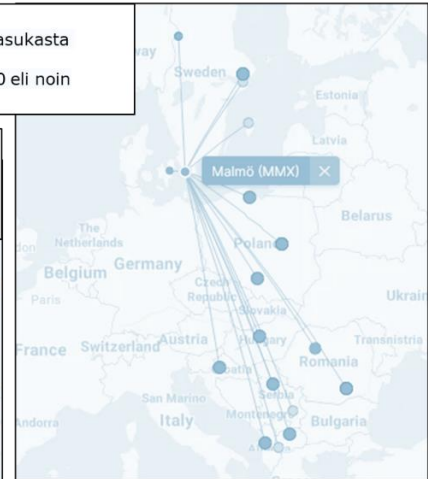
**Ruotsi**

**Malmö**, n. 350 000 asukasta

- Yhteys noin 12 kv-kohteeseen eli yksi kohde noin 30 000 asukasta kohden
- Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä 2022: 697 000 eli noin **2-kertainen** asukasluukuun

**Göteborg**, n. 580 000 asukasta

- Yhteys noin 50 kv-kohteeseen eli yksi kohde reilua 11 000 asukasta kohden
- Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä 2022: 3,8 miljoonaa eli noin **6,5-kertainen** asukasluukuun

**Norja**

**Bergen**, n. 280 000 asukasta

- Yhteys noin 30 kv-kohteeseen eli yksi kohde reilua 9 000 asukasta kohden
- Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä 2022: 1,8 miljoonaa eli noin **6,5-kertainen** asukasluukuun



**Trondheim**, n. 180 000 asukasta

- Yhteys noin 13 kv-kohteeseen eli yksi kohde noin 14 000 asukasta kohden
- Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä 2022: 650 000 eli noin **3,5-kertainen** asukasluukuun

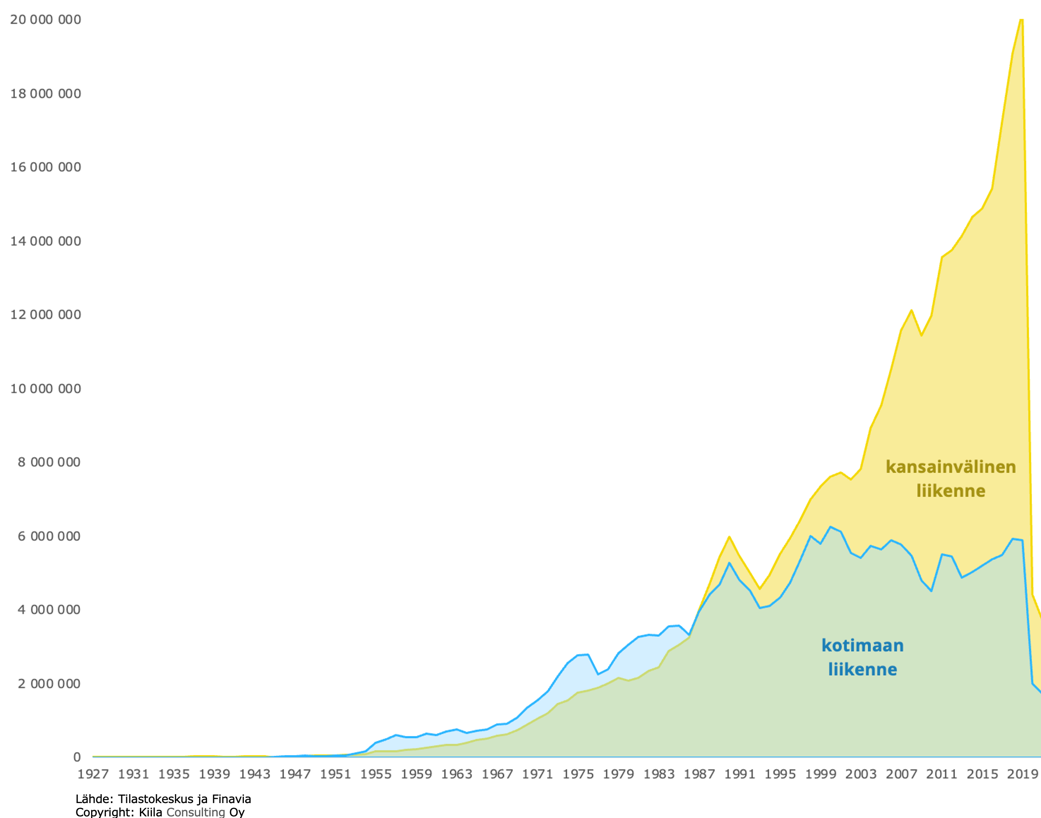


Kuva 53. Suorien kansainvälisten reittiliikenneyhteyksien vertailu Suomen, Ruotsin ja Norjan toiseksi ja kolmanneksi suurimpien kaupunkien lentoasemilla. Suomessa yhteyksiä on asukasluukuun nähden huomattavasti vähemmän kuin Ruotsissa ja Norjassa. Kuvassa näkyvät myös kotimaan yhteydet.

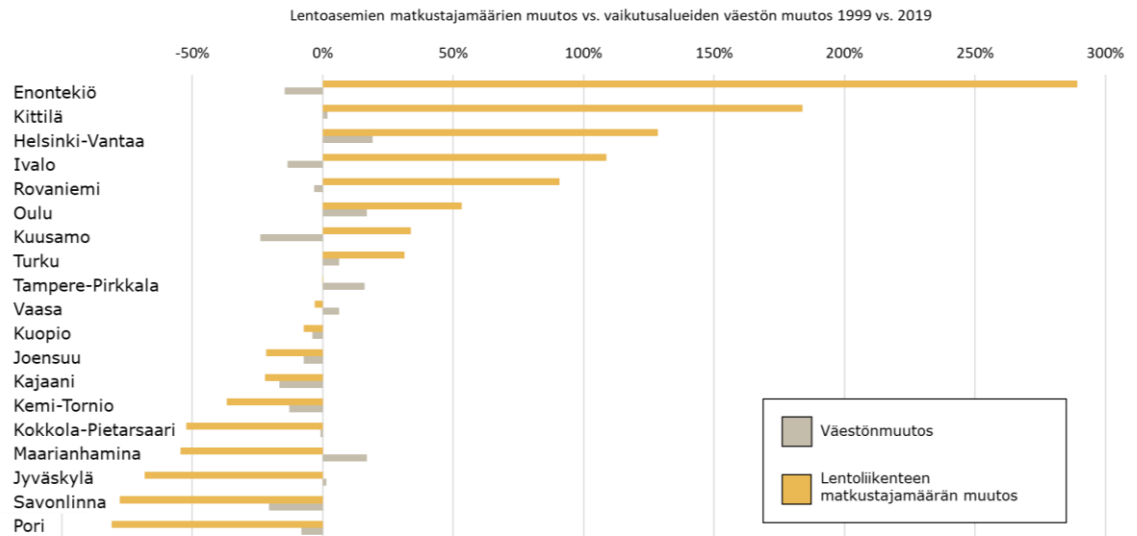
### 5.1.2 Matkustajamäärien kehitys Suomessa

Lentoliikenne Suomessa alkoi kasvaa 1950-luvulla ja useiden vuosikymmenien ajan kotimaan liikenteen matkustajamäärät olivat kansainvälistä liikennettä suuremmat. 1980-luvun loppupuolella kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät ohittivat kotimaan matkustajamäärät, mutta tästä huolimatta myös kotimaan liikenteen matkustajamäärät jatkoivat kasvuaan aina vuosituhannen vaihteeseen. Tämän jälkeen kasvu pysähtyi ja kotimaan liikenteen matkustajamäärät ovat vaihdelleet lähinnä talouden suhdanteiden mukaisesti. (Kuva 23)

Kotimaan matkustajamäärien kehityksen pysähdystä vuosituhannen vaihteessa ja sen jälkeen selittävät mm. kotimaan lentoliikenteen kilpailun vähentyminen sekä erityisesti eteläisessä Suomessa raide- ja tieliikenneyhteyksien matka-aikojen lyhentymisen. Kilpailun vähentymisen myötä lentoliikenteen tarjonta vähentyi ja lippujen hinnat nousivat, mikä vähensi kysyntää edelleen. Sen sijaan kaupungistumisen ja kotimaan lentoliikenteen matkustajamäärien kehittymisen välillä ei ole selvää korrelaatiota (Kuva 56).



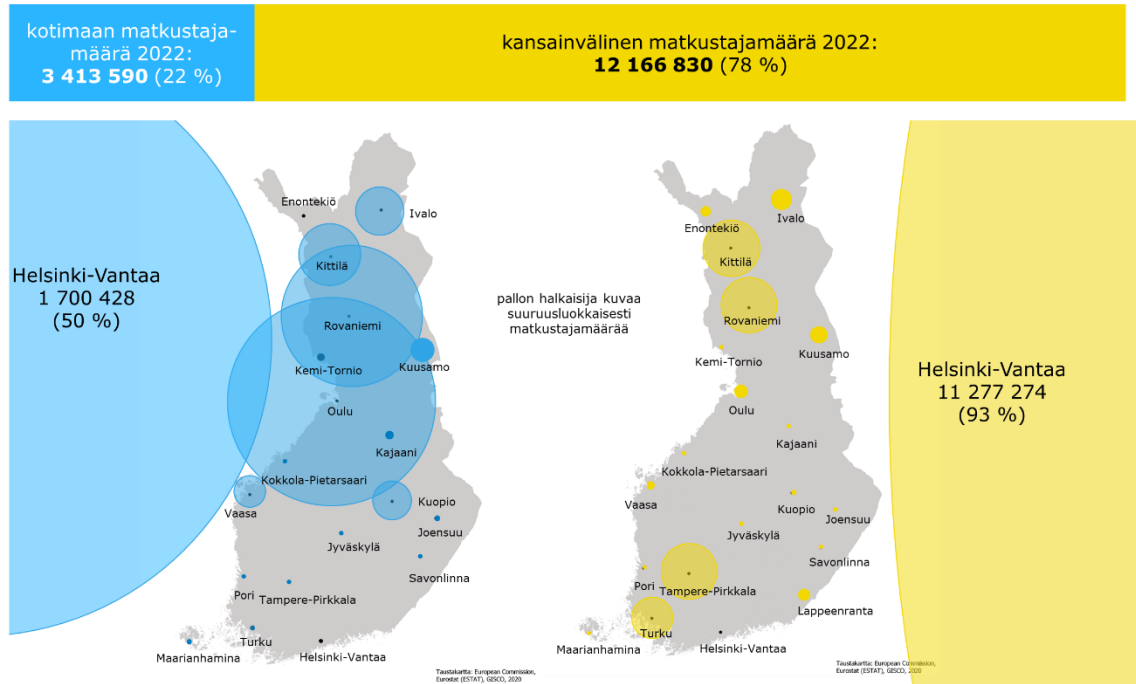
Kuva 54. Suomen lentoasemien kansainvälisen ja kotimaan liikenteen kehittyminen vuosina 1927–2022.



Kuva 55. Väestömäärän muutos ja lentoliikenteen matkustajamäärän muutos viimeisen 20 vuoden aikana. Lentoliikenne on sekä kasvanut että vähentynyt niin kasvavilla kuin pienenevillä seuduilla.

Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät taas ovat kasvaneet lähes eksponentiaalisesti viimeisen 30 vuoden aikana reagoiden ainoastaan kansainvälisen talouden hetkittäisiin laskusuhdanteisiin. Tällöinkin matkustajamäärät ovat tippuneet suhteellisen vähän ja lentoliikenteen palautuminen on ollut nopeaa. Koronapandemian vaikutuksen rajuutta lentoliikenteelle kuvaakin hyvin se, että vuonna 2021 kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät putosivat alimmalle tasolle sitten 1980-luvun puolivälin. Kotimaan matkustajamäärät taas olivat viimeksi yhtä alhaiset 1970-luvun alkupuolella. (Kuva 23)

Palautuminen koronapandemiasta on kuitenkin ollut jossain nopeaa ja Suomessa vuonna 2022 kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät olivat jo vuoden 2010 tasolla. Kotimaan matkustajamäärä oli palautunut 1980-luvun loppuvuosien tasolle. (Kuva 23)



Kuva 56. Lentoliikenteen matkustajamäärien jakautuminen vuonna 2022. Helsinki-Vantaan matkustajamäärää ei ole esitetty kartalla, vaan kartan vierisessä suuruusluokkaeroista johdun.

Vuonna 2022 Suomen lentoliikenteen matkustajamäärä oli yhteensä noin 15,6 miljoonaa, josta 78 % oli kansainvälistä liikennettä ja 22 % kotimaan liikennettä. Vuonna 2019 kokonaismatkustajamäärä oli 26,0 miljoonaa, ja siitä 77 % kansainvälistä liikennettä. (Finavia 2023e)

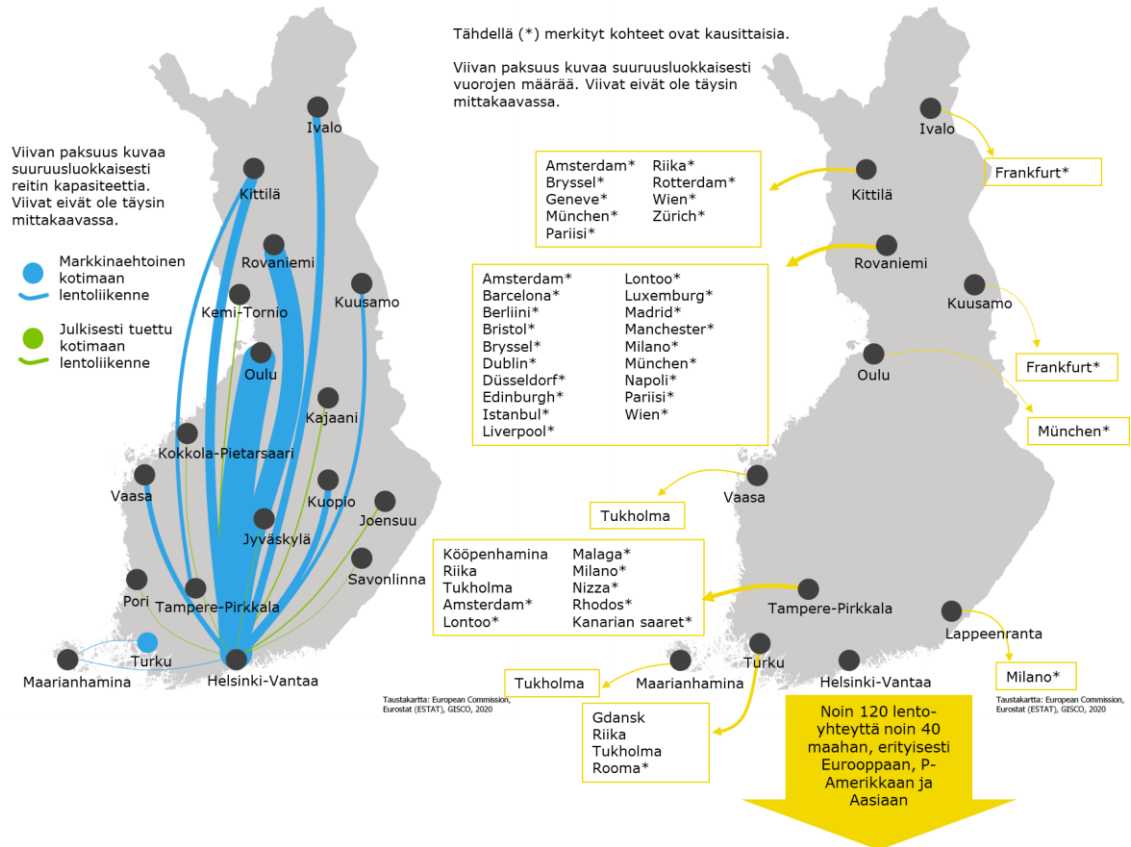
Helsinki-Vantaa on Suomen suurin lentoasema ja sen matkustajamäärä yhteensä oli noin 13 miljoonaa (83 % koko Suomen matkustajamäärästä), josta noin 11,3 miljoonaa matkustajaa oli kansainvälistä liikennettä (93 % koko Suomen kansainvälisestä liikenteestä). Vuonna 2019 vastaavat luvut olivat 21,9 miljoonaa (84 % koko Suomen matkustajamäärästä) ja 18,9 miljoonaa kansainvälisen liikenteen matkustajaa (94 % koko Suomen kansainvälisestä liikenteestä). (Finavia 2023e)

Seuravaksi suurimmat lentoasemat vuonna 2022 (suluissa vuoden 2019 matkustajamäärä) olivat Oulu noin 636 000 matkustajalla (n. 1,1 miljoonaa), Rovaniemi noin 564 000 matkustajalla (n. 660 000) ja Kittilä noin 339 000 matkustajalla (n. 363 000). Vuonna 2019 neljänneksi suurin lentoasema oli Turun lentoasema noin 450 000 matkustajallaan (vuonna 2022 matkustajamäärä oli noin 133 000).

Suomen siviili-ilmailun lentoasemien matkustajamäärät vuonna 2022 on esitetty tarkemmin liitteessä 1. Lentoasemakohtaisesti matkustajamäärien kehitystä on esitetty tarkemmin luvussa 5.3 .

### 5.1.3 Lentoliikennetarjonta

Suomessa liikennöidään sekä kotimaan sisäisiä lentoyhteyksiä että kansainvälisiä lentoyhteyksiä. Kotimaan reittiyhteydet ovat pääasiassa Helsinki-Vantaan ja muiden lentoasemien välisiä yhteyksiä, minkä lisäksi Turun ja Maarianhaminan väliä on liikennöity pitkään. Talvikaudella 2023 tullaan liikennöimään myös Tampere–Kittilä-yhteysväliä. (Kuva 25) Lentoyhteys Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornioon on tällä hetkellä välilaskullinen lento. Helsinki–Kittilä–Ivalo yhteys taas lennetään vaihtelevasti kolmiolentona.



Kuva 57. Kotimaan lentoyhteydet jaoteltuna markkinaehtoiseen ja julkisesti tuettuun liikenteeseen sekä tiedossa olevat kansainväliset reittilento-yhteydet vuosille 2023–24. Kausiluonteiset lennot on merkitty tähdellä. Tiedot kerätty alkusyksystä 2023.

Kansainvälinen reittiliikenne oli pitkään keskittynyt Helsinki-Vantaalle, mutta viimeisen 20 vuoden aikana reittiyhteyksiä on avautunut muiltakin lentoasemilta. Tällä hetkellä kansainvälistä reittiliikennettä on Helsinki-Vantaan lisäksi Tampere-Pirkkalasta, Turusta, Lappeenrannasta, Vaasasta, Oulusta, Kuusamosta, Rovaniemeltä, Kittilästä ja Ivalosta (Kuva 25). Eniten yhteyksiä on lähialueen hub-lentoasemille sekä Euroopan maiden suuriin kaupunkeihin. Lapin lentoliikenneyhteydet painottuvat talvikaudelle.

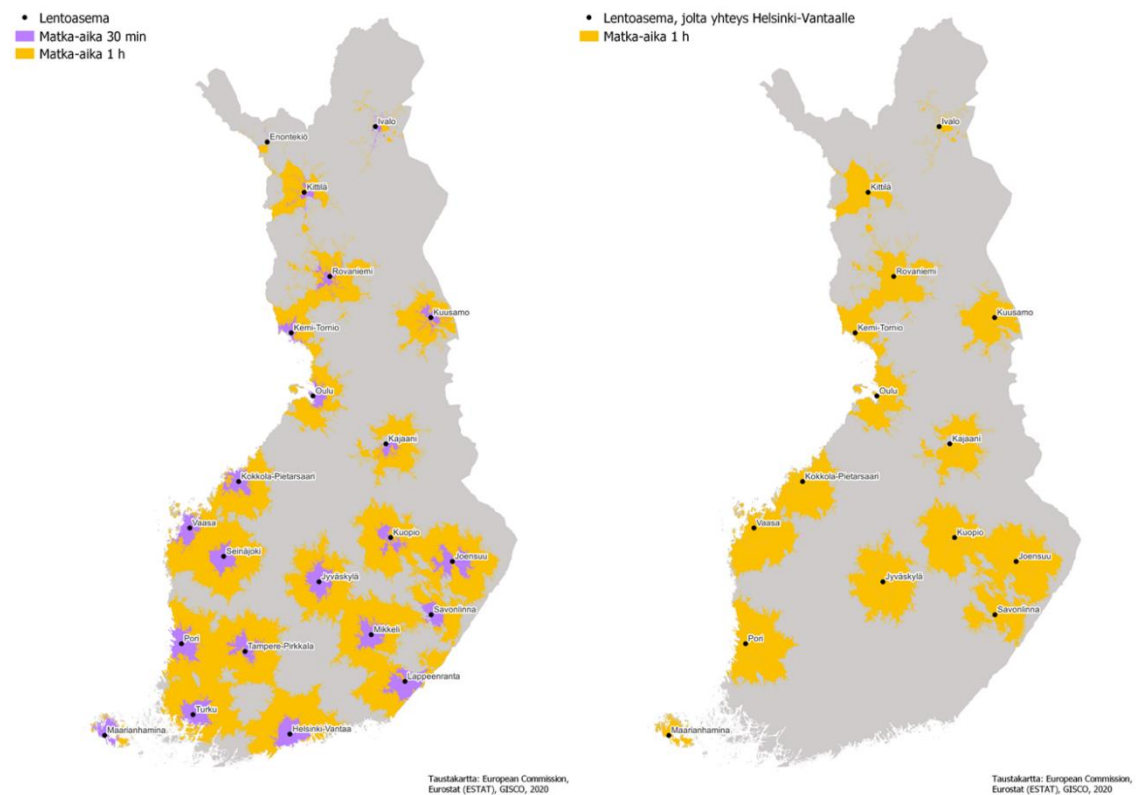
Suorien kansainvälisten reittiyhteyksien avautuminen myös muilta kuin pääkaupungin lentoasemalta on osa halpalentoyhtiöiden 1990-luvulla aloittamaa kehitystä. Tätä aiemmin kansainvälinen lentoliikenne muilla lentoasemilla oli

pääasiassa tilauslentoliikennettä (nk. charterlennot). Suurimmalla osalla Suomen lentoasemista kansainvälinen liikenne on yhä tilauslentoliikennettä, joka palvelee sekä Suomeen tulevaa kansainvälistä matkailua että suomalaisten lomamatkailua.

#### 5.1.4 Lentoasemien ja -yhteyksien vaikutusalueet

Euroopan komissio on vuonna 2014 linjannut, että lentoasemien vaikutusalue on ”yleensä noin 100 kilometriä tai noin 60 minuutin matkustusaika autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla. Tietyn lentoaseman vaikutusalue voi kuitenkin olla erilainen, ja kunkin lentoaseman erityispiirteet on otettava huomioon. Eri lentoasemien vaikutusalueen koko ja muoto vaihtelevat riippuen lentoaseman erityispiirteistä, mukaan lukien sen liiketoimintamalli, sijainti ja lentokohteet.” (Euroopan komissio 2014)

Suomen siviili-ilmailun käytössä olevista lentoasemista 30 minuutin henkilöautoetäisyydellä asuu 64 % ja 60 minuutin henkilöautoetäisyydellä 89 % väestöstä. Jos huomioidaan vain ne lentoasemat, joille on tällä hetkellä kotimaan lentoliikenneyhteyksiä, 60 minuutin saavutettavuusalueella asuu 31 % väestöstä. Jos taas tarkasteluun otetaan vain ne maakunnat, joista on lentoliikenneyhteys Helsinki-Vantaalle, asuu 60 minuutin saavutettavuusalueella 89 % kyseisten maakuntien väestöstä.

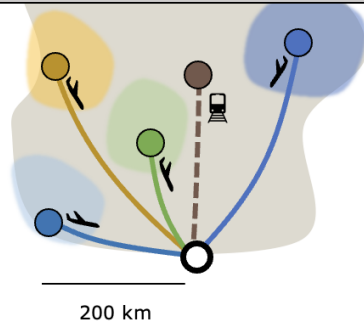


Kuva 58. Vasemmalla Suomen siviili-ilmailun käytössä olevien lentoasemien ajallinen saavutettavuus. Oikealla kotimaan matkustusta palvelevien lentoasemien ajallinen saavutettavuus.

Todellisuudessa lentoliikenteen vaikutusalueet ovat hyvin riippuvaisia lento-reitin laadusta (kotimaan reittiyhteys, kansainvälinen reittiyhteys, halpalentoyhteys) sekä muiden lähialueiden lentoasemien tarjonnasta. Lisäksi lentoaseman sijainnilla voi olla suurikin merkitys vaikutusalueen kokoon. Tätä on havainnollistettu seuraavaksi kuvitteellisin esimerkein.

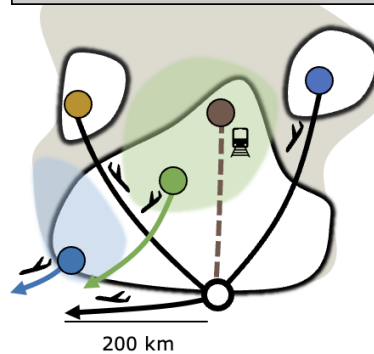
#### Esimerkki 1: Lyhyehköt kotimaan lentoyhteydet pääkaupunkiin

Vaikutusalueet jäävät pieneksi, sillä lähikaupungeista on tarjolla omat, vastaavan palvelutason yhteydet, minkä lisäksi myös junaliikenne tarjoaa kokonaismatka-ajallisesti kilpailukykyisen yhteyden. Lentoasemien vaikutusalueissa on hyvin vähän päällekkäisyyttä, minkä lisäksi jää alueita, joista sujuvin yhteys on muilla liikennemuodoilla.



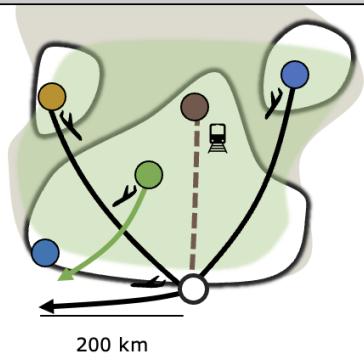
#### Esimerkki 2: Lentoyhteys naapurimaan pääkaupunkiin

Vaikutusalueet suurenevät jonkin verran, sillä vastaavia yhteyksiä on tarjolla vähemmän. Pääkaupungista lähtevän yhteyden palvelutaso on muita yhteyksiä parempi, minkä takia vaikutusalueet ovat osittain päällekkäiset maakuntalentoasemien kanssa. Lisäksi pääkaupunkiseudun lentoasemalle syntyy sinne suuntautuvien juna- ja lentoyhteyksien myötä vielä pistemäisiä vaikutusalueita niiden lentoasemien yhteyteen, joista matkaketjut ovat sujuvat.



#### Esimerkki 3: Halpalentoyhteys eurooppalaiseen suurkaupunkiin

Vaikutusalueet suurenevät huomattavasti, sillä hinnan vaikutus erityisesti vapaa-ajan matkustuksen kysyntään on merkittävä. Tässä esimerkissä halpalentoyhteyden ja pääkaupungin tavallisen lentoyhteyden vaikutusalueet ovat hyvin samansuuriset.



#### Selitteet

-  Pääkaupungin lentoasema
-  Muut lentoasemat
-  Lentoyhteys
-  Matka-ajallisesti kilpailukykyinen raideyhteys
-  Pääkaupungin lentoaseman vaikutusalue
-  Maakuntalentoaseman vaikutusalue

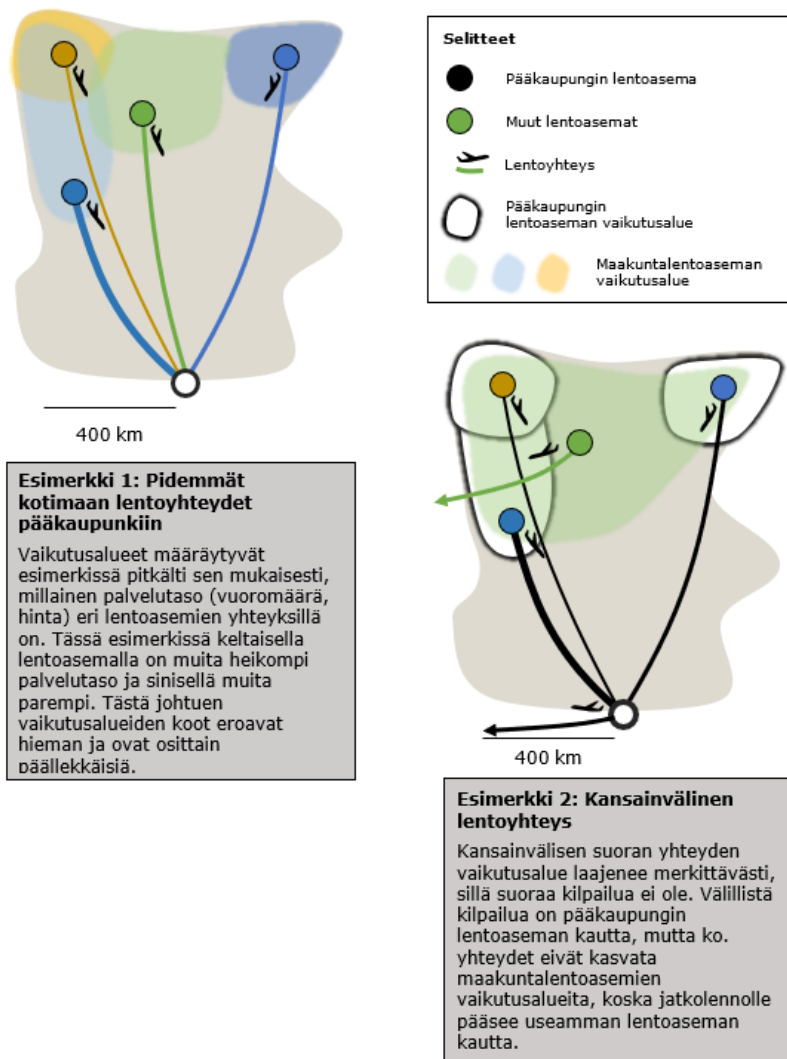
Kuva 59. Karkea yleistys lentoyhteyksien vaikutusalueista alueella, jossa useita lentoasemia sijaitsee 200–400 km etäisyydellä pääkaupungin lentoasemasta. Lentoaseman vaikutusalue on hyvin riippuvainen lentoyhteyden ominaisuuksista (mm. kohde, lentoajankohdat, hinta). Kuvassa vaikutusalueen väri kuvastaa sen lentoaseman väriä, jonka vaikutusalue on kyseessä.

Kotimaan lyhyillä reittiyhteyksillä vaikutusalueet jäävät pieniksi, sillä vastaavia yhteyksiä on usein tarjolla lähialueen kaupungeista, minkä lisäksi kokonaismatka-ajat kauempaa lentoliikennettä hyödyntäen eivät ole useinkaan



matka-ajallisesti enää kilpailukykyisiä. Vaikutusalueena voidaan pitää noin 30–60 minuutin aluetta. Esimerkiksi Suomessa Seinäjoelta junaliikennettä hyödyntäen matka-aika Helsinkiin on nopeampi kuin matkaketju Vaasan tai Tampere-Pirkkalan lentoasemien kautta.

Kansainvälisen liikenteen vaikutusalueet ovat kuitenkin huomattavasti suuremmat ja menevät osittain myös päällekkäin. Perinteisesti kansainvälisten lentojen vaikutusalueen on arvioitu olevan noin kolme tuntia, mutta tutkimusten mukaan halpalentoyhtiöiden vaikutusalueet ovat jopa kuusi tuntia, alueesta ja sen kilpailutilanteesta riippuen (Doganis 2014).



Kuva 60. Karkea yleistyös lentoyhteyksien vaikutusalueista alueella, jossa useita lentoasemia sijaitsee 600–800 km etäisyydellä pääkaupungin lentoasemasta. Lentoaseman vaikutusalue on hyvin riippuvainen lentoyhteyden tyypistä sekä kilpailutilanteesta. Kuvassa vaikutusalueen väri kuvastaa sen lentoaseman väriä, jonka vaikutusalue on kyseessä.

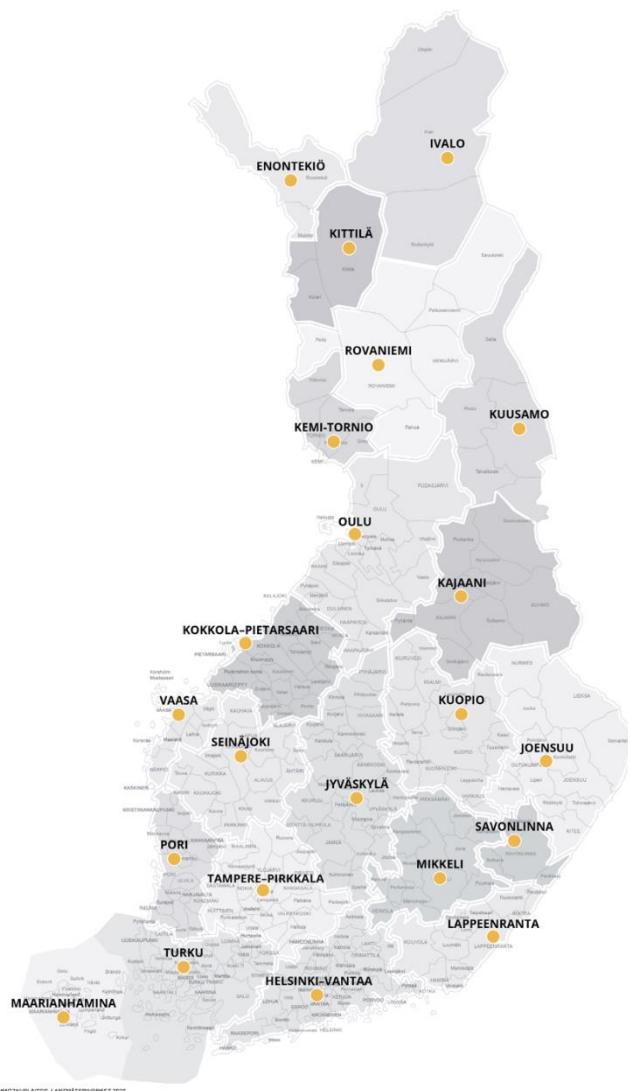
Kotimaan pidemmillä lentoyhteyksillä vaikutusalueet ovat suuremmat, sillä vaihtoehtojen kilpailukyky on heikompi. Vaikutusalueet menevät myös helpommin päällekkäin, jos jollain lentoasemalla on parempi vuorotarjonta. Kansainvälisten yhteyksien vaikutusalue tällaisella alueella on vielä suurempi, sillä

usein ainut toinen vaihtoehto on vaihdollinen yhteys pääkaupungin lentoaseman kautta.

## 5.2 Suomen lentoliikenteen tilastollinen potentiaali

### 5.2.1 Tilastollisen potentiaalin arvioinnissa käytetty vaikutusalue

Tässä selvityksessä on määritetty Suomen lentoliikenteen matkustajamäärien kehittämispotentiaalia lentoasemakohtaisesti tilastojen hyödyntäen, koska riittävät matkustajamäärät lisäävät lentoasematoimintojen järjestämisen kustannustehokkuutta. Alla olevassa kuvassa on esitetty vaikutusaluejakoja, jota tilastollisen määrittämisen taustalla on käytetty.



Kuva 61. Lentoasemien potentiaalitarkastelussa käytetty vaikutusaluejako kartalla. Vaikutusalueiden määrittämisen perusteita on kuvattu tarkemmin liitteessä 5.

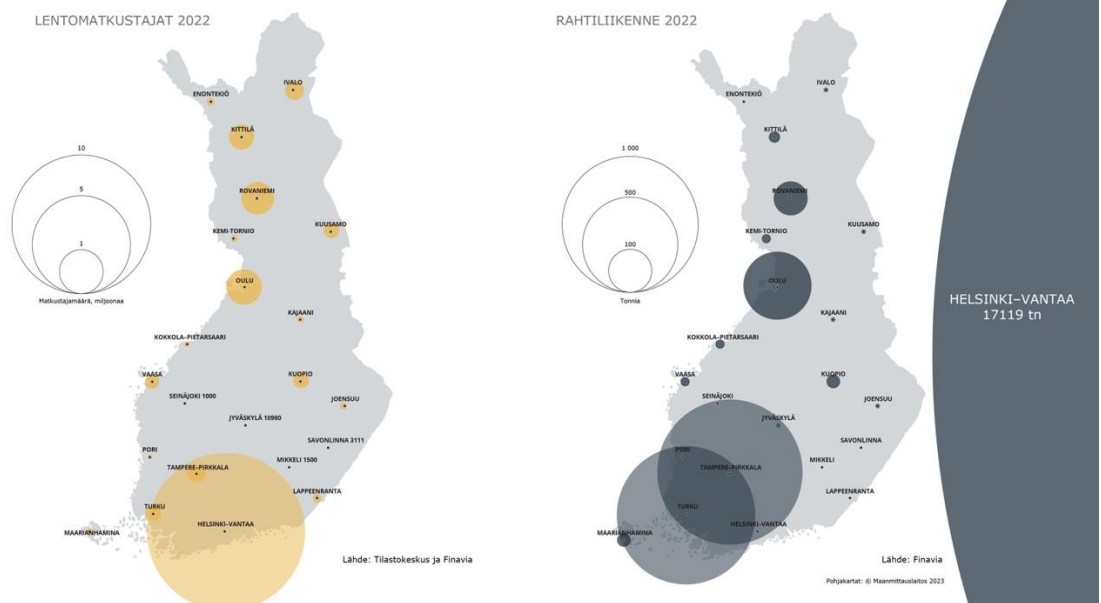
Matkustajaliikenteen potentiaalin määrittämiseksi kaikille lentoasemille määritettiin vaikutusalue. Kunnat määritettiin pääsääntöisesti sen lentoaseman vaikutusalueeseen, johon kuntakeskuksesta on lyhin

henkilöautoliikenteen matka-aika. Todellisuudessa lentoasemien vaikutusalueet ovat monisyisempiä ja osittain päällekkäisiäkin tarjonnasta riippuen. Ilmiötä on käsitelty tarkemmin luvussa 5.1.4 .

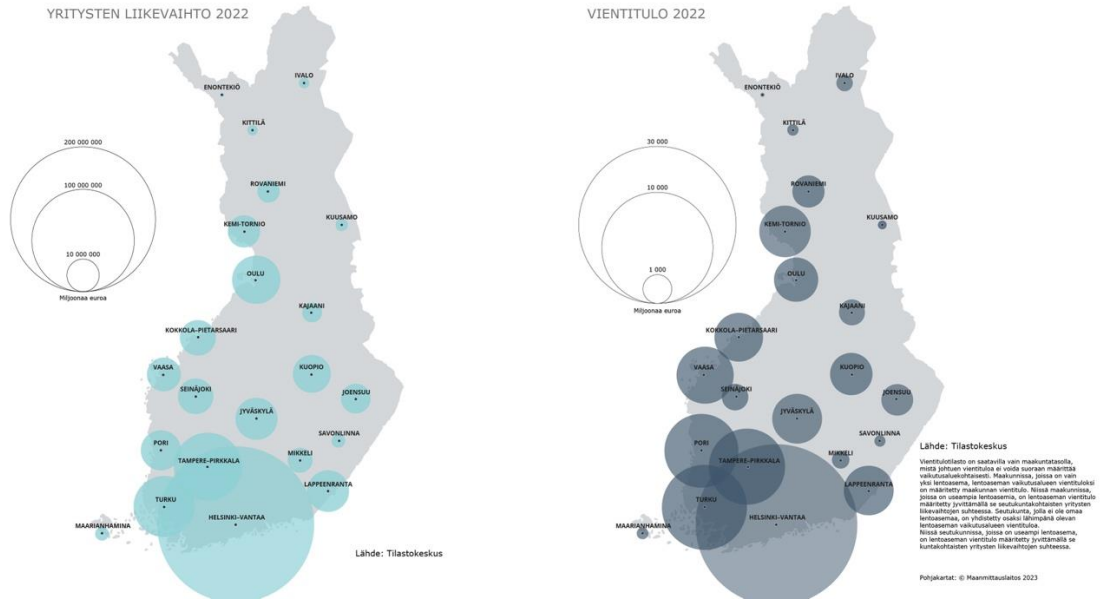
Tarkempi vaikutusalueiden määrittämistä on kuvattu liitteessä 5.

## 5.2.2 Vaikutusaluekohtaiset tunnusluvut ja korrelaatio lentoliikenteeseen

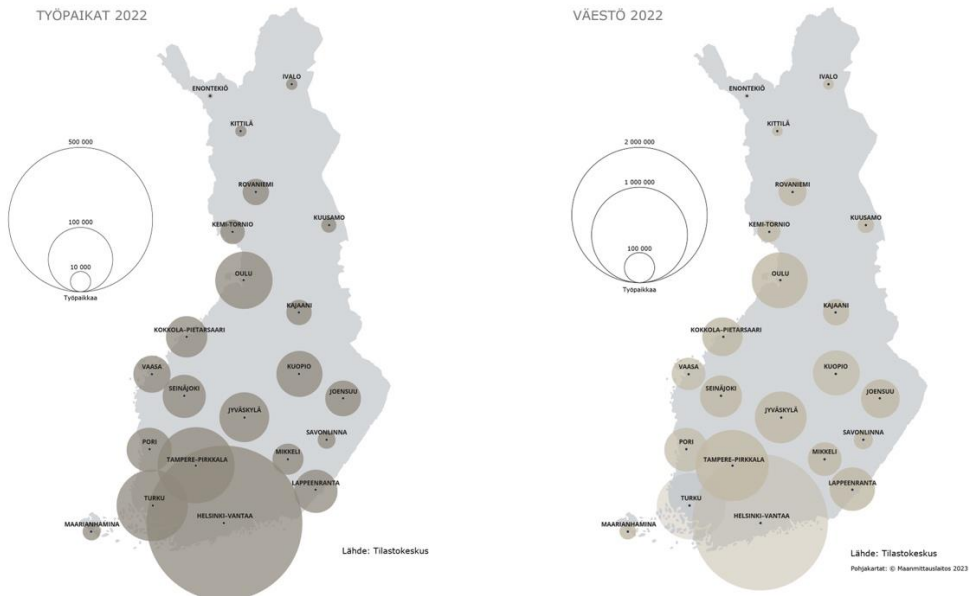
Vaikutusalueille laskettiin Tilastokeskuksen tilastoista yritysten liikevaihdot (2022), vientitulo (2022), työpaikat (2022), väestömäärän (2022), vuodekapasiteetin (2022) sekä investoinnit (10 vuoden keskiarvo, 2011–2020). Näitä sekä lentomatrustaja- ja lentorahtimääriä on esitetty seuraavissa kuvissa.



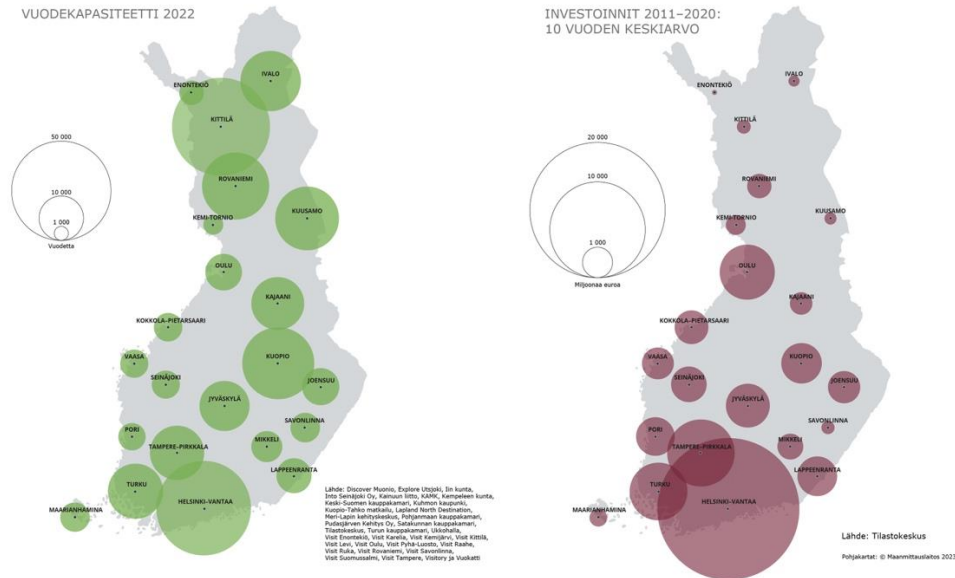
Kuva 62. Lentoliikenteen matkustajamäärät ja tonnit 2022.



Kuva 63. Lentoasemien vaikutusalueiden yritysten liikevaihto ja vientitulo 2022. Liikevaihto ja vientitulo korreloivat keskenään, mutteivat lentomatkustuksen tai -rahdin kanssa.



Kuva 64. Lentoasemien vaikutusalueiden työpaikat ja väestömäärä. Työpaikat ja väestömäärä korreloivat keskenään, mutteivat lentomatkustuksen tai -rahdin kanssa.



Kuva 65. Lentoasemien vaikutusalueiden vuodekapasiteetti sekä investoinnit 10 vuoden keskiarvolla. Vuodekapasiteetti ei korreloi minkään muun tarkastellun muuttujan kanssa, ei edes lentomatkestajamäärien. Investoinnit korreloivat muiden elinkeinotunnuslukujen kanssa, mutta eivät lentomatkestuksen tai -rahdin kanssa.

Edellisistä kuvista nähdään, että erityisesti lentoasemien vaikutusalueiden väestö, yritysten liikevaihto ja työpaikat, mutta myös vientitulo ja tehtyjen investointien keskiarvo korreloivat keskenään. Sen sijaan ne eivät juurikaan korreloi lentoasemien matkestajamäärien tai lentorahtitonniin kanssa, mikä viittaa siihen, että erityisesti liikematkustuksen täyttää potentiaalia ei hyödynnetä tällä hetkellä täysimääräisesti. Tähän viittaavat myös lentoasemien alueilla yrityksille tehdyt kyselytutkimukset (kts. mm. Pohjois-Pohjanmaan liitto 2023 sekä luku 5.3 ).

Lentoasemien vaikutusalueiden vuodekapasiteetti taas ei korreloi minkään muun esitetyn suureen kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että useiden lentoasemien alueilla on potentiaalia kasvattaa lentäen tulevien matkailijoiden määriä ja täten markkinaehtoista lentoliikennettä.

### 5.2.3 Lentoasemien tilastollinen potentiaali

Tarkemmin matkestajamääräpotentiaalia on arvioitu tätä selvitystä varten lentoasemakohtaisesti erilaisten matkestajatyypin perusteella. Arviointi on tehty useiden eri tietolähteiden perusteella, koska lentomatkestajista ei ole saatavilla tarkempia tietoja.

Analyysia varten lentomatkestajat jaettiin 16 ryhmään sen perusteella ovatko he matkailijoita, tapaamassa ystäviä tai sukulaisia, liikematkustajia tai virkamatkustajia sekä sen mukaan kumpaan suuntaan matkestaminen tapahtuu (incoming vs. outgoing) ja sisältyykö matkestamiseen yöpymistä. Näitä ryhmiä on esitetty taulukkomaisesti seuraavan sivun kuvassa. Näiden lisäksi

erillinen lentoliikenteen matkustajaryhmä ovat vaihtomatrustajat, joita on Suomessa ollut pääasiassa vain Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

|                |                      | YÖPYVÄT  | PÄIVÄMATKUSTAJAT   | YÖPYVÄT   | PÄIVÄMATKUSTAJAT  |
|----------------|----------------------|--|--|---|---|
|                |                      | INCOMING   |  | OUTGOING  |   |
| MATKAILU       | VAPAA-AJAN MATKUSTUS | Alueelle vapaa-ajan matkalle tulevat henkilöt, jotka yöpyvät             | Alueelle päiväksi vapaa-ajan matkalle tulevat henkilöt             | Alueelta vapaa-ajan matkalle lähtevät henkilöt, jotka yöpyvät             | Alueelta päiväksi vapaa-ajan matkalle lähtevät henkilöt             |
|                |                      | Alueelle ystäviä ja sukulaisia tapaamaan tulevat henkilöt, jotka yöpyvät | Alueelle ystäviä ja sukulaisia päiväksi tapaamaan tulevat henkilöt | Alueelta ystäviä ja sukulaisia tapaamaan lähtevät henkilöt, jotka yöpyvät | Alueelta ystäviä ja sukulaisia tapaamaan päiväksi lähtevät henkilöt |
| LIIKEMATKUSTUS | TYÖMATKAT            | Alueelle liikematkalle tulevat henkilöt, jotka yöpyvät                   | Alueelle liikematkalle päiväksi tulevat henkilöt                   | Alueelta liikematkalle lähtevät henkilöt, jotka yöpyvät                   | Alueelta liikematkalle päiväksi lähtevät henkilöt                   |
| VIRKAMATKUSTUS |                      | Alueelle virkamatkalle tulevat henkilöt, jotka yöpyvät                   | Alueelle virkamatkalle päiväksi tulevat henkilöt                   | Alueelta virkamatkalle lähtevät henkilöt, jotka yöpyvät                   | Alueelta virkamatkalle päiväksi lähtevät henkilöt                   |

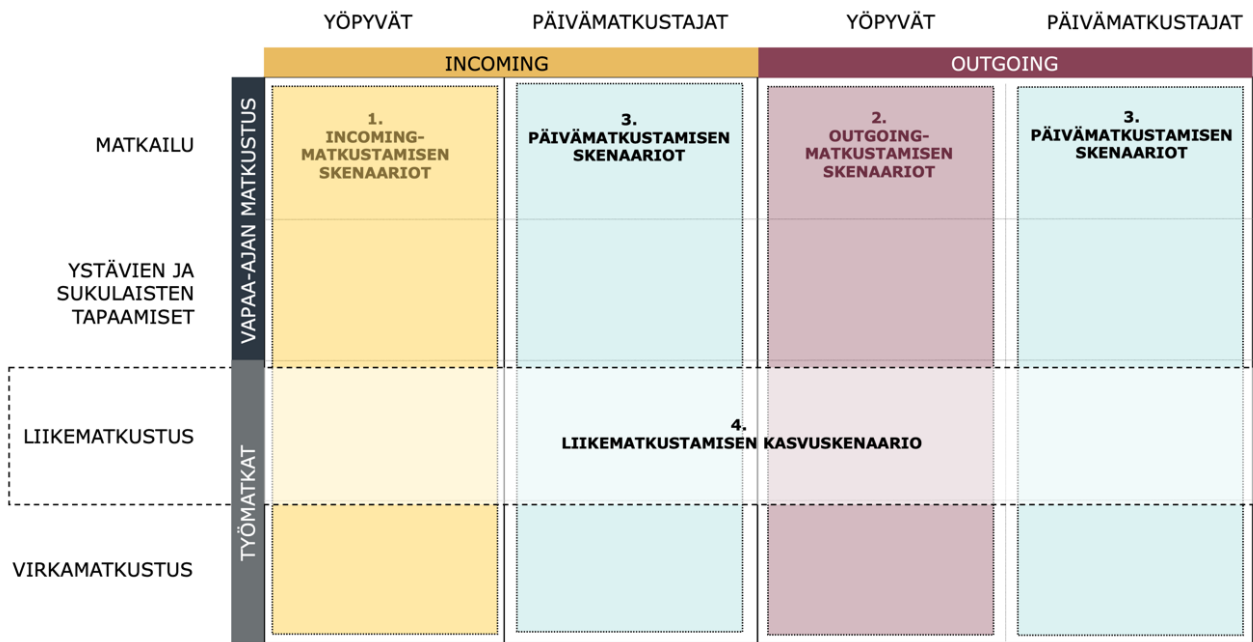
Kuva 66. Matkustajamääräpotentiaalın määrittämisen matkustajaryhmät. Näiden lisäksi erillinen lentoliikenteen matkustajaryhmä ovat vaihtomatrustajat.

Kaikkia 16 ryhmää ei pystytä erottamaan Suomessa julkaistavista tilastoista, minkä vuoksi matkustajamääräpotentiaalın arvioimiseksi ryhmät on yhdistetty neljäksi eri ryhmäksi:

- 1) incoming-matrustamisen potentiaali,
- 2) outgoing-matrustamisen potentiaali,
- 3) päivämatrustamisen potentiaali sekä
- 4) liikematrustamisen potentiaali. (Kuva 67).

Näistä kolmelle ensimmäiselle ryhmälle on tehty tilastojen perusteella kaksi eri kehittymisnäköymää: tilastollisuus keskiarvoihin perustuva skenaarıo nykytilan tiedoilla sekä kehittämiseen perustuva kasvuskenaarıo. Neljännen ryhmän osalta on määritetty ainoastaan kehittämiseen perustuva kasvuskenaarıo.

Tarkempi määrittämistapa on kuvattu liitteessä 5.



Kuva 67. Lähtöaineiston puutteista johtuen potentiaalia kuvaavissa skenaarioissa on yhdistetty eri matkustajatyyppejä neljäksi pääskenaarioksi.

### Incoming-matkustamisen potentiaali

Tilastollisiin keskiarvoihin perustuva incoming-matkustamisen skenaario tarkoittaa, että alueelle keskimäärin saapuvat kansainväliset incoming-matkailijat saapuisivat lähilentoaseman kautta globaalin keskiarvon (58 %) mukaisesti ja kotimaan matkailijat Henkilöliikennetutkimuksen (2016) pitkien matkojen kulkutapaosuuden mukaisesti (2 %). Incoming-matkustajien kesimääräinen määrä on laskettu alueiden vuodekapasiteetin, vuoteiden käyttöasteen sekä viipymätilastojen perusteella. Tarkempi laskentatapa on kuvattu liitteessä 5.

Kasvupotentiaaliskenaario on laskettu seuraavia oletuksia käyttäen:

- Kansainvälisen matkailun kasvu 4 % vuodessa. Kasvuprosentti on määritetty Suomen incoming-matkailun kannalta vahvojen lentoasemien vaikutusalueen kansainvälisen matkailun keskimääräisestä kasvusta 1995–2022.
- Kotimaisen matkailun kasvu 1 % vuodessa. Kasvuprosentti on määritetty Suomen incoming-matkailun lentoasemien vaikutusalueen kotimaisen matkailun keskimääräisestä kasvusta 1995–2022.
- Lentämällä saapuvien kansainvälisten matkailijoiden osuus on 62 % (ennuste 2035 perustuen nykyiseen kasvuun).
- Lentämällä saapuvien kotimaisten matkailijoiden osuus on 7 % (Norjan keskiarvon mukaisesti).

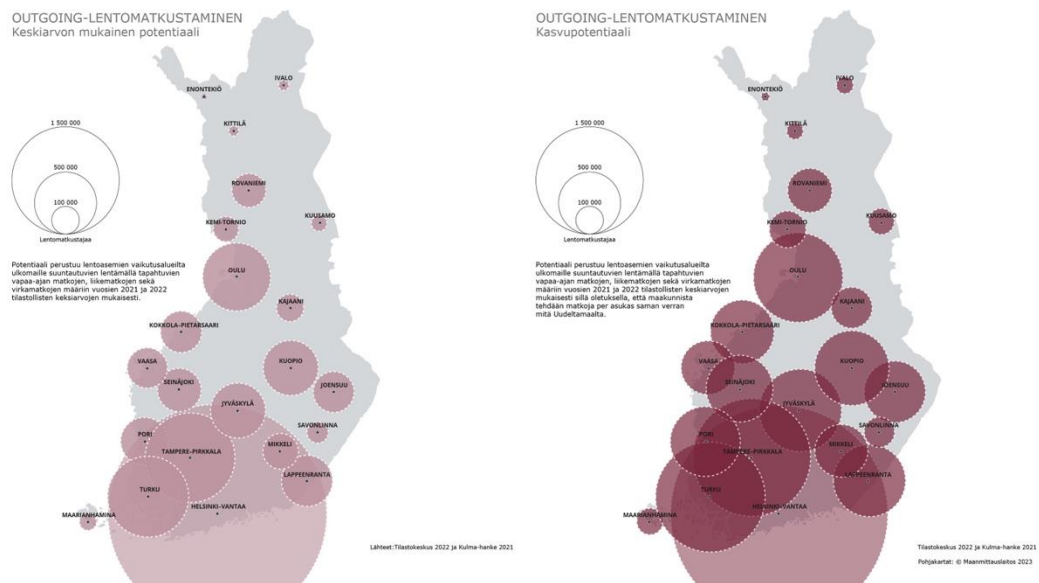
Keskiarvoskenaariota ja kasvuskenaarion myötä syntyvää incoming-matkustuksen potentiaalia on kuvattu seuraavassa kuvassa (Kuva 68). Kyseessä on





muksen perusteella kuntakohtaisesti. Tällä hetkellä merkittävä osa maakuntien outgoing-liikenteestä tapahtuu Helsinki-Vantaan lentoasemalta ja keskiarvoskenaariossa matkustus on jyvitetty lähilentoasemille.

Kasvuskenaarion potentiaali perustuu lentoasemien vaikutusalueilta ulkomaille suuntautuvien lentämällä tapahtuvien vapaa-ajan matkojen, liikematkojen sekä virkamatkojen määriin vuosina 2021 ja 2022 sillä oletuksella, että muista maakunnista tehtäisiin matkoja per asukas saman verran kuin Uudellamaalta.



Kuva 69. Outgoing-lentomatkestämisen keskiarvoskenaario (vasemmalla) ja kasvuskenaario (oikealla). Outgoing-lentomatkestämisen potentiaali keskittyy eteläiseen ja keskiseen Suomeen.

Yllä olevasta kuvasta nähdään, että jos Suomesta lähtevät ulkomaan matkat tehtäisiin lähilentoaseman kautta, erityisesti suurimpien kaupunkien lentoasemien outgoing-lentomatkestäjien määrä olisi miljoonan tasolla ja keskisuurten kaupunkien noin 300 000–500 000 matkustajaa.

Jos muissa maakunnissa asuvat matkustaisivat yhtä paljon kuin Uudellamaalla asuvat keskimäärin (nk. tarjonta luo kysyntää -ilmiö), kasvaisivat matkustajamäärät useilla lentoasemilla vielä muutamilla sadoilla tuhansilla matkustajilla keskiarvoskenaarioon verrattuna.

## Päivämatkustamisen potentiaali

Päivämatkustamisen potentiaali on mukana myöhemmin esitettävässä yhteenvetokuvassa (kts. Kuva 70) ja sen tarkastelu on tehty vain valtakunnallisella tasolla, koska päivämatkatilastoja ei ole saatavilla lentoasemakohtaisesti. Kotimaan päivämatkustamisen arviointi perustuu Henkilöliikennetutki-

muksen (2016) tietoihin. Kansainvälisistä Suomeen suuntautuvista päivämatoista ei ole tällä hetkellä tilastoja, mutta ns. päivächarter-asiakkaat on huomioitu Enontekiön, Ivalon, Kittilän, Kuusamon ja Rovaniemen lentoasemilla ja Helsinki-Vantaan osalta on tehty arvio. Ko. matkustajatyypin merkitys on yleisesti pieni.

### **Liikematkustuksen kasvupotentiaali**

Liikematkustajat sisältyvät yllä kuvattuihin keskiarvoskenaarioihin, mutta tämän lisäksi liikematkustamisen kasvupotentiaalia on mahdollista arvioida erillisenä kokonaisuutena.

Liikematkustamisen nykyistä määrää arvioitiin kauppakamareilta ja Finnairilta saatujen lukujen perusteella (liikematkustamisen osuus lentomatkustajista). Vuonna 2022 liikematkustamisen määräksi voidaan arvioida noin 4,5 miljoonaa lentomatkustajaa, joista noin 600 000 matkusti Suomen sisäisillä lennoilla.

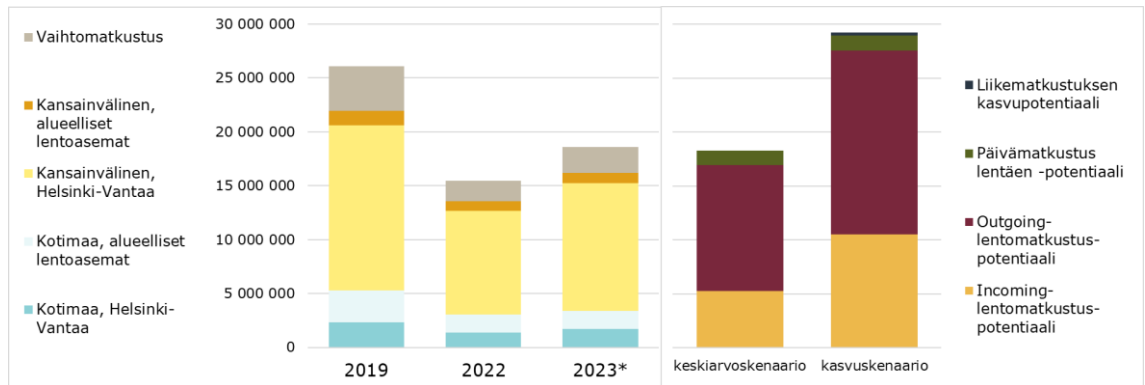
Liikematkustamisen kasvupotentiaalin arvioiminen tilastojen perusteella on haastavaa, koska liikematkustuksen määrästä, kulkumuotojakaumasta ja liikematkustajien valintaperusteista ei ole saatavilla tilastotietoa. Tämän selvityksen aikaisissa haastatteluissa on käynyt ilmi, että useiden alueiden kauppakamarit näkevät Finncomin vuoden 2011 matkustajamäärien heijastelevan sitä liikematkustuksen kysyntää, joka alueella on olemassa ja joka voitaisiin saavuttaa, jos palvelutaso vastaisi liikematkustajien tarpeisiin nykyistä paremmin. Osalla alueista elinkeinoelämän rakenteessa sekä muissa liikenneyhteyksissä on tapahtunut muutoksia vuoden 2011 jälkeen, minkä myötä todellinen potentiaali voi olla myös vähäisempää. Tässä selvityksessä näitä lukuja on kuitenkin käytetty kasvupotentiaalin arvioimisen lähtökohtana, koska vaikutus kokonaisuuteen on lopulta hyvin pieni, noin 1 % vuoden 2023 arvioituun matkustajamäärään verrattuna.

### **Yhteenveto tilastollisesta matkustajamääräpotentiaalista**

Seuraavan sivun yhteenvetokuvasta nähdään, että kun yllä kuvatut tilastollisiin keskiarvoihin perustuvat eri matkustajaryhmien lentomatkustusmäärät lasketaan yhteen, on saatu summa hieman vuodelle 2023 ennustettavaa<sup>2</sup> matkustajamäärää korkeampi, mutta hieman vuoden 2019 toteumaa pienempi, kun vaihtomatkustusta ei huomioida. Tämä osoittaa, että tilastollisten keskiarvojen kautta matkustajaryhmittäin laskettu lentomatkustuksen määrä kuvastaa jokseenkin hyvin lentoliikenteen todellista kysyntää Suomessa. Erot syntyvät mm. tilastolähteiden epätarkkuudesta, keskiarvojen käyttämisestä sekä eri vuosien vertailusta.

---

<sup>2</sup> Laskettu olettaen, että tammi-lokakuun matkustajamäärät kuvavavat myös marras- ja joulukuun matkustajamääriä.



Kuva 70. Tilastollisen analyysin perusteella tehdyt keskiarvo- ja kasvupotentiaaliskenaarioiden yhteenlasketut matkustajamäärät verrattuna vuosien 2019 ja 2022 toteutuneisiin sekä vuoden 2023 ennakoituun matkustajamääriin. Tilastollinen analyysi ei sisällä vaihtomatkustajia.

Kasvuskenaarion mukainen lentoliikenteen kehittäminen mahdollistaisi Suomen lentoliikenteen huomattavan kasvun. Yllä kuvatun laskentatavan mukaisesti suurin kasvu syntyisi yöpymisiä sisältävän incoming- ja outgoing-matkustuksen kasvusta.

Incoming-matkustuksen osalta laskettu kasvupotentiaali on jokseenkin maltillinen ennuste ja perustuu pitkälti nykyisten kehityssuuntien jatkumiseen. Tämä tarkoittaa, että potentiaalia voi olla mahdollista realisoida esitettyä enemmänkin. Incoming-matkustajat tekevät myös päivämatkoja, mutta näiden osalta ei ole esitetty erillistä kasvuskenaariota tilastotietojen puutteellisuuden vuoksi ja päivämatkustamisen vähäisyydestä johtuen. Tilastokeskus on aloittamassa ulkomailta suuntautuvien päivämatkojen tilastoinnin.

Outgoing-matkustuksen kasvu perustuu laskennassa tarjonta-luo-kysyntä-ilmioon, joskin vapaa-ajan matkustuksen osalta erot tulotasoissa voivat hieman rajoittaa kasvua. Outgoing-matkustukseen sisältyy myös liikematkustuksen kasvu, ja tämä voi realisoitua merkittävässäkin määrin esimerkiksi vihreän siirtymän investointien myötä tapahtuvan elinkeinotoiminnan kasvun ja sitä myötä liikematkustuksen kasvun myötä.

## 5.3 Lentoasemakohtaiset kehitysnäkymät

Tähän lukuun on kuvattu Suomen lentoasemien yleistä profiilia mm. matkustajatyyppeiden sekä lentoasematoimintojen osalta. Lisäksi on kuvattu matkustajamäärien kehittymistä 1950-luvulta tähän päivään ja koottu tietoa lentoaseman kehittämispotentiaalista sekä alueilla tehdyistä suunnitelmista ja strategioista erityisesti matkustajalentoliikenteen osalta.

Näitä on kuvattu siltä osin, kuin tietoja on saatu työnaikaisessa vuorovaikutuksessa käyttöön ja sillä tasolla, minkä voidaan katsoa olevan tämän työn tavoitteet, sen valtakunnallinen taso sekä käytettävissä olleet resurssit huomioiden tarkoituksenmukaista.

### 5.3.1 Päälentoasema Helsinki-Vantaa

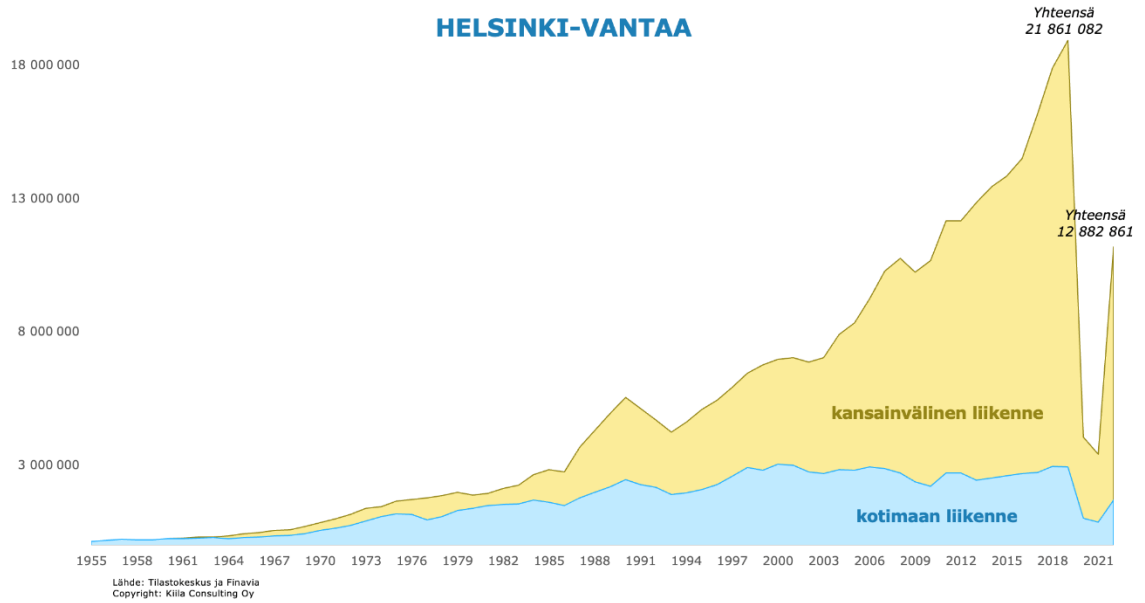
Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminta on itsenäisesti kannattavaa ja sen ylijäämä ennen korona-aikaa oli karkeasti arvioituna noin 85–110 miljoonaa euroa (kts. 4.4.1 ). Lähivuosina Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärät vastannevat 2010-luvun alkupuolta, jolloin ylijäämän voidaan odottaa olevan noin 60–70 miljoonaa euroa.

Helsinki-Vantaalla on osana Suomen liikennejärjestelmää useita eri rooleja, sillä se palvelee:

- Uudenmaan ja muunkin Etelä-Suomen kansainvälisen henkilö- ja rahti-liikenteen solmupisteenä,
- Etelä-Suomen sekä Keski- ja Pohjois-Suomen välisen pitkämatkaisen kotimaan liikkumisen solmupisteenä sekä
- kauttakulkuliikenteen solmupisteenä mahdollistaen kansainvälistä säävutettavuutta laajasti ympäri Suomea

Ennen Venäjän ylilentokieltoa Helsinki-Vantaan lentoasema toimi myös Euroopan ja Aasian välisen liikenteen solmupisteenä myös muista maista kuin Suomesta matkustaville. Ylilentokiellon myötä liikennöintiin liittyvä kilpailuetu on menetetty.

Helsinki-Vantaan tulevaisuuden kasvu seurannee todennäköisesti eurooppalaisen lentoliikennemarkkinan yleistä kehitystä – mikä taas on hyvin riippuvaista talouden suhdanteista. Aasian liikenteen vähentymisen myötä, Helsinki-Vantaan lentoaseman suurin lentoyhtiö, Finnair, on lisännyt tarjontaa erityisesti Amerikkaan, mikä voi olla tulevaisuuden kasvusuunta. Lentoaseman pitkänaikavälin matkustajamääriä on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 71. Helsinki-Vantaan lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

Yksityiset tahot ovat ilmaisseet tämän työn aikana tehdyissä haastatteluissa kiinnostusta operoida lentoasemaa. Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla on rahoitettu muiden verkostolentoasemien operatiivista toimintaa, mikä on ollut valtion taloudelle hyvin edullista. Lisäksi Finavian verotulot sekä osingonjako on pitkälti perustunut Helsinki-Vantaan tuottoihin.

Peilaten vastaaviin lentoasemiin Euroopasta, mahdollisia tulevaisuuden kehityssuuntia Helsinki-Vantaalle olisivat nykyisen kaltaisessa verkostossa jatkaminen tai lentoaseman toiminnan yhtiöittäminen omaksi yksikökseen. Mahdollisen erillisyhtiön omistuspohja olisi eurooppalaisten esimerkkien perusteella valtio, yksityinen tai valtion ja yksityisen yhdistelmä. Myös alueellinen omistus (esim. Uudenmaan maakunta tai pääkaupunkiseudun kaupungit) olisi mahdollisia. Eurooppalaisten esimerkkien valossa olisi myös mahdollista listata osa osakkeista Helsingin pörssiin vapaaseen kaupankäyntiin.

Useimmissa Euroopan maissa maanomistus on säilytetty julkisella taholla, vaikka omistusta olisikin yksityistetty osittain tai kokonaan.

### 5.3.2 Etelä-Suomen lentoasemat

Etäisyyden perusteella tarkasteltuna Helsinki-Vantaan kanssa kansainvälisestä liikenteestä kilpailuun pystyviä lentoasemia ovat Tampere-Pirkkala, Turku, Lappeenranta ja Mikkeli, joita nimitetään tässä yhteydessä Etelä-Suomen lentoasemiksi. Näillä lentoasemilla ei juurikaan ole roolia kotimaan pitkämatkaisen runkoliikenteen yhteyksillä, mutta niiltä on ollut syöttöyhteyksiä Helsinki-Vantaan kansainvälisille lennoille. Koska lentoyhteyksiä ei enää ole eikä niiden uudelleen alkaminen näytä todennäköiseltä, liittyy näiden lento-

asemien suurin potentiaali suorien kansainvälisten reittiyhteyksien kehittämiseen. Koska kyseessä on jossain määrin kilpailevaa liiketoimintaa Helsinki-Vantaalle, voisivat onnistumisen todennäköisyydet olla suuremmat, jos lentoasemien omistusohja olisi eri kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

## Tampere-Pirkkala

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

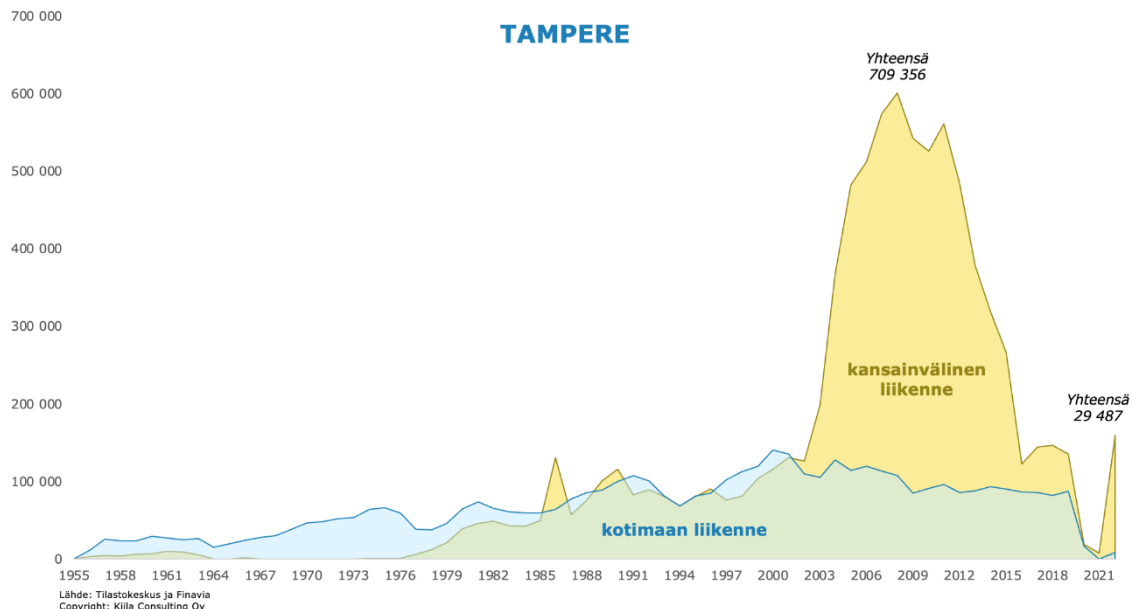
Tampere-Pirkkalan lentoasema sijaitsee Suomen toiseksi suurimmalla kaupunkiseudulla. Tällä hetkellä sieltä on vain kansainvälistä liikennettä. Lentoasema on lisäksi yksi Suomen neljästä yhteistoimintalentoasemasta.

Lentoasemalla on kaksi matkustajaliikenteen terminaalia, joista toisella on käytössä halpalentokonsepti ja toisessa Finavian yleinen konsepti. Halpalentokonsepti tarkoittaa alemmaa palvelutasoa lentoyhtiölle ja sen myötä alempia laskeutumismaksuja.

Lentoasemalla on kaupallisen lentoliikenteen lisäksi myös sotilasilmailua, lentorahtitoimintaa, harrasteilmailua sekä lentäjä- ja lentomekaniikkakoulutusta.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Tampere-Pirkkalan lentoaseman matkustajamäärät olivat vuonna 2008 yli 700 000. Huomattava osa tästä liikenteestä oli kansainvälistä liikennettä ja siitä suuri osa nk. halpalentoliikennettä. Tämän lisäksi kansainvälistä reittiliikennettä on ollut lähialueiden hub-lentoasemille.



Kuva 72. Tampere-Pirkkalan lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Tampere-Pirkkalalla on hyvä kaupallisen lentoliikenteen kehittämispotentiaali, sillä sen kansainvälisten lentoyhteyksien vaikutusalue ulottuu Pirkanmaan lisäksi Satakunnan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen alueille. Aikatauluista ja kohteesta riippuen kansainvälinen reittiyhteys voi olla kilpailukykyinen vaihtoehto aina Vaasaa ja Kuopiota myöten luoden vaihtoehdon Helsinki-Vantaan kautta tarjolla olevalle yhteydelle.

Lentoaseman aiemmat matkustajamäärät huomioiden voidaan pitää täysin mahdollisina, että lentoasema rikkoisi ainakin miljoonan matkustajan määrän. Tällöin yksityiset tahot voisivat olla kiinnostuneita operoimaan lentoasemaa. Sen rooli yhteistoimintalentoasemana tulee kuitenkin huomioida, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että kiitotien ja keskeisen laitteiston omistuksen tulee säilyä julkisella taholla (mieluiten valtion omistajaohjauksen alaisuudessa), minkä lisäksi sopimuksin tulee varmistaa henkilöstön ja kaluston saatavuus sotilasilmailun tarpeisiin.

## **Turku**

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Turun lentoasema sijaitsee Suomen kolmanneksi suurimmalla kaupunkiseudulla. Tällä hetkellä sieltä on vain kansainvälistä liikennettä.

Lentoasemalla on kaksi matkustajaliikenteen terminaalia, joista toisella on käytössä halpalentokonsepti ja toisessa Finavian yleinen konsepti. Halpalentokonsepti tarkoittaa alempaa palvelutasoa lentoyhtiölle ja sen myötä alempia laskeutumismaksuja.

Lentoasemalla on kaksi rahtiterminaalia, jotka pystyvät toimimaan lentorahti-terminaaleina. Alueella nähdään rahtitoiminnan kehittämispotentiaalia. Lisäksi lentoasemaa käyttävät Rajavartiolaitos, Finnhems-lääkintähelikopteri ja Ilma-voimat. Lentoaseman yhteydessä toimii Turun kaupungin Logicity-alue, jota kehitetään ja kaavoitetaan mm. teollisuuden käyttöön.

Liikematkustajien osuuden Turun lentoasemien käyttäjistä on arvioitu olevan noin 65 %. Lentoaseman matkustajista noin 60 %:lla matkan lähtöpiste on Suomessa ja noin 40 %:lla ulkomailla, mikä tarkoittaa, että huomattava osa lentoaseman käyttäjistä on alueelle saapuvia matkustajia.

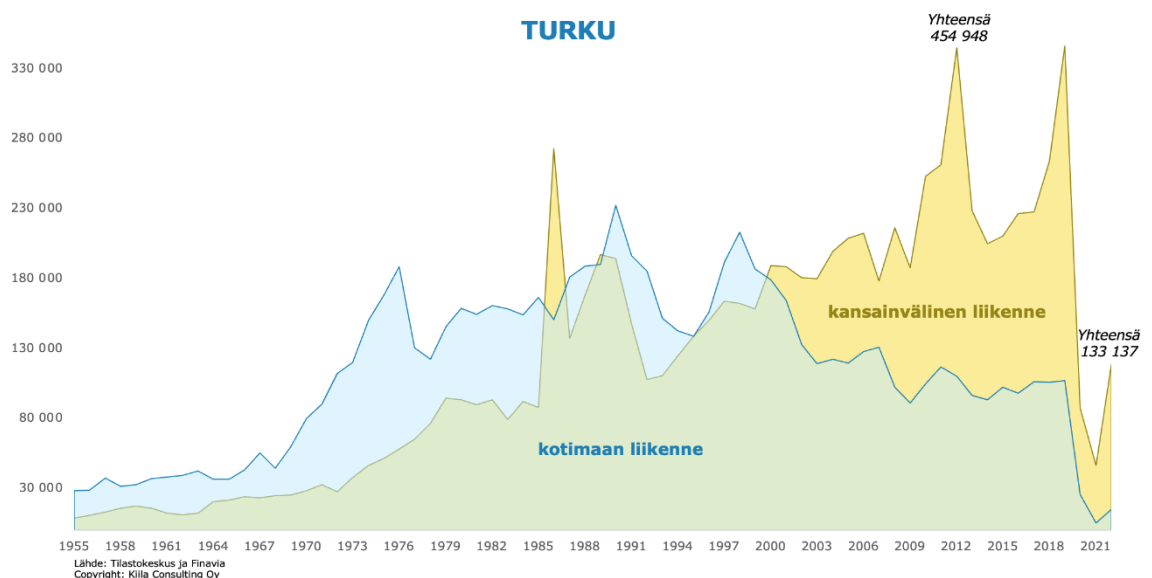
Turun kaupunki, Varsinais-Suomen liitto, Turun kauppakamari ja Varsinais-Suomen yrittäjät toteuttivat vuonna 2018 kyselyn Turun lentoaseman liikematkustajille. Heidän kansainvälisistä matkoistaan 45 % alkoi Turun lentoasemalta ja 55 % Helsinki-Vantaan lentoasemalta, jolloin yli 250 000 liikematkustajaa käytti Helsinki-Vantaan lentoasemaa Turun sijaan vuositasona.

Kyselytulosten perusteella suoralla lennolla oli väliä – Tukholmaan ja Riikaan käytettiin merkittävässä määrin enemmän Turun lentoasemaa lähtölentoasemana, sille näihin kaupunkeihin lentoasemalta on suora yhteys. Myös Pohjoismaihin matkustettaessa Turun lentoasema valikoitui keskimääräistä todennäköisemmin lähtölentoasemaksi.

Suurimmat syyt käyttää Turun lentoasemaa olivat sen sijainti sekä nopea läpimenoaika. Suurimmat syyt käyttää Helsinki-Vantaan lentoasemaa taas olivat sopivat lentoyhteydet ja -aikataulut sekä lentoreitin hinta.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Parhaimmillaan Turun lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet noin 450 000 vuonna 2013 ja paluu tälle tasolle tai jopa jonkin verran sen yli on täysin mahdollista lentoaseman vaikutusalueella palvelevalla tarjonnalla. Viime vuosina Turun kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät ovat olleet Tamperetta korkeammat, vaikka maakunnan merialueisiin rajautumisen myötä sen saavutettavuusalue jääkin hieman pienemmäksi.



Kuva 73. Turun lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Lentoasemalla on Visit Turku Archipelago Oy:n toteuttama lentoliikenteen kehittämisstrategia. Strategiassa määritellään Turun lentoliikenteen nykytila, viiden vuoden kasvutavoitteet sekä potentiaaliset uudet reitit sekä lentoyhtiöt. Tavoitteena on lentoliikenteen palautuminen 2019 matkustajamäärien tasolle 2025 loppuun mennessä, jonka jälkeen noin 5–7 % vuosittainen kasvu. Lisäksi tavoitteena on kolme uutta kansainvälistä ympärivuotista lentoreittiä. Myös rahtiliikenteen kasvua tavoitellaan.



Yhdessä Finavian kanssa on luotu reittikehityssuunnitelma, jossa tavoitellaan suoraa reittiä Saksaan (Hampuri). Lisäksi on tunnistettu potentiaalisia reittejä seuraavien 5 vuoden sisällä: Düsseldorf, Lontoo, Kööpenhamina, Malaga sekä sesonkiluonteinen lomalentoreitti esim. kesällä Välimerelle tai talvella Kittilään.

Alueella on Focus group -nimellä toimiva työryhmä, johon kuuluvat Finavia, Visit Turku Archipelago Oy, Turun kaupunki, Turku Science Park, Turun Kaup-pakamari, Turun satama, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen Yrittäjät sekä Turun Seudun Kehitys Oy. Seudulla on reittikehitysrahasto.

Vuoteen 2035 mennessä alueelle suunnitellaan yli 5 miljardin euron investoin-teja. Alueen suurimmat vientitoimialat ovat meriteollisuus, lääketeollisuus ja autoteollisuus. Kärkitoimialoja ovat näiden lisäksi cleantech ja uudet teknolo-giat.

Alueen matkailustrategioissa tavoitelluiksi päämarkkinoiksi on määritetty Hol-lanti, Iso-Britannia ja Puola.

## **Lappeenranta**

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Lappeenrannan lentoasema on ainut Etelä-Karjalan maakunnan alueella sijait-seva lentoasema. Viime vuosina lentoasemalta on ollut pääasiassa vain kan-sainvälistä liikennettä.

Lentoasema siirtyi kunnalliseen omistukseen Finavian verkostosta vuonna 2015. Tämän jälkeen lentoaseman kehitys on perustunut kansainvälisen lii-kenteen kehittämiseen erityisesti yhdessä halpalentoyhtiöiden kanssa.

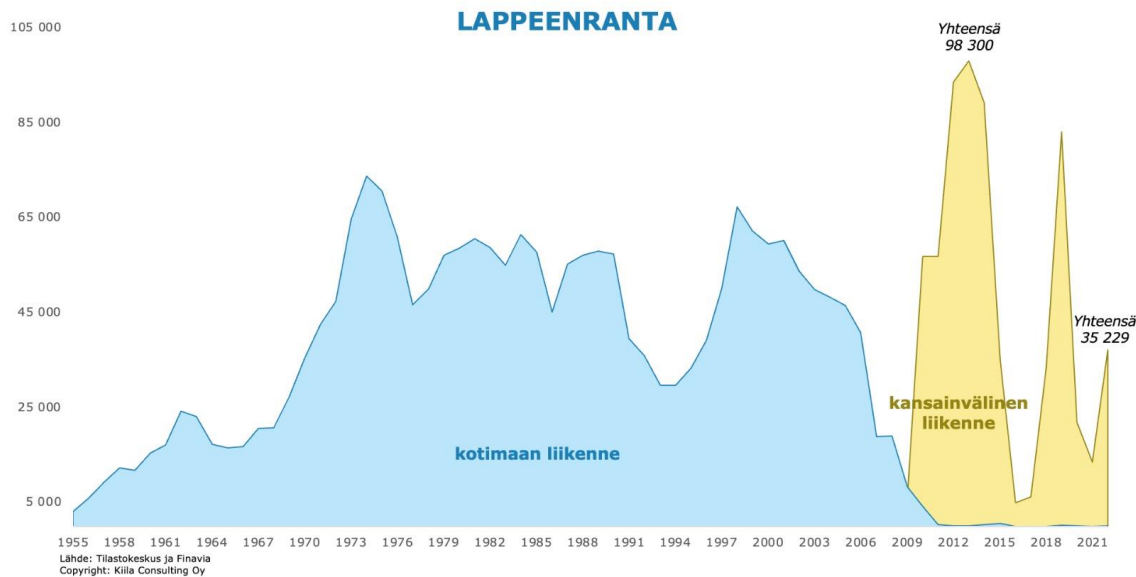
Poiketen monista muista lentoasemista, Lappeenrannan lentoasema sijaitsee kävelyetäisyydellä Lappeenrannan keskustasta.

Vapaa-ajan matkustajien osuus lentoaseman matkustajamäärästä on merkit-tävä. Kesällä 2023 hieman yli puolet lentoaseman matkustajista oli ulkomaai-laisia. 25 % asui Italiassa, 13 % Venäjällä, 9 % ei halunnut kertoa ja 5 % muualla ulkomailla. Suomalaisista matkustajista 49 % asui Etelä-Karjalassa, 22 % naapurimaakunnissa (Kymenlaakso, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala), 14 % Uudellamaalla ja loput muualla Suomessa. Matkustajia oli jopa Kainuusta ja Pohjois-Pohjanmaalta.

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK on selvittänyt lentoaseman vaikutuksia muutamankin kerran. Vuonna 2019 Lappeenrannan lentoasema toi seudulle 3,8 miljoonan euron matkailutulon ja vuoden 2023 kesällä tehdyn selvityksen mukaan matkailijat jättivät seudulle noin 160 000 euroa kuukaudessa, jolloin matkailutulon vuodelle 2023 odotetaan olevan 1,7 miljoonaa euroa.

### Matkustajamäärien kehitys

Lappeenrannan lentoaseman kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä oli korkeimmillaan vuonna 2013, jolloin se oli lähes 100 000.



Kuva 74. Lappeenrannan lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### Kehittämispotentiaali

Aiemmin Lappeenrannan lentoaseman kehittämispotentiaali perustui vahvasti vaikutusalueella olevaan Pietarin suurkaupunkiin ja sen yli viiteen miljoonaan asukkaaseen. TAKin selvityksen mukaan hieman yli puolet lentoaseman matkustajista oli venäläisiä vuonna 2019. Kesän 2023 matkustajista Venäjällä asui noin 13–22 %. Italiassa asuvista 81 % vieraili Venäjällä matkansa aikana ja muissa maissa asuvista (pl. Suomi ja Venäjä) 67 %. Venäjän hyökkäyssodan myötä asetetut pakotteet ja maahantulorajoitteet vaikuttavatkin merkittävästi siihen, millaiset lentoaseman lyhyen ja keskipitkän aikavälin tulevaisuuden näkymät ovat.

Lentoasemalle on tehty strategia, jossa tavoitellaan matkustajamäärien merkittävää kasvua. Tavoitellut uudet reitit ovat alueen matkailutoimintaa tukevia: yhteydet Pohjois-Italiaan ja saksankielisiin maihin. Strategiassa on tunnistettu, että lentoasema pystyy syöttämään matkailijoita laajemminkin Lakeland-alueelle.

Alueella ei ole perustettu muodollista työryhmää, mutta lentoaseman, GoSaimaan ja kauppakamarin välillä on säännöllistä yhteydenpitoa. Alueella ei ole reittikehitysrahastoa.

Alueelle on suunnitteilla mm. vetytalouden ja sähköteollisuuden investointeja.

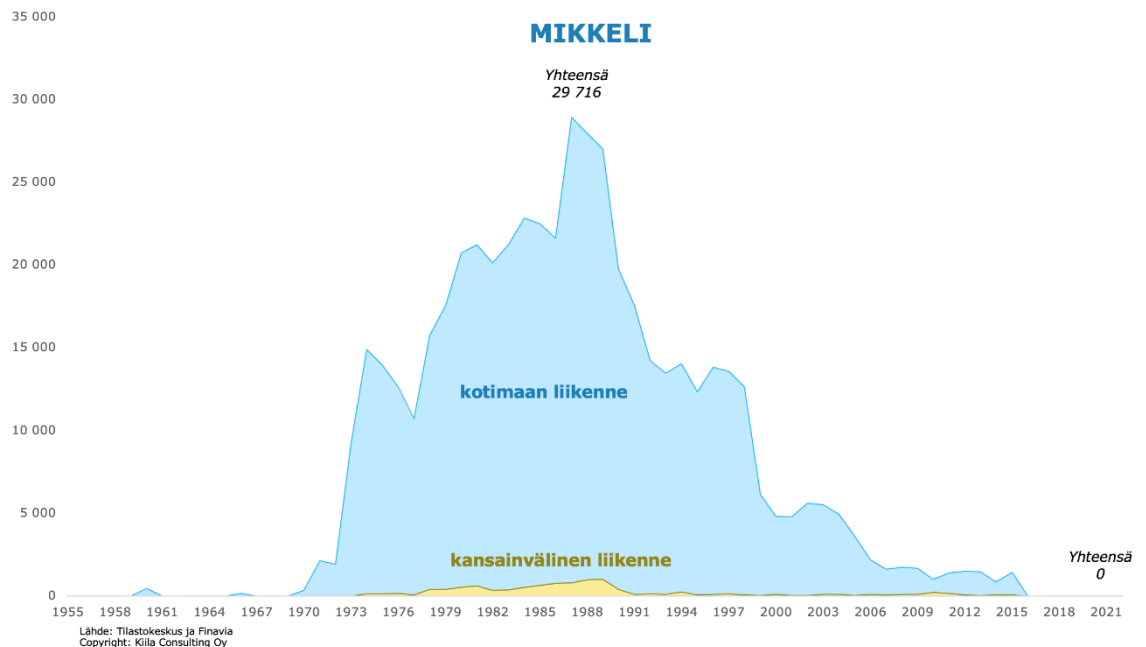
## Mikkeli

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Mikkeli on toinen Etelä-Savon maakunnassa sijaitsevista lentoasemista. Lentoasemalla on pitkät perinteet kuntaomisteisuudesta. Sen sijainti olisi hyvä koko Itä-Suomen kansainvälisen lentoliikenteen lentoasemaksi, mutta kiitotien pituus ei mahdollista Keski-Euroopan lennoille tarvittavien, riittävän suurien konetyyppien laskeutumista. Lentoaseman matkustajaliikenne onkin jo pitkään perustunut pienemmillä koneilla tehtäviin liikelentoihin.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Mikkelin lentoasemalta oli kotimaan reittiliikennettä vielä vuosituhannen taitteessa. Tällä hetkellä reittiliikennettä ei ole.



Kuva 75. Mikkelin lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Mikkelin lentoasema kehittynee tulevaisuudessa pääasiassa yleisilmailun lentoasemana.

### 5.3.3 Keskisen Suomen alueen lentoasemat

Keskisen Suomen eteläisissä osissa olevia lentoasemia ovat Porin, Seinäjoen, Jyväskylän ja Savonlinnan lentoasemat ja pohjoisemmissä osissa taas Vaasan, Kuopion ja Joensuun lentoasemat. Porin, Jyväskylän, Savonlinnan ja Joensuun lentoasemien kotimaan reittiliikenne on tällä hetkellä julkisesti tuettua.

## Seinäjoki

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

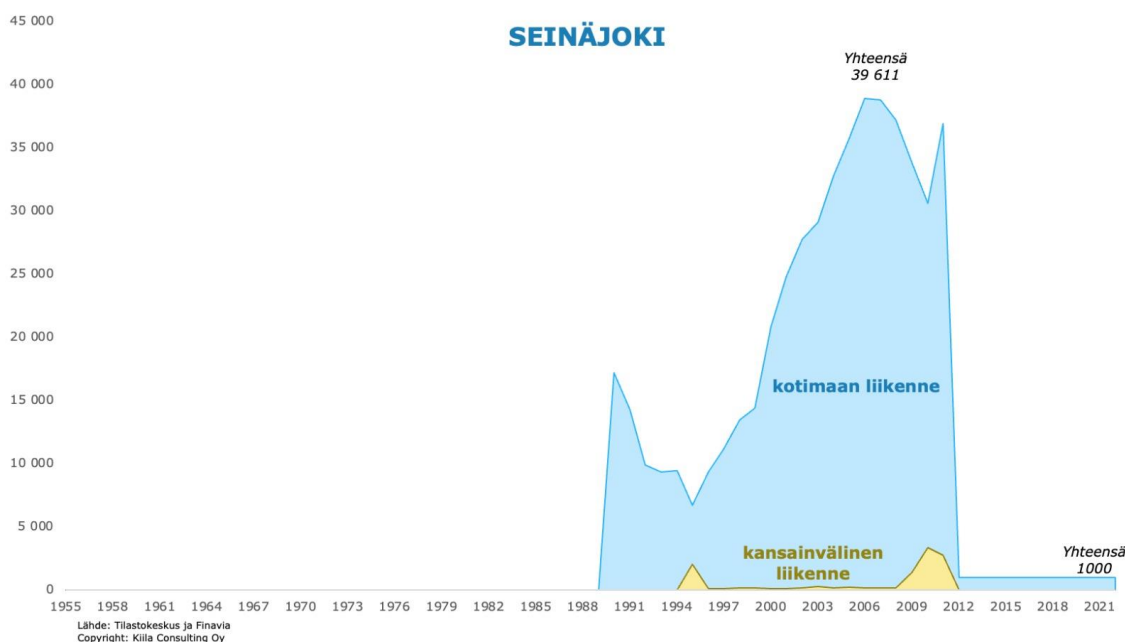
Seinäjoen lentoasema on ainut Etelä-Pohjanmaan maakunnassa sijaitseva lentoasema. Seinäjoen lentoasemalla on pitkät perinteet toimimisesta muussa kuin valtion omistuksessa. Lentoasema oli pitkään kunnallisesti omistettu, mutta nyt enemmistönä ovat alueella toimivat yritykset.

Lentoaseman matkustajaliikenne perustuu pääasiassa liike-, loma- ja ambulanssilentoihin. Lentoasema sijaitsee Vaasan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemien kansainvälisen liikenteen vaikutusalueilla.

Seinäjoen lentoasemalla on FinnHemsin lääkärihelikopteritukikohta, kaksi yksityistä liikelentoyhtiötä, Seinäjoen koulutuskuntayhtymän (Sedu) logistiikka-koulutuksen toimipiste. Lisäksi kiitotietä käytetään ajoharjoitteluun.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Seinäjoen lentoaseman kotimaan reittiliikenne loppui vuonna 2012. Suurimpana syynä on pidetty junayhteyksien merkittävää parantumista Seinäjoen sekä Helsingin välillä.



Kuva 76. Seinäjoen lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Lentoasemalle on valmistunut vuonna 2023 visiotyö (*Seinäjoen lentoaseman visio 2030 ja toimintasuunnitelma*), joka toimii pohjana tulevalle strategialle.

Työ on tehty Etelä-Pohjanmaan liiton, Seinäjoen kaupungin, Ilmajoen kunnan, kehitysyhtiö Into Seinäjoen ja konsulttiyhtiö Destian yhteistyönä.

Visio kattaa kolme osa-aluetta: lentoaseman, lentotoiminnan ja lentoaseman ympäristön virittämisen tulevaisuuteen. Sen toteuttamisella parannetaan Etelä-Pohjanmaan saavutettavuutta, kehitetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, vahvistetaan aluetaloutta, edistetään Suomen huoltovarmuutta ja turvallisuutta, luodaan Suomeen uudenlaisia bisnesmalleja matkustajaliikenteeseen ja lentorahtiin, hyödynnetään digi-ilmailun potentiaali ja ollaan edelläkävijöitä kestäväen ilmailun kehittämisessä.

Toimintamallin ytimessä on ajatus, että lentoaseman ei ensisijaisesti tarvitse tehdä voittoa – hyödyt realisoituvat laajempien vaikutusten kautta. Tavoitteena on kehittää koko Suomea ja Eurooppaa palveleva rahtiliikenteen keskus Seinäjoelle (reitit Dronamics reittiverkoston rahtikentille Pohjoismaihin ja Baltiaan, tavoite 10 tonnia vuorokaudessa), kehittää matkailua tukevaa tilauslentoliikennettä Euroopasta, uudistaa kotimaan lentoliikennettä ja aloittaa Seinäjoki-Helsinki-yhteysvälin liikenne, kehittää liikematkustamisen keskeisiä yhteyksiä Baltiaan, Pohjoismaihin ja pohjoiseen Keski-Eurooppaan sekä pilotoida pystysuoraan nousevien ja laskevien koneiden (VTOL) käyttöä Suomessa. Lisäksi lentoaseman alueelle suunnitellaan 30 MW aurinkovoimalaa.

Alueella toimii lentoasemafoorumi, johon kuuluvat FinnHEMS Oy, Seinäjoen koulutuskuntayhtymä, Ilmajoen kunta, Seinäjoen kaupunki, Into Seinäjoki Oy, Seinäjoen lentoasema Oy, Rengonharju-säätiö ja Etelä-Pohjanmaan Ilmailukerho ry. Lisäksi alue on osallistunut kansainvälisiin FAIR-hankkeisiin sähköisen reittiliikenteen kehittämiseksi Merenkurkun alueella. Alueella ei ole reitti-kehitysrahastoa.

Vuoteen 2035 mennessä Etelä-Pohjanmaan alueelle on toteutumassa teollisuuden ja kaivostoimintaan liittyviä investointeja noin 257 miljoonaa euroa, matkailuun liittyviä investointeja noin 20 miljoonaa euroa ja IT-sektorille noin 20 miljoonaa euroa. Suunnitteilla on tämän lisäksi noin 7,4 miljardin euron investoinnit, joista suurin osa teollisuuteen (sis. tuuli- ja aurinkovoimarakentamisen). Tällä hetkellä noin 10 % alueen yritysten liikevaihdosta syntyy viennistä.

Matkailun osalta alueen päämarkkina on kotimaassa ja yöpymisiä halutaan kasvattaa noin 742 000:sta noin 819 000:een. Tästä 66 000 olisi kansainvälisiä yöpymisiä.

## **Pori**

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Porin lentoasema on Satakunnan maakunnan ainut lentoasema. Lentoyhteyttä Helsinkiin on tuettu alueella täysimääräisesti vuodesta 2019 lähtien.

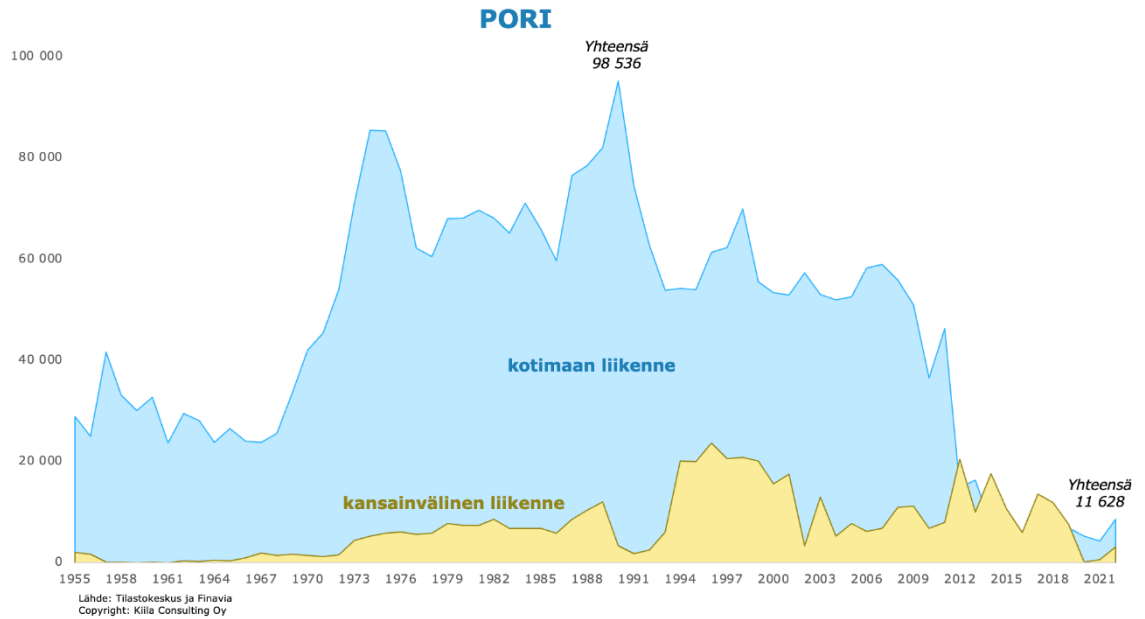
Lentoasemalla toimii Suomen Ilmailuopiston koulutus, jossa koulutetaan siivili-ilmailun lentäjiä sekä helikopterilentäjiä. Suomen Ilmailuopistolla on myös kansainvälistä tilauskoulutusta. Lisäksi lentoasemalla toimii Länsi-Suomen koulutus Oy Winnova, joka kouluttaa lentokoneasentajia sekä Länsi-Suomen pelastusharjoitusalue, joka tarjoaa turvallisuusharjoittelualan viranomaisille, yritystoimijoille ja pätevytyksiin. Porin lentoasemalla on myös aiempaa kokemusta rauhanturvaoperaatioihin liittyvistä kuljetuksista.

Liikematkustuksen osuus Pori–Helsinki-yhteysvälin matkustajista on arviolta 85 % ja virkamatkustuksen osuus 15 %. Tämä tarkoittaa, että vapaa-ajan matkustusta ei juurikaan ole. Helsingistä ulkomaille jatkavien osuus kaikista matkustajista on noin 70 %. Satakunnan liiton, Porin kaupungin sekä Satakunnan ja Rauman kauppakamarien tekemän kyselyn mukaan 86,11 % alueen yrityksistä tarvitsee lentoyhteyttä asiakastapaamisiin ja myyntineuvotteluihin, 66,67 % laitevalmistajilla tai messuilla vierailuihin sekä asiakkaiden saapumiseen Satakuntaan ja 58,33 % yhtiön tai konsernin sisäisiin matkoihin. Keskimäärin yhdestä satakuntalaisesta kansainvälistä valmistustoimintaa tekevästä yhtiöstä tehdään noin 3850 liikematkaa vuodessa.

Alueelta saadun tiedon mukaan Pori–Helsinki-lentoyhteyden täyttöasteet ovat olleet hyvät, esim. 41 % juuri ennen korona alkua (Pori–Helsinki-kaltaisia lentoyhteyksiä tarkastellessa tulee huomioida, että kysyntä kohdistuu yleensä vain vuoroparin toiseen vuoroon). Täyttöasteita on saatu parannettua muokkaamalla aikatauluja yhdessä alueen yritysten kanssa. Alueella on pyritty siihen, että aikataulut palvelevat ”päivässä Eurooppaan” periaatetta eli liikematkustajien on mahdollista lähteä Porista aamulla ja palata saman päivän iltana.

#### *Matkustajamäärien kehitys*

Porin lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet suurimmillaan 1980-luvun lopussa, mutta ne pysyivät jokseenkin tasaisena 1990- ja 2000-luvut. 2010-luvulla lentoliikenteen tarjonta on ollut huomattavasti vähäisempää, mistä johtuen myös matkustajamäärät ovat olleet vähäisemmät.



Kuva 77. Porin lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Alueella on Porin lentokenttäalueen kehittämisen ryhmä (PELE), johon kuuluvat Satakuntaliitto, Porin kaupunki, Satakunnan kauppakamari, Finavia, Suomen ilmailuopisto, Länsirannikon koulutus Winnova, Länsi-Suomen pelastusharjoitusalue sekä muita viranomaistahoja. Alueella on reittikehitysrahasto, jolla on rahoitettu vuodesta 2019 lähtien täysimääräisesti alueen lentoyhteyttä. Rahoitus tulee pääsääntöisesti Porin kaupungilta, mutta mukana ovat myös Satakunnan kauppakamarin yritysconsortio ja alueen muut kaupungit (Harjavalta, Ulvila, Säskylä ja Eurajoki).

Lentoasemalle on laadittu alueella strategia ja siinä on asetettu tavoitteeksi reitit Helsinkiin ja Tukholmaan. Lisäksi Porin lentoasemalle on laadittu vuonna 2020 selvitys Porin lentokenttäalueen tulevaisuudesta (Korkia ja WSP) ja vuonna 2022 selvitys Satakunnan lentoliikenteen tulevaisuuden näkymistä elinkeinoelämän näkökulmista (Satakunnan liitto, Porin kaupunki, Satakunnan kauppakamari ja Rauman kauppakamari).

Vuoden 2020 selvityksen johtopäätöksenä todetaan, että Porin lentokenttäalueen kehittämisen ytimeen pitää ottaa alueen luontaiset vahvuudet, koota yhteistyöelin suunnitelmien viemiseksi käytäntöön sekä ratkoa lentokentän rahoituspohjan haasteet. Lentoaseman rooliksi on tunnistettu toimia perustana ilmailualan koulutustoiminnalle, turvallisuuskeskittymälle, globaalille liiketoiminnalle ja saavutettavuudelle sekä vetovoimaisen matkailukohteen kehittämiseksi. Lentoasemalla tunnistetaan olevan iso merkitys koko Satakunnan alueen työllisyydelle ja verokertymälle.

Vuonna 2022 julkaistun selvityksen mukaan 88,9 % alueen yrityksistä pitää Helsinki-Vantaan lentoasemaa merkityksellisenä lentoasemana, johon tarvitaan toimiva yhteys. Tulevaisuuden kehityssuunnista ja mahdollisista kutsuohjattuina liikelentoja pitää tarpeellisena ja kiinnostavana 50 % yrityksistä.

Vuoteen 2035 mennessä alueelle on tulossa yli 1,5 miljardin euron investoinnit erityisesti merituuli- ja aurinkovoimaan, teknologiametalleihin, akkuteknologioihin, vetyyn ja synteettisiin polttoaineisiin sekä kiertotalouteen. Suunnitteilla on yli 9 miljardin euron arvosta investointeja pääasiassa samoille toimialoille.

## **Jyväskylä**

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Jyväskylä on Keski-Suomen maakunnan ainut lentoasema ja samalla yksi Suomen neljästä yhteistoimintalentoasemasta. Lentoliikenneyhteys Helsinkiin siirtyi koronan myötä valtion tukemaksi ja se on ollut koronareiteistä tuetuin matkustajaa kohden (Traficom 2020).

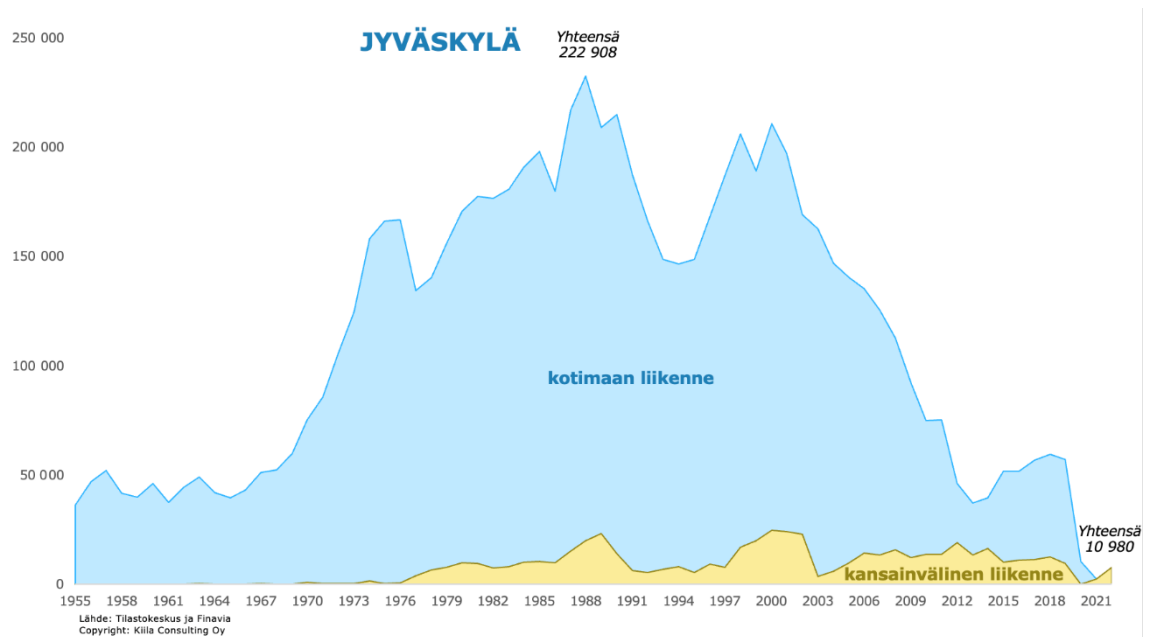
Liikematkustajien osuus lentoaseman matkustajamäärästä on noin 85 %. Vaihtomatkustajien osuus on 80 %, ja heistä lentoyhtiö Finnairin jatkomatkustajia on noin 90 %.

Jyväskylän kauppakorkeakoulu julkaisi vuonna 2012 analyysin lentoliikenteen merkityksestä aluekehitykselle käyttäen esimerkkinä Jyväskylän lentoasemaa. Kausaliteettianalyysin tulosten mukaan lentoliikenne on tärkeää erityisesti syrjäisempien alueiden kehitykselle (Mukkula ja Tervo 2012).

### *Matkustajamäärien kehitys*

Suurimmillaan Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärät olivat 1980-luvun loppupuolella. Matkustajamäärät olivat hienoisessa nousussa 2010-luvun loppupuolella.





Kuva 78. Jyväskylän lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Alueen matkailustrategian 2021–2025 tavoitteissa on mainittu, että ulkomaa-laisten matkailijoiden osuus nousee nykyisestä 15 prosentista 20 prosenttiin ja että Keski-Suomen osuus kotimaisissa yöpymisissä kasvatetaan 6,5 %:iin (lähtötaso 6,0 %). Tavoitellut ulkomaiset päämarkkinat ovat saksankielinen Eurooppa, Ranska, Alankomaat, Japani ja Viro. Iso-Britanniaa ja Yhdysvaltoja seurataan.

Vuoteen 2035 mennessä alueella on toteutumassa useita teollisuusyritysten kymmenien ja satojen miljoonien eurojen investointeja. Lisäksi alueelle on syntymässä niiden myötä ainakin satoja työpaikkoja. Matkailuun on suunnitteilla noin 50 miljoonan euron investoinnit, minkä lisäksi erityisesti tuuli- ja aurinkovoimainvestointeja on paljon suunnitteilla. Alueen vientiteollisuuden yritykset edustavat erityisesti teknologia-, konepaja, metsä- ja puolustusteollisuutta. Tulevaisuudessa myös hyvinvointiteknologian ja kiertotalouden odotetaan kasvavan. Myös teknologia ja metsäteollisuuden investoinnit alueelle ovat olleet isoja.

Alueella ei ole lentoasemastrategiaa, lentoaseman yhteistyöryhmää tai reitti-kehitysrahastoa. Alueelta saadun tiedon mukaan huippuvuosien matkustajapotentiaali on edelleen olemassa, mutta se on siirtynyt huonon lentoliikennetarjonnan myötä käyttämään muita kulkumuotoja.

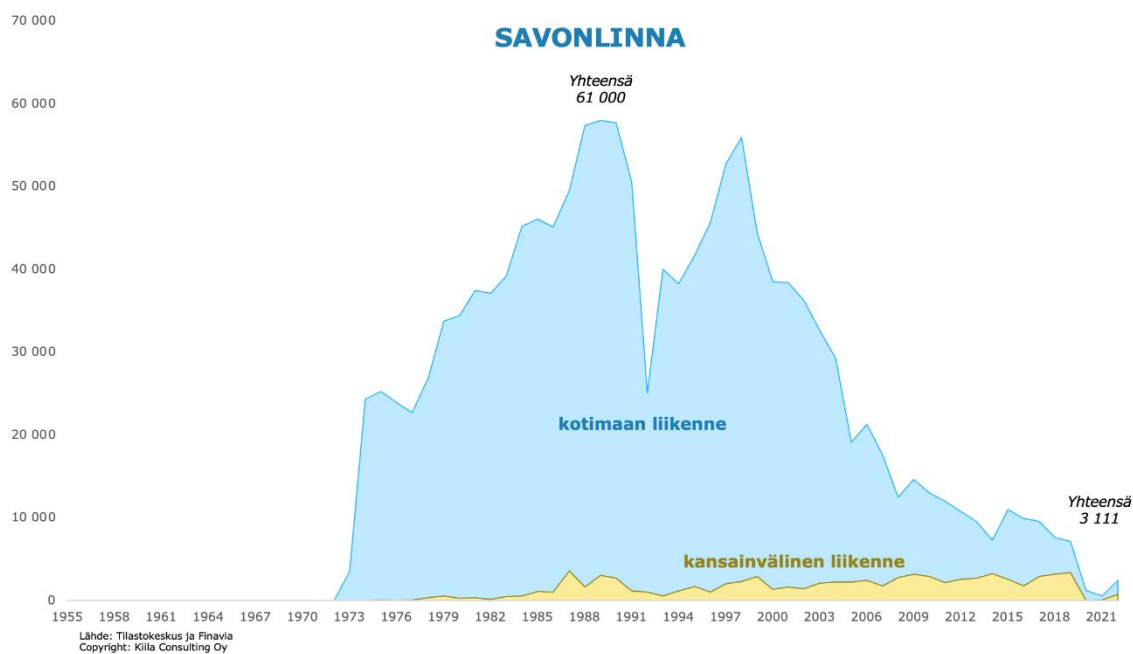
## Savonlinna

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Savonlinna on toinen Etelä-Savon maakunnan alueella sijaitsevista lentoasemista. Lentoliikenneyhteys Helsinkiin on ollut jo pitkään valtion ja Savonlinnan kaupungin puoliksi rahoittamaa.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Savonlinnan matkustajamäärät olivat huipussaan 1990-luvun taitteissa. 2010-luvulla matkustajamäärät olivat jokseenkin tasaiset, noin 10 000 matkustajaa vuodessa. Ennen korona-aikaa kasvu oli erityisesti kansainvälisessä liikenteessä.



Kuva 79. Savonlinnan lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Lentoaseman sijainti on hyvä Lakeland-alueen matkailua kehittäessä. Lentoasemalle on pyritty avaamaan incoming-charter-yhteyksiä ja yhteistyössä on päästy pitkälle mm. Alankomaiden suurimman pohjoismaisten lomamatkojen järjestäjä, Voigt Travelin, kanssa. Matkanjärjestäjä aloitti ensimmäiset kolmiolennot välillä Rotterdam–Savonlinna–Rovaniemi kesällä 2023. Lentojen markkinointia rahoittivat yhdessä Savonlinnan kaupunki ja Visit Finland. Tulevien vuosien tavoitteena on kasvattaa lentojen määrää. (Savonlinna 2023)

## Vaasa

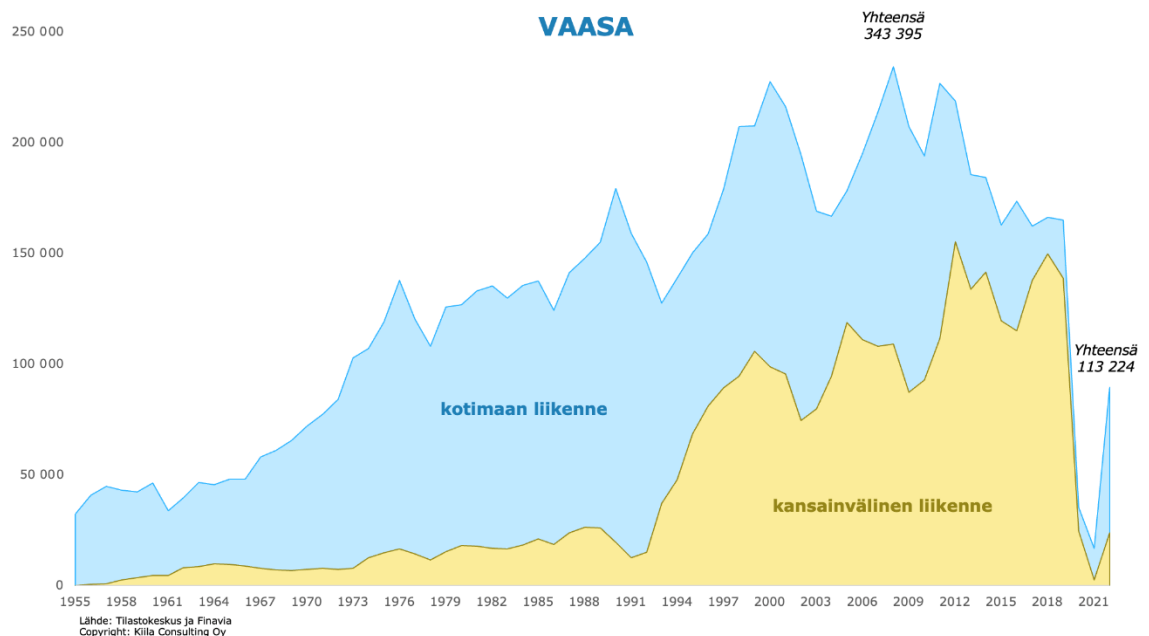
### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Vaasan lentoasema sijaitsee Pohjanmaan maakunnassa. Lentoasema on keskittynyt palvelemaan kaupallista ilmailua, minkä lisäksi lentoasemalla on ravintolatoimintaa.

Liike- ja virkamatkustuksen osuus lentoaseman matkustajamäärästä on noin 80 %. Noin 80 % matkustajista on jatkomatkustajia.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Vaasan lentoaseman matkustajamäärät olivat suurimmillaan 2010-luvun taitteessa. Viime vuosina kansainvälisen liikenteen osuus on kasvanut merkittävästi.



Kuva 80. Vaasan lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Vaasan lentoasemalle on tehty strategia, jossa tavoitellaan pandemiaa edeltävää matkustajamäärä taso (n. 320 000 matkustajaa vuodessa) sekä reittilentojen määrän kasvua. Pitkällä tähtäimellä tavoitteena on kasvattaa lentojen määrää ja matkustajien volyyymiä tasaisesti. Tavoitellut reitit ovat Vaasa–Helsinki ja Vaasa–Tukholma. Tämän lisäksi halutaan lisätä tilauslentojen määrää.

Lentoaseman alueella toimii reittikehitystyöryhmä, johon kuuluvat Vaasan kaupunki, Mustasaaren kunta, Pohjanmaan kauppakamari, Pohjanmaan liitto, Vaasan Seudun Matkailu Oy sekä Vaasan seudun Kehitys Oy VASEK. Alueella ei ole reittikehitysrahastoa.

Alueella vuonna 2018 tehty selvitys osoitti rahtiliikenteen potentiaaliksi 200 000 tonnia vientiä ja tuontia yhteensä.

Alueen matkailustrategiassa tavoitellaan yöpymisten määrän kasvua 9 %:n vuosivauhtia. Tavoitellut päämarkkinat ovat Ruotsi, saksankieliset maat, muut Pohjoismaat sekä kotimaa.

Vuoteen 2035 mennessä alueella toteutetaan noin 2,2 miljardin euron investoinnit, joista energiahankkeita on 1,7 miljardia euroa ja teollisuuden noin 0,5 miljardia. Matkailun osalta seuraavan viiden vuoden aikana investoidaan noin 60 miljoonaa euroa. Suunnitteilla on yhteensä noin 19,6 miljardin euron investoinnit: teollisuuteen 5,7 miljardia euroa, tuulivoimaan 2,7 miljardia euroa, merituulivoimaan 10,6 miljardia euroa sekä vetyyn ja muihin uusiutuviin polttoaineisiin 0,65 miljardia euroa. Alueelta saadun tiedon mukaan alueella onkin menossa historiallinen investointiaalto.

Alueen viennissä korostuvat energiateknologia ja sen ympärille muodostunut yritysklusteri EnergyVaasa. Teollisten yritysten liikevaihdosta viennin osuus on 68 %.

## **Kuopio**

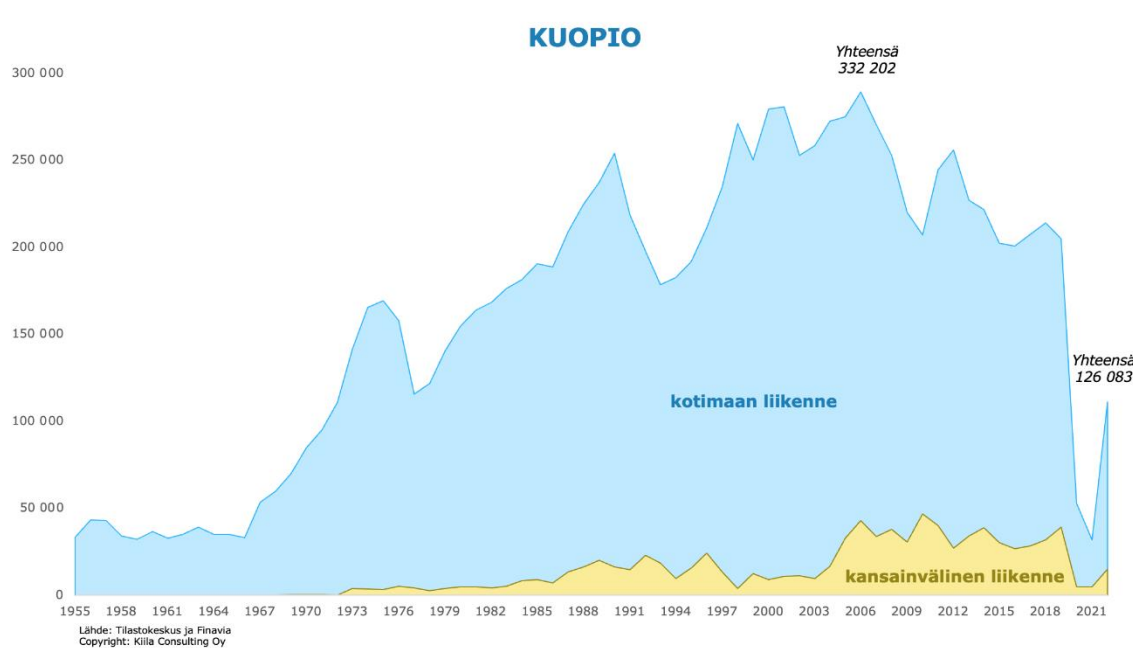
### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Kuopion lentoasema on Pohjois-Savon maakunnan ainut lentoasema. Lisäksi se on yksi Suomen neljästä yhteistoimintalentoasemasta. Kaupallisen liikenteen osalta lentoaseman profiili on pitkään ollut kotimaan markkinaehtoinen yhteys Helsinkiin sekä lomalentoja.

Arviolta 60–70 % lentoaseman matkustajista on liikematkustajia. Myös virkamatkustusta on lentoasemalla paljon, sillä Pohjois-Savossa sijaitsevat mm. yliopisto, yliopistollinen keskussairaala sekä VTT:n ja GTK:n toimipisteet.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Kuopion lentoaseman matkustajamäärät olivat suurimmillaan 2000-luvun puolivälissä.



Kuva 81. Kuopion lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Kuopion lentoasemalle ei ole tehty alueellista strategiaa, mutta lentoasemaa kehittää alueella toimiva lentoliikenteen ydinryhmä, jonka tavoitteena on kehittää Kuopiota koko itäisen ja keskisen Suomen päälentopaikkana. Ydinryhmään kuuluvat Kuopion kaupunki, Siilinjärven kunta, Kuopion alueen kauppa-kamari, Pohjois-Savon liitto, Pohjois-Savon ELY-keskus, Karjalan lennosto sekä Finavia. Alueella ei ole reittikehitysrahastoa.

Lentoaseman sijainti on hyvä Lakeland-alueen matkailua kehittäessä. Pohjois-Savoon on perustettu juuri maakunnallinen matkailuyhtiö, jonka myötä matkailun kasvuun tullaan panostamaan. Matkailuyhtiö tulee laatimaan matkailustrategian. Matkailuliikenteen määrän ja osuuden lentoasemalla odotetaan kasvavan tulevaisuudessa.

Seuraavan viiden vuoden aikana alueella investoidaan noin 2,2 miljardia euroa. Pidemmän aikavälin investointisuunnitelmia on tarkoitus selvittää vuonna 2024. Alueen viennin keskeisiä toimialoja ovat elintarviketeollisuus, puutuote- ja huonekaluteollisuus, metsäteollisuus, metalliteollisuus, lääke- ja terveysteknologia sekä energiateknologia. Viennin osuus alueen yritysten liikevaihdosta on noin 19 %. Tulevaisuudessa alueella panostetaan kärkitoimialoihin: kone- ja energiateknologia, metsäteollisuus, elintarvikkeet, hyvinvointitekno- logia, matkailu, vesi ja biojalostus.

## Joensuu

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

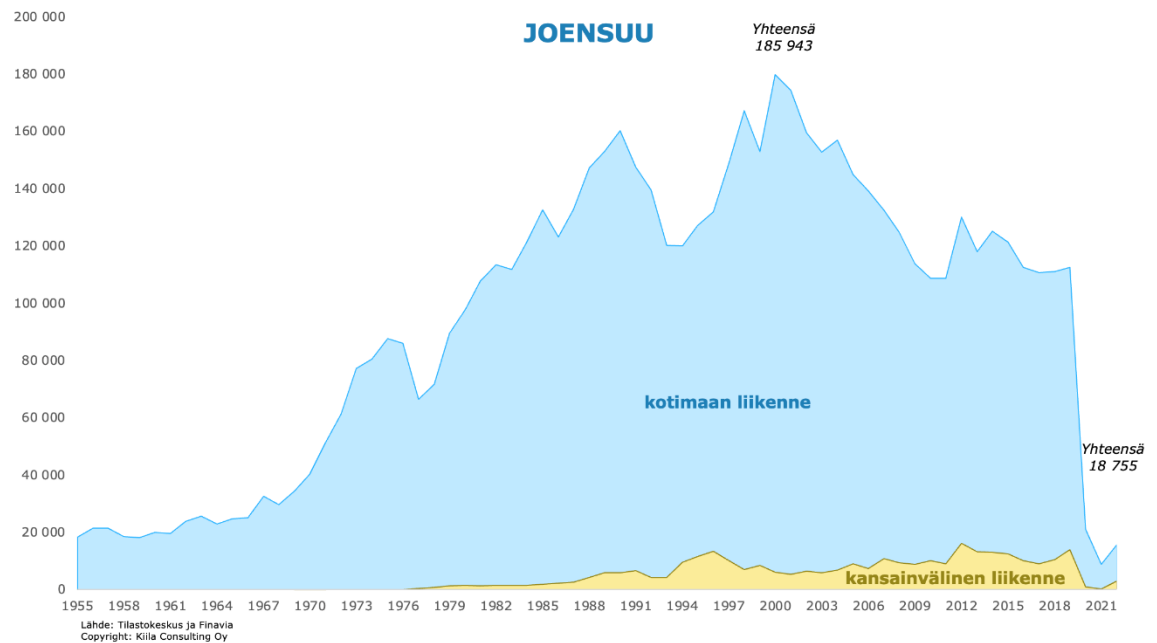
Joensuun lentoasema on Pohjois-Karjalan ainut lentoasema. Lentoyhteys Helsinkiin muuttui julkisesti tuetuksi koronapandemian myötä. Yhteys on kuitenkin ollut vähiten tukea tarvitseva yhteys matkustajaa kohden (Traficom 2020).

Kaupallisen lentoliikenteen lisäksi lentoasemalla on myös helikopterilentäjien koulutusta sekä harrasteilmailua.

Liikematkustajien osuus lentoaseman matkustajista on noin 60 % ja virkamatkustuksen noin 20 %. Vaihtomatkustajien osuus on noin 50 %.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Joensuun lentoaseman matkustajamäärät olivat korkeimmillaan 2000-luvun alkupuolella. 2010-luvulla matkustajamäärät ovat olleet jokseenkin tasaiset.



Kuva 82. Joensuun lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Joensuun lentoasemalle on juuri valmistunut kehittämissuunnitelma Pohjois-Karjalan maakuntaliiton ja Business Joensuun yhteistyönä. Suunnitelman on laatinut konsulttiryhmä (Projoplan Oy, PenTen Oy, Arkkitehtitoimisto Jussi Partanen ja Fifth Dimension Consulting Ky). Strategiassa on muodostettu kolme tavoiteskenaariota vuoteen 2050: karvalakkiskenaarion matkustajamäärät ovat noin 30 000 vuodessa, aktiiviskenaarion noin 100 000 vuodessa ja futuriskenaarion noin 200 000 matkustajaa vuodessa. Matkustajalentoliikenteen osalta strategiassa on tunnistettu tavoitteeksi airBalticin operoima

reittiyhteys Tampere-Pirkkalaan. Lisäksi strategiassa on tunnistettu useita toimenpiteitä mm. matkailumarkkinointiin, tapahtumien lisäämiseen, lentoaseman toimintojen monipuolistumiseen sekä lentokenttäkaupungin kehittämiseen. Toimenpiteet on vastuutettu ja aikataulutettu.

Alueella toimii reittikehitystyöryhmä, johon kuuluvat Joensuun kaupunki, Pohjois-Karjalan liitto, Finavia ja Pohjois-Karjalan kauppakamari. Alueella on olemassa reittikehitysrahasto.

Lentoaseman rahtiliikenteen potentiaali liittyy reittiliikenteen lentokoneiden yhteydessä kulkeviin rahtilähetuksiin.

Alueen matkailustrategian tavoitteena on olla miljoonan yöpymisvuorokauden kestävästi kehittyvä ja digitaalisesti saavutettavissa oleva Lakeland-matka-kohte Suomessa. Kansainvälisen matkailun kasvua tavoitellaan.

Alueella on vahva vientiteollisuus sekä kansainvälisesti toimiva yliopisto. Vientin osuus yritysten liikevaihdosta on 17,5 %. Alueen elinkeinorakennetta muuttavat merkittävät investoinnit energiaan ja vihreään siirtymään.

#### 5.3.4 Pohjoisen Suomen lentoasemat

Pohjoisemman Suomen eteläisempiä lentoasemia ovat Kokkola-Pietarsaaren ja Kajaanin lentoasemat, keskiosien Oulun, Kemi-Tornion ja Kuusamon lentoasemat sekä pohjoisempia Rovaniemen, Kittilän, Enontekiön ja Ivalon lentoasemat.

##### **Kokkola-Pietarsaari**

###### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Kokkola-Pietarsaaren lentoasema sijaitsee Pohjanmaan maakunnan alueella, mutta palvelee Pietarsaaren alueen lisäksi myös erittäin vahvasti Kokkolan aluetta ja laajemminkin Keski-Pohjanmaan maakuntaa. Lisäksi lentoasema palvelee Kalajoen matkailualueetta.

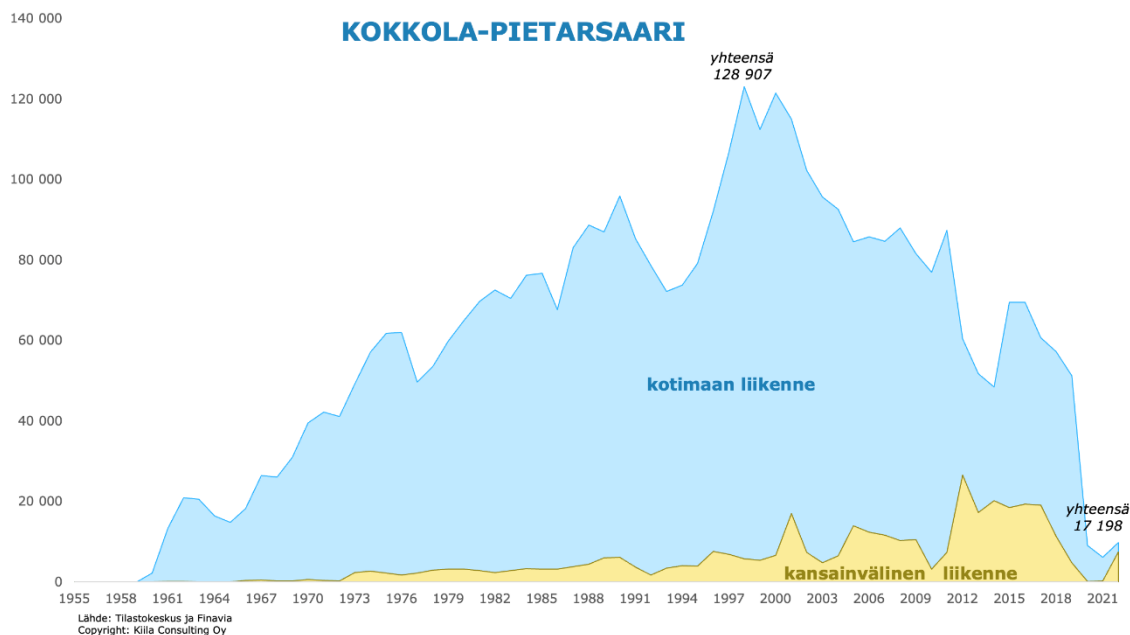
Reittiyhteys Helsinkiin muuttui valtion tukemaksi koronapandemian myötä. Liike- ja virkamatkustuksen osuus on noin 70 %. Jatkomatkustuksen osuus ei ole tiedossa.

Lentoasemaa käyttävät myös yksityiset liikelennot ja alueelta saadun tiedon mukaan niiden käyttö olisi vielä suurempaa, mikäli kentän aukioloajat mahdollistaisivat tämän (yksityisen lennon laskeutuminen/nousu aukioloaikojen ulkopuolella maksaa lähes 4000 €).

Lentoasemalla on lisäksi ravintolatoimintaa.

### Matkustajamäärien kehitys

Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärät olivat suurimmillaan 2000-luvun alkupuolella.



Kuva 83. Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### Kehittämispotentiaali

Lentoasemalla ei ole virallista strategiadokumenttia, mutta alueella toimii lentoliikenteen eturyhmä, johon kuuluu alueen kansanedustajia, Kokkolan kaupunki, Kruunupyyn kunta, Pedersöre kommun, Larsmo kommun, Pietarsaaren kaupunki, Pohjanmaan liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan kauppamari, Keski-Pohjanmaan yrittäjät sekä Kiinteistö Oy Kruunupyyn lentohalli. Lisäksi lentoasemaa liittyvää kehitystyötä tekee myös FAB Kronoby Flyghangar (Kiinteistö Oy Kruunupyyn Lentohalli), joka on alueen viiden kunnan omistama yhtiö, joka vuokraa lentoaseman alueella sijaitsevaa hallia sekä kehittää aktiivisesti lentoliikennettä. Alueella ei ole reittikehitysrahastoa.

Tavoitellut matkustajaliikenteen reitit ovat Helsinkiin ja Tukholmaan. Tämän lisäksi tilauslentojen määrää halutaan vahvistaa. Alue on myös ollut aktiivinen kehittämään sähköisen lentoliikenteen mahdollisuuksia ja osallistunut mm. Merenkurkun neuvoston FAIR-hankkeeseen. Hankkeessa on kartoitettu laajasti sähköisen lentämisen mahdollisuuksia alueellisessa lentoliikenteessä. Alue on asettanut tavoitteekseen, että Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalle asennetaan 1 MW laturi, jonka jälkeen testiyhteistyötä voitaisiin tehdä Skellefteån kanssa, sillä siellä vastaava laturi on jo olemassa.



Keski-Pohjanmaan liiton matkailustrategian tavoite on vuoteen 2040 mennessä 400 000 majoitusvuorokautta, mikä on nelinkertainen vuoden 2020 lukemaan nähden. Visit Kokkolan vuosittainen kasvutavoite on 2,5 %. Visit Pietarsaaren osalta tavoitteiden määrittelytyö on käynnissä.

Visit Kokkolan päämarkkinat ovat kotimaa, Ruotsi ja saksankielinen Eurooppa sekä Benelux-maat. Kalajoki panostaa vahvasti ympärivuotisen matkailun kehittämiseen sekä tapahtumiin. Kalajoen tavoitteena on kasvaa kansainvälisiltä markkinoilta ja sen edellytyksenä ovat sujuvat lentoyhteydet ja matkaketjut.

Vuoteen 2035 mennessä lentoaseman alueelle investoidaan noin 4,43 miljardia euroa, josta teollisuuteen noin 2 miljardia ja energiahankkeisiin noin 2,3 miljardia. Matkailuun liittyen investointeja on noin 0,13 miljardia euroa. Lisäksi suunnitteilla on yhteensä yli 8 miljardin euron investoinnit, joista teollisuus noin 2 miljardia, energiahankkeet noin 6 miljardia ja matkailuun liittyvät hankkeen noin 0,03 miljardia. Alueelta saadun tiedon mukaan alueella onkin menossa historiallinen investointialto.

Alueen vientituotteita ovat erityisesti metallit, mineraalit, kemikaalit, muovituotteet, sellu, kulkuneuvojen päälirakenteet, veneet, konepajatuotteet, mittalaitteet sekä automaatiotuotteet. Lentoaseman vaikutusalueella toimii teollisuuspuistoja. Viennin osuus on noin 75 % teollisuuden liikevaihdosta.

## **Kajaani**

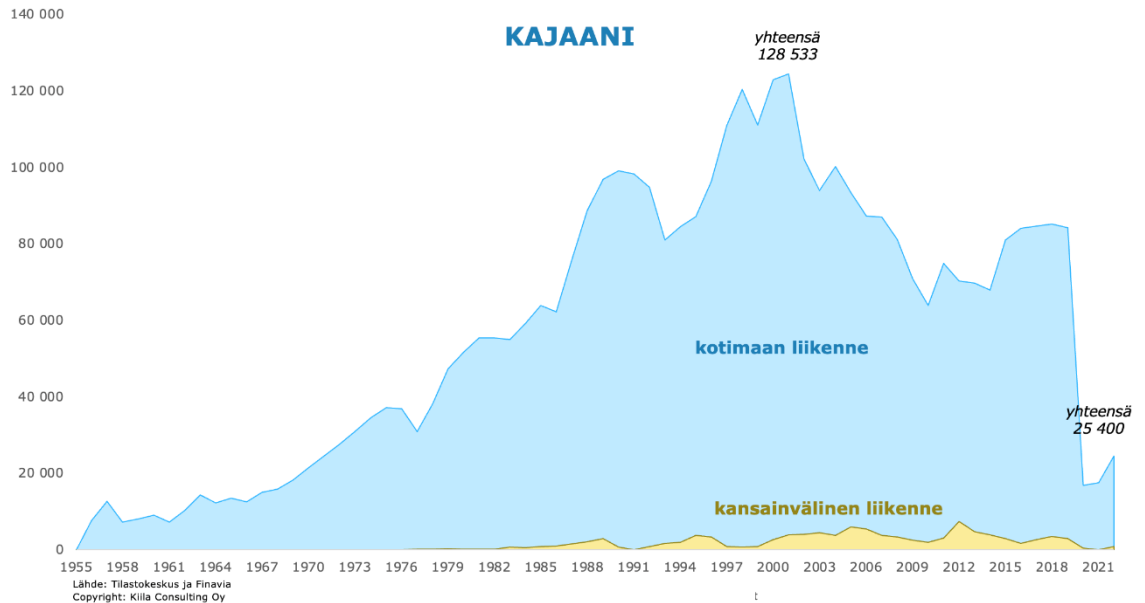
### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Kajaanin lentoasema on Kainuun maakunnan ainut lentoasema. Lentoyhteys Helsinkiin muuttui valtion tukemaksi koronapandemian myötä.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2023) on selvittänyt lentoliikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia Kajaanin lentoaseman vaikutusalueella. 51 % alueen yritysten liikevaihdosta oli riippuvaista lentoliikenteestä ja tästä 59 % oli kansainvälistä myyntiä. Paremmilla lentoliikenneyhteyksillä 48 % alueen yrityksistä kasvatasi liikevaihtoaan.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Kajaanin lentoaseman matkustajamäärät olivat suurimmillaan 2000-luvun alkupuolella ja ne olivat kasvussa ennen koronapandemiaa.



Kuva 84. Kajaanin lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Alueella on parhaillaan käynnissä lentoaseman strategian laadinta Kajaanin Ammattikorkeakoulun johdolla. Strategia valmistuu vuoden 2023 loppuun mennessä. Alueella ei ole reittikehitystyöryhmää, mutta reittikehittämiseen liittyvät asiat on vastuutettu Kajaanin kaupungin kehitysjohtajalle.

Kainuun maakunnan matkailustrategiassa on asetettu tavoitteeksi, että matkailuelinkeino kasvaa 5 prosentin vuosivauhtia liikevaihdolla ja yöpymisvuorokausilla mitattuna. Kuhmo ja Vuokatti valmistelevat parhaillaan strategioitaan.

Kajaanin lentoaseman vaikutusalueella (40 min) sijaitseva Vuokatti on Suomen kolmanneksi suurin matkailukohde.

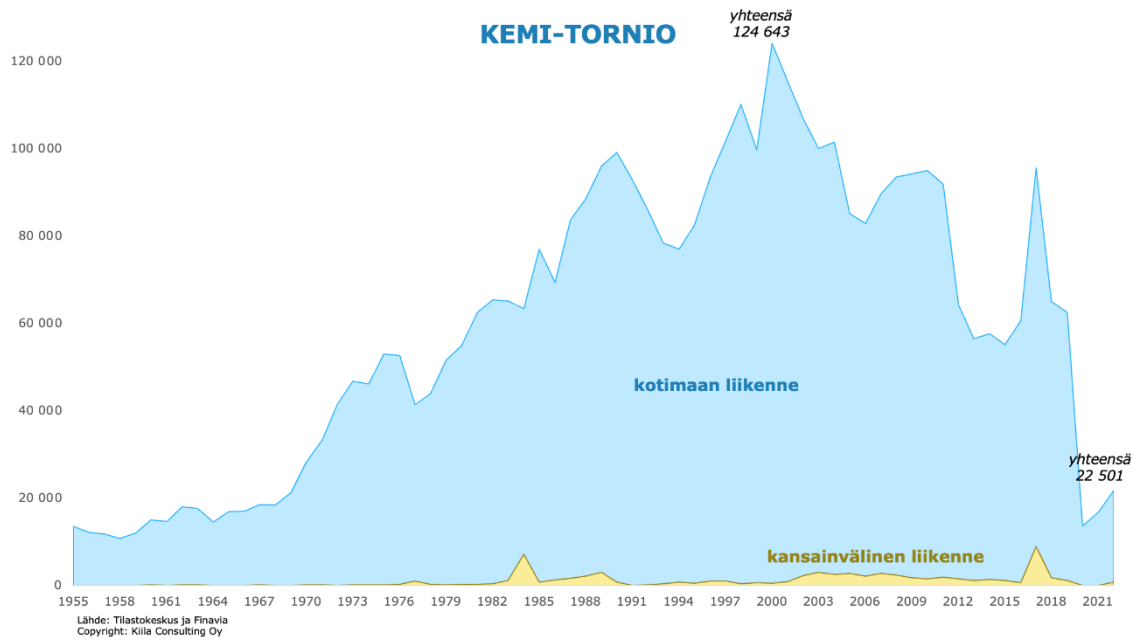
## **Kemi-Tornio**

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Kemi-Tornio on yksi Lapin maakunnan viidestä lentoasemasta ja se palvelee erityisesti Kemi-Tornion seutukuntaa. Yhteys Kemi-Torniosta Helsinkiin muuttui valtioneuvostoksi koronapandemian myötä.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Kemi-Tornion matkustajamäärät olivat suurimmillaan 2000-luvun alkupuolella. Ennen koronapandemiaa matkustajamäärissä oli suuria heittoja.



Kuva 85. Kemi-Tornion lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Lentoaseman suurin kehittämispotentiaali liittyy Pohjois-Suomen kansainvälisen matkailun kehittämiseen.

## **Oulu**

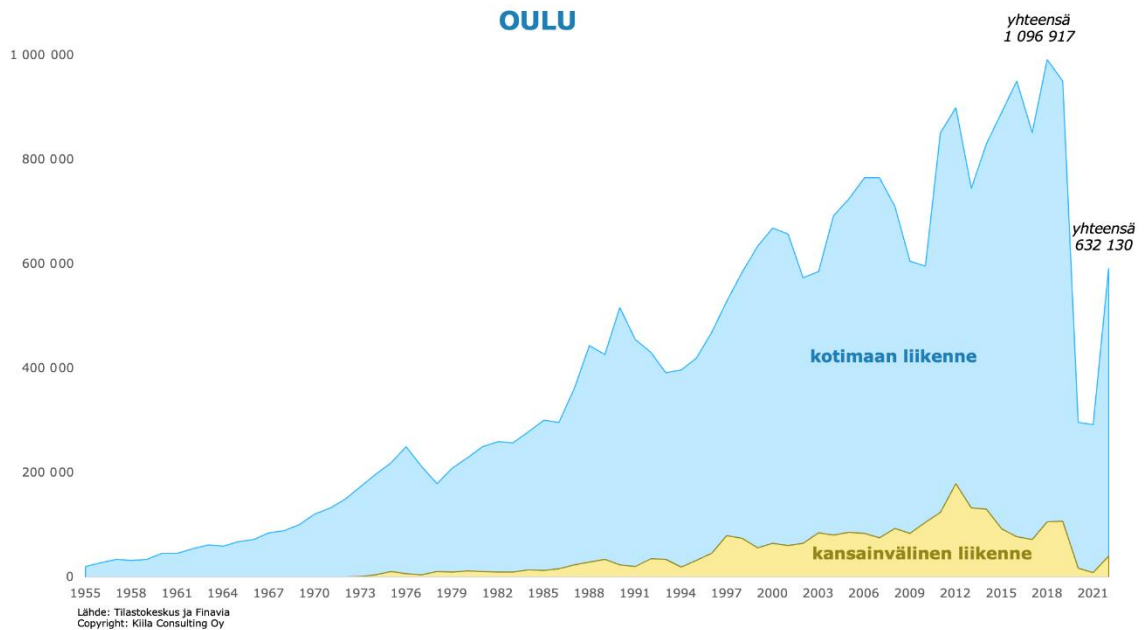
### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Oulun lentoasema sijaitsee Suomen neljänneksi suurimmalla kaupunkiseudulla.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2023) on selvittänyt lentoliikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia Oulun lentoaseman vaikutusalueella. 51 % alueen yritysten liikevaihdosta oli riippuvaista lentoliikenteestä ja tästä 59 % oli kansainvälistä myyntiä. Paremmilla lentoliikenneyhteyksillä 50 % yrityksistä kasvattaisi liikevaihtoaan.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Oulun lentoasema on yksiä harvoja lentoasemia Suomessa, jonka matkustajamäärien pitkäaikainen kehitys muistuttaa Helsinki-Vantaan kehitystä. Keskeisenä erona kuitenkin on, että Oulussa kasvu on tullut pääasiassa kotimaan liikenteestä, kun Helsingissä käyrät ovat toisinpäin. Oulun lentoaseman matkustajamäärät ovat reagoineet vahvasti talouden suhdanteisiin, mutta myös operaattoreiden määrään Helsingin reitillä.



Kuva 86. Oulun lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Oulun lentoasemalla voisi olla potentiaalia myös laajemminkin kansainvälisille yhteyksille. Mahdollisia yhteyksiä voisivat olla esimerkiksi liikematkustusta palveleva yhteys Tukholmaan (kuten mm. Vaasasta, Tampere-Pirkkalasta ja Turusta) tai halpalentoliikenneyhteys sellaiseen matkailukohteeseen, josta voisi olla myös Ouluun tai sen lähialueille tulevaa matkustusta. Oulun lentoasema on palvellut myös Pohjois-Suomen kansainvälistä matkailua pohjoisinta Lappia myöten. Talvikaudella 2023–2024 lentoasemalta on ollut Lufthansan lentoyhteys Müncheniin.

Ennen koronapandemiaa olleilla matkustajamäärillä (yli 1 miljoona) lentoaseman operatiivinen toiminta oli taloudellisesti kannattavaa ja voidaan pitää todennäköisenä, että yksityiset tahot olisivat myös kiinnostuneita operoimaan lentoasemaa matkustajamäärien palautuessa. Matkustajamäärien palautumista taas voidaan pitää realistisena, sillä lentoyhteys Helsinki-Vantaalle on kansainvälisen syöttöyhteyden lisäksi myös merkittävä kotimaan pitkämatkaisen liikenteen runkoyhteys.

### **Kuusamo**

#### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Kuusamon lentoasema on toinen Pohjois-Pohjanmaan maakunnan lentoasemista ja palvelee erityisesti Koillisimaan seutukuntaa. Lentoaseman profiili oli pitkään kotimaan reittiyhteys Helsinki-Vantaalle sekä incoming-charter-liiken-

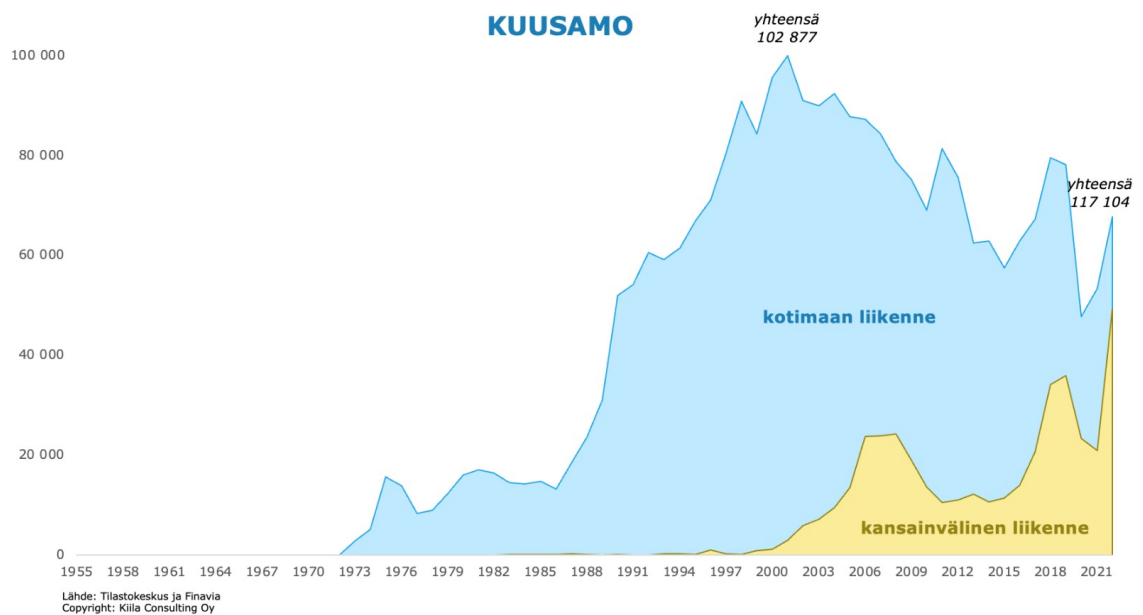
nettä, mutta viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut suorien kansainvälisten reittilentojen avautuminen Pohjois-Suomeen on koskenut myös Kuusamo.

Lentoaseman kotimaan liikenne on ympärivuotista, joskin alemmalla palvelutasolla kesäkaudella. Kansainvälinen liikenne painottuu talven matkailusesoniin.

Pohjois-Pohjanmaan liitto (2023) on selvittänyt lentoliikenteen aluetaloudellisia vaikutuksia Kuusamon lentoaseman vaikutusalueella. 51 % alueen yritysten liikevaihdosta oli riippuvaista lentoliikenteestä ja tästä 59 % oli kansainvälistä myyntiä. Paremmilla lentoliikenneyhteyksillä 49 % yrityksistä kasvat-taisi liikevaihtoaan.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Kuusamon lentoaseman matkustajamäärät olivat korkeimmillaan 2000-luvun alkupuolella. Matkustajamäärät kääntyivät kuitenkin jyrkkään kasvuun vuosina juuri ennen koronaa, mikä johtui pitkälti alueelle saapuvan kansainvälisen matkailun lisääntymisestä.



Kuva 87. Kuusamon lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Lentoasemalle on tehty strategia, jossa tavoitellaan 185 000 matkustajaa vuodelle 2026. Lisäksi tavoitellaan Helsinki–Kuusamo reitin parempaa palvelutasa sekä kesäkaudelle suoraa kansainvälistä reittilentoa ja charterliikennettä.

Alueella toimii reittikehitystyöryhmä, johon kuuluvat matkailudestinaatiot. Alueella on reittikehitysrahasto, joka koostuu Kuusamon, Taivalkosken ja destinaatioiden rahoituksesta.

Alueen matkailustrategioissa on asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2026 kesämatkailijoita on 350 000 ja että kansainvälisten matkailijoiden osuus on 30 % ympärivuotisista matkailijoista. Tavoitellut päämarkkinat ovat Iso-Britannia, Saksa ja Alankomaat.

Kuusamon lentoaseman vaikutusalueella on merkittävä määrä majoituskapasiteettia (noin 25 000 vuodetta).

Vuoteen 2035 mennessä alueella toteutetaan yhteensä noin 200 miljoonan euron investoinnit, jotka kohdistuvat pääasiassa biotalouteen, elintarviketeollisuuteen, uusiutuvaan energiaan ja matkailuun. Alueen vientiyritykset toimivat erityisesti mekaanisessa metsäteollisuudessa sekä konepajateollisuudessa.

## **Rovaniemi**

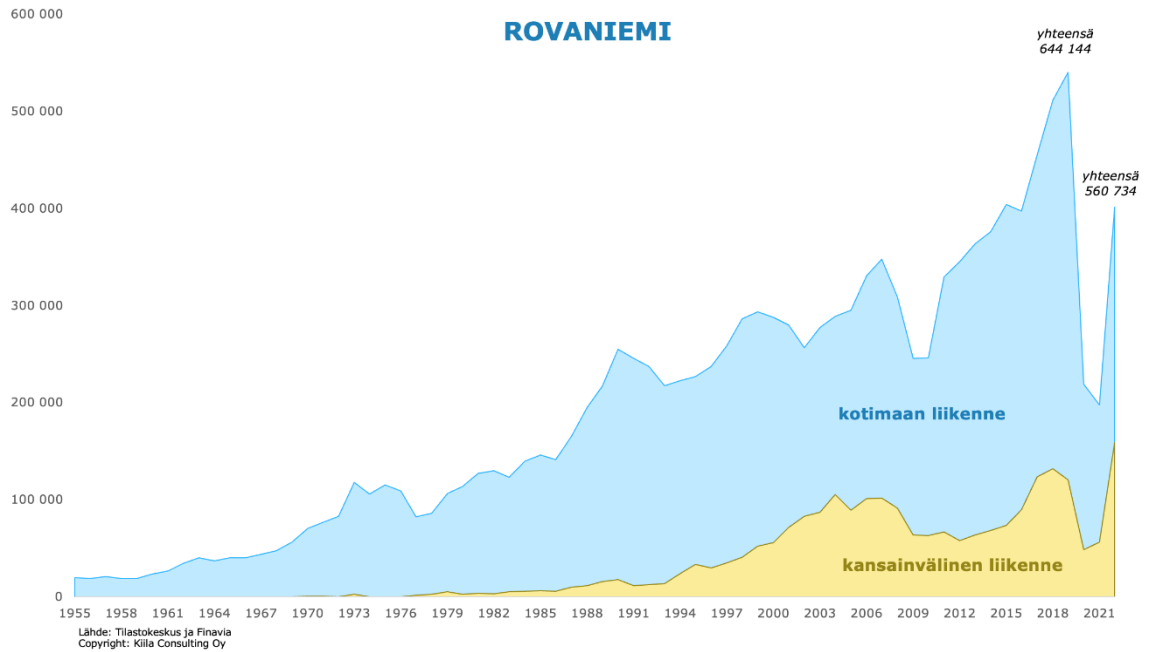
### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Rovaniemen lentoasema on suurin Lapin maakunnan lentoasemista ja samalla maakuntakeskuksen lentoasema. Lentoasema on myös yksi Suomen neljästä yhteistoimintalentoasemasta.

Lentoaseman kotimaan liikenne on ympärivuotista. Kansainvälinen liikenne painottuu talven matkailusesonkiin.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Rovaniemen matkustajamäärät olivat suurimmillaan juuri ennen koronaa. Tämänhetkisten tietojen perusteella näyttää, että Rovaniemen matkustajamäärät palautuvat vuoden 2023 aikana vähintäänkin vuoden 2019 tasolle. Samalla näyttää siltä, että Rovaniemi ohittaa Oulun Suomen toiseksi suurimpana lentoasemana.



Kuva 88. Rovaniemen lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärät ovat kasvaneet viimeisen kymmenen vuoden aikana merkittävästi ja kansainvälisen matkailun myötä kasvupotentiaalia on edelleen. Talvikaudella 2023–2024 Rovaniemelle onkin 23 suoraa kansainvälistä reittilentoa, kun niitä vuotta aiemmin oli 11.

Vuonna 2022 Rovaniemen rekisteröidyt majoitusvuorokaudet olivat noin 680 000 ja vuodelle 2023 niiden ennustetaan olevan noin 830 000. Vuoteen 2028 mennessä rekisteröityjen majoitusvuorokausien määrän ennustetaan olevan jo yli 1 200 000 eli lähes kaksinkertaistuvan vuoden 2022 tasosta.

Reittikehitystyötä alueella tehdään Visit Rovaniemen hallituksessa, joka koostuu kaupungin ja alueen yrittäjien edustajista. Erillistä reittikehitysrahastoa alueella ei ole.

Rovaniemen lentoasemalla on potentiaalia rikkoa miljoonan matkustajan raja ja mennä sen ylikin. Yksityisten tahojen kiinnostusta lentoasemaan voidaan pitää todennäköisenä. Rovaniemen lentoaseman omistuksessa ja operoinnissa pitää kuitenkin huomioida sotilasilmailun tarpeet, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että kiitotien ja keskeisen laitteiston omistuksen tulee säilyä julkisella taholla (mieluiten valtion omistajaohjauksen alaisuudessa), minkä lisäksi sopimuksin tulee varmistaa henkilöstön ja kaluston saatavuus sotilasilmailun tarpeisiin.

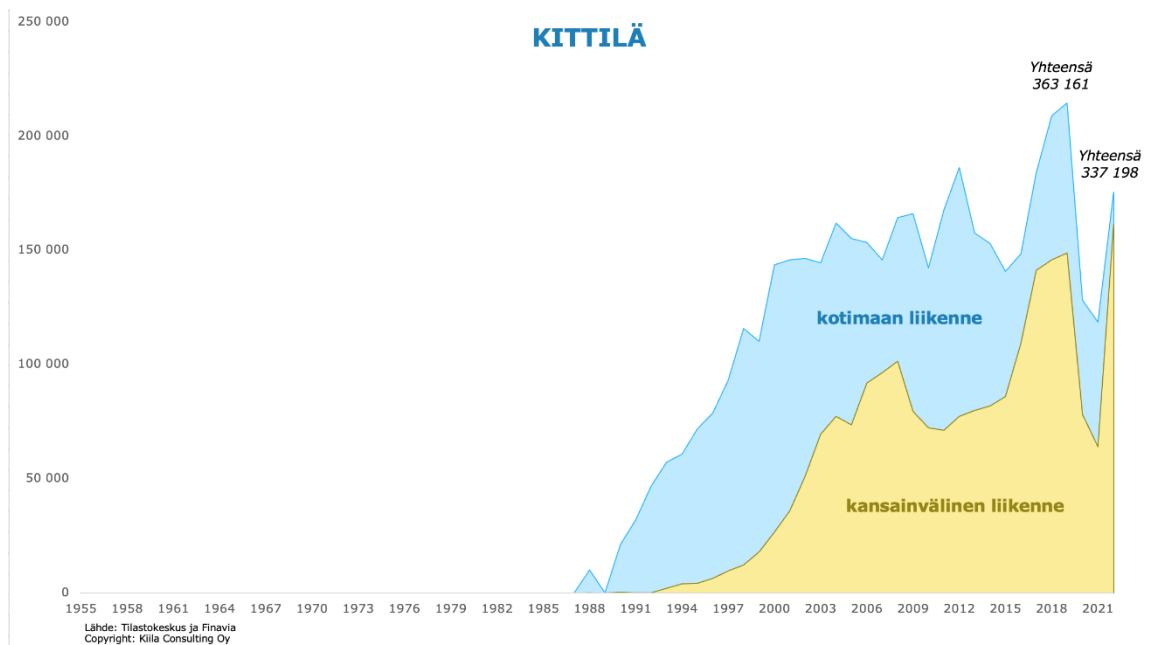
## Kittilä

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Kittilän lentoasema palvelee erityisesti Levin ja Ylläksen matkailualueita sekä alueen kuntia. Lentoaseman kotimaan liikenne on ympärivuotista, joskin alemmalla palvelutasolla kesäkaudella. Kansainvälinen liikenne painottuu talven matkailusesonkiin.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Kittilän lentoaseman matkustajamäärät olivat suurimmillaan juuri ennen koronaa.



Kuva 89. Kittilän lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Kittilän lentoasema matkustajamäärät ovat kasvaneet erityisesti kansainvälisten reitti yhteyksien myötä. Lentoaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsee merkittävä osa (50 %) koko Napapiirin pohjoispuolisen alueen majoituskapasiteetista (50 000 vuodetta), mikä tekee lentoasemasta matkailun näkökulmasta hyvin potentiaalisen lentoaseman. Yksityisten tahojen kiinnostusta lentoasemaan voidaan pitää todennäköisenä.

Alueella lentoaseman lyhyen aikavälin matkustajamäärätavoitteeksi on asetettu 420 000 matkustajaa. Pitkän aikavälin tavoite on suurempi ja se huomioi myös ympärivuotisen liikenteen kehittämisen. Tällä hetkellä kehittämisen painopisteenä on reittiliikenne Keski-Euroopasta lumettomana aikana.



Alueella on reittikehitystyöryhmä, joka koostuu alueen matkailuorganisaatioista, yrityksistä ja kunnista sekä reittikehitysrahasto lentoyhteyksien tukemista varten.

Matkailun päämarkkinat Kittilässä ovat Keski-Eurooppa (saksankieliset maat ja Benelux-maat) ja Iso-Britannia. Lisäksi tavoitellaan kasvua Espanjasta ja Ranskasta. Kolarin alueella päämarkkinat ovat kotimaa, Pohjoismaat sekä Keski- ja Länsi-Eurooppa.

Kittilän kunnan elinkeinopoliittisessa ohjelmassa matkailun rooli on tunnistettu merkittäväksi. Se on kaivannaisteollisuuden ohella kunnan vahvin toimiala. Myös kansainvälisyys on nostettu esille ja yritysten kasvun tunnistetaan rakentuvan ulkopuolisen kysynnän varaan.

Levin alueelle on toteutumassa matkailuun liittyviä investointeja noin 300 miljoonalla eurolla, Kittilän kuntakeskuksen alueelle noin 80 miljoonalla eurolla ja Ylläksen alueelle noin 15 miljoonalla eurolla vuoteen 2035 mennessä. Lisäksi Kittilään on toteutumassa noin 200 miljoonan euron kaivosinvestointeja ja Kolariin noin 30 miljoonan euron edestä teollisia ja julkisia investointeja. Suunnitteilla lentoaseman vaikutusalueelle on yhteensä lähes 2 miljardin euron edestä investointeja, jotka liittyvät pääasiassa joko matkailuun tai kaivos-toimintaan.

Matkailu on alueen vahva vientitoimiala, minkä lisäksi Kittilästä viedään kultaa ja Kolarista pienteollisuuden tuotteita.

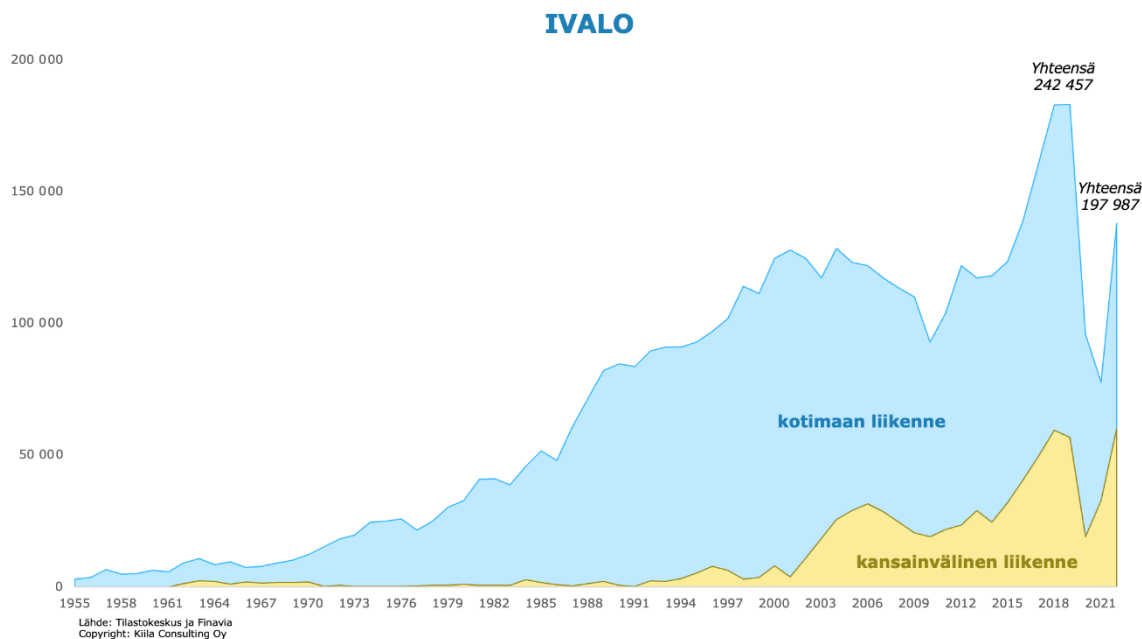
## **Ivalo**

### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Ivalon lentoasema sijaitsee Pohjois-Lapin seutukunnassa. Lentoaseman kotimaan liikenne on ympärivuotista, joskin alemmalla palvelutasolla kesäkaudella. Kansainvälinen liikenne painottuu talven matkailusesonkiin.

### *Matkustajamäärien kehitys*

Ivalon lentoaseman matkustajamäärät olivat suurimmillaan ennen koronapandemiaa.



Kuva 90. Ivalon lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Ivalon lentoaseman matkustajamäärät ovat kasvaneet kansainvälisen liikenteen myötä. Potentiaalia lisäkasvulle on, sillä Ivalon lentoaseman vaikutusalueella on merkittävä määrä majoituskapasiteettia (17 000 vuodetta). Yksityiset tahot voisivat olla kiinnostuneita lentoasemasta.

## **Enontekiö**

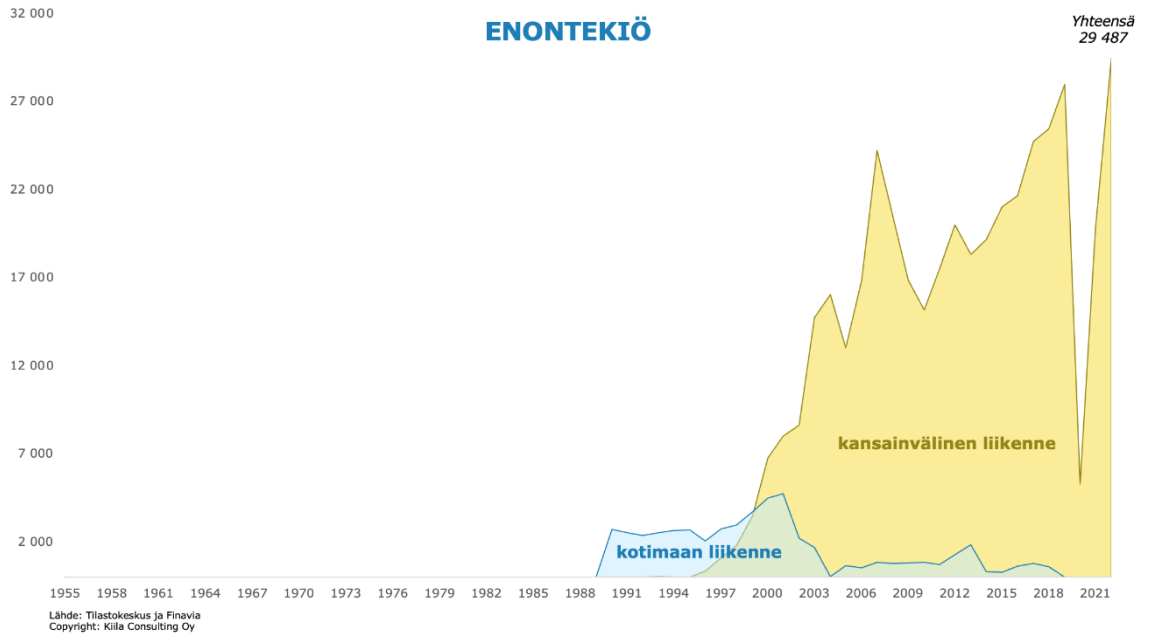
### *Yleiskuvaus lentoasemasta ja sen profiilista*

Enontekiön lentoasema sijaitsee Tunturi-Lapin seutukunnassa. Lentoaseman profiili on vahvasti joulukuun päivämatkatilauslentoja painottava. Muut toiminnot lentoasemalla ovat koulutustoiminta, lentokoneiden huolto ja palvelut matkailijoille.

Lentoasemalle on tehty aluetaloudellisten vaikutusten selvitys vuonna 2019. Lentoaseman alueelle tuoma matkailutulo oli noin 5,5 miljoonaa euroa, josta suorita tuloja oli 10 %, epäsuoria 0,09 %, välillisiä 0,2 % ja katalyyttisiä 90 %. Verotulot kunnalle olivat noin 40 000 € ja työllistävä vaikutus oli 550 htkk. Kunnan verotulot jäivät jokseenkin alhaiseksi, koska useat työntekijät olivat muilta paikkakunnilta eikä lentoaseman silloin omistanut Finavia maksanut veroja Enontekiölle. (Kiila Consulting 2021)

### *Matkustajamäärien kehitys*

Enontekiön lentoaseman historian korkeimmat matkustajamäärät olivat vuonna 2022.



Kuva 91. Enontekiön lentoaseman kotimaan liikenne ja kansainvälinen liikenne 1955–2022 sekä ajanjakson suurin ja vuoden 2022 matkustajamäärä (yhteensä kotimaa ja kansainvälinen). Lähde: Finavia ja Tilastokeskus. Copyright: Kiila Consulting Oy.

### *Kehittämispotentiaali*

Lentoaseman liiketoimintasuunnitelmassa lentoaseman tavoitteena on kasvattaa matkustajamääriään. Seuraavan kolmen vuoden aikana tavoitellaan poikittaista reittiä läntisen Barentsin alueella ja tilauslentoliikenteen kasvua 10 % vuodessa. Tarkoituksena on pidentää sesonkia ja monipuolistaa asiakaspohjaa. Lisäksi koulutustoimintaa sekä muita lisäansaintamenetelmiä (kuten autokatsastusta) halutaan kehittää. Kuuden vuoden päästä tavoitteena on ympärivuotinen liikennöinti, koulutustoiminnan kansainvälistäminen ja kaupallisten toimintojen kehittäminen. Kymmenen vuoden päästä tavoitteena on tehdä lentoaseman toiminnasta kannattavaa ja mahdollistaa lentoaseman myynti.

Reittikehityksen osalta Enontekiön lentoaseman tavoitteena on olla sähkölentämisen minihub, josta on seuraavat reitit: Rovaniemi–Enontekiö–Tromssa, Enontekiö–Kiiruna ja Enontekiö–Ivalo. Pitkällä tähtäimellä ja matkailun kehityksessä, tavoitellaan myös Enontekiö–Helsinki-reittiä.

Rahtiliikenteelle nähdään kehittämispotentiaalia myös last-mile-kuljetuksissa harvaan asutulla alueella.

Alueella ei ole reittikehitystyöryhmää tai reittikehitysrahastoa.

Alueen keskeisin vientitoimiala on matkailu.

### 5.3.5 Yhteenveto Suomen lentoasemien profiileista

Maantieteellisen jaottelun sijaan lentoasemien potentiaalia on helpointa esittää niiden profiilien perusteella. Yllä kuvatus perusteella Suomen lentoasemat

on jaoteltu seuraaviin luokkiin. Muutama lentoasema on ollut luontevaa sijoittaa useampaan luokkaan.

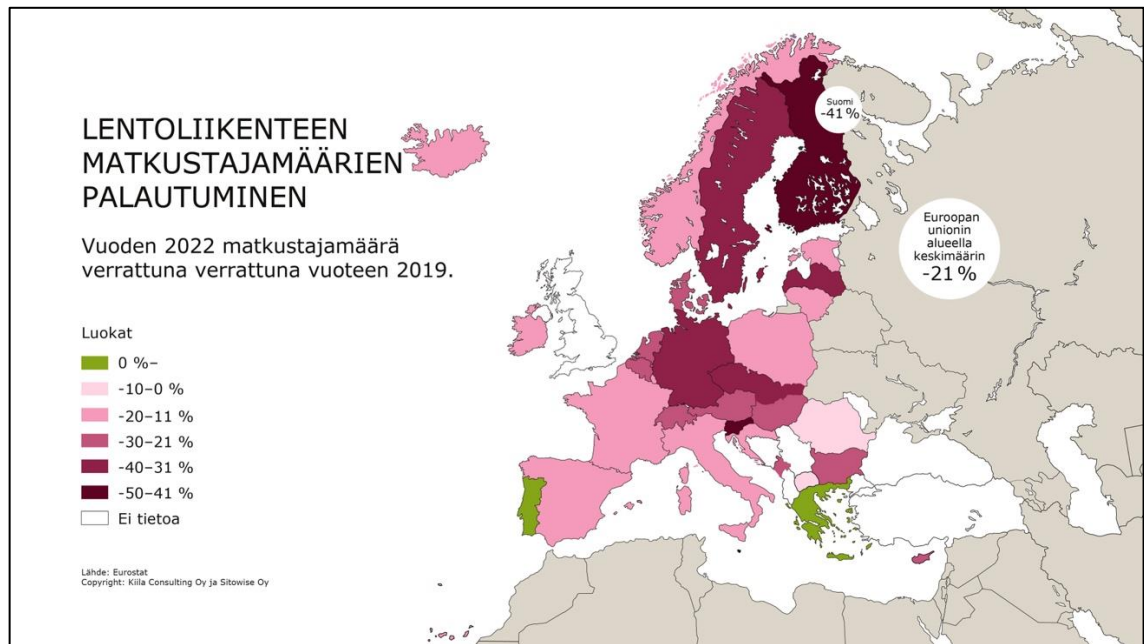
1. Päälentoasema: Helsinki-Vantaa
2. Vahvat maakuntakeskusten lentoasemat: Oulu, Rovaniemi, Kuopio ja Vaasa
3. Etelä-Suomen kansainvälisen liikenteen potentiaaliset lentoasemat: Tampere-Pirkkala, Turku ja Lappeenranta
4. Pohjois-Suomen matkailun lentoasemat: Rovaniemi, Kittilä, Ivalo, Kuusamo, Kajaani, Enontekiö ja Kemi-Tornio.
5. Pohjois-Suomen vientiteollisuudelle tärkeät lentoasemat: Kemi-Tornio, Oulu, Kokkola-Pietarsaari ja Kajaani.
6. Keskisen Suomen vientiteollisuudelle tärkeät lentoasemat: Vaasa, Pori, Jyväskylä, Savonlinna, Kuopio ja Joensuu
7. Alueellisen saavutettavuuden näkökulmasta keskeiset lentoasemat (eli sellaiset, joita etäisyyden näkökulmasta junaliikenne voisi palvella huomattavasti paremmin, muttei sitä tällä hetkellä tee): Kuopio, Joensuu ja Savonlinna
8. Muut lentoasemat: Seinäjoki ja Mikkeli

## 5.4 Lentoliikenteen tulevaisuuden kehitysnäkymiä

### 5.4.1 Lentoliikenteen kysynnän palautumisen näkymät

Lentoliikenteen matkustajamäärien ennustetaan palaavan vuoden 2019 tasolle vuonna 2024. Tällöin koronapandemian vaikutukset kokonaismatkustukseen jäävät kohtalaisen lyhyiksi, noin viiden vuoden pituisiksi. (Weston et al. 2023)

Suomessa palautuminen on kuitenkin todennäköisesti jonkin verran hitaampaa, sillä Venäjän ylilentokielto on vähentänyt Aasian suunnan kauttakulku-matkustusta Helsinki-Vantaalla. Kesäkuussa 2023 Suomen lentoliikenteen matkustajamäärät olivatkin vuoden 2019 matkustajamääriin verrattuna 32 % pienemmän, kun Euroopassa keskimäärin ero oli enää noin 5 %. (Finavia 2023f)



Kuva 92. Lentoliikenteen kysynnän palautuminen eri Euroopan maissa. Kuvan lähde: Eurostat 2023.

Vuonna 2019 vaihtomatrustajien osuus Helsinki-Vantaan lentoasemalla oli 38 % kaikista matkustajista. Kansainvälisten vaihtomatrustajien määrä kaikista matkustajista oli noin 33 % eli 7 miljoonaa matkustajaa. Tästä määrästä vuoden 2023 loppupuolella oli palautunut noin 2 miljoonaa matkustajaa. Vuosina 2010–2019 Helsinki-Vantaan lentoasema kasvoi keskimäärin 8 % vuodessa ja tästä kansainvälisen vaihtomatrustuksen osuus oli noin 46 %. Suurimmillaan Venäjän ylilentokielto siis vähentää Helsinki-Vantaan matkustajamäärää 5 miljoonaa matkustajaa vuodessa sekä hidastaa kasvua lähes puolet.

Palautumiskehitys eri segmenteissä on ollut erilaista. Vapaa-ajan matrustus on palautunut hyvin, sillä esimerkiksi Euroopan suurimman lentoyhtiön (Ryanair) matrustajamäärät olivat jo huhtikuussa 2023 lähes 20 % suuremmat kuin huhtikuussa 2019 (EIU 2023). Sen sijaan liikematrustuksen ennustetaan palaavan vuoden 2019 tasolle vasta vuonna 2026. (CAPA 2023a) Kuitenkaan selkeää näkemystä siitä, miten pandemia-aikana opitut etätyökäytännöt vaikuttavat liikematrustukseen, ei tunnu tällä hetkellä olevan. Analyytikit (mm. Weston et al. 2023, CAPA 2023a) tunnistavat, että käytännöt ovat muuttuneet, uusia tapoja on opittu ja jotain voi jäädä pysyväksi. Lisäksi vastuullisnäkökulmien on tunnistettu painavan yhä enemmän yritysten päätösten teossa. Samalla kuitenkin kasvokkain tapaamisen arvoa korostetaan ja ihmisten uskotaan haluavat jatkaa tapaamisia sulkutilojen jälkeen. Yhdessäolon merkityksen kaupanteossa ja innovaatioiden synnyssä ei uskota vähentyneen.

Loppuvuodesta 2022 tehdyssä tutkimuksessa yksi neljäsosa yrityksistä oli palannut liikematrustuksessa jo koronapandemiaa edeltäneelle tasolle ja joka kolmas odotti palaavansa vuoden 2023 aikana. Toisaalta joka viides yritys ilmoitti, että matrustus tuskin palaa pandemiaa edeltävälle ajalle. (Morgan Stanley Research 2022) Helsinki-Vantaan lentoasemalla liikematrustajien

osuus oli alkuvuodesta 2023 noin viisi prosenttiyksikköä alhaisempi kuin ennen koronapandemiaa (25 % vs. 30 %) (Finavia 2023f). Lentoliikennetoi-  
mialan yritysten näkemys on, että videokonferenssit ja muut etäkokoukset  
vähentävät lentoliikennettä vain alle yhden prosentin vuonna 2050 (MPP  
2022).

Syksyllä 2023 saatavilla olevien tietojen perusteella voitaneen varovaisesti ar-  
vioida, että vapaa-ajan matkustushalukkuuteen koronapandemia ei ole vai-  
kuttanut, mutta vaikutukset liikematkustukseen ovat jossain määrin vielä epä-  
selvät. Liikematkustuksen lisääntymiseen nykytilasta uskotaan, mutta pitkä-  
aikaista kehitystrendiä ei osata tällä hetkellä ennustaa kovin varmaksi.

Suomen lentoliikenteen näkökulmasta kotimaan lentoyhteydet alle 500 kilo-  
metrin etäisyydellä Helsingistä ovat vahvasti liikematkustuksen reittejä (kts.  
luku 5.3 ), joten liikematkustuskysynnän palautuminen on keskeistä niiden  
tulevaisuuden matkustajamäärien kannalta. Erityisen kriittisiä ovat ko-  
ronapandemian aikana tuetut Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion  
ja Kokkola-Pietarsaaren yhteydet, joilla on vahva osuus liikematkustusta, ja  
joita liikennöitiin markkinaehtoisesti ennen koronapandemiaa. (Traficom  
2020)

Vahva usko vapaa-ajan matkustuksen palautumiseen ja kasvuun luo potenti-  
aalia erityisesti Suomen matkailualueiden lentoliikenteelle (erityisesti Pohjois-  
ja Itä-Suomi). Kysyntää on todennäköisesti sekä kotimaan vaihtoyhteyksille  
että suorille kansainvälisille reittiyhteyksille. Sen sijaan Helsinki-Vantaan mat-  
kustuksen palautuminen on hieman globaalia keskiarvoa hitaampaa Venäjän  
ylilentokiellon vaikutusten takia.

#### 5.4.2 Lentoliikennemarkkinan kehitysnäkymiä maailmalla ja Pohjoismaissa

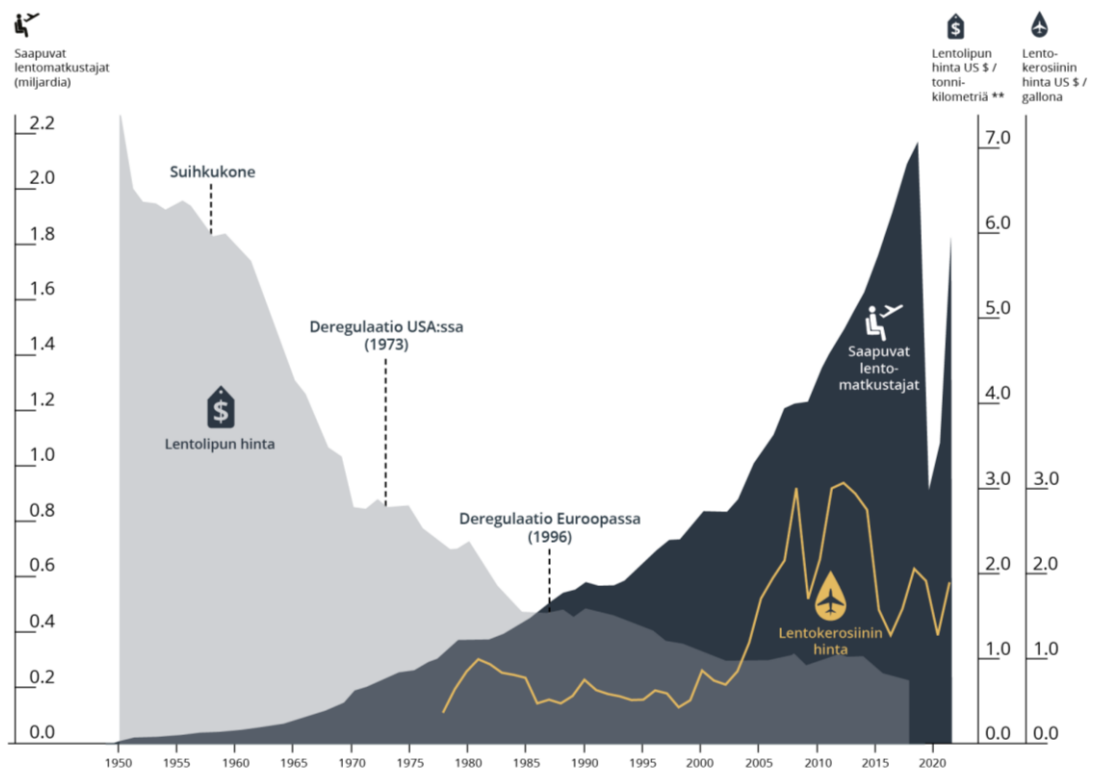
Globaalisti viime vuosikymmenien merkittävin muutosajuri on ollut kilpailun  
avautuminen ja halpalentoyhtiöiden yleistyminen. Muutos rikkoi perinteisten,  
kansallisten lentoyhtiöiden toimintamallia tarjoamalla point-to-point-yhteyk-  
siä ja pakotti heidät samalla mukaan hintakilpailuun ja palveluiden karsimi-  
seen. Tänä päivänä halpalentoyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden väliset  
erot asiakkaille tarjottavan palvelun suhteen ovatkin kaventuneet merkittä-  
västi, mutta toimintamalleissa on vielä eroja (point-to-point vs. hub-and-  
spoke). (Doganis 2014)

Toinen iso lentoliikennemarkkinan ilmiö, joka Euroopassa alkoi vuosituhannen  
taitteessa, oli lentoyhtiöiden yhdistyminen ja yksityistäminen, kun valtiot luo-  
puivat enemmistöomistuksistaan ja yksityisomisteiset lentoyhtiöt fuusioituivat  
keskenään. (Doganis 2014) Tänä päivänä lentoyhtiö Finnair onkin eurooppa-  
lainen harvinaisuus valtion 55,9 % omistuksellaan.

2010-luvulla Euroopan lentoliikennemarkkinassa nähtiin nk. Lähi-idän lento-  
yhtiöiden aggressiivinen markkinoille tulo tarjoten erityisesti Euroopan ja Aa-  
sian sekä Euroopan ja Afrikan välisiä lentoliikennedyhteyksiä. Suomessa ilmiö

haastoi Finnairin ja Finavian yhdenmukaista strategiaa Helsinki-Vantaasta Euroopan ja Aasian kauttakulkulentoasemana, sillä Lähi-idän lentoyhtiöillä oli vastaavan kaltainen kilpailuetu, minkä lisäksi ne pystyvät yhdistämään kokonaisuuteen myös Afrikan.

Samanaikaisesti 2010-luvulla halpalentoyhtiökonseptia yritettiin laajentaa mannertenvälisille lennoille, siinä kuitenkin merkittävästi onnistumatta. Perinteisten lentoyhtiöiden uskotaankin säilyttävän asemansa mannerten välisillä lennoilla 2020-luvulla, mutta halpalentoyhtiöiden vastaavasti vahvistuvan lyhyillä, alle kolmen tunnin yhteysväleillä. (Aerotime 2023)



\*\*Yleinen hintainflaatio on huomioitu lentolippujen hintakehityksessä.  
Lähteet: IATA 2022, ICAO 2019 ja U.S. Energy Information Administration

Kuva 93. Historiallisesti lentoliikenteen matkustajamäärien ja lipunhintojen välillä on ollut vahva käänteinen korrelaatio.

2020-luvulla lentoyhtiöiden toimintaa ja lentoliikennemarkkinaa muovaavat erityisesti koronapandemian ja sitä seuranneen taloudellisten haasteiden paikkaaminen. Erityisesti alueelliset lentoasemat ovat kohdanneet merkittäviä kustannushaasteita, sillä niiden operatiivinen toiminta on todennäköisesti ollut aiemminkin alijäämäistä, mitä johtuen puskureita ei juurikaan ole. Lentoasemien julkisen tuen kasvu koronapandemian myötä onkin synnyttänyt useissa maissa keskustelua lentoasemien tarpeellisuudesta sekä julkisen rahoituksen kohdistamisesta niihin. (EPRS 2021) Esimerkiksi Ruotsissa, noin 100 etäisyydellä Tukholmasta sijaitseva Västeråsin lentoasema päätettiin jo vuonna 2020 lakkauttaa (SVT 2020c), mutta kansanäänestys vuonna 2021 päättyi siihen,

että kunta jatkaa toiminnan rahoittamista ja lentoasema säilyy (Transport Arbetsaren 2021).

Alueellisen lentoliikenteen näkymät eivät olleet helpot ennen koronapandemiaakaan. Pääosin Ruotsissa operoinut alueellinen lentoyhtiö NextJet ajautui konkurssiin vuonna 2018 ja sen myötä loppuivat myös useat lentoyhteydet Suomen ja Ruotsin välillä (Yle 2018). Toinen eurooppalainen alueellinen lentoyhtiö, Flybe, ajautui konkurssiin alkuvuodesta 2023 (Flybe 2023). Alueellisista lentoyhtiöistä pidemmän aikaa hyvät näkymät on ollut lähinnä norjalaisella Wideroella, jonka toimintamalli perustuu vahvasti Norjan julkisesti tuotettujen lentoreittien operoimiseen. (Aviation Week 2023) Alueellisten lentoyhtiöiden näkymät voivat kuitenkin muuttua sähkökäyttöisten, noin 9–19-paikkaisten lentokoneiden sekä hybridikäyttöisten (esim. sähkö+kerosiini) tullessa markkinoille. Käyttövoimamuutosta ja sen näkymiä on käsitelty tarkemmin luvussa 5.4.3

Kesällä 2023 erityisesti Pohjoismaissa operoiva lentoyhtiö Norwegian ilmoitti ostavansa Wideroen. Asia on kuitenkin Norjassa kilpailuviranomaisen tutkinnassa, koska yhdistyessään Norwegianin ja Wideroen yhteenlaskettu markkinaosuus nousisi noin 60 prosenttiin, kun suurin markkinaosuus tällä hetkellä on SASilla (noin 40 %). Kaupan toteutuminen on vielä epävarmaa, sillä kilpailuviranomainen on pyytänyt lisää aikaa asian selvittelyyn. (Aviation Week 2023)

Lentoliikenteen kysyntää haastaa tulevaisuudessa se, että todella halpojen lentolippujen ajan uskotaan olevan ohi. Päästökauppa alkaa vaikuttaa lentoliikenteen operointikustannuksiin vuonna 2026 ja samalla inflaatio heikentää erityisesti eurooppalaisten lentoyhtiöiden liikkumatilaa olla siirtämättä tätä lippujen hintoihin. On arvioitu, että kustannusten nousulla on noin 3,5 % kysyntää alentava vaikutus vuonna 2030. (Weston et al. 2023) Samanaikaisesti kuitenkin kansainvälisen matkailun kysynnän ei uskota laantuvan, sillä ihmisten halukkuus käyttää rahaa matkustamiseen vaikuttaa jatkuvasti lisääntyvän. Usko matkailun kasvun jatkumiseen perustuu erityisesti käytettävissä olevien tulojen kasvuun, joten se on hyvin riippuvainen talouden suhdanteista. (Global Newsview 2023).

2020-luvulla lentoyhtiöiden välisen yhteistyön, joka mahdollistaa jatkolennot samalla varauksella (nk. interline- tai code sharing -yhteistyöt), uskotaan lisääntyvän entisestään. Myös allianssit (lentoyhtiöiden yhteistyöverkostot) voivat lähentyä toisiaan lentoyhtiöiden pyrkiessä vahvistamaan omaa reittiverkostoaan ja sitä kautta talouttaan. Erityisesti Atlantin ylittävässä liikenteessä yleinen on joint business -model, jossa hinnoittelu ja kapasiteetin suunnittelu tehdään yhdessä. Halpalentoyhtiöiden ennustetaan taas lisäävän läsnäoloaan maiden ja kaupunkien päälentoasemilla, kun niiden perinteisempi strategia on ollut lentää alueellisilta lentoasemilta sekä suurien kaupunkien kakkos- ja kolmoslentoasemilta. (Aerotime 2023) Suomessa tällaiset strategiamuutokset vaikuttaisivat erityisesti Etelä-Suomen suurten kaupunkien lentoasemien tarjontaan.



Suomen näkökulmasta Venäjän ilmatilan sulkeutuminen ei mahdollista enää lentoyhtiö Finnairille aiempaa kilpailuetua lentää Helsinki-Vantaan kautta Euroopan ja Aasian välisiä lentoja nopeammalla matka-ajalla, mikä onkin jo muuttanut yhtiön lentojen painopistettä Pohjois-Amerikkaan. Tilanteen jäädessä pysyväksi, heikentää se Helsinki-Vantaan lentoaseman suorien kansainvälisten lentojen tarjontaa sekä haastaa aiempia ennusteita lentoaseman matkustajamäärien kasvusta ja sitä kautta taloudellisesta tilanteesta. (Yle 2022a, Finavia 2023f)

### 5.4.3 Lentoliikenteen käyttövoimamuutos ja sähkökäyttöiset pienkoneet

Lentoliikenteen, kuten muidenkin liikennemuotojen, tulee irtautua fossiilisista käyttövoimista kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Lentoliikenteen matkustajamäärien ennustetaan tulevaisuudessa jatkavan kasvuaan, ja samalla kun muiden sektoreiden hiilidioksidipäästöt pienenevät, kasvaa lentoliikenteen osuus globaaleista hiilidioksidipäästöistä. Tällä hetkellä lentoliikenteen osuus on noin 2–3 %. (MPP 2022)

Lentoliikennetoimialan yhteisesti julkaiseman strategian mukaisesti tavoitteena on vähentää lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä noin 60 % vuoden 2022 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Huomattavan suuri painoarvo suunnitelmassa on sillä, että lentokoneiden polttoainetehokkuus jatkaa parantumistaan, kuten se tähän asti tehnyt. Tämän lisäksi odotetaan, että toimiala löytää uusia keinoja lisätä polttoainetehokkuutta. Näiden yhteenlasketun vaikutusten osuuden päästövähennystavoitteista arvioidaan olevan 46 %. (MPP 2022) Tämän toteutumista mahdollistavat esim. uudet komposiitti- ja keramiikkamateriaalit (Aeologic technologies 2023). Toiseksi suurin painoarvo päästövähennystavoissa on uusiutuvilla polttoaineilla (34 % päästövähennyksestä). Akkusähköön ja vedyn osuuden uskotaan olevan noin 4 % tavoitettavasta päästövähennyksestä. (MPP 2022)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on selvittänyt eri käyttövoimien tulevaisuuden näkymiä ja yleistymisen edellytyksiä. Vuonna 2022 julkaistiin selvitys [sähköisestä lentoliikenteestä](#) ja vuonna 2023 [vetylentämisestä](#) sekä [biopohjaisista polttoaineista](#). Tämän takia tässä selvityksessä ei pureuduta syvällisemmin eri teknologioiden näkymiin, vaan keskeisiä nostoja – erityisesti lentoasemien näkökulmasta – on kuvattu alla.

Tämänhetkisen näkemyksen mukaan sekä uusiutuvat polttoaineet että vety tulevat olemaan kustannuksiltaan suurempia kuin kerosiini tällä hetkellä. Päästökauppa tasaa kuitenkin hintaeroja, mutta kohonneet kustannukset jäävät todennäköisesti loppukäyttäjän maksettavaksi. Sen sijaan akkusähköön ennustetaan pienentävän lentämisen operatiivisia kustannuksia, mikä voi luoda uudenlaisia mahdollisuuksia kehittää lentoliikenneyhteyksiä. Tämänhetkiset näkemykset kustannussäästöistä vaihtelevat 10–40 % välillä suorista operatiivista kustannuksista. Investointikustannukset tulevat kuitenkin olemaan al-

kuvaiheessa nykyistä kalustoa korkeammat. Lisäksi akkusähkökäyttöiset koneet tulevat näillä näkymin olemaan vain noin 9–19-paikkaisia ja niiden kaupallinen kantama on noin 200–500 km, mikä rajoittaa niiden käyttöä lentoliikenteen perustehtävässä merkittävästi. Alkuvaiheen hybridikoneilla päästään noin 30-paikkaisiin koneisiin ja kokonaiskantamassa jopa 500–800 km matkustajamäärästä riippuen. (Ojala et al. 2023)

Suomessa alkuvaiheen akkusähköiset pienet lentokoneet voisivat soveltua tarjoamaan liikematkaajien tarvitsemia nopeita syöttöyhteyksiä ohuen kysynnän yhteysväleille lähilentoasemilta. Julkista tukea tarvittaisiin todennäköisesti silti, koska akkusähkökäyttöisten koneiden kustannussäästöpotentiaalista huolimatta pienten koneiden operointikustannukset istuinta kohden ovat korkeammat suurempiin koneisiin verrattuna. Kokonaiskustannukset olisivat silti todennäköisesti halvemmat kuin nykyisten reittiyhteyksien tukeminen. Pienet akkusähköiset koneet eivät kuitenkaan sovi Suomeen tulevien matkailijoiden suosimille yhteysväleille rajallisen matkatavarakapasiteettinsa takia. (Ojala et al. 2023)

Sähkökäyttöiset lentokoneet edellyttävät muutostöitä lentoasemilla. Alkuvaiheen 9–19-paikkaiset lentokoneet edellyttävät 1 MW laturia, jonka kansainvälinen standardi on parhaillaan kehitteillä. Vastaavan kokoluokan latureita tul-taneen käyttämään myös raskaan tieliikenteen ajoneuvoissa. Lentoasemilla laturin ja sen tarvitsemien muuntajien sijoittaminen vaatii tilaa noin 50 m<sup>2</sup> ja kytkemistä vähintään 20 kV verkkoon, mutta tarkempi tarkastelu on tehtävä lentoasemakohtaisesti ja huomioitava mm. muu verkon kuormitus. Jotta toimintavarmuus voidaan taata, lentoasemalla olisi hyvä olla vähintään kaksi 20 kV liittymää tai jokin muu ratkaisu, kuten sähkövarasto. Jos lataustoimintaa on paljon, voidaan tarvita useampia latureita, jolloin sekä tilantarve että sähköverkon vahvistamistarve kasvavat. Vaihtoehtoisesti voidaan hyödyntää energiavarastoja puskureina. (Ojala et al. 2023)

Tällä hetkellä ei ole täysin selvää, millaiselle etäisyydelle lentokoneiden seisontapaikoista latausasemia voidaan rakentaa turvallisuus huomioiden. Epäselvää on myös, voidaanko koneita ladata saman aikaisesti muiden toimintojen tai matkustajien ollessa kyydissä. Mitä kauempana latausasema sijaitsee, sitä paksumpi siirtokaapeli tarvitaan. Tällöin taas automatiikan ja konekäyt-töisyyden tarve lisääntyvät. Todennäköisesti 1 MW laturit tullaan sijoittamaan maan alle tai ne toimivat siirrettävinä yksikköinä. (Ojala et al. 2023; Finavia 2023f)

On myös todennäköistä, että viranomaiset antavat ohjeistusta latausasemien sijoitteluun ja käyttöön lähivuosina. Finavia on arvioinut, että nykyinen sähköverkko riittää alkuun ainakin isommilla lentoasemilla. Tarvittava teho on merkittävän riippuvainen lataustehosta ja latauksen yhtäaikaaisuudesta. (Finavia 2023f) Tarkempaa selvittelyä tarvittaneen erilaisten koneiden tullessa markkinoille.

#### 5.4.4 Mahdollisia kehityssuuntia tulevaisuudessa

Edellä kuvatuista tulevaisuuden kehityssuunnista on koottu seuraavan sivun taulukkoon mahdollisia pessimistisiä ja optimistisiä kehityssuuntia. Käytännössä kaikki kehityssuunnat ovat sellaisia, että tämän työn fokuksessa oleva lentoasematoimintojen järjestäminen ei vaikuta juurikaan siihen, miten nämä asiat kehittyvät.

Taulukko 22. Tässä työssä tunnistettuja muuttuvia tekijöitä ja niiden pessimistisiä ja optimistisiä kehityssuuntia.

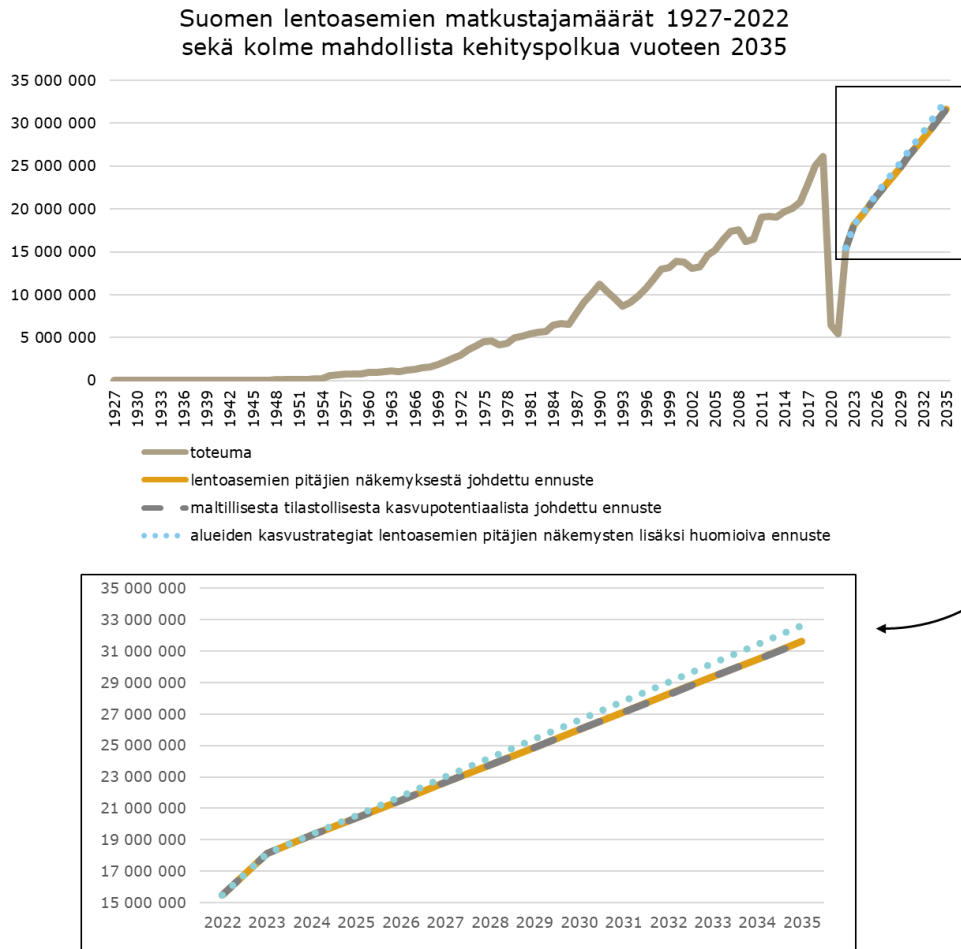
| <b>Muuttuva tekijä</b>  | <b>Pessimistinen kehityssuunta</b>   | <b>Optimistinen kehityssuunta</b>  |
|---|--|--|
| <b>Venäjän ylilentokielto ja Helsinki-Vantaan vaihtomatkustuksen kehittyminen</b> | Venäjän ylilentokielto jatkuu tarkastelujakson ajan. Tällöin Helsinki-Vantaan matkustajamäärästä on poistunut pysyvästi noin 5 miljoonaa matkustajaa ja kasvu on lähes puolet hitaampaa. | Venäjän ylilentokielto poistuu tarkastelujakson loppupuolella. Tämä mahdollistaa paluun aiempaan strategiaan Helsinki-Vantaasta Euroopan ja Aasian kauttakululiikenteen lentoasemana. Matkustajamäärät palaavat. |
| <b>Vapaa-ajan matkustuksen kysyntä ja kasvu</b>                                   | Erityisesti päästökaupan ja inflaation myötä vapaa-ajan matkustuksen kysyntä ei jatka kasvuaan, vaan jää vuoden 2019 tasolla.  | Vapaa-ajan matkustuksen kysyntä jatkaa kasvuaan ja erityisesti kasvaa kansainvälinen matkailu, myös Suomeen tuleva. Kasvu rajautuu alueiden kykyyn ottaa vastaan matkailijoita.                                  |
| <b>Liikematkustuksen kysyntä</b>  | Liikematkustuksen kysyntä ei palaudu vaan jää noin 5 %-yks. vuoden 2019 tasoa alhaisemmaksi.   | Liikematkustuksen kysyntä palautuu täysimääräisesti ja eri alueilla tehtävät investoinnit lisäävät kysyntää kansainvälisten keskiarvojen verran.   |
| <b>Halpalentoyhtiöiden strategiset valinnat</b>                                   | Halpalentoyhtiöt keskittyvät Suomessa täysin päälentopuolelle, eivätkä juurikaan lisää tarjontaa alueellisilla lentoasemilla.  | Halpalentoyhtiöt ovat valmiita lisäämään tarjontaa myös alueellisilta lentoasemilta Suomessa.  |
| <b>Verkostolentoyhtiöiden strategiset valinnat</b>                                | Suomea ei nähdä houkuttelevana kohteena.   | Suomi ja useimmat lentoasemat nähdään houkuttelevina kohteina.   |
| <b>Alueellisten lentoyhtiöiden näkymät ja strategiat</b>                          | Toimintamallit perustuvat vahvasti PSO-liikenteeseen.  | Toimintamallit perustuvat vahvasti markkinaehtoiseen ja kannattavaan liikenteeseen.  |
| <b>Sähköisten lentokoneiden markkinoille tulo</b>                                 | Sähköisten lentokoneiden markkinoille tulo on myöhästynyt eikä ole löytynyt tahoa, joka olisi valmis tekemään niiden vaatiman alkupääomainvestoinnin ja operoimaan Suomen markkinassa.   | Sähköisten lentokoneiden markkinoille tulo on toteutunut ennakoitun aikataulun mukaisesti, ja Suomeen on syntynyt vähintään yksi palveluntarjoaja.   |

## 5.5 Suomen lentoasematoimintojen järjestämisen kehitysnäkymät

### 5.5.1 Matkustajamäärien kehitysnäkymät Suomessa vuoteen 2035

Suomen lentoliikenteen matkustajamäärien kehittymisen näkymiä voidaan ennakoida ainakin kolmella tavalla:

- 1) Lentoasemien pitäjien ja toimialaa seuraavien analyttikkojen näkemysten perusteella (kts. alueellisten lentoasemien kehitysnäkymiä luvusta 2.2 ja erityisesti Helsinki-Vantaan kehitykseen vaikuttavat toimintaympäristön muutostekijöiden vaikutuksia luvusta 5.4.1 )
- 2) Tilastollisen kasvupotentiaalin avulla (kts. luku 5.2 ), joka on maltillinen näkemys lentoliikenteen kehittämistä perustuen erityisesti incoming-matkailuun sekä lähilentoasemien nykyistä suurempaan hyödyntämiseen outgoing-matkoilla.
- 3) Alueellisesti tehdyt strategiat ja tahtotilat huomioon ottamalla (kts. luku 5.3 ). Arvio on tehty niiden lentoasemien osalta, joilla matkustajamäärätavoite on määritetty ja se on saatu tämän työn käyttöön. Muiden lentoasemien osalta on käytetty kohdan 1 mukaista arviota.



Kuva 94. Suomen lentoliikenteen matkustajamäärä 1927–2022 sekä kolme mahdollista kehityspolkua vuoteen 2035. Erot eri tavalla laskettujen ennusteiden välillä eivät ole kovin suuria. Yksinkertaisuuden vuoksi kehityksen on oletettu olevan lineaarista vuosina 2024–2035. Vuoden 2023 tilanne on arvioitu kaikille ennusteille lineaarisesti tammi-lokakuun 2023 matkustajamäärätietojen perusteella.

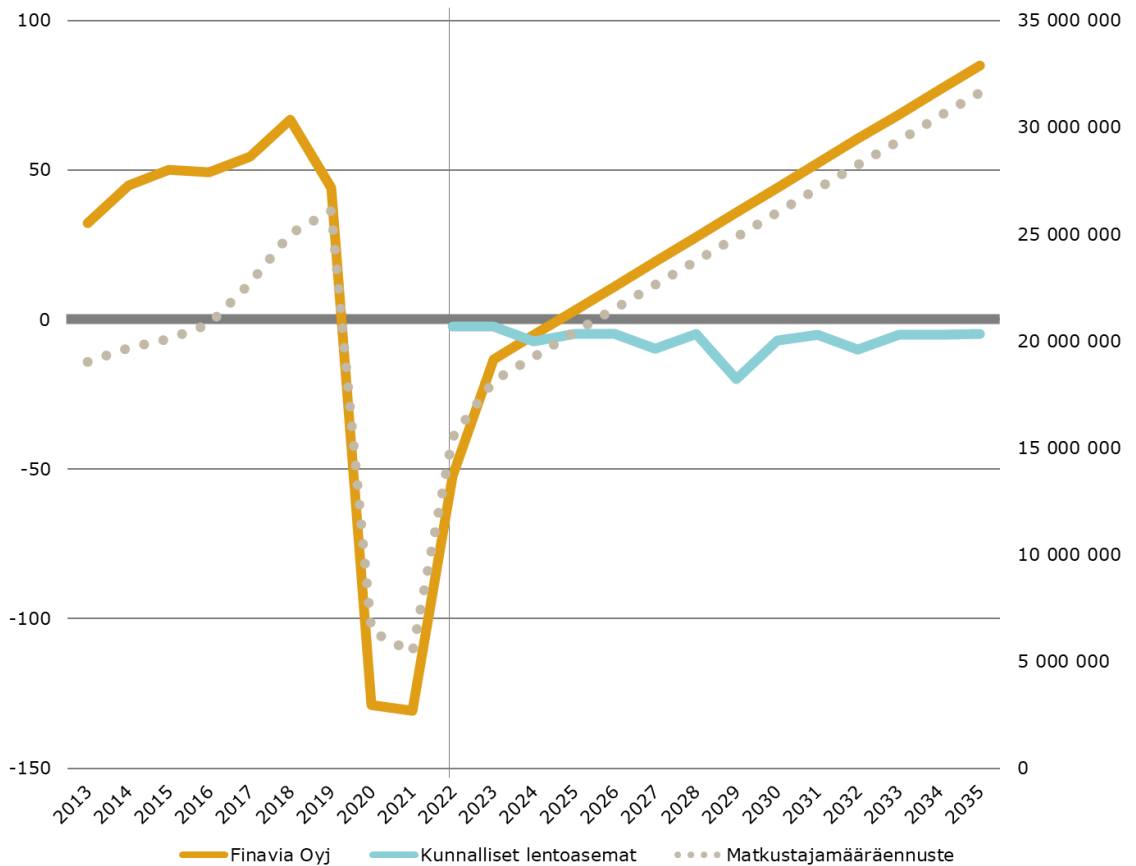
### 5.5.2 Lentoasematoimintojen järjestämisen kustannuksien kehitysnäkymät Suomessa vuoteen 2035

Ennen pandemiaa Finavian toiminta on ollut ylijäämäistä ja kunnallisten lentoasemien alijäämäistä, mutta pandemian myötä myös Finavian toiminta on painunut alijäämäiseksi (kts. luku 4.4 ). Globaalisti lentoliikenteen kysynnän odotetaan palautuvan vuonna 2025, mutta Venäjän ylilentokiellon myötä Suomen lentoliikenteen matkustajamäärien odotetaan palautuvan vuoden 2019 tason sijaan todennäköisesti 2010-luvun alkupuolen matkustajamääriin (kts. luku 5.4.1 ).

Matkustajamäärien vähentyminen on lisännyt painetta tehostaa lentoasematoimintojen järjestämistä. Tehokkaimmiksi tavoiksi on tunnistettu matkustajamäärien kasvattaminen tunnistetun potentiaalin avulla (kts. luku 5.2 ) sekä toimintojen järjestämistapoihin liittyvät keinot (kts. luku 4.5.2.1 ). Sen sijaan

erilaiset teknologiset ratkaisut, kuten etälennonjohto, eivät tarjoa lyhyen aikavälin kustannussäästöjä korkeista pääomakustannuksista johtuen, mutta voivat olla pidemmän aikavälin ratkaisuja (kts. luku 5.4.2 ).

Alla olevassa kuvassa on esitetty arviot Finavia Oyj:n sekä kunnallisten lentoasemien yli- ja alijäämän kehittymistä tulevina vuosina. Finavia Oyj:n osalta arvio perustuu erityisesti liikevaihdon, liikevoiton ja matkustajamäärän suhteisiin (kts. luku 4.1 , Taulukko 13). Kunnallisten lentoasemien osalta arvio perustuu luvussa 4.1 esitettyihin tietoihin operatiivisista kustannuksista (mm. Kuva 31) sekä luvussa 4.4.1 esitettyihin oletuksiin investointikustannuksista ja liitteessä 4 esitettyyn konsultin arvioon lentoasemien investointitarpeista. Lisäksi molempien kustannusarvioiden taustalla on käytetty luvussa 5.5 esitettyä arviota matkustajamäärien kehittymisestä (Kuva 94, lentoasemien pitäjien näkemys).



Kuva 95. Finavia Oyj:n ja kunnallisten lentoasemien liikevoiton tai -tappion toteuma 2013–2022 sekä ennuste 2023–2036 perustuen edellisessä luvussa arvioitiin matkustajamäärään (Kuva 94, lentoasemien pitäjien näkemys).

Vaikka pandemian myötä Finavian toiminta on ollut alijäämäistä usean vuoden ajan, korjautunee tilanne kysynnän vähitellen palautuessa sekä Finavian määrittämien kasvavien lentoasemien kasvun myötä. Ennustetun matkustajamäärän perusteella Finavian tulos palaa vuoden 2019 tasolle 2030-luvun taitteessa. Finavia on toiminut aiemmin kannattavasti myös vuosille 2024–2029 ennustetulla matkustajamäärällä, joskin toiminnan sopeuttaminen pienempiin

matkustajamääriin ottaa aikaa, minkä lisäksi myös yleinen kustannustaso on noussut.

Kunnallisten lentoasemien toiminta pysyy alijäämäisenä. Tarvittavien infrastruktuuri-investointien odotetaan lisäävän alijäämäisyyttä merkittävästi viime vuosien toteumatietoihin verrattuna.

## 6 Lentoliikenne osana liikennejärjestelmää Suomessa

Tässä luvussa esitetään lentoliikenteen roolia osana Suomen liikennejärjestelmää tuottaen tietoa neljänteen alatavoitteeseen *arvioida palvelutasotavoitetta maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen palveluille* (kts. erityisesti Taulukko 24).

### 6.1 Lentoliikenteen ominaispiirteet, roolit ja käyttäjäryhmät

Lentoliikenteen keskeisiä ominaispiirteitä osana liikennejärjestelmää ovat (mm. Doganis 2014):

- nopea liikkumismuoto, kun matkan pituus ylittää 300–400 km,
- kansainvälisen liikkumisen pääasiallisena kulkutapa,
- pitkien etäisyyksien, harvasti asuttujen alueiden, saarten sekä vuoristoisten alueiden välttämätön liikkumismuoto,
- elinkeinoelämän toiminnan ajuri tuottaen laajempaa taloudellista hyötyä,
- arvokkaan, kevyen tai helposti pilaantuvan rahdin kuljetusmuoto sekä
- edullinen liikennemuotona, sillä infrastruktuuriin liittyvät kustannukset ovat pienet erityisesti tie- ja rautatieliikenteeseen verrattuna ja jo keskikokoiset lentoasemat pystyvät rahoittamaan toimintakulunsa.

Kaupallisella matkustajalentoliikenteellä on kaksi toisistaan hyvin vahvasti eroavaa roolia osana Suomen liikennejärjestelmää: se palvelee sekä kotimaan pitkämatkaisen runkoliikenteen yhteyksinä että kansainvälisinä yhteyksinä. Lisäksi lentoliikennettä käyttävät liikematkustajat ja vapaa-ajan matkustajat, mutta heidän tarpeensa ovat usein hyvin erilaiset. Liikematkustajille kokonaismatka-ajalla sekä lähtö- ja paluukellonajoilla on tyypillisesti suurempi merkitys kuin vapaa-ajanmatkustajille. Toisaalta liikematkustajat ovat valmiimpia maksamaan jonkin verran korkeampia hintoja kuin vapaa-ajanmatkustajat saadakseen haluamansa palvelutason. (Traficom 2020)

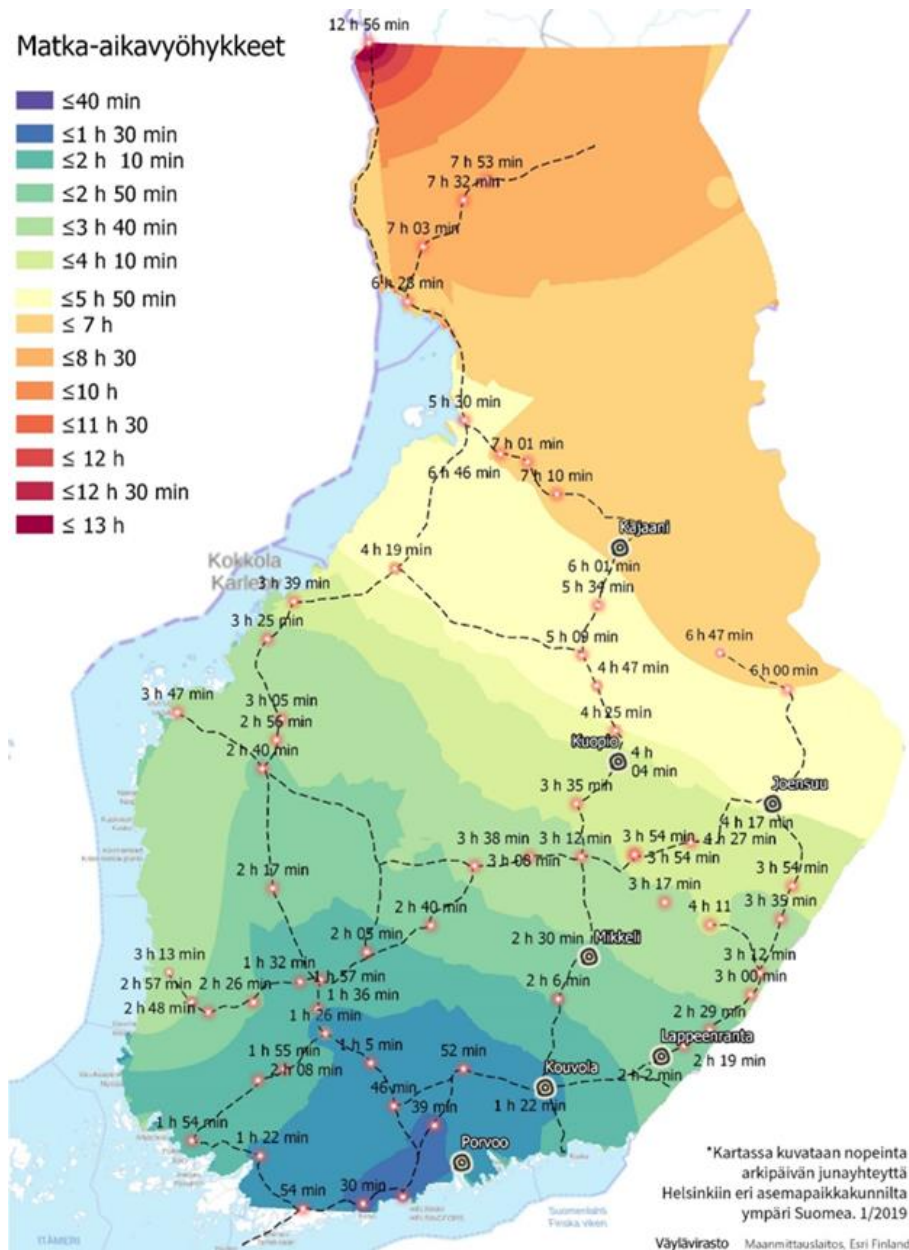
Kotimaan runkoliikenteessä lentoliikenteen merkitys korostuu mitä pidempi yhteysväli on kyseessä. Käytännössä lentoliikenne palvelee Suomessa vain pääkaupunkiseudun ja muun Suomen välisiä yhteyksiä (Kuva 25). Eteläisimmän Suomen lentoasemilla (Turku, Tampere, Mikkeli, Lappeenranta) lentoliikenteellä ei ole roolia kotimaan sisäisessä liikenteessä, sillä tie- ja raideyhteydet ovat huomattavan paljon kilpailukykyisempiä sekä matka-ajaltaan että kustannuksiltaan.

Liikematkustajille lentoliikenteellä alkaa olla merkitystä, kun matka-aika muilla kulkumuodoilla lähestyy kolmea tuntia (Pori, Jyväskylä). Kun matka-aika muilla kulkumuodoilla ylittää selkeästi 3–4 tuntia, vahvistuu lentoliikenteen markkinaosuus pitkämatkaisessa liikenteessä ja sitä käyttävät enemmän myös vapaa-ajan matkustajat (Vaasa, Kokkola-Pietarsaari, Savonlinna, Kuopio, Joensuu). Tutkimuksissa on todettu, että muiden kulkumuotojen matka-



ajan ylittäessä kuusi tuntia, lentoliikenteen kilpailukyky kasvaa merkittävästi myös vapaa-ajan matkustajille, kunhan tarjonta kohtaa kysynnän (Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Lapin lentoasemat). (Traficom 2020, Liikennevirasto 2018, Doganis 2014)

Euroopan unionin liikennepolitiikan lähtökohtana onkin ollut, että lentoliikenneyhteyksiä ei tule tukea julkisin varoin, jos kaupunkien välinen yhteys on järjestetty rautateitse alle kolmeen tuntiin (Traficom 2020). Lentoasemakau-pungeista yhteys Helsinkiin rautateitse on alle kolme tuntia Tampereelta, Seinäjoelta, Mikkelistä ja Lappeenrannasta (Kuva 26). Yhdeltäkään näistä lentoasemista ei ole tällä hetkellä tarjolla kotimaan lentoliikenneyhteyksiä Helsinki-Vantaalle.



Kuva 96. Kotimaan junaliikenteen käytössä olevat rautatieasemat ja matka-aika niiltä Helsinkiin. Alle kolmen tunnin junaliikenteen paikkakunnilta ei ole tällä hetkellä kotimaan lentoliikenneyhteyksiä tarjolla. Kuvan lähde: Traficom 2020, jonka lähde Väylävirasto.

Kansainvälisessä liikenteessä tilanne on erilainen. Kansainväliselle liikenteelle ei juurikaan ole kilpailevia vaihtoehtoja matka-ajallisesti, mikä korostaa lentoliikenteen roolia.

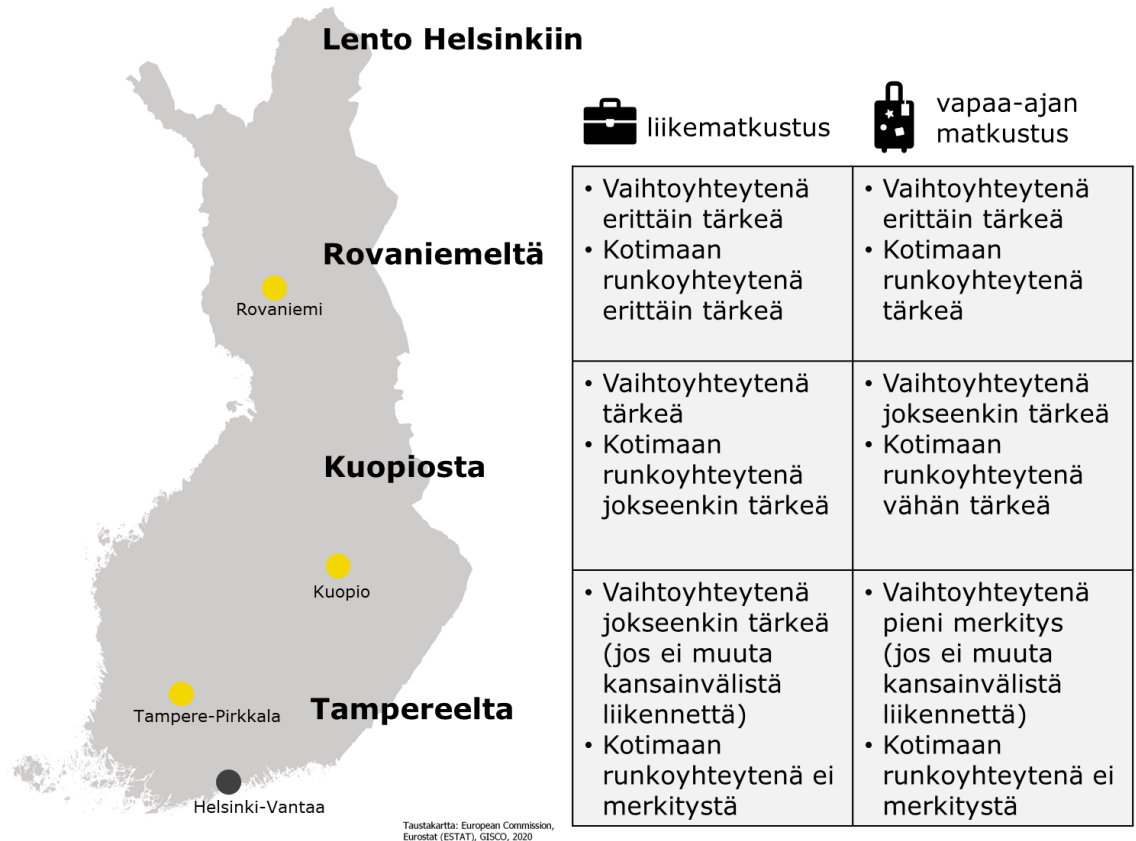
Suomessa on pitkään järjestetty kansainvälinen lentoliikenne päälentoeseman kautta, mikä tarkoittaa, että liikematkustajien näkökulmasta toimivat kansainväliset lentoyhteydet edellyttävät syöttöyhteyksiä Helsinki-Vantaalle myös niillä yhteysväleillä, joilla lentoyhteys ei juurikaan palvele kotimaan runkoyhteytenä.

Viime vuosina suoria kansainvälisiä reittiyhteyksiä on avautunut etelän lentoasemilta (mm. Tampere-Pirkkala, Turku ja Lappeenranta), mikä on jossain määrin vähentänyt syöttöyhteyksien tarvetta näillä alueilla. Kansainvälisiä suoria reittiyhteyksiä on avautunut myös Pohjois-Suomen lentoasemilta (mm. Rovaniemi, Kittilä, Ivalo ja Kuusamo), joskin ne painottuvat talvikauteen ja niitä käyttävät suurimmilta osin alueelle saapuvat kansainväliset matkailijat.

Vastaavalla tavalla kuin kotimaankin liikenteessä, kansainvälisessä liikenteessä matka-aika on liikematkustajille kriittisempi tekijä kuin vapaa-ajan matkustajille. Näin ollen, kansainvälisesti matkustavalle vapaa-ajan matkustajille lentoliikenteen syöttöyhteydet ovat kilpailukykyisimmillään suurin piirtein samalla tavalla kuin kotimaan runkoyhteyksilläkin eli kilpailukyky alkaa, kun matka-aika ylittää kolme tuntia muilla kulkuvälineillä ja muuttuu merkittäväksi kuuden tunnin jälkeen.

Lisäksi monilta Suomen lentoasemilta on lomamatkustajille tarkoitettuja tilauslentoja, mikä vähentää jossain määrin vapaa-ajan matkustajien tarvetta lentää Helsinki-Vantaan kautta. Yksilömatkailun yleistyessä, tilauslentoliikenteen rooli on kuitenkin pienentynyt.

Monissa muissa Euroopan maissa, kuten Ruotsissa ja Norjassa, kansainvälinen lentoliikenne on hajaantunut useammalle lentoasemalle, mikä vähentää syöttöyhteyksien tarvetta.



Kuva 97. Yleistävä yhteenveto kolmen hyvin eri etäisyydellä Helsingistä sijaitsevan lentoaseman lentoyhteyden merkityksestä jaoteltuna liikematkustajiin ja vapaa-ajan matkustajiin sekä vaihtoyhteyden Helsinki-Vantaan kansainvälisille lennoille ja kotimaan runkoyhteytenä.

## 6.2 Eri liikkumismuotojen roolit pitkämatkaisessa liikkumisessa

Lentoliikenteen rooli osana liikennejärjestelmää on pitkämatkaisessa liikkumisessa. Pitkämatkaisella liikkumisella tarkoitetaan tyypillisesti yli 100 km pituisia matkoja (Liikennevirasto 2018).

Liikennejärjestelmän näkökulmasta yksikään liikennemuoto ei ole itsearvo, vaan kyse on niiden mahdollistamasta ja tarjoamasta palvelutasosta. Seuraavaksi käsitelläänkin lyhyesti eri liikennemuotojen erityispiirteitä ja soveltuvuutta pitkämatkaiseen liikkumiseen verraten niitä lentoliikenteen. Lentoliikenteen tarjonnan takia keskeiset pitkämatkaisen liikkumisen yhteysvälit Suomessa ovat pitkittäissuuntaiset yhteydet pääkaupunkiseudun ja muun Suomen välillä.

### 6.2.1 Henkilöautoliikenne

Henkilöautoliikenteessä keskeisin sen käyttöön vaikuttava tekijä on oman tai perheen henkilöauton käyttömahdollisuus. Pitkämatkaisessa liikenteessä henkilöauto on kilpailukykyisimmillään, kun matkaseurue koostuu useista henkilöistä tai mukana on liikuntarajoitteisia henkilöitä, matka edellyttää tavaroiden kuljettamista eikä matka-aika ylitä 3–4 tuntia. Lisäksi sen etuja ovat sujuvat

ja vaihdottomat ovelta-ovelle-matkaketjut, kunhan pysäköintimahdollisuuksia on tarjolla. Sen käyttö ei myöskään ole samalla tavalla sidottu ennalta määritettyihin aikatauluihin kuin muilla liikkumismuodoilla.

Saapuminen Helsinki-Vantaalle henkilöautolla on helppoa ja pysäköintimahdollisuuksia on kehitetty lentoaseman laajentumisen myötä. Tarjolla on eri hintaista pysäköintiä. Henkilöautolla saapuessa tulee varata aikaa terminaaliin siirtymiseen, turvatarkastukseen sekä lähtöportille kävelyyn. Suositusaika on saapua kahta tuntia ennen lennon lähtöä.

Henkilöautoliikenne on sekä vapaa-ajan matkustajien että liikematkustajien suosima liikennemuoto sekä kotimaan sisäisessä pitkämatkaisessa liikenteessä että pitkämatkaisena vaihtoyhteytenä kansainvälisille lennoille.

### 6.2.2 Junaliikenne

Junaliikenne on erityisen kilpailukykyinen niillä yhteysväleillä, joilla se pystyy tarjoamaan henkilöautoa nopeamman yhteyden (mm. Seinäjoki–Helsinki, Lappeenranta–Helsinki). Raideliikennettä Suomessa olisi kuitenkin mahdollista kehittää niin, että se olisi useammillakin yhteysväleillä henkilöautoliikennettä nopeampaa.

Junaliikenteen toinen kilpailuvaltti on työnteon mahdollistaminen matkan aikana, mitä erityisesti liikematkaja arvostavat. Yleisesti junaliikennettä pidetään matkustusmukavuudeltaan parempana kuin henkilö- tai linja-autoa pidemmällä matkoilla, ja yöjunayhteydet mahdollistavat myös pidempienkin matkojen taittumisen tieliikennettä mukavammin.

Kotimaan sisäisessä pitkämatkaisessa liikenteessä junaliikenteen etu erityisesti lentoliikenteeseen verrattuna on juna-asemien sijaitseminen keskeisillä paikoilla, mikä usein pienentää kokonaismatka-aikaa. Pitkämatkaisena vaihtoyhteytenä Helsinki-Vantaalle/-lta junaliikenteen houkuttelevuutta kuitenkin vähentää vaihdollinen yhteys. Suoran junayhteyden mahdollisuus parantaisi junaliikenteen kilpailukykyä syöttöyhteytenä erityisesti 100–300 km etäisyydellä Helsinki-Vantaalta – varsinkin, jos käyttöön tulisivat Keski-Euroopasta tutut lento- ja junayhtiöiden matkalippuyhteistyöt.

Junaliikenne on sekä liikematkustajien että vapaa-ajan matkustajien suosima pitkämatkaisen liikkumisen muoto, joskin liikematkustajat siirtyvät helpommin lentoliikenteen käyttäjiksi matka-aikasyistä pidemmällä matkoilla ja matkustusmukavuussyistä vaihtoyhteysmatkoilla.

### 6.2.3 Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenne palvelee pitkämatkaisessa liikenteessä pääasiassa vapaa-ajan matkustusta. Sen kilpailuetu erityisesti junaliikenteeseen verrattuna on yleensä laajempi reittiverkosto sekä halvemmat hinnat, mutta se häviää matka-ajassa sekä henkilöautolle että junaliikenteelle, minkä takia se on vain

vähän käytetty liikematkustajien keskuudessa. Linja-auto sopii kuitenkin junaan paremmin yhteysväleille, joilla on ohuet matkustajavirrat ja sen etuna on reittiverkoston nopea muokattavuus. Lisäksi linja-autot pysähtyvät kaupungeissa useammilla pysäkeillä, mikä voi nopeuttaa matkaketjun kokonaismatka-aikaa junaliikenteeseen verrattaessa.

Linja-autoliikenne ja junaliikenne kilpailevat erityisesti 100–300 km pituisilla yhteysväleillä osittain samoista matkustajista, mikä ylläpitää hintakilpailua ja on loppukäyttäjän etu.

Suorien linja-autoyhteyksien järjestäminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle/-lta on helppoa ja lähikaupungeista yhteyksiä onkin tarjolla. Keväästä 2023 alkaen lentoyhtiö Finnair on tarjonnut vaihtoyhteydet Helsinki-Vantaan lennoille Tampereelta ja Turusta linja-autoyhteyksinä. Linja-autot liikennöivät kaupunkien linja-autoasemien ja Helsinki-Vantaan väliä. Lentoyhtiön järjestämien linja-autoyhteyksien etuna on, että lentoyhtiö vastaa mahdollisista myöhästymisistä ja niihin liittyvistä kuluista ja uudelleenjärjestelyistä. (Finnair 2023)

#### 6.2.4 Lentoliikenne

Lentoliikenteellä on muita liikennemuotoja pidempi liikkumisen oheistoimintoihin kuuluva aika. Tämä johtuu siitä, että lentoasemat sijaitsevat yleensä hieman kaupunkien sivussa, jolloin molemmissa päissä siirtymät ovat yleensä jonkin verran pidempiä kuin juna- ja linja-autoliikenteellä matkustettaessa. Lisäksi pienilläkin lentoasemilla tulee olla viimeistään 20–30 minuuttia ennen lennon lähtöä turvatarkastuksen ja koneeseen nousun takia, suuremmilla lentoasemilla jopa 45–60 minuuttia. Isojen matkatavaroiden kanssa matkustettaessa sekä ruuhka-aikoina aikaa pitää varata huomattavasti enemmän. Käytännössä kotimaan sisällä liikuttaessa matkaketjun kokonaismatka-aikaan tulee lisätä vähintään 45–60 minuuttia. Toisaalta itse lentäminen on nopeaa, minkä takia kokonaismatka-aikojä vertailtaessa lentoliikenne muuttuu nopeimmaksi kulkutavaksi viimeistään silloin, kun matka-aika muilla kulkumuodoilla ylittää kolme tuntia (Doganis 2014).

Kansainvälisten lentoyhteyksien vaihtoyhteytenä lentoliikenteen kilpailuvaltti on saapuminen suoraan Helsinki-Vantaan lentoliikennealueelle, jolloin matkustajan ei tarvitse varata aikaa turvatarkastukseen tai liikkumiseen lentoasemalla samassa määrin kuin henkilöautolla, junalla tai linja-autolla saapuessa.

Lentoliikenne sopiikin erityisesti liikematkustajille, joille matka-aika ja matkustusmukavuus on erittäin tärkeitä, mutta muiden liikennemuotojen matkustajan kasvaessa, lentoliikenteen kilpailukyky nousee myös vapaa-ajan matkustajien keskuudessa.

## 6.2.5 Yhteenvedo eri liikkumismuotojen soveltuvuudesta

Kuten edellä kuvattiin, on eri liikkumismuotojen välillä sekä niiden ominaisuuksiin liittyviä eroja että eri pituisilla matkoilla, eri matkatyypeillä ja käyttäjäryhmillä eri tavalla korostuvia eroja. Näitä eroja ja sitä myötä eri liikkumismuotojen soveltuvuutta eri matkoilla on pyritty havainnollistamaan seuraavissa kuvissa.

### 1–3 h autolla yhteysvälit



liikematkustus



vapaa-ajan matkustus

|                             |   |  |  |  |
|-----------------------------|---|--|--|--|
| <p>henkilöauto-liikenne</p> | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu hyvin, sillä on useilla yhteysväleillä nopein vaihtoehto.</p>                                       | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Soveltuu hyvin, sillä on nopein tai toiseksi nopein vaihtoehto.</p>  | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu hyvin, sillä on useilla yhteysväleillä nopein vaihtoehto.</p>                          | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Soveltuu hyvin, sillä on usein nopea ja kustannustehokas vaihtoehto.</p>                           |
| <p>linja-autoliikenne</p>   | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Vähän käytetty. Liikematkustajat suosivat henkilöautoa matkanopeuden ja junaa matkustusmukavuuden takia.</p> | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Vähän käytetty. Liikematkustajat suosivat henkilöautoa matkanopeuden ja junaa matkustusmukavuuden takia.</p>             | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu hyvin, joskin häviää matka-ajassa muille liikennemuodoille.</p>                        | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Soveltuu hyvin, joskin häviää matka-ajassa muille liikennemuodoille.</p>                           |
| <p>junaliikenne</p>         | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu hyvin erityisesti niillä yhteysväleillä, joilla matka-aika on kilpailukyinen henkilöautolle.</p>    | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Soveltuu joillakin yhteysväleillä hyvin ja toisilla huonommin. Houkuttelevuutta heikentää suoran junayhteyden puute.</p> | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu hyvin. Joillakin yhteysväleillä nopein vaihtoehto.</p>                                 | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Soveltuu hyvin, myös vaihdollisena yhteytenä.</p>  |
| <p>lento-liikenne</p>       | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu huonosti, sillä on kustannuksiltaan muita liikennemuotoja kalliimpi eikä nopeampi.</p>              | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>On mielellään käytetty, sillä sujuvampi ja nopeampi käyttää kuin vaihdollinen junayhteys.</p>                            | <p><b>Kotimaan runkoyhteys</b><br/>Soveltuu huonosti, sillä on kustannuksiltaan muita liikennemuotoja kalliimpi eikä nopeampi.</p> | <p><b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b><br/>Soveltuu jossain määrin. On yleensä kustannuksiltaan korkeampi, mutta matka-ajaltaan nopeampi.</p> |

Kuva 98. Eri kulkumuotojen soveltuvuus eri käyttäjäryhmillä ja matkatyypeillä pitkämatkaisessa liikkumisessa, jonka matka-aika henkilöautolla on noin 1–3 tuntia. Tällaisella etäisyydellä Helsingistä ovat lentoasemakaupungeista Turku, Tampere, Pori, Jyväskylä, Mikkeli ja Lappeenranta. Myös Seinäjoki voidaan laskea tähän kategoriaan, jos huomioidaan junaliikenteen matka-aika, joka alittaa 3 tuntia.

**3–6 h autolla yhteysvälit**

liikematkustus



vapaa-ajan matkustus



henkilöauto-liikenne



linja-autoliikenne



junaliikenne



lentoliikenne

|                      | <b>Kotimaan runkoyhteys</b>  | <b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b>  | <b>Kotimaan runkoyhteys</b>   | <b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b>   |
|----------------------|--|---|---|--|
| henkilöauto-liikenne | Paljon käytetty, koska aikatauluriippumaton. Häviää matka-ajassa monilla yhteysväleillä sekä juna- että lentoliikenteelle. | Paljon käytetty, koska aikatauluriippumaton. Häviää matka-ajassa lentoliikenteelle.             | Paljon käytetty, usein kustannustehokkaimmaksi mielletty vaihtoehto.                        | Paljon käytetty, usein kustannustehokkaimmaksi mielletty vaihtoehto.                     |
| linja-autoliikenne   | Häviää matka-ajassa ja matkustusmukavuudessa erityisesti junalle merkittävästi.  | Häviää matka-ajassa ja matkustusmukavuudessa erityisesti junalle merkittävästi.                 | Soveltuu jossain määrin, joskin häviää matka-ajassa muille liikennemuodoille.               | Soveltuu jossain määrin, joskin häviää matka-ajassa muille liikennemuodoille.            |
| junaliikenne         | Soveltuu jokseenkin hyvin, mutta häviää matka-ajassa lentoliikenteelle.  | Matka-aika hitaampi lentoliikenteeseen ja monilla yhteysväleillä myös henkilöautoon verrattuna. | Soveltuu hyvin.   | Soveltuu jokseenkin hyvin, mutta on vaihdollinen yhteys.                                 |
| lentoliikenne        | Soveltuu hyvin, sillä on nopea vaihtoehto.   | Soveltuu hyvin, sillä on nopein vaihtoehto.   | Soveltuu hyvin, mutta on kustannuksiltaan usein muita kalliimpi ja siksi vähemmän käytetty. | Soveltuu jokseenkin hyvin. On kustannuksiltaan korkeampi, mutta matka-ajaltaan nopeampi. |

Kuva 99. Eri kulkumuotojen soveltuvuus eri käyttäjäryhmillä ja matkatyypeillä pitkämatkaisessa liikkumisessa, jonka matka-aika henkilöautolla on noin 3–6 tuntia. Tällaisella etäisyydessä Helsingistä ovat lentoasemakaupungeista Savonlinna, Joensuu, Kuopio, Vaasa, Kokkola ja Pietarisaari. Kajaaniin matka-aika on noin 6 tuntia.

**Yli 6 h autolla yhteysvälit**

liikematkustus



vapaa-ajan matkustus



henkilöauto-liikenne



linja-autoliikenne



junaliikenne



lentoliikenne

|                      | <b>Kotimaan runkoyhteys</b>                                     | <b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b>  | <b>Kotimaan runkoyhteys</b>  | <b>Vaihtoyhteys kv-lennoille</b>   |
|----------------------|---|---|--|--|
| henkilöauto-liikenne | Matka-aika on lentoliikenteeseen verrattuna huomattavan pitkä.  | Matka-aika on lentoliikenteeseen verrattuna huomattavan pitkä.                      | Matka-aika on lentoliikenteeseen verrattuna huomattavan pitkä.                   | Matka-aika on lentoliikenteeseen verrattuna huomattavan pitkä.                   |
| linja-autoliikenne   | Matka-aika muihin verrattuna on huomattavan pitkä.              | Matka-aika muihin verrattuna on huomattavan pitkä.                                  | Matka-aika muihin verrattuna on huomattavan pitkä.                               | Matka-aika muihin verrattuna on huomattavan pitkä.                               |
| junaliikenne         | Matka-aika on lentoliikenteeseen verrattuna huomattavan pitkä.  | Matka-aika on lentoliikenteeseen verrattuna huomattavan pitkä, vaihdollinen yhteys. | Erityisesti yöjunayhteydet soveltuvat hyvin. Päiväyhteytenä matka-aika on pitkä. | Erityisesti yöjunayhteydet soveltuvat hyvin. Päiväyhteytenä matka-aika on pitkä. |
| lentoliikenne        | Soveltuu hyvin, sillä on matka-ajaltaan huomattavasti nopeampi. | Soveltuu hyvin, sillä on matka-ajaltaan huomattavasti nopeampi.                     | Soveltuu hyvin, sillä on matka-ajaltaan huomattavasti nopeampi.                  | Soveltuu hyvin, sillä on matka-ajaltaan huomattavasti nopeampi.                  |

Kuva 100. Eri kulkumuotojen soveltuvuus eri käyttäjäryhmillä ja matkatyypeillä pitkämatkaisessa liikkumisessa, jonka matka-aika henkilöautolla on yli 6 tuntia. Tällaisella etäisyydessä Helsingistä ovat lentoasemakaupungeista Oulu, Kuusamo, Kemi ja Tornio, Rovaniemi, Kittilä, Ivalo ja Enontekiö. Kajaaniin matka-aika on noin 6 tuntia.

## 6.3 Pitkämatkaisen liikkumisen palvelutaso Suomessa

### 6.3.1 Kotimaan pitkämatkaisen liikkumisen palvelutaso

Kotimaan pitkittäinen lentoliikenne on pääasiassa liikematkustajien liikkumismuoto kaikkialla Suomessa ja vapaa-ajan matkustajien suuremmissa määrin käyttämä liikkumismuoto Pohjois-Suomessa. Näin ollen, kotimaan pitkämatkaisen ja pitkittäisen liikkumisen palvelutasoa lentoliikenteen näkökulmasta voidaan kuvata parhaiten vertaamalla lentoliikennettä juna- ja henkilöautoliikenteen matka-aikoihin.

Niistä kaupungeista, joista on kotimaan reittiyhteys Helsinki-Vantaalle, lentoliikenteen tarjoama matka-aikasäästö on kaikista vähintään noin tunnin ja korkeimmillaan yli 5 tuntia (Taulukko 21). Tarkemmin matka-aikoja henkilöautolla, junaliikenteellä sekä lentäen kotimaan lentoliikennedyhteyksien paikkakunnilta on esitetty liitteessä 3.

Taulukko 23. Kotimaan lentoyhteyskaupunkien etäisyydet Helsinkiin sekä matka-aikasäästö verrattuna junaliikenteeseen. Tarkempi laskelma on esitetty liitteessä 3.

| Kaupunki, josta lentoyhteys Helsinki-Vantaalle | Lentoliikenteen matka-aikasäästö verrattuna junaliikenteeseen, vähintään <sup>2</sup> | Lentoliikenteen matka-aikasäästö verrattuna junaliikenteeseen, enintään <sup>3</sup> |
|--|---|--|
| Jyväskylä                                      | 1:05  | 1:35   |
| Pori   | 1:15  | 1:45   |
| Pietarsaari <sup>1</sup>                       | 1:15  | 1:45   |
| Kokkola  | 1:15  | 1:45   |
| Vaasa  | 1:35  | 2:05   |
| Kuopio   | 1:50  | 2:20   |
| Savonlinna                                     | 1:55  | 2:25   |
| Joensuu  | 2:00  | 2:30   |
| Kemi   | 2:55  | 3:25   |
| Oulu   | 3:15  | 3:45   |
| Kajaani  | 3:25  | 3:55   |
| Tornio   | 3:25  | 3:55   |
| Rovaniemi                                      | 5:25  | 5:55   |
| Kuusamo  | -   | -  |
| Kittilä  | -   | -  |
| Ivalo  | -   | -  |

<sup>1</sup> Junaliikenteen matka-ajassa mukana 15 minuutin matka-aika Pedersöden asemalle.

<sup>2</sup> Oletuksena 45 minuutin odotusaika lentoliikenteellä (esim. saapuminen lentoasemalle 25 min ennen lähtöä ja 20 minuuttia pidempi siirtymä Helsingissä)

<sup>3</sup> Oletuksena 75 minuutin odotusaika lentoliikenteellä (esim. lentoasema sijaitsee 15 minuuttia kauempana, saapuminen lentoasemalle 30 minuuttia ennen lähtöä ja 30 minuuttia pidempi siirtymä Helsingissä)



Pitkämatkaisen julkisen liikenteen palvelutasomääränä matka-ajan osalta on käytetty Suomessa 3–3,5 h. Euroopan komissio pitää alle kolmen tunnin rai-deliikenneyhteyttä esteenä julkisesti tuettavalle lentoliikenteelle ja Liikenne 12 –suunnitelmassa todetaan, että valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty rai-deliikenteen keinoin. Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2022 julkaise-massa [Valtakunnallinen julkisen liikenteen palvelutason määrittelyssä](#) matka-aikatavoitteeksi runkomatkalle määritetään *enintään 3,5 tuntia*. Esimerkiksi Ruotsin valtakunnallisessa palvelutasomäärityksessä runkomatkan matka-ai-katavoite on 3–5 tuntia riippuen yhteysvälistä ja matkan tarkoituksesta. Alla on esitetty tarkastelu, millaiset matka-ajat muodostuisivat, jos joidenkin ny-kyisen kotimaan lentoliikenteen yhteyden paikkakunnan saavutettavuus jär-jestettäisiin jonkun muun lentoaseman kautta (Taulukko 22).

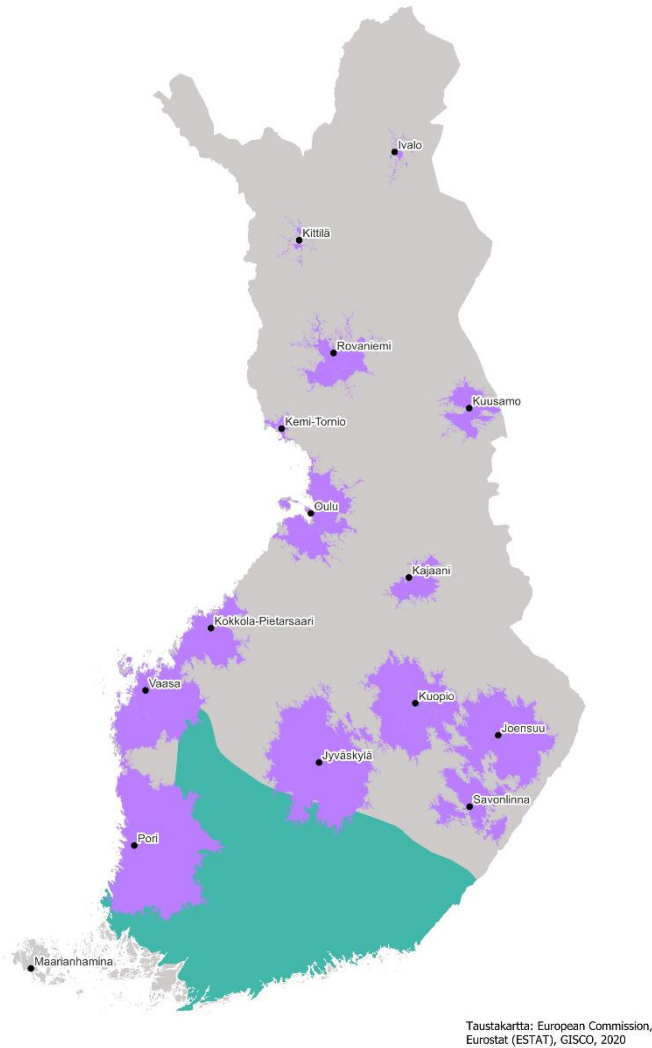
Taulukko 24. Nykyisten lentoliikennekaupunkien pitkämatkaisen liikenteen kokonaismatka-aika Helsinki-Vantaalle, jos liikenne olisi järjestetty niitä lähimmän, itseään suuremman lentoaseman kautta. Kokonaismatka-ajassa on mukana naapurilentoasemalle siirtymäajan lisäksi myös odo-tusaika lentoasemalla (30 minuuttia) sekä 15 minuutin varautumisaika siirtymää varten (liiken-neruuhkat yms.). Tarkempi laskelma on esitetty liitteessä 2. Henkilöautoliikenteen ajoajat ovat [Maakuntalentomuistion](#) mukaiset.

| Tarkasteltava kaupunki <sup>1</sup> | Lähin suurempi lentoasema | Siirtymäaika henkilöautolla <sup>2</sup> | Kokonaismatka-aika |
|-------------------------------------|---------------------------|--|--------------------|
| <b>Pietarsaari</b>                  | Vaasa                     | 1:35                                     | 3:20               |
| <b>Kemi</b>                         | Oulu                      | 1:35                                     | 3:25               |
| <b>Kokkola</b>                      | Vaasa                     | 1:40                                     | 3:40               |
| <b>Joensuu</b>                      | Kuopio                    | 1:40                                     | 3:25               |
| <b>Tornio</b>                       | Oulu                      | 2:05                                     | 3:50               |
| <b>Kajaani</b>                      | Kuopio                    | 2:00                                     | 3:45               |
| <b>Kittilä</b>                      | Rovaniemi                 | 2:00                                     | 4:00               |
| <b>Kuusamo</b>                      | Oulu                      | 3:00                                     | 4:45               |
| <b>Ivalo</b>                        | Rovaniemi                 | 3:40                                     | 5:40               |

<sup>1</sup> Tarkastelussa eivät ole mukana Oulun, Rovaniemen, Kuopion ja Vaasan lentoasemat, sillä niiden lähilentoasemat ovat kaikki kyseistä lentoasemaa pienempiä kotimaan liikenteessä. Tar-kastelussa eivät myöskään ole mukana Porin, Jyväskylän ja Savonlinnan lentoasemat, sillä nii-den eteläpuolella ei ole sellaisia lentoasemia, joita ne voisivat hyödyntää kotimaan liikenteessä, ja pohjoispuolella olevat lentoasemat ovat huomattavan kaukana.

<sup>2</sup> On odotettavaa, että liikematkustajat käyttäisivät siirtymiseen joko omaa henkilöautoa tai taksin kaltaista palvelua. Vapaa-ajan matkustajille linja-autoliikenteen hieman hitaampi matka-aika taas ei ole kynnyskysymys.

Tällä hetkellä junaliikenteen kolmen tunnin vaikutusalueella asuu 64 % väes-töstä ja lentoyhteyksien 33 % väestöstä. Yhteensä Helsingin saavuttaa 91 % väestöstä korkeintaan kolmessa tunnissa (vaikutusalueissa on pientä päälle-käisyyttä, kts. Kuva 101).



Kuva 101. Lentoliikenteen ja junaliikenteen vaikutusalueet niin, että kokonaismatka-aika Helsinkiin on korkeintaan kolme tuntia. Laskenta on tehty niin, että kolmesta tunnista on vähennetty lentoaika sekä 60 minuuttia, joka kuvastaa keskimääräistä odotusaikaa (siirtymät, turvatarkastus). Tästä jäävän arvon on katsottu olevan lentoaseman vaikutusalue ja sen väestömäärä on laskettu mukaan tarkasteluun. Lisäksi mukana on alue, jonka saavutettavuus on alle 3 tuntia junaliikenteellä (Kuva 96, käytetty 2 h 50 min aluetta, jolloin matkaketjuun sisältyvä siirtymä- ja odotusaika on 10 min).

Kolmen tunnin kokonaismatka-aika huomioiden lentoasemien vaikutusalue maanteitse ulottuu lentoasemasta riippuen 25 minuutista yli tuntiin. Alueilla, joilta ei saavuteta Helsinkiä junaliikenteellä tai lentäen alle kolmeen tuntiin, asuu noin 9 % väestöstä.

Pelkän yhteyden olemassaolo ei takaa hyvää palvelutasoa. Keskeistä ovat myös vuoromäärät viikko- ja päivätasolla sekä yhteyksien liikennöintiajat. Kotimaan sisäisessä ja pitkämatkaisessa liikenteessä hyvä palvelutaso tarkoittaa, että liikenneyhteydet mahdollistavat tehokkaan työpäivän toisella paikkakunnalla sekä paluun niin, että vapaa-aika ei kulu täysin matkustamiseen. Käytännössä tämä tarkoittaa saapumista toiselle paikkakunnalle noin klo 8–9 ja lähtöä kotipaikkakunnalle noin klo 16–17. Lisäksi yhteyksien tulee olla kohtuuhintaisia.

### 6.3.2 Kansainvälisen pitkämatkaisen liikkumisen palvelutaso

Kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta Suomi on pitkälti saari. Tieliikenne kytkee Suomen Pohjois-Suomen kautta Pohjois-Ruotsiin ja Pohjois-Norjaan sekä itärajaa pitkin Venäjään. Rautatieyhteys on mahdollinen Pietariin, mutta se lopetettiin vuonna 2022 Venäjälle asetettujen pakotteiden myötä. Laurila-Haaparanta-yhteysvälin sähköistymisen myötä vaihdollinen rautatieyhteys pohjoista kautta tulee mahdolliseksi Ruotsiin. Tallinnan tunnelin rakentaminen kytkisi Suomen osaksi Baltian rautatieverkkoa ja sitä kautta muuta Eurooppaa, mutta matka-ajallisesti kyseessä olisi lähinnä osalle vapaa-ajan matkustajista sopiva yhteys.

Laivaliikenne kytkee Suomen Turun ja Helsingin satamien kautta naapurimaihin ja Saksaan sekä Vaasan sataman kautta Uumajaan. Tallinnan ja Tukholman yönylittävät laivayhteydet ovat jokseenkin käyttökelpoisia liikematkustajille, mutta pääasiassa yhteydet on suunnattu eri käyttäjäryhmille kuin lentoliikenneyhteydet samoihin kaupunkeihin.

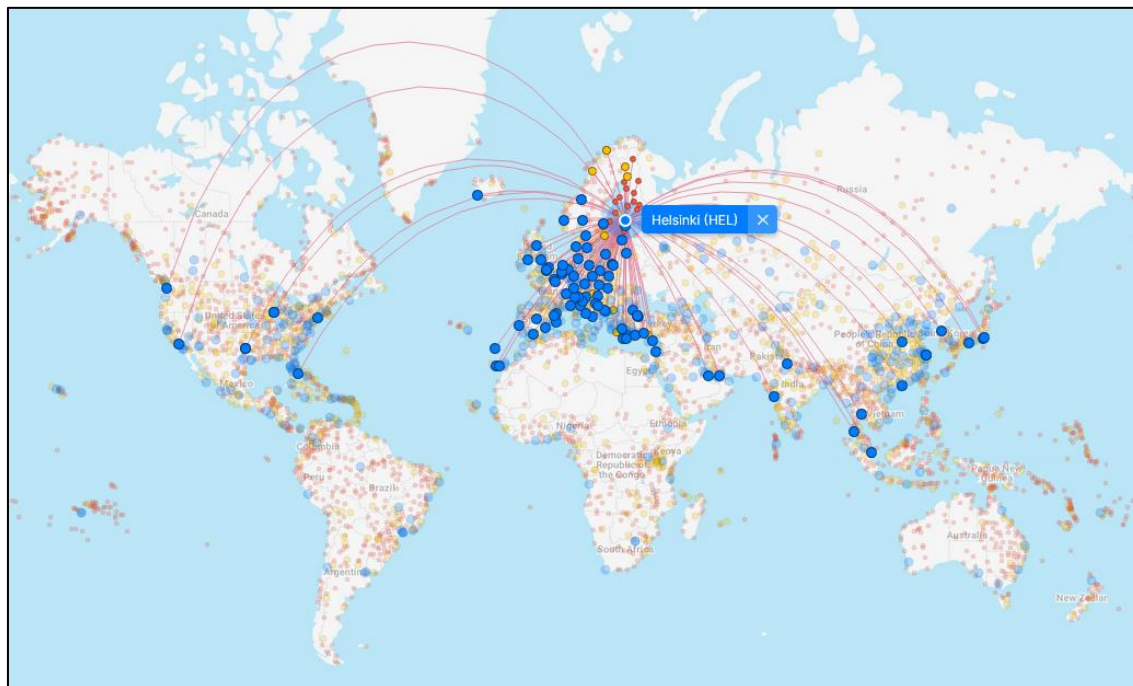
Nopeat, kansainväliset henkilöliikenteen yhteydet ovatkin pitkälti lentoliikenteen varassa. Kansainvälistä saavutettavuutta arvioitaessa kansainväliset reittiyhteydet on hyvä jaotella yhteyksiin hub-lentoasemille sekä suoriin point-to-point-yhteyksiin. Lentoliikenneyhteyksiä tarjoavat lentoyhtiöt toimivat yleensä jommallakummalla toimintamallilla. Hub-and-spoke-mallissa lentoliikennettä keskitetään yhden tai useamman hub-lentoaseman kautta, kun taas point-to-point-mallissa kohteiden välille rakennetaan suoria lentoyhteyksiä. Perinteiset kansalliset lentoyhtiöt suosivat hub-and-spoke-mallia, kun taas nk. halpalentoyhtiöt operoivat point-to-point-mallilla.

Käytännössä tämä tarkoittaa, että reittiyhteys hub-lentoasemalle lentoyhtiöllä, jolla on hub-and-spoke-tarjontaa kyseiseltä lentoasemalta, avaa jatkolentoyhteyksien kautta pääsyn laajoille alueille, kun taas point-to-point-yhteys on yksittäinen yhteys kyseiseen kohteeseen. Vapaa-ajan matkustajat suosivat yleensä suoria yhteyksiä, kun taas liikematkustajille yhteys hub-lentoasemalle on yleensä käyttökelpoisempi, sillä se mahdollistaa laajemman verkoston, vaikka häviääkin matka-ajassa jonkin verran suorille yhteyksille.

Helsinki-Vantaan lentoasemalta, jonne Suomessa kansainvälinen lentoliikenne on keskittynyt, on yhteyksiä sekä hub-lentoasemille sekä point-to-point-yhteyksiä. Myös Helsinki-Vantaan lentoasema itsessään on lentoyhtiö Finnairin hub-lentoasema, mikä mahdollistaa kotimaan lentoyhteyksien jatko-yhteydet samalla matkavarauksella. Tällä hetkellä globaalisti on kolme isoa lentoyhtiöiden yhteenliittymää (allianssia), jotka tekevät tiivistä yhteistyötä keskenään tarjoten jatkolentoja. Myös allianssirajojen yli voidaan tehdä jatkolentoyhteyksiä paikallisesti. (Doganis 2014)

Suoria yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalta on eniten Eurooppaan. Useita kohteita on myös Aasiassa ja Pohjois-Amerikassa. Vaihtoyhteyksien

kautta Helsinki-Vantaalta onkin saavutettavissa merkittävä määrä maailman lentoasemista (Kuva 102).



Kuva 102. Suorat reittilentoyhteydet Helsinki-Vantaalta (punaiset viiva) ja hub-lentoasemien kautta avautuvat yhteydet (siniset, keltaiset ja punaiset ympyrät). Käytännössä saavutettavissa on koko maailma. Kuvan lähde: Flightconnections, viitattu 3.7.2023.

Kansainvälisiä hub-lentoyhteyksiä on Suomessa tarjolla myös Turun (Tukholma, Riika), Tampere-Pirkkalan (Tukholma, Riika), Vaasan (Tukholma), Rovaniemen (Amsterdam, Pariisi, Luxemburg, Wien, Madrid, Istanbul), Kittilän (Riika, München, Wien, Pariisi), Ivalon (Frankfurt) ja Kuusamon (Frankfurt) lentoasemilta (tilanne alkusyksystä 2023). Käytännössä myös näiden yhteyksien kautta merkittävä määrä maailman lentoasemista on saavutettavissa. Pohjois-Suomen yhteyksiä operoidaan tällä hetkellä kuitenkin vain talvikaudella. Lisäksi kaikilta niiltä lentoasemilta, joilta on Finnairin lentoyhteys Helsinki-Vantaalle (tällä hetkellä muut kuin Porin ja Maarianhaminan yhteydet), on käytössä oneworld-allianssin jatkolentoverkosto.

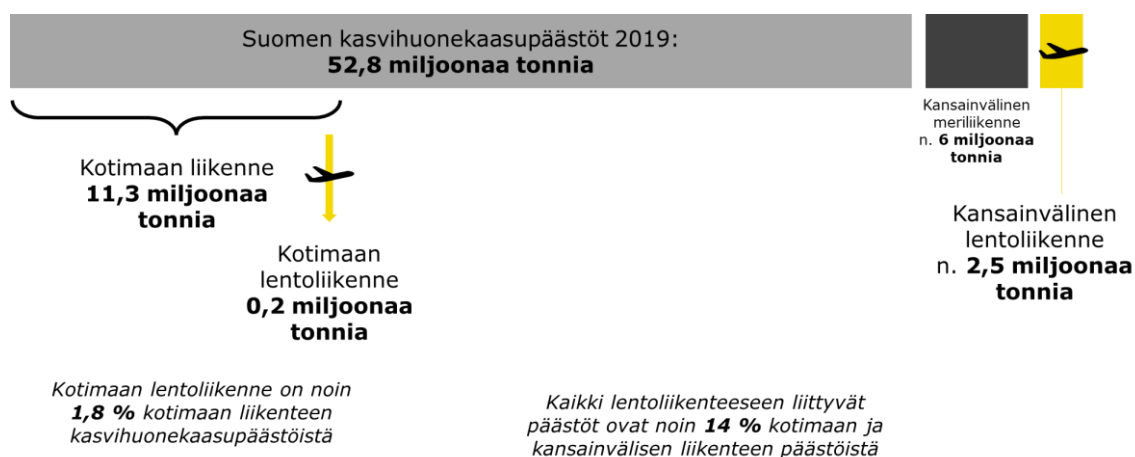
Vastaavalla tavalla kuin kotimaan pitkämatkaisen liikenteen osalta, myös kansainvälisen pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon vaikuttavat yhteyksien olemassa olon ja matka-ajan lisäksi niiden laadulliset tekijät sekä kustannukset. Kansainvälisen liikenteen vaikutusalueet ovat myös kotimaan lentoyhteyksiä suuremmat. Erityisesti näin tiedetään olevan Suomeen saapuvien kansainvälisten matkailijoiden osalta (Kiila Consulting 2018).

## 6.4 Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt

Suomen kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat noin 200 000 tonnia vuonna 2019 ja kansainvälisen lentoliikenteen noin 2,5 miljoonaa tonnia. Koko Suomen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2019 olivat lähes 53 miljoonaa

tonnia, joskaan ne eivät sisällä kansainvälisen liikenteen päästöjä. Kansainvälisen lentoliikenteen lisäksi merkittävä kansainvälisen liikenteen päästölähde on kansainvälinen meriliikenne, jonka hiilidioksidipäästöt vuonna 2019 olivat noin 6 miljoonaa tonnia. (Tilastokeskus 2023, Traficom 2021)

Kotimaan lentoliikenne muodosti vajaan 2 % Suomen kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöistä vuonna 2019 ja noin 0,4 % koko maan hiilidioksidipäästöistä. Pelkän lentoliikenteen päästöjä tarkastellessa, kotimaan liikenteen osuus on noin 8 % ja kansainvälisen liikenteen osuus noin 92 %. Yhteensä kansainvälinen ja kotimaan lentoliikenne ovat noin 14 % kaikista liikenteen hiilidioksidipäästöistä ja noin 4 % kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä, kun huomioidaan kotimaan liikenteen lisäksi myös kansainvälinen meriliikenne. (Tilastokeskus 2023, Traficom 2021)



Kuva 103. Liikennesektorin ja lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt osana Suomen kasvihuonekaasupäästöjä. Tietojen lähde: Tilastokeskus 2023, Traficom 2021.

Yllä on kuvattu liikennöinnin hiilidioksidipäästöjä. Liikenteen osalta on usein tarpeen ilmoittaa myös rakentamisen hiilidioksidipäästöt, erityisesti jos uutta rakentamalla tavoitellaan kulkumuutosiirtymiä. Esimerkiksi lentoradan rakentamisesta on arvioitu syntyvän noin 438 000 tonnin hiilidioksidipäästöt. Realistisena pidettävillä kulkumuutosiirtymillä hiilidioksidipäästöjen kompensoimiseen eri liikennevälineiden tämän hetkisellä hiilidioksidipäästötasolla menisi satoja vuosia. (Suomirata 2022)

## 6.5 Lentoliikenteen merkitys huoltovarmuudelle ja maanpuolustukselle

### 6.5.1 Lentoliikenteen merkitys huoltovarmuudelle

Huoltovarmuudella tarkoitetaan *väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömän kriittisen tuotannon, palvelujen ja infrastruktuurin turvaamista vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa*. Suomessa huoltovarmuuden turvaaminen perustuu private-public-yhteistyöhön, jota koordinoi Huoltovarmuuskeskus. (Huoltovarmuuskeskus 2022)

Lentoliikenteen merkitys huoltovarmuudelle korostuu Suomessa erityisesti lentorahdissa (mm. terveydenhuollon välttämättömissä ja äkillisissä kuljetuksissa sekä kriittisten tuotantolaitosten varaosakuljetuksissa) sekä jossain määrin pitkämatkaisissa henkilökuljetuksissa (Traficom 2020).

Lentorahtia kuljetetaan erillisillä rahtilennoilla (aikataulutettu tai tilauslento), ruumarahtina matkustajaliikenteen lentokoneissa (vain tietyn tyyppiset koneet) tai kiiretoimituksina erikseen tilatuilla liikelentokoneilla (Huoltovarmuuskeskus 2022). Suomessa merkittävien rahtimäärien käsittelyyn tarvittavat tilat ja laitteistot löytyvät vain Helsinki-Vantaan lentoasemalta, mikä on huoltovarmuuden näkökulmasta riski (Huoltovarmuuskeskus 2023). Helsinki-Vantaan jälkeen rahtia käsitellään eniten Turun ja Tampere-Pirkkalan lentoasemilla. Tampere-Pirkkalaan on kesällä 2023 avautunut uusi logistiikkakeskus (Dachser 2023).

Kotimaassa lentorahti kulkee pääasiassa ruumarahtina tai kiiretoimituksina. Ruumarahtia on Helsinki-Vantaalta Ouluun, Rovaniemelle ja Maarianhaminaan. Kiiretoimituksina kuljetetaan erityisesti terveydenhuollon kiireellisiä kuljetuksia, kuten verinäytteitä ja elinsiirtoja sekä tuotantolaitosten varaosia. Terveydenhuollon kiireelliset kuljetukset korostuvat sairaalapaikkakuntien läheisyydessä. (Huoltovarmuuskeskus 2022)

Huoltovarmuuden näkökulmasta on keskeistä, että lentoasemainfrastruktuurin omistus säilyy ETA-alueella. Laki ulkomaalaisomistuksesta suojelee keskeistä infrastruktuuria ja omistuksen siirtyminen ETA-alueen ulkopuolelle voidaan estää. Niin kauan kuin omistus on kotimaista tai ETA-alueen sisäistä, ei ole väliä onko se julkista vai yksityistä. Lentoasematoiminnan operoimisen siirtymiseen kotimaasta ulkomaille tai julkiselta yksityiselle ei voida puuttua samalla tavalla lainsäädännön kautta, mutta hyvänä lähtökohtana voidaan pitää, että myös operoimisen omistus pysyisi kotimaassa tai ETA-alueella. (Huoltovarmuuskeskus 2023)

Lähtökohtana kaikelle huoltovarmuudelle on, että asian tulee toimia normaalioloissa, jotta se voi toimia poikkeusoloissa. (Huoltovarmuuskeskus 2022) Normaaliolojen toiminnan pitäisi perustua ensisijaisesti markkinaehtoisuuteen, sillä pelkän huoltovarmuuden näkökulmasta ei ole mahdollista rahoittaa normaaliaikana toimintoja, jotka eivät toimi markkinaehtoisesti (Huoltovarmuuskeskus 2023). Käytännössä tämä tarkoittaa, että Suomessa olisi hyvä olla enemmän kuin yksi sellainen lentoasema, johon saapuu markkinaehtoisesti kansainvälisiä rahtikuljetuksia (joko ruumarahtina tai erillisillä lentorahdikoneilla) ja näiltä lentoasemilta olisi kotimaan lentoliikenneyhteyksiä tiheällä vuorovälillä, markkinaehtoisesti ja sellaisilla lentokonetyypeillä, joilla ruumarahdin kuljettaminen on mahdollista.

Lisäksi mitä laajempi lentoasemaverkosto on, sitä paremmin se mahdollistaa erityisesti varaosakuljetukset. Terveysturvallisuuden kiireelliset kuljetukset painottuvat sairaalakaupunkien välille ja elinsiirtokuljetukset sairaalakaupunkien ja Helsinki-Vantaan välille. (Huoltovarmuuskeskus 2022)

Huoltovarmuuskeskus on julkaissut vuonna 2022 [selvityksen](#), jossa käsitellään lentokuljetusten merkitystä Suomen huoltovarmuudelle. Tämän takia tässä selvityksessä asiaa ei ole käsitelty tämän syvällisemmin. Huolto- ja toimintavarmuus on kuitenkin mukana yhtenä vaikutusten arvioinnin osa-alueena (kts. luku 7.4 )

### 6.5.2 Lentoasemien merkitys maanpuolustukselle

Suomessa siviili-ilmailu ja sotilasilmailu toimivat nk. yhteistoimintamallilla, mikä tarkoittaa, että Finavia Oyj vastaa kaikista lentoasematoimintojen järjestämisestä niin siviili-ilmailulle kuin sotilasilmailullekin ja Puolustusvoimat ostaa tarvitsemansa lentoasemapalvelut Finavialta. Vastaavasti myös lennonvarmistuspalveluita tarjoava Fintraffic tuottaa lennonvarmistuspalvelut yhteisesti siviili- ja sotilasilmailulle. Toimintamalli on yhteiskuntataloudellisesti kustannustehokas, sillä päällekkäistä toimintaa ei synny.

Ilmavoimat ovat laatineet syksyllä 2021 eduskunnalle muistion, jossa kuvataan Ilmavoimien kehitystä ja materiaalista valmiutta (Jokinen 2021). Ilmavoimat käyttävät tukikohtinaan lentoasemia, valvomattomia lentopaikkoja sekä maanteiden varalaskutuspaikkoja. Lentoasemat ovat tärkeitä, koska niitä koskee valmiuslain mukainen varautumisvelvoite. Puolustusvoimien harjoittelutoiminnan kannalta on keskeistä, että kiitotiet ovat käytettävissä viiveettömästi kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina. Lisäksi lentoasemia tulee olla laajasti ympäri Suomea ympärivuorokauden avoinna ja että muutkin lentoasemat ovat saatavissa käyttöön nopeasti. Lisäksi lentoasemien kiitoteiden tulee olla riittävän pitkiä.

Lentoasemien määrään viitaten vuoden 2021 muistiossa todetaan, että *kansallinen lentoasemaverkostomme luo pohjan taistelutavalle koko maan mittakaavassa*. Tämä tarkoittaa, että Suomessa tulee olla laaja lentoasemaverkosto turvaamassa Ilmavoimien toimintamahdollisuudet kriisitilanteissa. Laajuudella viitataan sekä lentoasemien määrään että niiden maantieteelliseen jakaumaan.

Maanpuolustuskorkeakoulussa on vuonna 2023 laadittu yleisesikuntaupseerikurssin diplomityö aiheesta *Lentopaikkojen kehityksen vaikutukset ilmavoimien tukikohta-alustusten käytettävyyteen 2030+*. Tutkielma ei ole turvallisuusluokaltaan julkinen. Julkisesti on kuitenkin kerrottu, että tutkielmassa on huomioitu niin lentoasemat, valvomattomat lentopaikat kuin maanteiden varalaskutuspaikat ja että tutkielman fokus on niiden kehitysnäkemyksien ja tulevaisuuden ennakoitavien kehitysnäkymien vaikutusten arvioiminen Ilmavoimien toimintaan.

## 7 Vaihtoehtojen muodostamisen ja arvioinnin lähtökohdat

Tässä luvussa esitellään perustelut ja lähtökohdat myöhemmin luvussa 8 esiteltäville tarkastelluille vaihtoehdoille Suomelle ja niiden vaikutusten arvioinnille. Luku keskittyy kuvaamaan, miten työn alatavoitteeksi määritetty *arvioida selvityksen vaihtoehdot Liikenne12-suunnitelman arviointikehikon mukaisesti* toteutetaan.

### 7.1 Vaihtoehtojen valinnan perustelut

Tämän työn jatkotarkasteluun valittiin Norjan, Ruotsin, Puolan ja Kreikan mallit, mikä tarkoittaa, että näiden maiden lentoasematoimintojen järjestämisen malleja ja mallien vaikutuksia on esitetty Suomen näkökulmasta. Tämän lisäksi näiden rinnalle tuotettiin nk. BAU-vaihtoehto (*business as usual*), joka kuvaa nykyisen mallin jatkamista ja toimii vaikutusten arvioinnin vertailuvaihtoehtona.

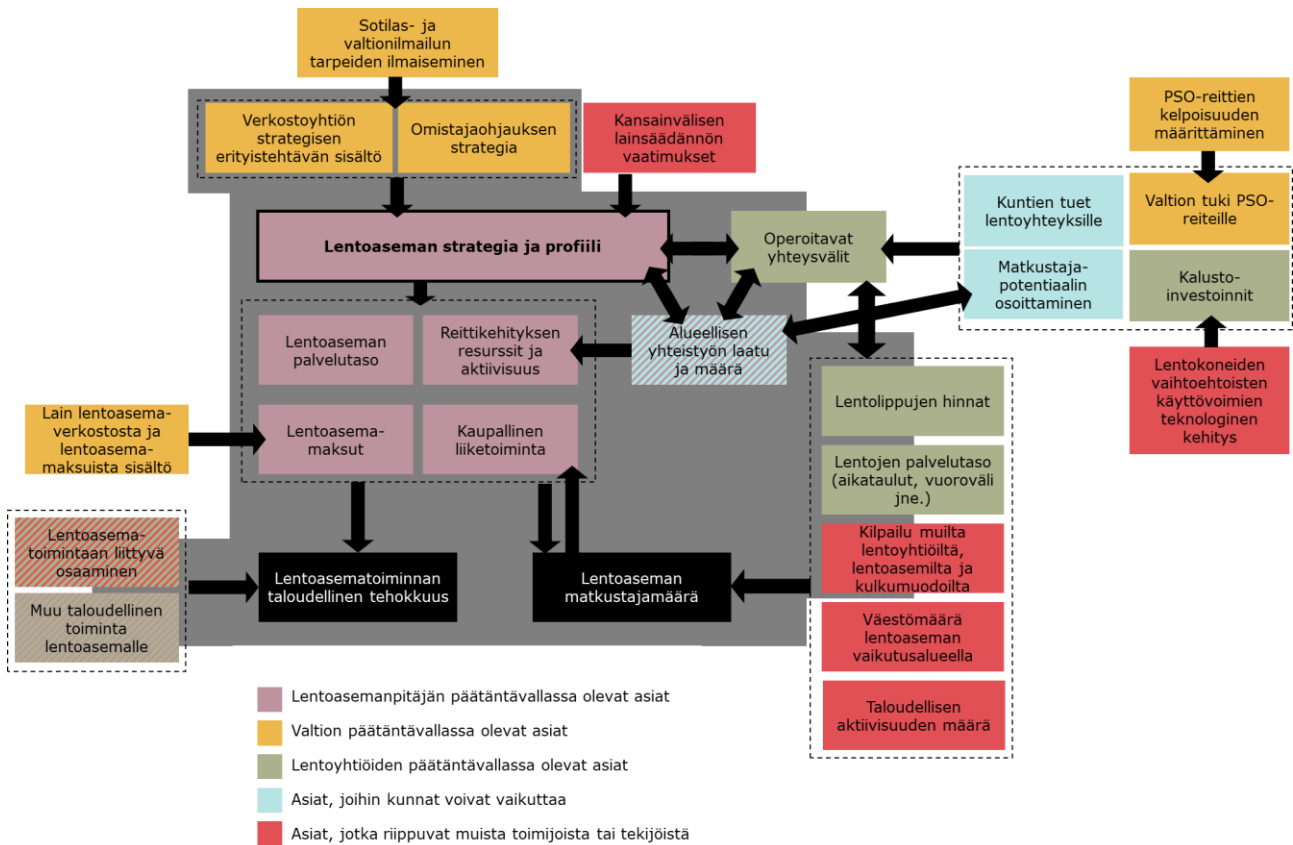
Norjan ja Ruotsin mallit valittiin jatkotarkasteluun, koska ne olivat sidosryhmäkyselyssä selkeästi suosituimmat vaihtoehdot, mikä lisäksi maat vertautuvat hyvin Suomeen: niissä on pitkät etäisyydet, harva asutus sekä suuri määrä pienehköjä alueellisia lentoasemia.

Puolan ja Kreikan mallit valittiin, koska tarkasteltavien verkostomallien haluttiin olevan mahdollisimman erilaisia toisistaan. Puolan mallin mukainen yhteisomistus eroaa selvästi Norjan ja Ruotsin malleista, ja tarjoaa mielenkiintoisen näkökulman tarkastella valtion verkoston ja kunnallisen omistuksen yhteensovittamista. Kreikan malli taas tuo tarkasteluun mukaan yhden yksityistä operointia hyödyntävän mallin. Tarjolla olleista Etelä-Euroopan malleista se on monipuolisin ja tarjoaa suurimmat erot BAU-vaihtoehtoon.

### 7.2 Toimintaympäristöstä tehdyt oletukset vaihtoehtoihin

Jotta lentoasematoimintojen järjestämistavan malleja voidaan verrata, tulee mallien sijoittua jonkinlaiseen yhtenäiseen tulevaisuuden toimintaympäristöön. Seuravan sivun kuvassa on esitetty tämän työn rajaukset huomioivaa kehikkoa, johon on kuvattu eri toimijoiden vastuulla olevat tehtävät, niiden keskinäiset, pelkistetyt riippuvuussuhteet sekä toimintaympäristön tekijät, jotka pysyvät vakioina kaikissa vaihtoehdoissa (ei taustaväriä) sekä tekijät, joihin lentoasematoimintojen järjestämistapa vaikuttaa keskeisesti ja jotka muuttuvat eri vaihtoehdoissa (harmaalla taustalla).





Kuva 104. Tämän työn vaihtoehtojen muodostamisessa käytetty kehikko, joka kuvaa pelkistetyesti eri toimintoja ja näkökulmia, jotka vaikuttavat lentoasematoiminnan taloudelliseen tehokkuuteen sekä lentoaseman matkustajamäärään. Harmaalla pohjalla esitetyt asiat muuttuvat vaihtoehtojen välillä, kun taas valkoisella taustalla olevat asiat ja näkökulmat pysyvät samoina kaikissa vaihtoehdoissa.

Yllä olevan kuvan mukaisesti ilman taustaväriä olevat laatikot ovat sellaisia, jotka pysyvät vakiona kaikissa vaihtoehdoissa. Muutamat tekijät on tunnistettu sellaisiksi, joihin lentoasematoimintojen järjestämistavat voivat säteillä vaikutuksia (osittain harmaalla taustalla olevat) ja tätä kuvataan vaihtoehdoissa laadullisesti.

Alla on kuvattu lyhyesti vaihtoehdoissa vakiona säilyviä näkökulmia ja toimia sekä sitä, miten niiden oletetaan kehittyvän vuoteen 2035 mennessä:

- **Sotilas- ja valtionmailun tarpeiden** odotetaan pysyvän nykyisen kaltaisina. Sotilasilmailun tarpeita on kuvattu tarkemmin luvussa 6.5.2 .
- **Valtion ja kuntien tuet lentoyhteisöille** sekä näihin liittyvä **PSO-reittikelpoisuus** kehittyvät tämän hetken päätösten mukaisesti. Tukien nykytilaa sekä niiden tulevaisuudesta tehtyjä päätöksiä on kuvattu tarkemmin luvussa 4.4.2 .
- **Lentokoneiden vaihtoehtoisten käyttövoimien näkymiä** ja niiden mukanaan tuomia mahdollisuuksia lentoyhtiöille investoida **uuteen kalustoon**, on kuvattu luvussa 5.4.3 . Vaihtoehtojen taustalla

on valittu pessimistisempi kehityssuunta (kts. Taulukko 22), koska se vastasi työnaikaisten asiantuntijahaastattelujen näkemystä.

- **Alueen matkailupotentiaalin osoittamisen** toimintamallien odotetaan pysyvän vaihtoehdoissa samana. Eri lentoasemien toimintamalleja on kuvattu tarkemmin luvussa 5.3 .
- Lentoliikenteen **kansainväliseen lainsäädäntöön** eikä **lakiin lentoasemaverkostosta ja -palveluista** tule muutoksia nykytilaan verrattuna. Keskeisiä lentoasematoimintoihin vaikuttavia lainsäädännöllisiä näkökulmia on esitetty luvussa 4.3.2 .
- Lentoasemien vaikutusalueiden **väestömäärä ja taloudellisen aktiivisuuden määrä** kehittyvät tämän hetkisten oletusten mukaisesti. Näkymiä ja mahdollisuuksia on kuvattu luvussa 5.2 .

Näiden lisäksi muutamien näkökulmien ja toimien on tunnistettu voivan olla jossain määrin riippuvaisia lentoasematoimintojen järjestämisen tavoista, mutta niiden tilaa tai kehittymistä ei voida päättää lentoasematoimintojen järjestämistavalla. Näitä käsitellään vaihtoehdoissa seuraavasti:

- Lentoasemilta **operoitavat yhteysvälit** kehittyvät lähtökohtaisesti kaikissa vaihtoehdoissa samalla tavalla kuin BAU-vaihtoehdossa.
  - Kuitenkin, jos lentoasematoimintojen järjestämisen malli *luo kilpailua lentoasemien välille*, on vaihtoehdossa kuvattu sanallisesti kilpailutilanteen kautta syntyviä mahdollisia muutoksia mm. lentoasemaksuissa, lentoaseman palvelutasossa sekä reititkehityksen resursseissa. Nämä muutokset voivat parantaa joidenkin lentoasemien houkuttelevuutta lentoyhtiöiden näkökulmasta, ja täten myös muuttaa operoitavia yhteysvälejä.
  - Lisäksi vaihtoehdoissa on esitetty kuvaukset paikallisten *verkosto-operaattoreiden strategioista* ja kuvattu, millaisia muutoksia tällaisten strategioiden soveltaminen Suomessa voisi tuoda operoitaviin yhteysväleihin.
  - Muutokset operoitavissa yhteysväleissä voivat osaltaan muuttaa **lentolippujen hintoja, lentojen palvelutasoa** sekä **kilpailutilannetta muiden lentoyhtiöiden ja kulkumuotojen kanssa**.
- **Lentoasematoimintaan liittyvä osaaminen** pysyy kaikissa vaihtoehdoissa lähtökohtaisesti samalla tasolla. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa esitetään kuitenkin sanallinen kuvaus siitä, millaisia muutoksia osaamisen jakautumiseen ja laajuuteen tulee lentoasematoimintojen uudelleenjärjestelyn myötä, sillä muutokset osaamisessa voivat vaikuttaa turvallisuuteen.

- **Lentoasemien muu taloudellinen toiminta** pysyy vaihtoehdoissa samalla tasolla kuin tällä hetkellä. Eri lentoasemien muita taloudellisia toimintoja on kuvattu tarkemmin luvussa 5.3 .
  - Kuitenkin, jos vaihtoehdossa on kunnallinen tai yksityinen lentoaseman pitäjä, on vaihtoehdoissa kuvattu sanallisesti mahdollisia muutoksia, joita työn aikana haastatellut kunnalliset ja yksityiset lentoaseman pitäjät ovat nostaneet esille.

### 7.3 Nykyisen mallin jatkamisesta tehdyt oletukset

Edellisessä luvussa esitellyn kehikon (Kuva 104) harmaalla taustalla olevat tekijät ja näkökulmat ovat vaihtoehdoissa valittujen maiden esimerkkien mukaisesti muutettavia tekijöitä. Näitä verrataan vaikutusten arvioinnissa tilanteeseen, jossa nykyistä toimintatapaa jatketaan (nk. BAU eli *business as usual*-vaihtoehto). Nykyistä toimintatapaa jatkaessa:

- Valtion verkostoyhtiön (Finavian) **strateginen erityistehtävä** ja **omistajaohjauksen strategia** säilyvät nykyisellään (kts. luku 2.2 )
- Lentoasemien pitäjien määrittämät **lentoasemien strategiat ja profiilit** sekä näiden perusteella tehtävät päätökset **palvelutasosta, lentoasemamaksuista, reittikehityksen resursseista ja aktiivisuudesta** sekä **kaupallisesta liiketoiminnasta** tapahtuvat lentoasemien pitäjien haastatteluissa ilmoittamien kehitysnäkymien mukaisesti. (kts. luvut 2.2 , 4.4 ja 5.3 )
- **Lentoasemien matkustajamäärät** kehittyvät lentoasemien pitäjien näkemyksen mukaisesti (kts. luku 5.5 )
- **Lentoasematoiminnan taloudellinen tehokkuus** kehittyy lentoasemien matkustajamäärien ennakoidun kehityksen (kts. luku 5.5 ) sekä kirjallisuuskatsauksessa läpikäytyjen toimien ja lentoasemienpitäjien näkemysten mukaan niiden tuomista hyödyistä (kts. luku 4.5 )
- **Alueellisen yhteistyön laatu ja määrä** pysyvät vertailuvaihtoehdossa nykyisellä tasolla (kts. luku 5.3 )

### 7.4 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana toimivat Liikenne12-vaikutustenarviointikehikko, huolto- ja toimintavarmuuden näkökulmat perustuen Huoltovarmuuskeskuksen haastatteluun sekä maanpuolustukselliset tarpeet perustuen Ilmavoimien haastatteluun.

Liikenne12-vaikutustenarviointikehikon osa-alueet ovat: saavutettavuus ja palvelutaso, taloudellisuus, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys sekä liikennejärjestelmän turvallisuus.

**Saavutettavuutta ja palvelutasoa** arvioidaan tässä selvityksessä alueiden välisen saavutettavuuden sekä kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta.

- *Alueiden välisen saavutettavuuden* osalta arvioidaan pääkaupunkiseudun ja muun Suomen välistä saavutettavuutta, koska lentoliikenne on pitkään palvellut käytännössä vain näitä yhteysvälejä. Arvio tehdään sanallisesti kuvaten millä yhteysväleillä muutoksia voi tapahtua ja millainen muutos voi suuruusluokaltaan olla.
- *Kansainvälisen saavutettavuuden* arviointi tehdään laadullisesti huomioiden kansainvälisen liikenteen kokonaismäärä sekä sen alueellinen jakaantuminen jatkoyhteydet huomioiden.

*Lentoliikenteen ja liikennejärjestelmän saavutettavuutta ja palvelutasoa on käsitelty tarkemmin luvussa 6.3 .*

**Taloudellisuuden** osalta arvioidaan vaikutuksia niin yhteiskuntaan, julkistalouteen kuin kasvun edellytyksiinkin.

- Finavia Oyj:n talouteen vaikutukset arvioidaan sen verkostossa olevien lentoasemien määrän ja tyyppin perusteella sekä mahdollisten merkittävien matkustajamäärämuutosten perusteella.
- Kuntien talouteen vaikutukset arvioidaan kunnallisessa omistuksessa olevien lentoasemien ja niiden matkustajamäärien perusteella.
- Valtion talouteen vaikutukset arvioidaan huomioimalla valtion tuen määrä sekä sen mahdollisesti saamat osinkotulot sekä käyttömaksut.
- Lisäksi esitetään sanallinen kuvaus laajemmista aluetaloudellisista vaikutuksista kansainvälisen kirjallisuuden pohjalta.

*Lentoliikennejärjestelmän taloudellisia näkökulmia on käsitelty tarkemmin luvussa 4 .*

**Ekologisen kestävyuden** osalta arvioidaan liikennejärjestelmän ilmastovaiikutuksia. Arvio tehdään suuruusluokkaa kuvaten perustuen odotettaviin muutoksiin lentoliikenteen matkustajamäärissä sekä henkilöautoliikenteen suoritteissa.

*Lentoliikenteen ja liikennejärjestelmän hiilidioksidipäästöjä on käsitelty tarkemmin luvussa 6.4 .*

**Sosiaalisen kestävyuden** osalta arvioidaan liikkumisen mahdollisuuksia, jotka tämän selvityksen osalta ovat pitkälti samat kuin alueiden välisen saavutettavuuden vaikutukset.

**Liikennejärjestelmän turvallisuuden** osalta huomioidaan mahdollisten kulumuotosiirtymien kautta vaikutukset tieliikenteen turvallisuuteen, sillä se on

pitkämatkaisen liikkumisen liikennemuodoista turvattomin. Lisäksi huomioidaan lentoliikenteen turvallisuuden osalta laadullisesti, kuinka suuria ja kokeineita lentoasematoiminnoista vastaavat tahot ovat. Käytännössä suurimmilla toimijoilla voidaan katsoa olevan paremmat edellytykset varmistaa turvallisuuden toteutuminen mm. laajempien henkilöstöresurssien kautta.

**Huoltovarmuuden** näkökulmasta arvioidaan, säilyykö lentoasemainfrastruktuurin ja -operoinnin omistus ETA-alueella. Lisäksi arvioidaan Suomessa olevan osaamisen laajuutta. Arvio tehdään kokonaisuutena: yhden yksittäisen lentoaseman omistus- tai operointimalli voi olla erilainen, kunhan kokonaisuus säilyy huoltovarmuuden kannalta järkevänä.

*Lentoliikenteen merkitystä huoltovarmuudelle on käsitelty tarkemmin luvussa 6.5.1 .*

**Maanpuolustuksen** näkökulmasta arvioidaan valtiollisessa omistuksessa tai vahvassa valtion ohjauksessa olevien lentoasemien määrää ja niiden maantieteellistä laajuutta:

- Yhden lentoaseman muuttuminen valvomattomaksi lentopaikaksi heikentää maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä vähän (lentoasemasta riippuen). Sen sijaan useamman lentoaseman muuttuminen valvomattomiksi lentopaikoiksi tai ilmailutoiminnan lakkaamisen kokonaan heikentää maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä selkeästi.
- Valtion omistajaohjauksessa olevien lentoasemien määrän vähentymisen katsotaan heikentävän maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä jossain määrin.
- Yksityisen omistuksen ja operoinnin osalta arvio perustuu siihen, omistaako valtio kiitotien ja keskeisimmät laitteistot tai onko yksityisten tahojen kanssa tehdyissä sopimuksissa huomioitu Ilmavoimien käyttötarpeet lentoasemilla.

*Lentoliikenteen merkitystä maanpuolustukselle on käsitelty tarkemmin luvussa 6.5.2 .*

## 8 Suomen lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoja

Tässä luvussa esitellään neljä eri vaihtoehtoa lentoasematoimintojen järjestämiselle Suomessa perustuen neljän Euroopan maan esimerkkiin. Luku vastaa työn päätavoitteen (*tuottaa tietoa erityisesti lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoista vaikutuksineen sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin*) lisäksi myös kolmanteen alatavoitteeseen *tuottaa vaihtoehtoja lentoasemien ylläpitämisen vaihtoehtoiksi Suomessa huomioiden erityisesti lentoasemille kohdistuvat tarpeet sekä Finavia Oyj:n roolin sekä viimeiseen alatavoitteeseen arvioida selvityksen vaihtoehdot Liikenne12-suunnitelman arviointikehikon mukaisesti.*

Luvussa esitetyt vaihtoehdot **eivät** ole etenemissuosituksia Suomelle – päinvastoin, ne pyrkivät olemaan uskollisia alkuperäismaan mallille. Tämä on tarkoituksellinen valinta, koska selvityksen tarkoitus on ollut tuottaa tietoa erilaisista vaihtoehtoista ja vaikutuksista – ei soveltuvimman mallin löytäminen. Jokaiseen tutkittuun vaihtoehtoon liittyy Suomeen soveltamisen näkökulmasta haasteita ja kysymyksiä, mikä on ollut tarkoituskin, jotta erilaisia vaikutuksia saadaan esille mahdollisimman laajasti ja monipuolisesti.

Vaihtoehdot on muodostettu luvussa 7.2 esitetyn kehikon (kts. Kuva 104) mukaisesti, mikä tarkoittaa, että muutoksia kuvataan esimerkkimaista soveltaen erityisesti verkostoyhtiön strategisen erityistehtävän, omistajaohjauksen strategian, lentoasemien strategioiden ja profiilien (mm. palvelutaso, lentoasemamaksut, reittikehitys ja kaupallinen liiketoiminta) sekä alueellisen yhteistyön näkökulmista.

## 8.1 Suomi Ruotsin mallissa

### 8.1.1 Lentoasematoimintojen järjestäminen Ruotsin mallissa



#### Keskeiset tunnistetut muutokset, jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Ruotsin mallin mukaan

##### **Omistajaohjauksen strategia:**

Suomessa toteutettaisiin laaja arviointi siitä, mitkä lentoasemat kuuluisivat valtion verkostoon.

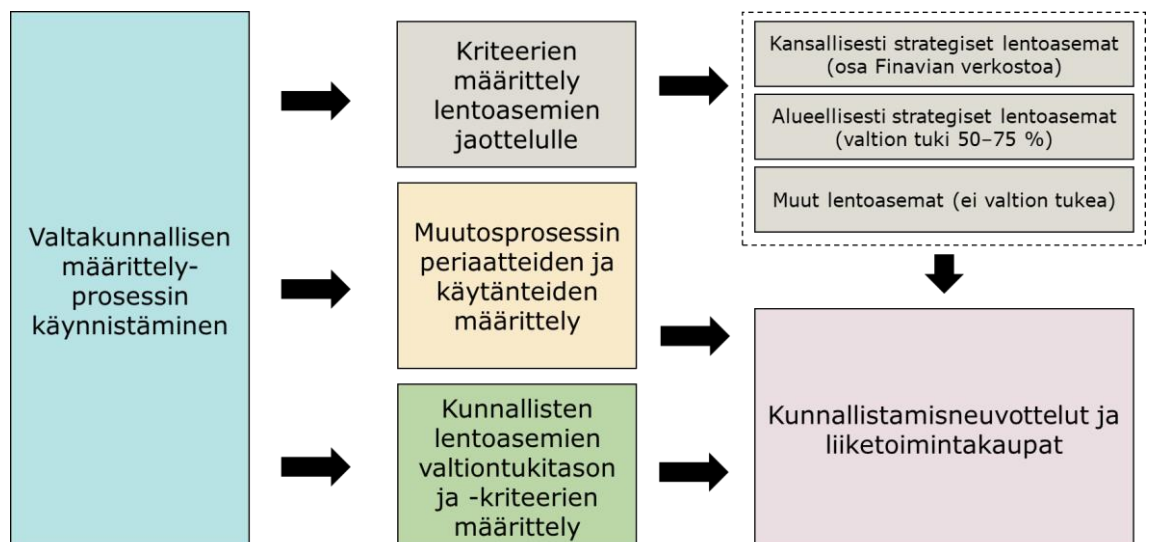
##### **Valtion verkostoyhtiön lentoasemien määrä ja jakautuminen:**

Valtion verkostoyhtiöön kuuluisivat vain keskeisimmät lentoasemat.

**Lentoasemien strategiat:** Kansainvälisen liikenteen kehittäminen kunnallistettavien Etelä-Suomen ja incoming-matkailun lentoasemien painopisteeksi. Kunnallisilla lentoasemilla myös vaihtelevia uusia strategioita ja muutoksia mm. reittikehityksen painopisteissä, lentoasemamaksuissa, lentoaseman palvelutasossa sekä kaupallisessa liiketoiminnassa.

Kuva 105. Keskeiset tunnistetut muutokset, jos Suomen lentoasematoiminnot järjestettäisiin Ruotsin mallilla.

Suomen ja Ruotsin lentoasematoimintojen järjestämisen keskeisimmät erot liittyvät siihen, mikä määrä lentoasemia kuuluu valtion verkostoyhtiön verkostoon sekä kuinka paljon valtio tukee kunnallisia lentoasemia. Ruotsin mallin soveltaminen Suomessa tarkoittaisikin, että ensin käynnistettäisiin määrittelyprosessi, jonka myötä sovittaisiin valtion lentoasemaverkostoon kuulumisen periaatteista sekä valtion tuen tasosta kunnallisille lentoasemille (Ruotsissa päädyttiin 50–75 %:iin). Tämän jälkeen osa lentoasemista kunnallistettaisiin.



Kuva 106. Tarvittavat prosessit Ruotsin mallin soveltamiseksi Suomessa.

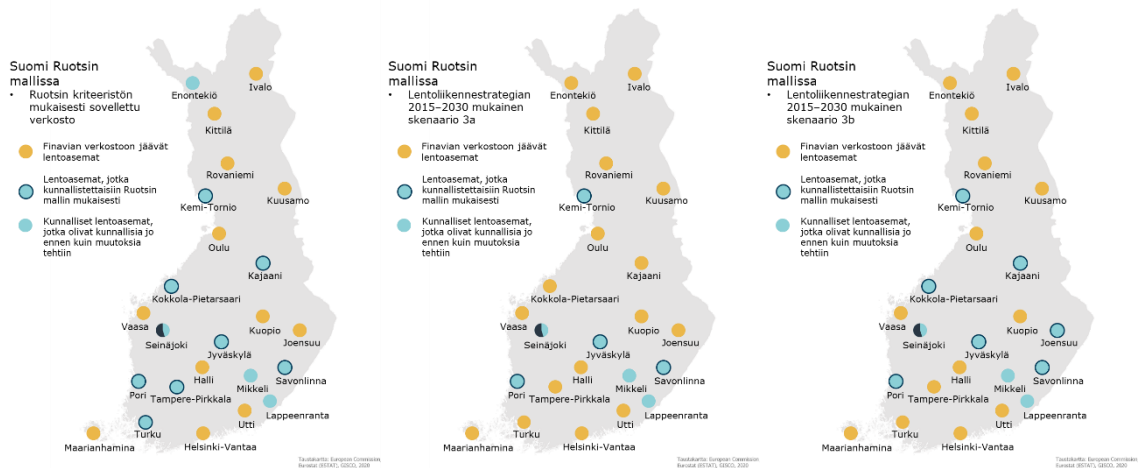
Ruotsissa kansallisesti strategisia lentoasemia olivat lentoasemat, jotka täyttivät seuraavat kriteerit:

- Matka-aika pääkaupungin hub-lentoasemalle henkilöautolla tai junalle on yli kaksi tuntia.
  - Suomessa tämä ei täytyisi Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemien osalta.
- Lentoaseman ei tule olla halpalentoliikennekonseptin lentoasema.
  - Suomessa tämä ei täytyisi Lappeenrannan osalta.
- Matkustajamäärän tulee ylittää 750 000 matkustajaa. Tällaisia lentoasemia oli Ruotsissa 2000-luvun loppupuolella 7–8 lentoasemaa.
  - Seitsemän suurinta lentoasemaa Suomessa vuonna 2019 olivat: Helsinki-Vantaa, Oulu, Rovaniemi, Kittilä, Vaasa, Kuopio ja Ivalo (huomioiden vain ne lentoasemat, jota täyttävät kaksi ensimmäistä kriteeriä).
- Lisäksi kansallisesti strategisia lentoasemia olivat lentoasemat, joiden matkustajamäärä jaettuna alueen asukkailla ylitti luvun 2,5.
  - Suomessa tämän ylittivät vuonna 2019 Kuusamon ja Maarianhaminan lentoasemat, kun jakajana käytettiin lentoaseman seutukunnan väestöä samana vuonna.

Vaikuttaa siltä, että Ruotsissa yksi alue vastusti lentoaseman kunnallistamista niin vahvasti, että se jätettiin osaksi Swedavian verkostoa. Matkustajamäärien perusteella suhteutettuna verrokkilentoasema Suomessa olisi Joensuu.

[Lentoliikennestrategian 2015–2030](#) yhteydessä tarkasteltiin Ruotsin esimerkin mukaista Finavian verkoston karsimista. Kahta strategiassa tarkasteltua vaihtoehtoa on esitetty esimerkinomaisesti yllä kuvatus Ruotsin kriteerien soveltamisen rinnalla seuraavassa kuvassa. Tarkoitus on osoittaa, että Ruotsin mallin soveltaminen voisi johtaa useisiin eri näköisiin valtion verkostoihin Suomessa.





Kuva 107. Lentoasemien mahdollisia omistuksia tilanteessa, jossa Suomessa sovellettaisiin Ruotsin mallia. Vaikutusten arvioinnin pohjana käytetään vaihtoehtoa ”Ruotsin kriteeristön mukaisesti sovellettu vaihtoehto”, joka on kuvassa vasemmalla.

Finavian verkostoon jääville lentoasemille ei tulisi Ruotsin mallissa juurikaan muutoksia verrattuna nykytilaa jatkavaan malliin: Helsinki-Vantaata kehitettäisiin kansainvälisen liikenteen solmukohtana ja Pohjois-Suomen lentoasemia kehitettäisiin kansainvälisen matkailun näkökulmasta, kuten nykymallia jatkettaessakin. Myös jo nykyisin kunnallisessa omistuksessa olevat lentoasemat jatkaisivat toimintaansa kuten nykymallia jatkaessa. Joitakin muutoksia niiden strategioihin voisi kuitenkin syntyä osana määrittelyprosessia tehtävää valtiotukitason määrittelyä – riippuen siitä, kasvaisiko vai pienenisikö niiden saama valtion tuki.

Kunnallistettavien lentoasemien alijäämä jäisi Ruotsin mallissa vähintäänkin osittain kuntien maksettavasti, mistä johtuen kuntien intressi kehittää lentoasemien matkustajamääriä sekä tehostaa toimintaa mm. yhdistelemällä työtehtäviä muihin kunnan työtehtäviin ja hyödyntämällä henkilöstökiertoa olisi suurempi kuin nykymallia jatkettaessa. Myös kaupallisen liiketoiminnan kehittämiseen voisi löytyä uusia näkökulmia esimerkiksi lentoaseman tilojen hyödyntämisessä muussa kuntakäytössä. Alueellinen yhteistyö voisi myös syventyä yhteisten organisaattiorakenteiden myötä.

Kunnallisilla lentoasemilla alueelliset tahot voisivat päätyä ottamaan nykyistä aktiivisempaa roolia reittikehityksestä, sillä kunnallistettavat lentoasemat ovat Turun lentoasemaa lukuun ottamatta operatiivisesti alijäämäisiä. Kunnallinen omistus mahdollistaisikin esimerkiksi alemmat lentoasemamaksut lentoyhtiöiden houkutteluun ja kasvavan matkustajamäärän myötä tulojen menetystä voidaan pyrkiä kompensoimaan kaupallisen liiketoiminnan tuloilla.

Kunnallistettavista lentoasemista esimerkiksi Tampere-Pirkkala ja Turku voisivat pyrkiä kehittämään kansainvälistä reittiliikennettä ja siirtämään oman alueensa sekä naapurimaakuntien kansainväliset matkustajat käyttäjikseen.

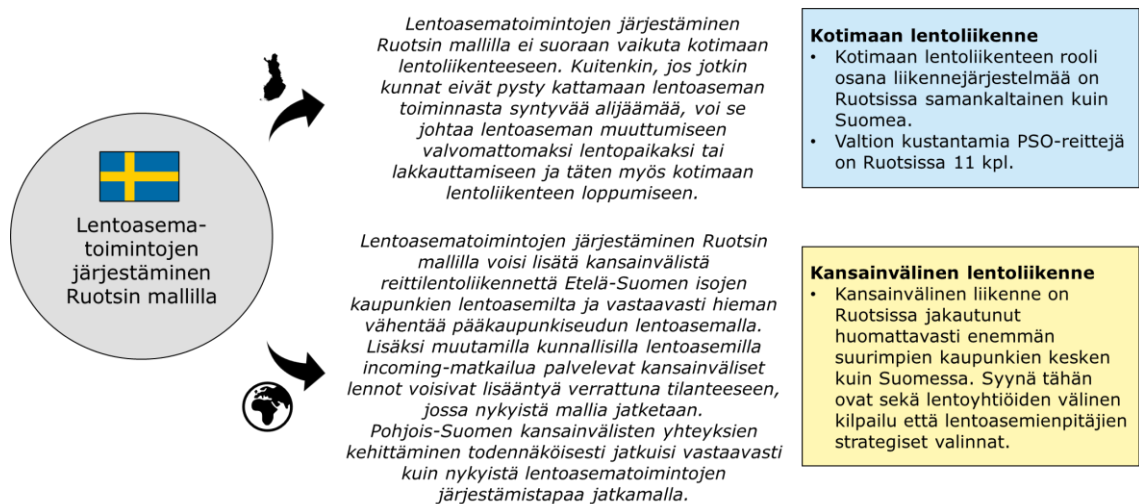
Vastaavasti esimerkiksi Savonlinna, Kajaani ja Kemi-Tornio voisivat pyrkiä incoming-matkailua palvelevien lentojen nykyistä aktiivisempaan kehittämiseen.

Noin vuonna 2035 Suomessa voitaisiin huomata samoin kuin Ruotsissa, että valtion tukea kunnallisille lentoasemille tulisi lisätä merkittävästi. Tämän lisäksi joidenkin lentoasemien palauttamista Finavian verkostoon voitaisiin pohdita muuttuneen toimintaympäristön takia: jotkin kunnallistetut lentoasemat näyttäisivät kansallisesti strategisena johtuen tekijöistä, jotka eivät vielä ole tiedossa.

### 8.1.2 Vaikutusten arviointi: Suomi Ruotsin mallissa

Vaikutusten arviointi keskittyy siihen, miten vaikutukset Ruotsin mallissa eroavat nykyisen mallin jatkamisesta. Nykyisen mallin jatkamista (nk. BAU) on esitetty tarkemmin luvussa 7.3 .

#### Ruotsin mallin vaikutukset saavutettavuuteen ja palvelutasoon



Kuva 108. Saavutettavuusvaikutusten yhteenveto Ruotsin mallissa

Lentoasematoimintojen järjestäminen ei suoraan vaikuta kotimaan lentoliikenteeseen, mutta välillisiä vaikutuksia voi syntyä, jos jotkin kunnat eivät pystyisi kattamaan lentoaseman alijäämää ja lentoasema lakkautettaisiin. Ruotsissa näin ei kuitenkaan ole käynyt, koska kunnallistamisprosessin yhteydessä valtiontukitaso määritettiin jokseenkin korkeaksi. Jos jokin lentoasema Suomessa lakkautettaisiin, päättyisi myös mahdollinen kotimaan lentoliikenne kyseiselle lentoasemalle. Tällä hetkellä kuudella kahdeksasta Ruotsin kriteerien soveltamisen perusteella kunnallistettavalla lentoasemalla on säännöllistä kotimaan reittiliikennettä.

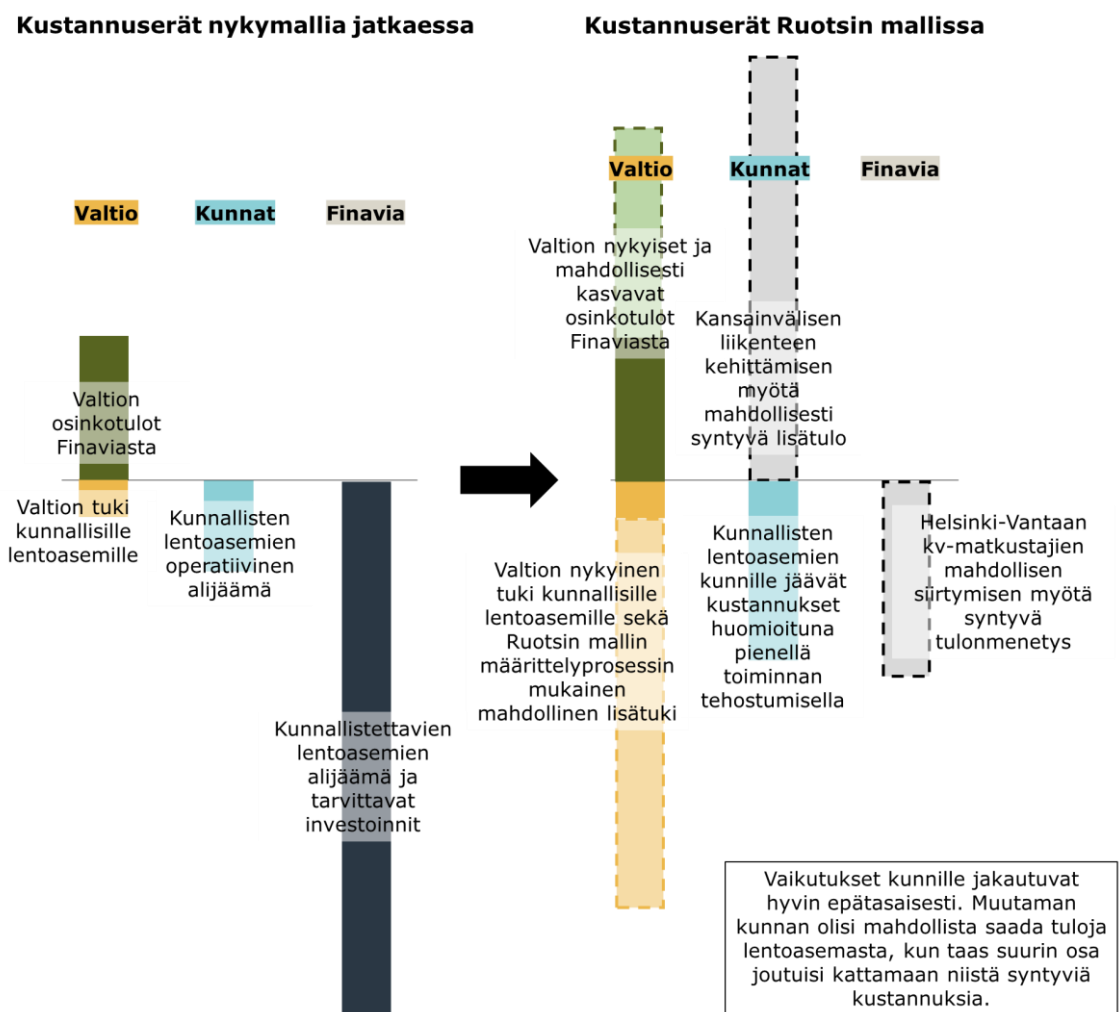
Kansainvälisen liikenteen osalta kunnallistettavat lentoasemat voisivat kehittyä erilaisella strategialla kuin nykyistä mallia jatkettaessa, jos uudet omistajat päätyisivät toteuttamaan vahvemmin kansainvälistä liikennettä painottavia

strategioita. Luvuissa 5.2 5 ja 5.3 esitettyjen arvioiden perusteella kansainvälinen liikenne Etelä-Suomen suurien kaupunkien lentoasemilla sekä incoming-matkailun potentiaalisilla lentoasemilla voisi lisääntyä nykymallin jatkamiseen verrattuna noin 5 miljoonaa matkustajaa. Etelä-Suomen lentoasemien osalta arviolta noin 40 % näiden lentoasemien uusista matkustajista voisi olla siirtyvää liikennettä Helsinki-Vantaalta, mutta jopa 60 % voisi olla tarjonnan luomaa uutta kysyntää (kts. ELFAA 2014). Tällöin kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät voisivat lisääntyä 2–3 miljoonaa matkustajaa.

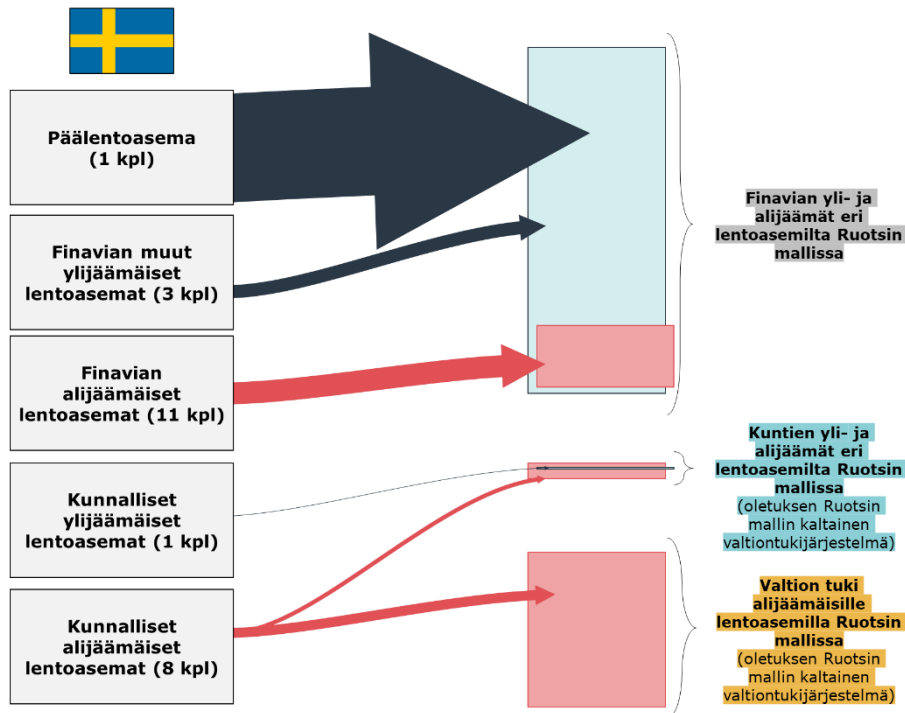
### Ruotsin mallin taloudelliset vaikutukset



Kustannuserät, joihin tulisi Ruotsin mallissa muutoksia



Kuva 109. Erinäisiin suoriin kustannuseriin tulevat muutokset Ruotsin mallissa verrattuna nykyisen mallin jatkamiseen. Mukana ovat vain sellaiset kustannuserät, joihin mallin myötä tulisi muutoksia.



Kuva 110. Eri lentoasemaryhmien ylijäämän (sininen) ja alijäämän (punainen) jakautuminen Finavialle, kunnille ja valtiolle Ruotsin mallissa.

### *Finavia Oyj*

Ruotsin mallissa Finavian verkostosta poistuisi kahdeksan lentoasemaa, joista seitsemän oli alijäämäisiä vuonna 2019. Yhteenlaskettu alijäämä on ollut arviolta noin 10–15 miljoonaa euroa, mutta pandemian aikana lähempänä 20 miljoonaa euroa. Lisäksi Finavia säästäisi investointikustannuksissa, arviolta keskimäärin noin 3,5 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2024–2035 (kts. liite 4).

Kuitenkin jos erityisesti Etelä-Suomen suurten kaupunkien kunnallistettavat lentoasemat kehittäisivät onnistuneesti kansainvälistä reittiliikennettä, siirtyisi Helsinki-Vantaalta matkustajia jossain määrin näiden lentoasemien käyttäjiksi, mikä voisi vähentää Finavian tuloja arviolta noin 5–6 miljoonaa euroa vuodessa.

Kokonaisvaikutus Finavia Oyj:n talouteen Ruotsin mallia soveltaessa voisi olla noin 5–10 miljoonan euron vuosittainen säästö.

### *Valtio*

Valtion osinkotulot Finaviasta kasvaisivat Finavian liiketuloksen parantumisen myötä. Jos Finavian liiketulos parantuisi keskimäärin 7,5 miljoonaa euroa, voisivat valtion osinkotulot nousta jopa noin 6 miljoonaa euroa.

Ruotsin kunnallistamisprosessin keskeinen osa oli valtiontukitason määrittäminen kunnallistettaville lentoasemille. Ruotsissa valtio sitoutui vuosittaiseen tukitasoon, jolla katettiin 50 % tai 75 % lentoasemasta riippuen kunnallistamishetken operatiivisesta alijäämästä. Suomessa vastaava tarkoittaisi tulevina vuosina noin 10–15 miljoonan euron lisäystä nykyiseen 0,9 miljoonan euron tukeen.

Valtion osinkotulojen kasvu voisi kattaa osan Ruotsin mallin mukaisesta kunnallistettavien lentoasemien 50–75 % valtion operointituesta, mutta lisäksi tarvittaisiin lisärahoitusta arviolta noin 4–9 miljoonaa euroa. Lisäksi on hyvä huomata, että Ruotsin 2010-luvun taitteessa määrittelemä tukitaso ei ole riittänyt kattamaan kunnallisten lentoasemien investointitarpeita, joten vastaava tukitaso ei todennäköisesti Suomessakaan riittäisi niiden kattamiseen. Ruotsin esimerkin mukaisesti tämä voisi johtaa siihen, että valtion tukitason kaksinkertaistamista ehdotettaisiin vuonna 2035.

### *Kunnat*

Kunnallistettavien lentoasemien yhteenlaskettu alijäämä siirtyy kuntien rahoitusvastuulle. Vastuu jakautuu epätasaisesti, sillä yksi lentoasemista on vuoden 2019 matkustajamäärillä ylijäämäinen ja muut eri määrin alijäämäisiä. Kuntien voi olla mahdollista tehostaa lentoaseman toimintaa esimerkiksi henkilöstökierron avulla, mutta vastaavasti esimerkiksi laite- ja kalustoinvestointien sekä varaosien osalta ne menettävät verkostoyhtiön tuomat edut. Vaikka tehostustoimet voivat olla mahdollisia, ne eivät riitä poistamaan lentoasemien alijäämää.

Kuntien vastuulle jäävät kustannukset riippuvat valtion operointituen määrästä. Jos sen määritetään olevan Ruotsin esimerkin mukaisesti 50–75 %, tarkoittaisi se, että kuntien rahoitusvastuulle jäävää alijäämää olisi yhteensä noin 2,5–5 miljoonaa euroa.

### *Aluetaloudelliset vaikutukset*

Aluetaloudelliset vaikutukset kohdistuvat Ruotsin mallissa Etelä-Suomen kunnallistettavien suurien kaupunkien lentoasemien vaikutusalueille sekä incoming-matkailua aktiivisesti kehittävien kunnallistettavien lentoasemien alueelle, jos ne onnistuvat kehittämään kansainvälistä liikennettä. Samalla Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella vaikutukset hieman vähenisivät, mutta yhteenlaskettuna vaikutukset kasvaisivat, koska matkustajamääriltään pienempien lentoasemien muutokset aluetalouteen ovat suuremmat kuin matkustajamääriltään suurempien lentoasemien muutokset.

Jos kansainvälisen lentoliikenteen matkustajamäärät kasvaisivat, bruttokansantuote, työpaikat ja investoinnit lisääntyisivät (kts. luku 4.6 ).

### **Ruotsin mallin ilmasto- ja turvallisuusvaikutukset**

Ruotsin mallissa kotimaan liikenteessä ei tapahdu selkeästi muutoksia siihen verrattuna, että lentoasematoimintojen järjestämistä jatkettaisiin nykyisellä toimintamallilla. Riskinä kuitenkin on, että lentoasemia lakkautettaisiin ja tämän myötä myös kotimaan lentoliikennettä lakkaisi. Vaikutukset hiilidioksidipäästöihin riippuisivat siitä, siirtyisikö matkustusta henkilöautolla tai junalla tehtäväksi tai jäisivätkö matkat kokonaan tekemättä. Kokonaan tekemättä jäävät matkat sekä junalla tehtävät matkat vähentäisivät kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöjä, mutta vaikutus kaikki liikenteen hiilidioksidipäästöt huomioiden olisi erittäin pieni. Siirtyminen henkilöautoon ei juurikaan vaikuttaisi kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöihin.

Kansainvälisen liikenteen määrä voi Ruotsin mallissa hieman lisääntyä (2–3 miljoonaa matkustajaa), mikä kasvattaisi hiilidioksidipäästöjä arviolta noin 240–370 tuhatta tonnia. Tämä vastaa noin 10–15 % kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja noin 1,5 % Suomen kotimaan ja kansainvälisen liikenteen päästöistä.

Ruotsin mallin vaikutukset liikenneturvallisuuteen riippuvat pitkälti siitä aiheutuisiko mallista kotimaan lentoyhteyksien lakkaamista ja aiheutuisiko näistä kulkumuotosiirtymää henkilöautoliikenteeseen, jonka turvallisuus on muita liikennemuotojen huomattavasti heikompa.

Lentoliikenteen turvallisuus voi hieman heikentyä, sillä useammat lentoasemat ovat erillisten tahojen omistuksessa, jolloin osaaminen keskittyy enemmän yksittäisille ihmisille verrattuna isompaan organisaatioon. Lähtökohtaisesti lentoliikenteen turvallisuus Suomessa on erittäin korkealla tasolla, eivätkä vaikutukset olisi suuria.

### **Ruotsin mallin huolto- ja toimintavarmuus- sekä maanpuolustusvaikutukset**

Ruotsin mallissa lentoasemien omistus- ja operointi säilyy ETA-alueella. Pienenä riskinä voidaan tunnistaa, että Ruotsin malli voi johtaa lentoasemien lakkauttamiseen, millä lentoasemista riippuen, voi olla huolto- ja toimintavarmuudellisia vaikutuksia.

Maanpuolustuksen näkökulmasta Ruotsin mallissa tapahtuu pientä heikennystä, sillä kunnalliset lentoasemat eivät ole valtion omistajaohjauksen piirissä. Jos valtio ei tue kunnallisia lentoasemia riittävästi, on uhkana myös niiden muuttuminen valvomattomiksi lentopaikoiksi tai lakkauttaminen. Tämän tapahtuminen merkittävässä määrin heikentäisi maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä.

## Yhteenveto vaikutuksista Ruotsin mallissa

Taulukko 25. Yhteenveto vaikutuksista Ruotsin mallissa. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|                               |                         |   |
|-------------------------------|-------------------------|---|
| Saavutettavuus ja palvelutaso | Kotimaan liikenne       | Mahdollisia vaikutuksia, jos jokin lentoasema lakkaa siksi, etteivät kunnat pysty kattamaan sen alijäämää. Ruotsissa näin ei kuitenkaan ole tapahtunut.   |
|                               | Kansainvälinen liikenne | Voi parantua kunnallistettavien Etelä-Suomen isojen kaupunkien ja incoming-lentoasemien vaikutusalueilla ja hieman heikentyä pääkaupunkiseudulla. Kokonaisvaikutus noin 2–3 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin nykymallia jatkettaessa.     |
| Taloudelliset vaikutukset     | Finavia Oyj             | Kokonaisvaikutus Finavian talouteen positiivinen, arviolta noin 5–10 miljoonaa euroa.   |
|                               | Valtio                  | Kokonaisvaikutus valtion talouteen riippuu määrittelyprosessin aikana päätettävän valtiontuen tasosta kunnallistettaville lentoasemille. Ruotsin esimerkkiä soveltaen valtion kustannukset lisääntyisivät noin 4–9 miljoonaa euroa.         |
|                               | Kunnat                  | Vaikutukset kunnille jakautuvat hyvin epätasaisesti, minkä lisäksi kokonaisvaikutus on riippuvainen määritettävästi valtiontuen tasosta. Osa kunnista voi saada tuloja lentoasemista, mutta suurempi osa joutuu kattamaan niiden alijäämää. |
|                               | Aluetalous              | Aluetaloudelliset vaikutukset lisääntyvät erityisesti kunnallistettavien Etelä-Suomen isojen kaupunkien ja incoming-lentoasemien vaikutusalueilla.  |
| Ilmastovaikutukset            |                         | Mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt kasvattaisivat Suomen liikenteen päästöjä noin 1,5 %.   |
| Turvallisuusvaikutukset       |                         | Mahdollisia vaikutuksia, jos lentoasemia lakkaisi ja sen myötä kotimaan lentoliikenteestä tapahtuisi kulkumuotosiirtymää tieliikenteeseen.  |

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Huolto- ja toimintavarmuus | Omistus- ja operointi säilyy ETA-alueella, kuten nykymallia jatkaessa. Riskinä on lentoasemien lakkauttaminen, joka voi vaikuttaa heikentävästi lentoasemasta riippuen.   |
| Maanpuolustus              | Useita lentoasemia siirtyy pois valtion omistajaohjauksen piiristä. Riskinä on myös kunnallistettavien lentoasemien lakkauttaminen, minkä myötä maanpuolustuksen toimintaedellytykset heikentyisivät merkittävästi. |

## 8.2 Suomi Norjan mallissa

### 8.2.1 Lentoasematoimintojen järjestäminen Norjan mallissa



#### Keskeiset tunnistetut muutokset, jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Norjan mallin mukaan

##### **Verkostoyhtiön erityistehtävä:**

*Muutettaisiin painottamaan ihmisten asumisen, työskentelyn ja matkailun mahdollisuuksia ilmailun kehittämisen sijaan.*

##### **Valtionyhtiöryhmä:** *Finavian*

*siirto voittoa tavoittelevista yrityksistä voittoa tavoittelemattomiin yrityksiin.*

##### **Lentoasemien strategiat:**

*Kansainvälisen liikenteen kehittäminen kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemilta uudeksi painopisteeksi.*

##### **Valtion verkostoyhtiön lentoasemien määrä ja jakautuminen:**

*Kunnalliset lentoasemat voitaisiin siirtää osaksi valtion verkostoa. Jokin eteläisen Suomen lentoasema voisi jäädä Sandefjordia vastaavaksi. Mahdollista myös, että omistukseen ei tehdä muutoksia ollenkaan.*

Kuva 111. Keskeiset tunnistetut muutokset, jos Suomen lentoasematoiminnot järjestettäisiin Norjan mallilla.

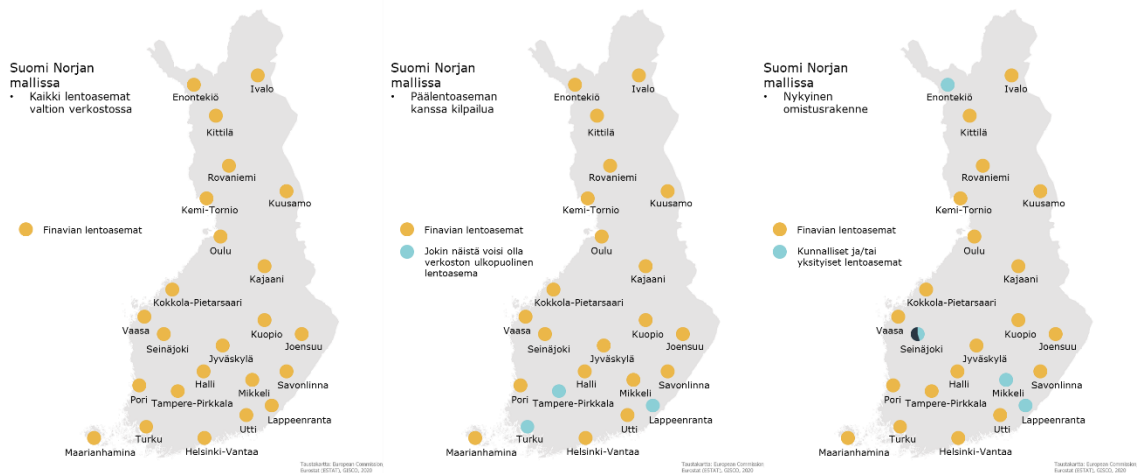
Suomen ja Norjan lentoasematoimintojen järjestämisen keskeisimmät erot liittyvät valtion verkostoyhtiölle annettuun erityistehtävään sekä omistajaohjauksen strategiaan. Norjan mallin soveltaminen Suomessa voisikin tarkoittaa, että Finavia Oyj:n strateginen erikoistehtävä muutettaisiin nykyisestä *ilmailun edistämisestä* lähemmäksi Avinorille määritettyä tavoitetta *tarjota ihmisille mahdollisuus asua, työskennellä ja matkustaa koko maassa*. Koska Avinorin tarkoitus ei ole tuottaa voittoa, voitaisiin myös Finavia siirtää erityisintressiyhtiöiden ryhmään, jolloin ”yhtiöllä on valtion määrittelemä elinkeino-, yhteiskunta- tai muu poliittinen tehtävä taikka jokin muu erityisrooli”.

Omistajaohjauksen strategiaa muutettaisiin nykyisestä, vahvasti lentoasemaoperaattorin kustannuksia tarkastelevasta lähestymistavasta painottamaan vahvemmin aluepolitiikan painopisteitä. Omistajaohjaus siirtyisi Norjan mallin mukaisesti Valtioneuvoston kansliasta Liikenne- ja viestintäministeriöön ja



ylintä päätäntävaltaa yhtiössä käyttäisi kulloinkin Liikenne- ja viestintäministeri. Omistajaohjauksessa verkostoyhtiötä ohjattaisiin Avinorin tapaan otamaan proaktiivinen rooli sähköisen lentoliikenteen edistämisessä. Lisäksi verkostoyhtiön ylijäämää ohjattaisiin pandemiaa edeltävää aikaa enemmän verkostolentoasemien kehittämisinvestointeihin.

Finavian strategiassa painotettaisiin kansainvälisen liikenteen kehittämistä myös kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemilta, kuten Tampere-Pirkkalasta, Turusta ja Oulusta. Pohjois-Suomen lentoasemien kehittämistä jatkettaisiin nykyisen strategian mukaisesti. Lentoasemamaksut pysyisivät nykyisellä tasolla, samoin lentoasemien palvelutaso ja kaupallinen liiketoiminta. Alueellisten yhteistyötä jatkettaisiin nykyisillä toimintamalleilla.



Kuva 112. Lentoasemien mahdollisia omistuksia tilanteessa, jossa Suomessa sovellettaisiin Norjan mallia. Vaikutusten arvioinnin pohjana käytetään vaihtoehtoa "kaikki lentoasemat valtion verkostossa", joka on kuvassa vasemmalla.

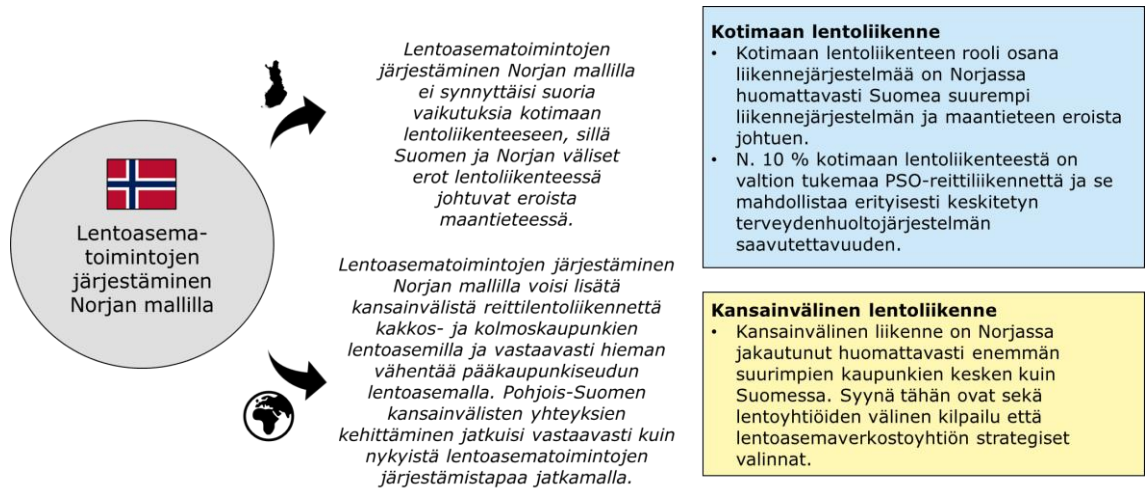
Norjan mallissa suurempi osa lentoasemista kuuluu valtion verkostoyhtiölle kuin Suomessa tällä hetkellä, mikä voisi puoltaa sitä, että kunnallisia lentoasemia palautettaisiin osaksi Finavian verkostoa. Toisaalta Norjassa on kilpailua päälentoaseman kanssa noin 100 km etäisyydellä sijaitsevalla lentoasemalla. Suomessa vastaavalla etäisyydellä ei sijaitse lentoasemia, vaan lähimmät vaihtoehdot sijaitsevat hieman kauempana. Tästä huolimatta yksi vaihtoehto olisi ottaa valtion verkostoon muut lentoasemat ja jättää jokin lähimmistä lentoasemista tuomaan kilpailua pääkaupunkiseudun lentoasemalle. Toisaalta Norjan mallin keskeisimpiä eroja voitaisiin soveltaa vain nykyiseen verkostoyhtiöön ja säilyttää kunnalliset lentoasemat nykyisessä omistumuodossaan.

Norjan mallissa lentoasemia ei lakkautettaisi, vaan mahdolliset kustannushaasteet ratkaistaisiin viime kädessä omistajan rahoituksella.

## 8.2.2 Vaikutusten arviointi: Suomi Norjan mallissa

Vaikutusten arviointi keskittyy siihen, miten vaikutukset Norjan mallissa eroavat nykyisen mallin jatkamisesta. Nykyisen mallin jatkamisesta (nk. BAU) on esitetty tarkemmin luvussa 7.3.

## Norjan mallin vaikutukset saavutettavuuteen ja palvelutasoon

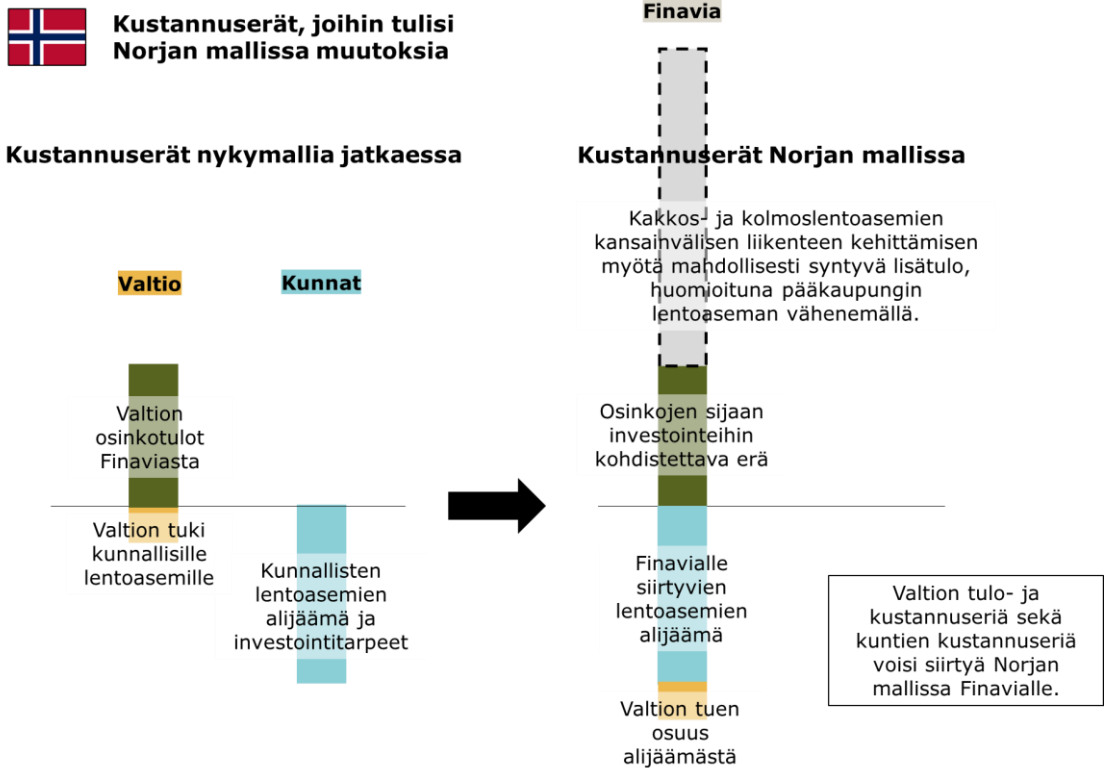


Kuva 113. Saavutettavuusvaikutusten yhteenveto Norjan mallissa.

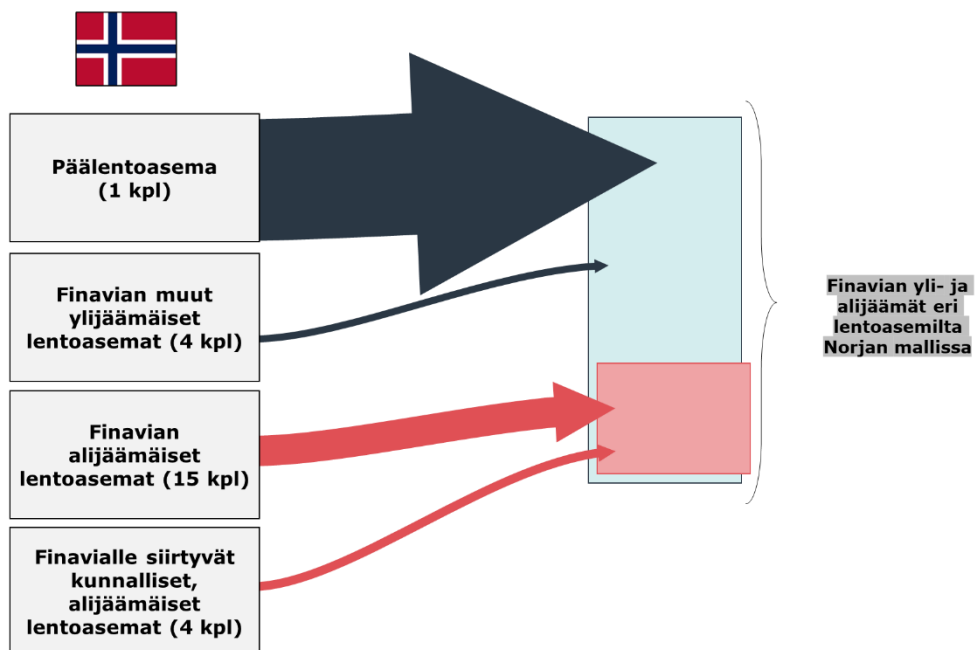
Norjan mallissa kotimaan saavutettavuuteen ei synny suoria vaikutuksia. Vä-lillisiä vaikutuksia voi syntyä, jos Suomessa omaksuttaisiin laajemminkin Norjan valtion strategista näkemystä kotimaan lentoyhteyksien rahoittamisesta, jos ne eivät synny markkinaehtoisesti tai näkemystä kilpailun merkityksestä lentoliikenteen matkustajamäärille.

Kansainvälistä liikennettä pyritään Norjan mallin mukaisesti kehittämään nykyisen kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemilta, mikä toteutuessaan parantaa näiden alueiden kansainvälistä saavutettavuutta sekä kansainvälisen liikenteen palvelutasoa. Lisäksi vaikutukset ulottuisivat myös naapurimaakuntien alueille. Luvuissa 5.2 ja 5.3 esitettyjen arvioiden perusteella Tampere-Pirkkalan, Turun ja Oulun lentoasemien potentiaali on yhteensä noin 4–5 miljoonan matkustajan paikkeilla. Arviolta noin 40 % näiden lentoasemien uusista matkustajista voisi olla siirtyvää liikennettä Helsinki-Vantaalta, mutta jopa 60 % voisi olla tarjonnan luomaa uutta kysyntää (kts. ELFAA 2014). Tällöin kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät voisivat lisääntyä 2–3 miljoonaa matkustajaa.

### Norjan mallin taloudelliset vaikutukset



Kuva 114. Erinäisiin suoriin kustannuseriin tulevat muutokset Norjan mallissa verrattuna nykyisen mallin jatkamiseen. Mukana ovat vain sellaiset kustannuserät, joihin mallin myötä tulisi muutoksia.



Kuva 115. Eri lentoasemaryhmien ylijäämän (sininen) ja alijäämän (punainen) jakautuminen Finavialle Norjan mallissa.

### *Finavia Oyj*

Jos nykyiset kunnalliset lentoasemat siirrettäisiin Finavian verkostoon, tulisi Finavian katettavaksi vuosittain arviolta noin 6–7 miljoonan euron lisäkustannukset. Kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemien mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen liikenteen myötä lisätuloja voisi syntyä noin 8–10 miljoonaa euroa, kun huomioidaan myös vaikutukset pääkaupungin lentoasemalla.

Tällöin kokonaisvaikutus Finavian talouteen voisi olla jopa hieman luvussa 5.5.2 esitettyä nykymallin jatkoa parempi. Norjan mallin mukaisten omistajaohjauksen painopisteiden muutosten myötä arviolta vuodesta 2025 eteenpäin syntyvästä ylijäämästä investoitaisiin lentoasemien kehittämiseen suurempi osa kuin ennen pandemiaa, mikä pienentäisi tuloslaskemassa esitettävää yhtiön liikevoittoa.

### *Valtio*

Valtion operointitukea kunnallisille lentoasemille ei tässä vaihtoehdossa tarvittaisi, mikä säästää valtion kustannuksia noin 900 000 € vuodessa. Finavian maksamat osinkotulot vähenevät kuitenkin omistajaohjauksen painopisteiden muutosten myötä, jolloin valtion tulot vähenevät 2020-luvun loppupuolella arviolta noin 1–4 miljoonaa euroa ja 2030-luvun alkupuolella noin 8–12 miljoonaa euroa.

### *Kunnat*

Kuntien rahoitusvastuulta poistuisi neljä lentoasemaa, joiden operatiivisten ja investointikustannusten yhteenlaskettu vaikutus on vuositasolla noin 6–7 miljoonaa euroa.

### *Aluetaloudelliset vaikutukset*

Aluetaloudelliset vaikutukset kohdistuvat Norjan mallissa kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemien vaikutusalueelle. Samalla Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella vaikutukset hieman vähenisivät, mutta yhteenlaskettuna vaikutukset kasvaisivat, koska matkustajamääriltään pienempien lentoasemien muutokset aluetalouteen ovat suuremmat kuin matkustajamääriltään suurempien lentoasemien.

Jos kansainvälisen lentoliikenteen matkustajamäärät kasvaisivat, bruttokansantuote, työpaikat ja investoinnit lisääntyisivät (kts. luku 4.6 ).

### **Norjan mallin ilmasto- ja turvallisuusvaikutukset**

Norjan mallissa kotimaan liikenteessä ei tapahdu selkeitä muutoksia siihen verrattuna, että lentoasematoimintojen järjestämistä jatkettaisiin nykyisellä toimintamallilla. Kansainvälisen liikenteen määrä voi Norjan mallissa hieman lisääntyä (2–3 miljoonaa matkustajaa), mikä kasvattaisi hiilidioksidipäästöjä

arviolta noin 240–370 tuhatta tonnia. Tämä vastaa noin 10–15 % kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja noin 1,5 % Suomen kotimaan ja kansainvälisen liikenteen päästöistä.

Norjan mallissa ei ole odotettavissa kulkumuutosiirtymiä kotimaan liikenteessä, joten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ei synny. Lentoliikenteen turvallisuus voi hieman parantua, sillä kaikki lentoasemat ovat ison toimijan alaisuudessa, mikä mahdollistaa syvällisen osaamisen jakautumisen useammille henkilöille. Lähtökohtaisesti lentoliikenteen turvallisuus Suomessa on jo erittäin korkealla tasolla, eivätkä muutokset olisi suuria.

### **Norjan mallin huolto- ja toimintavarmuus- sekä maanpuolustusvaikutukset**

Norjan mallilla ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia huoltovarmuuteen verrattuna nykymallin jatkamiseen.

Norjan mallissa useampi lentoasema voisi olla osa valtion verkostoa ja näin valtion omistajaohjauksen piirissä. Tämä parantaisi maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä hieman.

### **Yhteenveto vaikutuksista Norjan mallissa**

Taulukko 26. Yhteenveto Norjan mallin vaikutusten arvioinnista. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|                               |                         |  |
|-------------------------------|-------------------------|--|
| Saavutettavuus ja palvelutaso | Kotimaan liikenne       | <i>Ei suoria vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>  |
|                               | Kansainvälinen liikenne | Voi parantua kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemien vaikutusalueilla ja hieman heikentyä pääkaupunkiseudulla. Kokonaisvaikutus noin 2–3 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin nykymallia jatkettaessa.                  |
| Taloudelliset vaikutukset     | Finavia Oyj             | Kunnallisten lentoasemien kustannukset ja mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen liikenteen tulot kumoava toisensa. Valtiolle maksettavat osinkotulot siirrettäisiin ainakin osittain käytettäväksi investointeihin. |
|                               | Valtio                  | Valtion tuki kunnallisille lentoasemille poistuu. Finavian maksamat osinkotulot vähenevät merkittävästi, jolloin kokonaisvaikutus on negatiivinen.   |
|                               | Kunnat                  | Kuntien rahoitusvastuu neljästä lentoasemasta päättyy, joten vaikutus kuntatalouteen on positiivinen.  |

|                            |            |  |
|----------------------------|------------|--|
|                            | Aluetalous | Aluetaloudelliset vaikutukset lisääntyvät erityisesti kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemien vaikutusalueella.                 |
| Ilmastovaikutukset         |            | Mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt kasvattavan Suomen liikenteen päästöjä noin 1,5 %. |
| Turvallisuusvaikutukset    |            | <i>Ei merkittäviä turvallisuusvaikutuksia.</i>   |
| Huolto- ja toimintavarmuus |            | <i>Ei vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>   |
| Maanpuolustus              |            | Useampi lentoasema olisi valtion omistajaohjauksen piirissä, mikä parantaisi toimintaedellytyksiä hieman.                        |

## 8.3 Suomi Puolan mallissa

### 8.3.1 Lentoasematoimintojen järjestäminen Puolan mallissa



#### Keskeiset tunnistetut muutokset, jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Puolan mallin mukaan

**Omistajaohjauksen strategia:** Valtion verkostoyhtiö omistaisi täysin vain pääkaupungin lentoaseman ja olisi osaomistajana muilla lentoasemilla.

**Lentoasemien strategiat:** Halpalentoliikennekonseptin määrä lentoasemien strategioissa lisääntyisi huomattavasti.

**Valtion verkostoyhtiön lentoasemien määrä ja jakautuminen:** Valtion verkostoyhtiö olisi omistajana (lähes) kaikilla lentoasemilla. Omistusosuus jakautuisi lentoasemien matkustajamäärien suhteessa niin, että suuremmilla lentoasemilla olisi suurempi valtion omistuksen osuus.

Kuva 116. Keskeiset tunnistetut muutokset, jos Suomen lentoasematoiminnot järjestettäisiin Puolan mallilla.

Puolan mallin mukaisesti jokainen Suomen lentoasema yhtiöitettäisiin omaksi erillisyyhtiöksi ja valtionyhtiö Finavia tulisi mukaan yhtiöiden omistuspohjaan vaihtelevilla osuuksilla. Helsinki-Vantaan lentoasema jäisi Puolan mallin mukaisesti sataprosenttisesti Finavian omistukseen. Muut omistajat osaomistuksella lentoasemilla olisivat pääasiassa kuntia, mutta myös yksittäiset valtion virastot, Puolustusvoimat sekä yksityiset tahot voisivat olla omistajina. Lisäksi Finavialla olisi vastuu lentoasemien operoinnista, kuten tälläkin hetkellä. Vai-

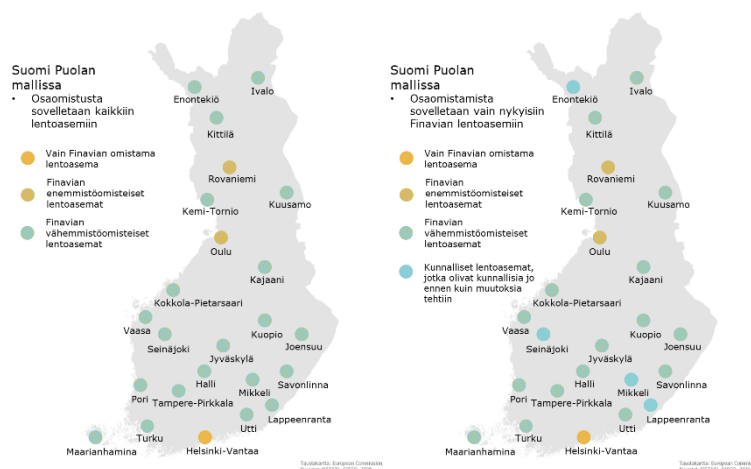
toehtona olisi, että Finavian osaomistus ulotettaisiin kaikkiin Suomen lentoasemiin, mutta se voitaisiin ulottaa myös vain sen nykyisen verkoston lentoasemiin. Joka tapauksessa Finavian strategisen erityistehtävän sisältö muuttuisi, sillä se ei olisi enää yksin vastuussa suurimmankaan osan Suomen lentoasemien rahoituksesta. Samalla myös omistajaohjausstrategiaa tulisi muuttaa huomioimaan Puolan mallin mukainen omistusrakenne.

Puolassa valtion verkostoyhtiön omistusosuus on jossain määrin riippuvainen matkustajamääristä, joskaan ei täysin lineaarisesti. Omistusosuudet vaihtelevat noin 5–75 % välillä ja osaomistetuista lentoasemista vain yksi on valtion verkostoyhtiön enemmistöomistama. Suomessa tämä tarkoittaisi, että 1–2 suurinta osaomistettua lentoasemaa olisi valtion verkostoyhtiön enemmistöomisteisia (Oulu ja/tai Rovaniemi), jolloin valtion verkostoyhtiö keräisi suurimman osan niiden ylijäämästä.

Jos Puolan mallia sovellettaisiin Suomen lentoasemien omistukseen lineaarisesti vuoden 2019 matkustajamäärien perusteella, olisi Finavian omistus:

- 30–40 % Turun ja Kittilän lentoasemilla,
- 20–30 % Vaasan, Kuopion ja Ivalon lentoasemilla,
- 10–20 % Kuusamon, Kajaanin ja Kemi-Tornion lentoasemilla ja
- alle 10 % muilla lentoasemilla.

Lentoasemat, joilla Finavian osaomistusosuus olisi alle 30 %, ovat operatiiviselta toiminnaltaan alijäämäisiä ja muiden osaomistajien, pääasiassa kuntien, tulisi kattaa niiden alijäämä omistuksensa suhteessa (>70 %). Osalla alijäämä on joitakin satojatuhansia euroja, mutta suuremmalla osalla kyse on useista miljoonista euroista. Valtion kunnille myöntämästä lentoasemien toimintatuen määrärahasta (900 000 €) riittäisi tasaisesti jaettuna vain joitakin kymmeniä tuhansia euroja lentoasemaa kohden.



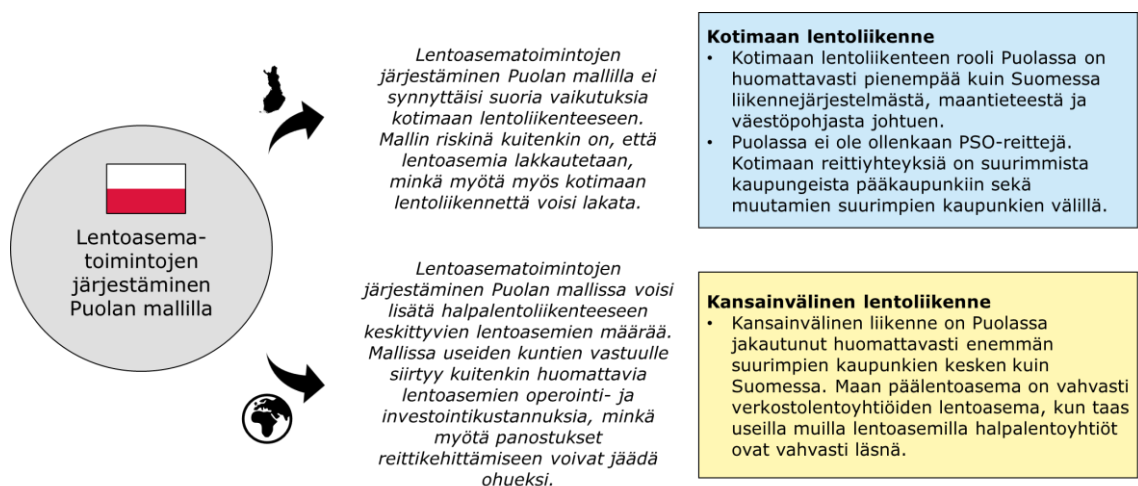
Kuva 117. Lentoasemien mahdollisia omistuksia tilanteessa, jossa Suomessa sovellettaisiin Puolan mallia. Vaikutusten arvioinnin pohjana käytetään vaihtoehtoa "osaomistusta sovelletaan kaikkiin lentoasemiin", joka on kuvassa vasemmalla.

Puolan mallissa Finavian enemmistöomisteisia lentoasemia kehitettäisiin kuten nykymallia jatkaessa. Finavian vähemmistöomisteisten lentoasemien strategiat taas painottaisivat enemmän kuntien näkemystä kehittämisestä. Se, miten erilaiset strategiat toteutuisivat, johtuisi pitkälti alueellisten tahojen mahdollisuuksista suunnata resursseja kehittämiseen. Huomioiden, että suurimmalla osalla alueita katettavaksi tulisivat myös lentoaseman operointi- ja investointikustannukset, panostukset muuhun kehitystyöhön voivat olla haasteellisia. Lentoasemien muuttuminen valvomattomiksi lentopaikoiksi tai lakkauttaminen ovat mahdollisia kehityssuuntia Puolan mallissa.

Käytettävissä olevien resurssien puitteissa useammilla lentoasemilla voitaisiin Puolan mallin mukaisesti painottaa halpalentoliikennekonseptia, mikä tarkoittaisi alempia lentoasemamaksuja ja muutoksia lentoaseman palvelutasoon. Vastaavasti pyrittäisiin kasvattamaan kaupallisen liiketoiminnan tuloja.

### 8.3.2 Vaikutusten arviointi: Suomi Puolan mallissa

#### Puolan mallin vaikutukset saavutettavuuteen ja palvelutasoon



Kuva 118. Saavutettavuusvaikutusten yhteenveto Puolan mallissa.

Puolan mallissa kotimaan saavutettavuuteen ei synny suoria vaikutuksia. Vä-lillisiä vaikutuksia voi syntyä, jos mallin käyttöönoton myötä kuntien ei ole mahdollista kattaa lentoasemien alijäämää ja sen myötä lentoasemia joudutaan muuttamaan valvomattomiksi lentopaikoiksi tai lakkauttamaan. Tällä hetkellä kahdellatoista operatiivisesti alijäämäisellä lentoasemalla on koti-maan lentoliikennettä.

Puolassa useat isojen kaupunkien lentoasemat ovat kehittyneet halpalentoliikenteen lentoasemiksi. Puolan mallissa Suomessakin isompien kaupunkien lentoasemat voisivat ottaa strategiakseen halpalentoliikenteen kehittämisen, mutta resurssien löytäminen lentoasemien kehittämiseen voi olla haastavaa lentoasemien alijäämien kattamisen lisäksi. Suurimmat mahdollisuudet olisi-



vat nyt jo ylijäämäisillä lentoasemilla sekä Pohjois-Suomen lentoasemilla, joiden nykyinen lentoaseman pitäjä näkee kasvavan tulevaisuudessa. Tällöin kehitys olisi samansuuntaista kuin nykymallia jatkaessa.

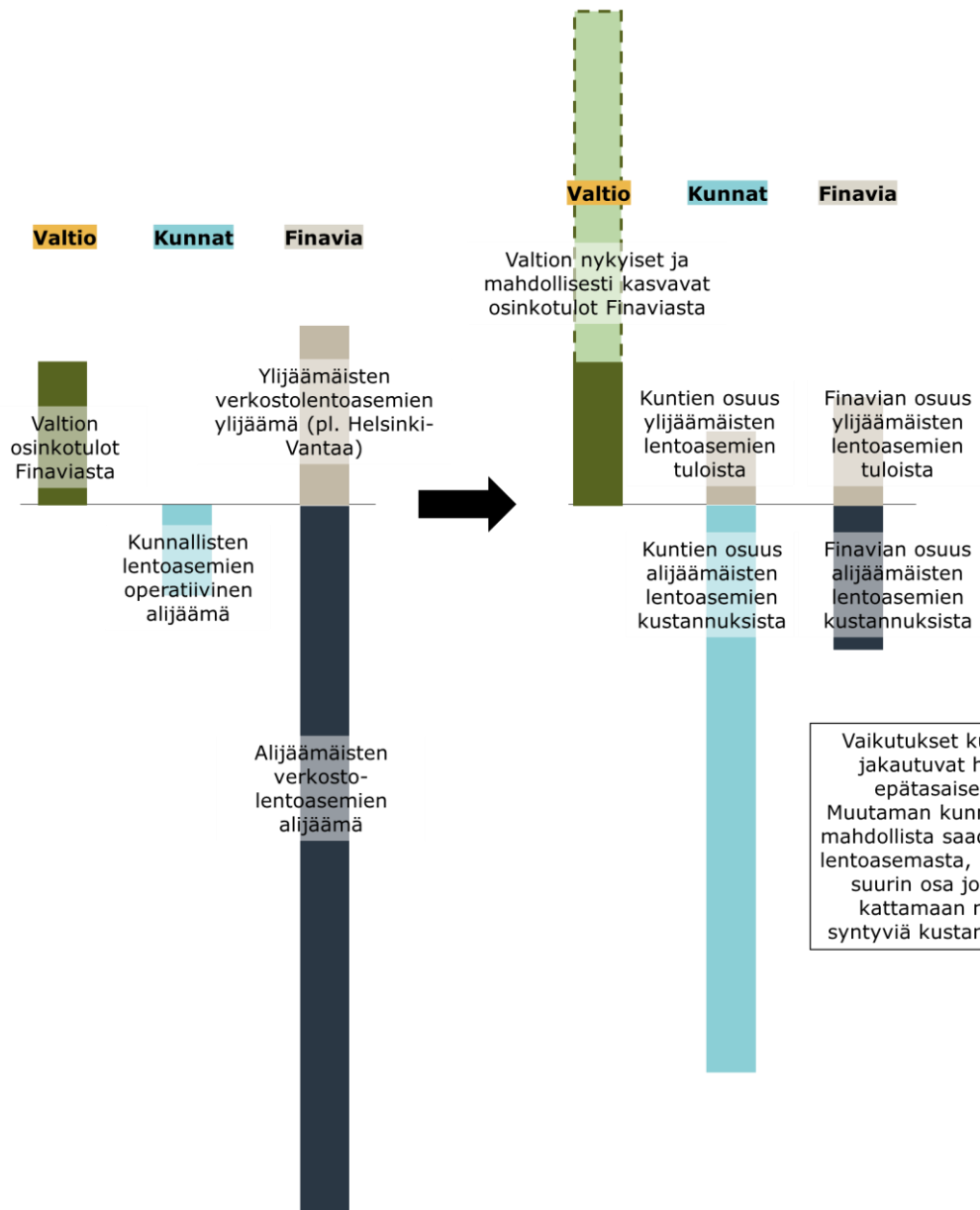
### Puolan mallin taloudelliset vaikutukset



**Kustannuserät, joihin tulisi Puolan mallissa muutoksia**

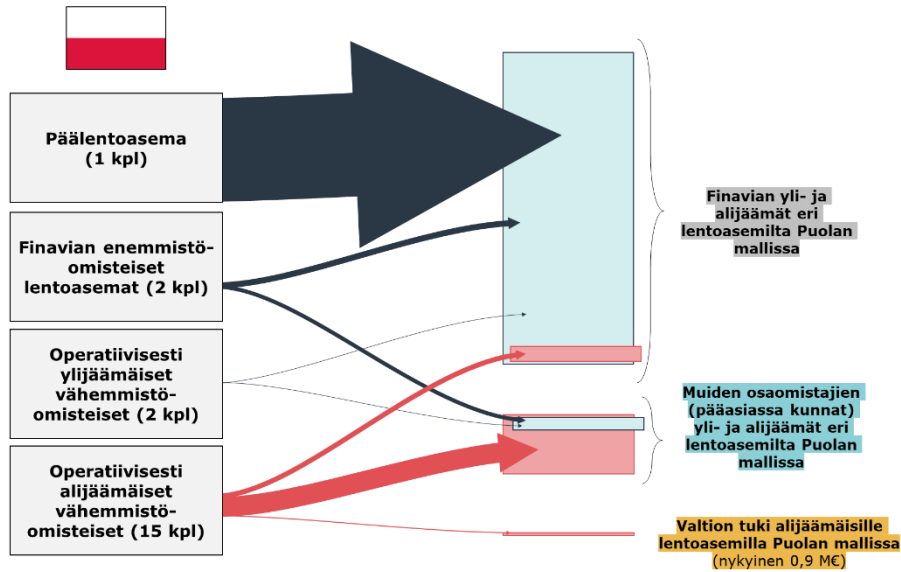
#### Kustannuserät nykymallia jatkaessa

#### Kustannuserät Puolan mallissa



Vaikutukset kunnille jakautuvat hyvin epätasaisesti. Muutaman kunnan olisi mahdollista saada tuloja lentoasemasta, kun taas suurin osa joutuisi kattamaan niistä syntyviä kustannuksia.

Kuva 119. Erinäisiin suoriin kustannuseriin tulevat muutokset Puolan mallissa verrattuna nykyisen mallin jatkamiseen. Mukana ovat vain sellaiset kustannuserät, joihin mallin myötä tulisi muutoksia.



Kuva 120. Eri lentoasemaryhmien ylijäämän (sininen) ja alijäämän (punainen) jakautuminen Finavialle, kunnille ja valtiolle Puolan mallissa.

### Finavia Oyj

Finavian vastuulta kuntien rahoitettavaksi siirtyisi Puolan mallissa arviolta noin 15–20 miljoonaa euroa kustannuksia – riippuen todellisista omistussuhdeosuuksista. Vastaavasti Finavia menettäisi ylijäämäisiltä verkostolentoasemilta (pl. Helsinki-Vantaa) muutamien miljoonien eurojen edestä tuloja – edelleen riippuen todellisista omistussuhdeosuuksista. Tällöin Finavian tulos voisi parantua noin 13–18 miljoonaa euroa.

### Valtio

Puolan mallissa valtion rahoitukseen ei tule muutoksia verrattuna nykymallin jatkamiseen. Valtion osinkotulot Finaviasta voisivat kasvaa arviolta noin 10 miljoonaa euroa.

### Kunnat

Kuntien rahoitettavaksi tulisi saman verran kustannuksia, kun niitä Finavialta poistuisi, arviolta noin 15–20 miljoonaa euroa. Muutamat kunnat saisivat tuloja oman alueensa lentoasemasta, arviolta noin muutamia miljoonia euroja. Mallissa ei odoteta muutoksia operointikustannuksiin, koska vain omistustapa muuttuu. Finavia jatkaisi edelleen operointia – ostopalveluna.

### Aluetaloudelliset vaikutukset

Aluetaloudellisten vaikutusten kohdistuminen on riippuvaista lentoyhteyksien kehittymisestä. Puolan mallissa on riskinä, että lentoasemia muutetaan valvomattomiksi lentopaikoiksi tai että niitä lakkautetaan, jolloin myös lentoyhteyksiin voi syntyä muutoksia. Aluetaloudellisten vaikutusten osalta tällöin keskeistä on millaista liikennettä jää syntymättä yhteyksien poistumisen myötä.

Lentoliikenneyhteydet ovat tärkeitä erityisesti kansainvälistä kauppaa tekeville yrityksille, ja heidän toimintaedellytysten heikentyessä myös bruttokansantuote, työpaikat kuin investoinnitkin vähenevät (kts. luku 4.6 ).

### **Puolan mallin ilmasto- ja turvallisuusvaikutukset**

Puolan mallin myötä ei synny suoria vaikutuksia kotimaan liikenteeseen tai kansainväliseen liikenteeseen, mistä johtuen myöskään suoria ilmastovaikutuksia ei synny. Jos Puolan mallin myötä lentoasemia ja sen myötä lentoliikenneyhteyksiä lakkautetaan ja lakkaavilta yhteyksiltä syntyy kulkumuotosiirtymää henkilöautoliikenteeseen, kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt pysyvät samalla tasolla. Jos taas siirtymää on junaliikenteeseen tai matkoja jää tekemättä, hiilidioksidipäästöt pienevät hieman. Vaikutus on kuitenkin hyvin pieni.

Pientä heikentymistä liikenneturvallisuuteen ilmenee, jos Puolan mallin myötä lentoasemia ja sen myötä lentoliikenneyhteyksiä lakkautetaan ja lakkaavilta yhteyksiltä syntyy kulkumuotosiirtymää henkilöautoliikenteeseen. Turvallisuuden näkökulmasta mallin etuna on, että valtionverkostoyhtiöllä oleva osaminen säilyy useiden lentoasemien käytössä, kuten myös nykymallia jatkaessa.

### **Puolan mallin huolto- ja toimintavarmuus- sekä maanpuolustusvaikutukset**

Puolan mallissa on olemassa muita malleja suurempi riski, että lentoasemia muuttuu valvomattomiksi lentopaikoiksi tai niitä lakkautetaan. Toteutuessaan tämä ei tukisi huoltovarmuutta, minkä lisäksi se heikentäisi maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä merkittäväksi.

### **Yhteenveto vaikutuksista Puolan mallissa**

Taulukko 27. Yhteenveto Puolan mallin vaikutusten arvioinnista. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|                               |                         |  |
|-------------------------------|-------------------------|--|
| Saavutettavuus ja palvelutaso | Kotimaan liikenne       | Mahdollisia vaikutuksia, jos jokin lentoasema lakkaa siksi, etteivät kunnat pysty kattamaan sen alijäämää.   |
|                               | Kansainvälinen liikenne | Kuntien enemmistöomisteisilla lentoasemilla mahdollisuus toteuttaa erilaista strategiaa. Lentoasemien ylläpitoon sitoutuu resursseja, joten mahdollisuudet kehittämiseen voivat olla rajalliset. |
| Taloudelliset vaikutukset     | Finavia Oyj             | Kokonaisvaikutus Finavian talouteen positiivinen, arviolta noin 15 miljoonaa euroa.  |
|                               | Valtio                  | Valtion osinkotulot Finaviasta kasvavat arviolta noin 10 miljoonaa euroa.  |

|                            |            |  |
|----------------------------|------------|--|
|                            | Kunnat     | Vaikutukset kunnille jakautuvat hyvin epätasaisesti. Muutamat kunnat saavat tuloja lentoasemista muutamia miljoonia euroja, mutta useat kunnat kattavat yhteensä jopa 20 miljoonan euron kustannukset.     |
|                            | Aluetalous | Mahdollisia vaikutuksia, jos jokin lentoasema lakkaa siksi, etteivät kunnat pysty kattamaan sen alijäämää.   |
| Ilmastovaikutukset         |            | Mahdollisia vaikutuksia jos lentoasemien lakkauttamisen myötä kotimaan lentoliikennettä poistuu ja sen myötä tapahtuu kulkumuotosiirtymää tieliikenteeseen.  |
| Turvallisuusvaikutukset    |            |  |
| Huolto- ja toimintavarmuus |            | Lentoasemien lakkauttaminen suurissa määrin ei tue huolto- ja toimintavarmuutta.   |
| Maanpuolustus              |            | Huomattava määrä lentoasemia siirtyy pois valtion omistajaohjauksen piiristä. Riskinä on myös lentoasemien lakkauttaminen, minkä myötä maanpuolustuksen toimintaedellytykset heikentyisivät merkittävästi. |

## 8.4 Suomi Kreikan mallissa

### 8.4.1 Lentoasematoimintojen järjestäminen Kreikan mallissa



#### Keskeiset tunnistetut muutokset, jos lentoasematoiminnot järjestettäisiin Kreikan mallin mukaan

**Omistajaohjauksen strategia:**  
Lentoasemien tarvitsemia infrastruktuuri-investointeja varten lentoasemia vuokrattaisiin pitkäaikaisesti yksityisille toimijoille.

**Valtionyhtiöryhmä:** Finavian siirto voittoa tavoittelevista yrityksistä voittoa tavoittelemattomiin yrityksiin, koska voiton tuottaminen ei olisi enää realistista.

**Lentoasemien strategiat:**  
Osalle lentoasemista syntyisi yksityisen operaattorin määrityksen mukainen strategia.

**Valtion verkostoyhtiön lentoasemien määrä ja jakautuminen:** Valtion verkostoon kuuluisi 70 % verkostolentoasemista ja yksityiselle vuokrattuun verkostoon 30 %. Päälentoasema olisi valtio ja yksityisten yhteisomistama.

Kuva 121. Keskeiset tunnistetut muutokset, jos Suomen lentoasematoiminnot järjestettäisiin Kreikan mallilla.

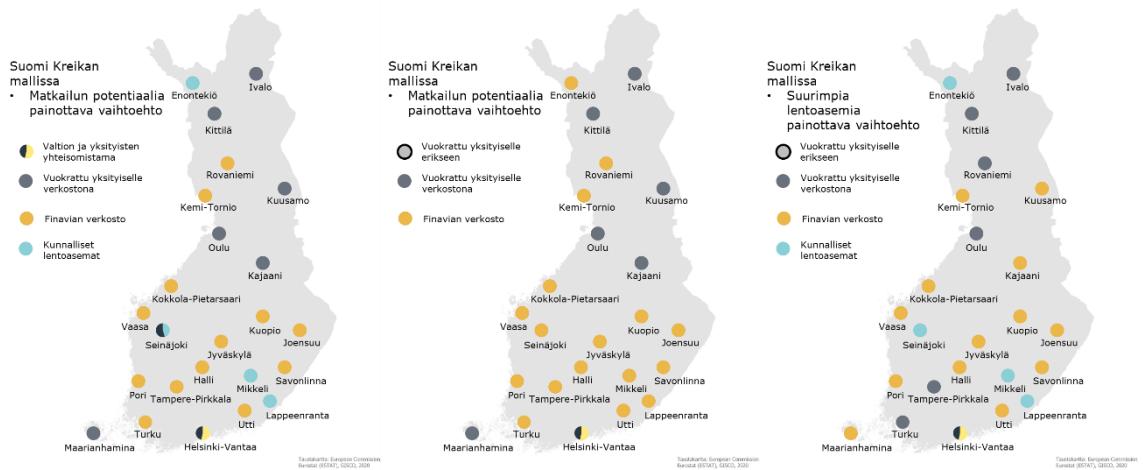
Kreikan mallissa omistajaohjauksen strategiana olisi, että lentoasemainfrastruktuurin tarvitsemia investointeja pyrittäisiin rahoittamaan mahdollisuuksien mukaan yksityisellä rahalla ja valtion verkostoyhtiö Finavian tavoitteena

ei olisi enää tuottaa voittoa. Käytännössä Helsinki-Vantaan lentoasema siirrettäisiin valtion ja yksityisten tahojen muodostaman konsortion yhteisomistukseen (valtiolla alkuun 55 %, joskin myöhemmin osuus pienentyisi 20 %:iin), minkä lisäksi alueellisista lentoasemista irrotettaisiin kaksi verkostoa, joille kilpailutettaisiin yksityinen operaattori pitkäaikaisella vuokrasopimuksella. Yksityinen operaattori maksaisi Suomen valtiolle kertamaksun sekä vuosittaista korvausta, minkä lisäksi se olisi velvoitettu ylläpitämään lentoasematoimintoja kilpailutusvaiheessa sovitulla palvelutasolla.

Kreikan mallille uskollisena molemmat alueellisten lentoasemien verkostot vuokrattaisiin samalle toimijalle, jolloin Suomeen jäisi Finavian verkosto sekä yksityiselle vuokrattu verkosto. Kreikassa valtion verkostoon kuuluu 70 % siviili-ilmailun verkostolentoasemista ja yksityiseen verkostoon 30 % siviili-ilmailun verkostolentoasemista eikä verkoston ulkopuolella ole samalla tapaa kunnallisia lentoasemia kuin Suomessa. Kreikan mallia soveltaessa Suomessa kunnalliset lentoasemat voisivat jäädä nykyiseen omistukseensa tai ne voitaisiin siirtää osaksi Finavian verkostoa tai yksityistä verkostoa. Jos kaikki Suomen alueelliset lentoasemat kuuluisivat joko yksityiseen verkostoon tai Finavian verkostoon, olisi Kreikan prosenttiosuuksilla yksityisessä verkostossa noin 6 lentoasemaa ja Finavian verkostossa noin 13 lentoasemaa siviili-ilmailun lentoasemaa.

Kreikassa verkostoon valittiin matkustajamääriltään hyvin pärjääviä lentoasemia, kansainvälisen matkailun näkökulmasta kiinnostavia lentoasemia sekä muutamia pienempiä lentoasemia. Lisäksi kovin lähellä toisiaan sijaitsevia lentoasemia ei valittu yksityiseen verkostoon.

Näillä kriteereillä jokseenkin selkeä valinta verkostoon voisi olla Oulun lentoasema, koska se on ollut pitkään matkustajamääriltään toiseksi suurin lentoasema ja sen toiminta on operatiivisesti ylijäämäistä. Myös Rovaniemi ja Kittilä voisivat olla yksityisiä tahoja kiinnostavia lentoasemia, koska niiden toiminta on ylijäämäistä ja niillä on merkittävä matkailun kehittämisen potentiaali. Merkittävää matkailun kehittämispotentiaalia voidaan tunnistaa myös mm. Ivalon, Kuusamon, Kajaanin, Kuopion ja Maarianhaminan lentoasemien alueella (kts. Kuva 68). Näistä Maarianhamina sijaitsee saarella, kuten useat Kreikan lentoasemat. Etelä-Suomen väestöpotentiaali huomioiden, yksityisiä tahoja kiinnostavia lentoasemia voisivat olla esimerkiksi Tampere-Pirkkala ja Turku. Yhteistoimintalentoasemien osalta kilpailutusprosessissa tulisi huomioida tarkasti sotilasilmailun tarpeet.



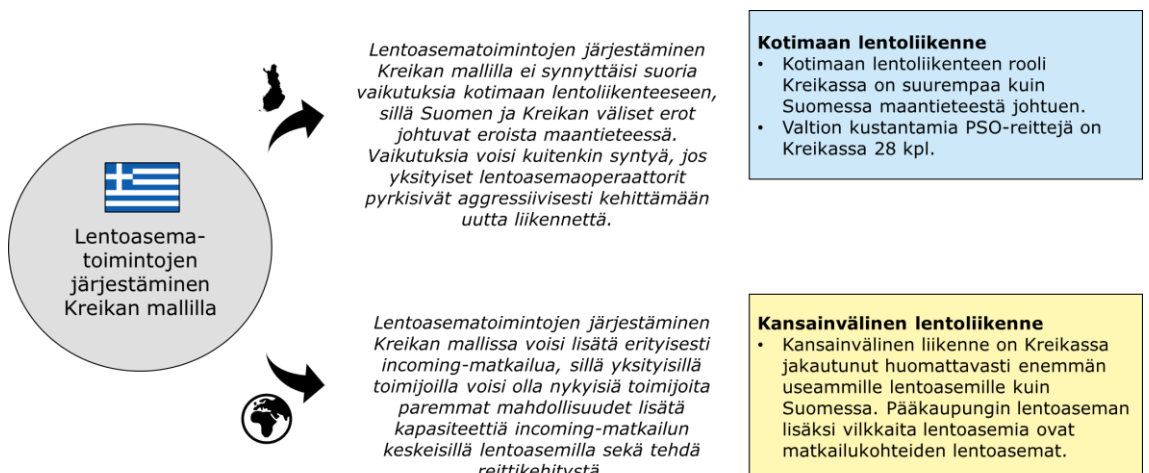
Kuva 122. Lentoasemien mahdollisia omistuksia tilanteessa, jossa Suomessa sovellettaisiin Kreikan mallia. Näiden lisäksi voidaan tunnistaa myös lukemattomia muita vaihtoehtoja. Myös kunnallisten lentoasemien omistus voi vaihdella. Vaikutusten arvioinnin pohjana käytetään vaihtoehtoa ”matkailun potentiaalia painottava vaihto”, niin että kunnalliset lentoasemat säilyvät kunnallisessa omistuksessa. Vaihtoehto on kuvassa vasemmalla.

Kreikan mallissa Finavian lentoasemilla ja kunnallisilla lentoasemilla toteutettaisiin samaa strategiaa kuin nykymallia jatkaessa. Yksityiset operaattorit toisivat omat vaikutteensa Helsinki-Vantaan strategiaan ja yksityiselle verkostolle, ja nämä strategiat voisivat peilata esimerkiksi luvussa 5.2 esitetty Suomen lentoasemien kehittämispotentiaalia.

Kreikassa yksityistämisen myötä yksityisille vuokrattujen lentoasemien matkustajamäärät kasvoivat tutkitusti 30 % enemmän kuin ne olisivat kasvaneet osana valtion viranomaisen verkostoa. Myös niiden operatiivista toimintaa on saatu tehostettua.

### 8.4.2 Vaikutusten arviointi: Suomi Kreikan mallissa

#### Kreikan mallin vaikutukset saavutettavuuteen ja palvelutason

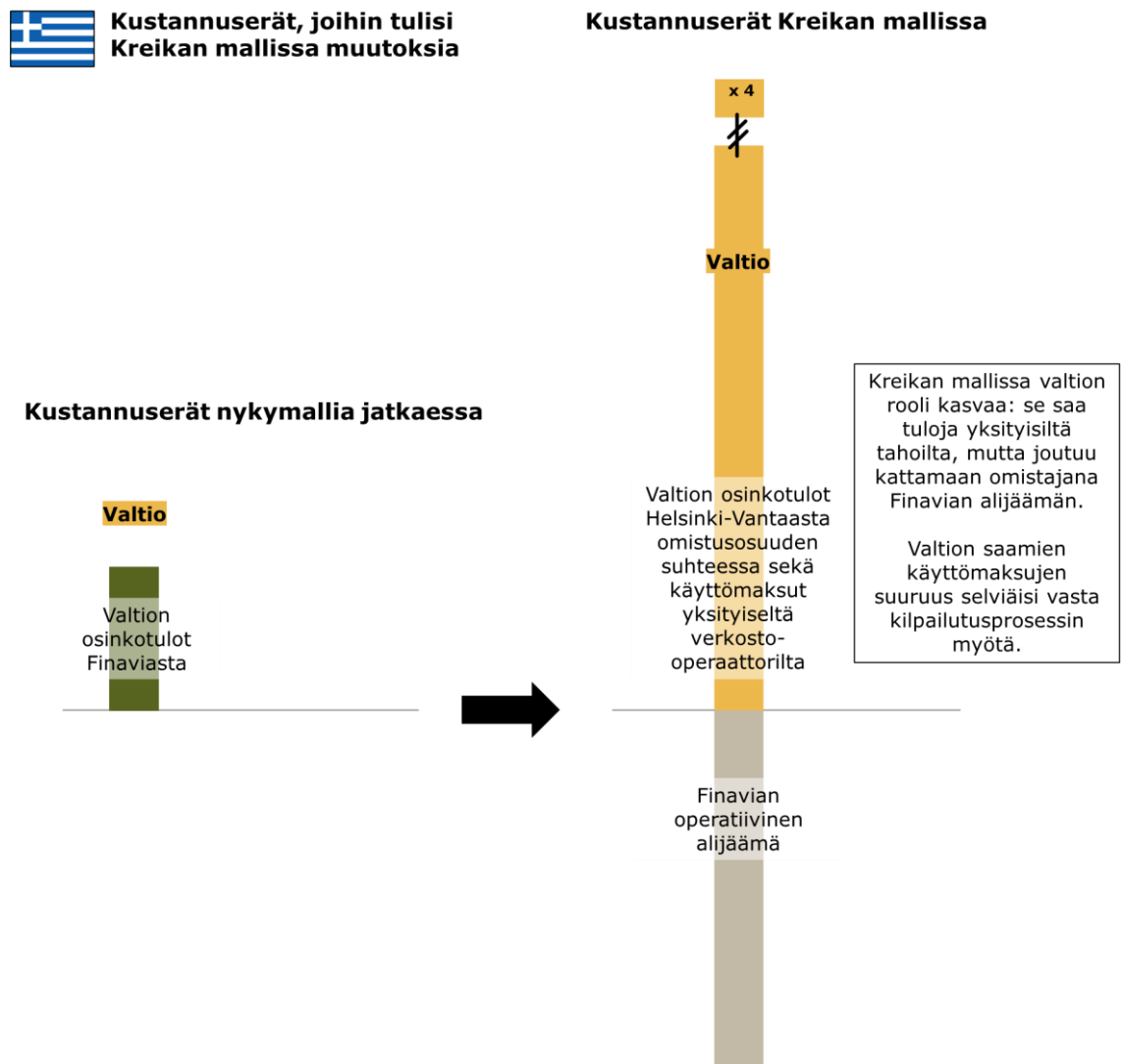


Kuva 123. Saavutettavuusvaikutusten yhteenveto Kreikan mallissa.

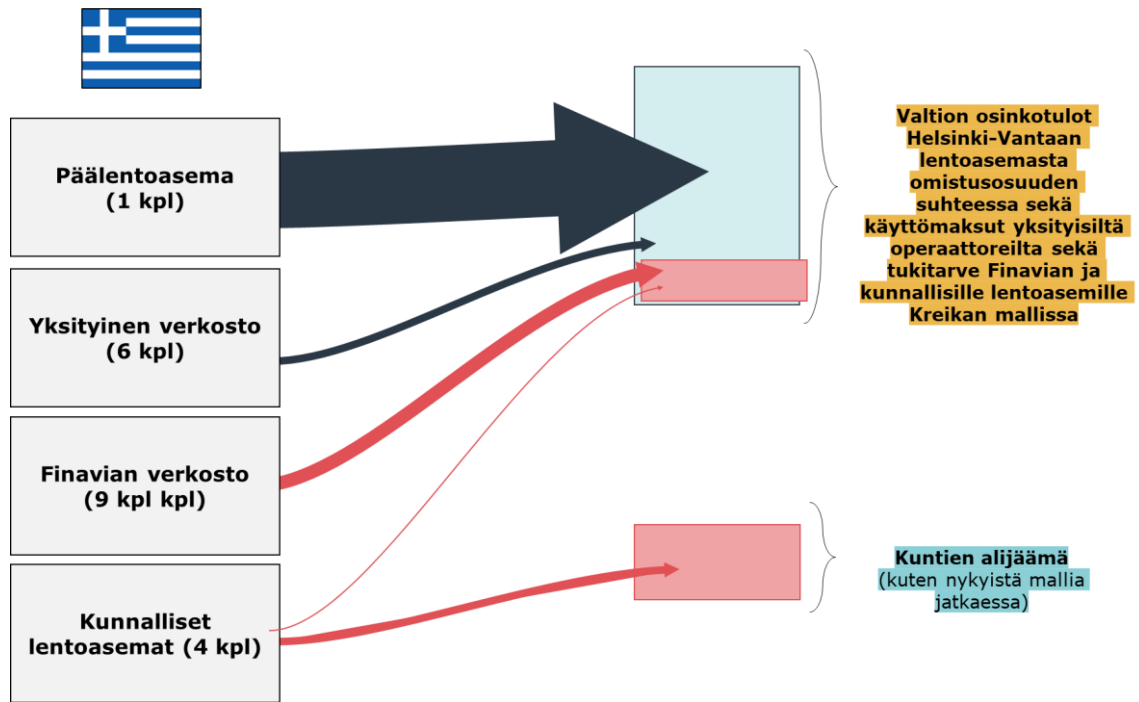
Lentoasematoimintojen järjestäminen Kreikan mallilla ei lähtökohtaisesti synnyttäisi suoria vaikutuksia kotimaan lentoliikenteen, mutta vaikutuksia voisi syntyä, jos yksityinen verkosto-operaattori pyrkisi aggressiivisesti, esimerkiksi hinnoittelu keinoin, lisäämään liikennettä ja hakemaan markkinaosuutta henkilöauto- ja junaliikenteeltä. Yksityisellä lentoasemanpitäjällä voisi olla tähän nykyisiä lentoasemanpitäjiä paremmat taloudelliset mahdollisuudet.

Kansainvälinen liikenne voisi Kreikan mallissa lisääntyä nykyisen mallin jatkamista enemmän, sillä yksityisillä operaattoreilla voi olla paremmat mahdollisuudet lisätä incoming-matkailun potentiaalisten lentoasemien kapasiteettiä nykyisiä toimijoita nopeammin. Riippuen siitä, mitä lentoasemia yksityiseen verkostoon kuuluisi, kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät voisivat kasvaa noin 2–3 miljoonaa matkustajaa nykymallin jatkamiseen verrattuna.

### Kreikan mallin taloudelliset vaikutukset



Kuva 124. Erinäisiin suoriin kustannuseriin tulevat muutokset Kreikan mallissa verrattuna nykyisen mallin jatkamiseen. Mukana ovat vain sellaiset kustannuserät, joihin mallin myötä tulisi muutoksia.



Kuva 125. Eri lentoasemaryhmien ylijäämä (sininen) ja alijäämän (punainen) jakautuminen kunnille ja valtiolle Kreikan mallissa.

### *Finavia Oyj*

Finavian taloudellinen tilanne painuisi alijäämäiseksi, koska sen verkostosta poistettaisiin Kreikan mallin mukaisesti Helsinki-Vantaan lentoasema sekä useampi ylijäämäinen alueellinen lentoasema. Hieman yksityiseen verkostoon valittavista lentoasemista riippuen, alijäämän vuosittainen suuruus olisi noin 10 miljoonaa euroa. Alijäämä jäisi omistajan eli valtion rahoitettavaksi.

### *Valtio*

Valtio saa tuloja Helsinki-Vantaan lentoasemasta omistussuutensa suhteessa (55 % eli noin 55 miljoonaa euroa) sekä käyttömaksuja yksityiseltä verkosto-operaattorilta kilpailutuksen myötä tulevan sopimuksen ehtojen mukaisesti. Jos maksut Suomen valtiolle olisivat samassa suhteessa kuin Fraportin Kreikan valtiolle maksamat maksut, kertyisi maksua vuosittain noin 6 miljoonan euroa eli valtion tulot olisivat yhteensä noin 64 miljoonaa euroa. Näillä tuloilla valtion tulisi kattaa Finavian alijäämä. Todelliset käyttömaksut selviäisivät vasta kilpailutusprosessin myötä.

### *Kunnat*

Kuntien osalta Kreikan mallissa ei synny suoria taloudellisia vaikutuksia nyky-mallin jatkamiseen verrattuna, jos oletuksena on, että kunnallisten lentoasemien omistus säilyy nykyisellään. Jos niitä siirtyisi osaksi Finavian tai yksityisen toimijan verkostoa, vaikutukset olisivat vastaavat kuin Norjan mallissa.



### *Aluetalous*

Aluetaloudelliset vaikutukset kohdistuvat Kreikan mallissa erityisesti yksityiseen verkostoon valittujen lentoasemien vaikutusalueelle, jos niiden matkustajamäärät kasvaisivat. Jos kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät kasvaisivat, kyse olisi todennäköisesti kasvavasta incoming-matkailusta, jolloin siirtymää Helsinki-Vantaalta alueellisille lentoasemille olisi hyvin vähän eikä sen alueelle kohdistuisi juurikaan väheneviä vaikutuksia.

Jos matkustajamäärät kasvaisivat, bruttokansantuote, työpaikat ja investoinnit lisääntyisivät (kts. luku 4.6 ).

### **Kreikan mallin ilmasto- ja turvallisuusvaikutukset**

Kreikan mallissa muutokset kotimaan liikenteessä ovat mahdollisia yksityisten operaattoreiden strategisten päätösten myötä. Jos mahdolliset uudet matkat siirtyisivät henkilöautoliikenteestä, muutoksia kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöihin ei juurikaan tulisi. Täysin uudet matkat ja siirtymät junaliikenteestä lisäisivät hieman kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöjä, mutta vaikutus kaikki kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt huomioiden on erittäin pieni.

Kansainvälisen liikenteen määrä voi Kreikan mallissa hieman lisääntyä (2–3 miljoonaa matkustajaa), mikä kasvattaisi hiilidioksidipäästöjä arviolta noin 240–370 tuhatta tonnia. Tämä vastaa noin 10–15 % kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja noin 1,5 % Suomen kotimaan ja kansainvälisen liikenteen päästöistä.

Merkittäviä muutoksia lentoliikenteen tai liikennejärjestelmän turvallisuuteen ei voida tunnistaa verrattuna nykyisen mallin jatkamiseen, sillä olettavasti yksityiset tahot olisivat globaaleja lentoliikennealan toimijoita ja omaisivat yhtä hyvän turvallisuusosaamisen kuin Finaviakin. Jos kotimaan liikenteessä tapahtuisi kulkumuotosiirtymää pois tieliikenteestä, voisi liikenneturvallisuus parantua hieman. Vaikutus olisi kuitenkin jokseenkin pieni.

### **Kreikan mallin huolto- ja toimintavarmuus- sekä maanpuolustusvaikutukset**

Kreikan mallissa lentoasemia siirtyy yksityiseen operointiin. Jos yksityinen operaattori hyödyntää mahdollisimman paljon paikallista työvoimaa ja sen omistus on ETA-alueella, huoltovarmuuden näkökulmasta ei synny muutoksia.

Maanpuolustuksen toimintaedellytysten näkökulmasta Kreikan mallin vaikutukset riippuvat siitä, millaisia ehtoja kilpailutusvaiheessa sopimukseen on kirjattu sotilasilmailun tarpeista. Riskinä on, että heikosti valmisteltu kilpailutus heikentää maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä. Kilpailutusasiakirjat on mahdollista valmistella tiiviissä yhteistyössä, jolloin riski pienenee. Heikentymistä tulee kuitenkin sen myötä, että lentoasemia poistuu omistajaohjauksen piiristä.

## Yhteenveto vaikutuksista Kreikan mallissa

Taulukko 28. Yhteenveto Kreikan mallin vaikutusten arvioinnista. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|                               |   |   |
|-------------------------------|---|---|
| Saavutettavuus ja palvelutaso | Kotimaan liikenne   | Mahdollisia vaikutuksia, jos yksityiset operaattorit pyrkivät vahvasti kasvattamaan liikennettä.  |
|                               | Kansainvälinen liikenne   | Yksityisillä operaattoreilla voi olla paremmat taloudelliset mahdollisuudet kasvattaa incoming-matkailun lentoasemien kapasiteettiä ja tehdä reittikehitystä. |
| Taloudelliset vaikutukset     | Finavia Oyj   | Finavian toiminta painuu alijäämäiseksi arviolta noin 6 miljoonaa euroa vuosittain.   |
|                               | Valtio  | Valtio saa käyttömaksuja yksityisiltä operaattoreilta. Käyttömaksuilla tulisi pystyä rahoittamaan vähintäänkin muiden lentoasemien toiminta.                  |
|                               | Kunnat  | <i>Ei vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>  |
|                               | Aluetalous  | Aluetaloudelliset vaikutukset lisääntyvät erityisesti yksityistettävän verkoston lentoasemien vaikutusalueella.   |
| Ilmastovaikutukset            | Mahdollisia vaikutuksia, jos yksityiset operaattorit pyrkivät vahvasti kasvattamaan liikennettä. Kotimaan liikenteen osalta vaikutukset pieniä, kansainvälisen liikenteen osalta noin 1,5 %.  |   |
| Turvallisuusvaikutukset       | Jos kotimaan liikenteessä tapahtuisi kulkumuoto siirtymää henkilöautosta lentoliikenteen, liikenneturvallisuus paranisi hyvin vähän.  |   |
| Huolto- ja toimintavarmuus    | <i>Ei muutoksia, jos yksityiset operaattorit ovat ETA-alueelta ja paikallista työvoimaan käytetään paljon.</i>  |   |
| Maanpuolustus                 | Riippuvainen kilpailutusvaiheessa tehtävistä kirjauksista. Riskinä on, että edellytykset heikentyvät, mutta asiaan voidaan vaikuttaa. Heikentymistä tulee joka tapauksessa sen myötä, että useita lentoasemia poistuu omistajaohjauksen piiristä. |   |

## 8.5 Mallien vaikutusten vertailu

### 8.5.1 Vaikutukset saavutettavuuteen ja palvelutasoon

Taulukko 29. Yhteenveto tarkasteltujen vaihtoehtojen saavutettavuus ja palvelusovaiikutuksista. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

| Saavutettavuus ja palvelutaso |   |   |
|-------------------------------|---|---|
|                               | Kotimaan liikenne   | Kansainvälinen liikenne   |
| Ruotsin malli                 | Mahdollisia vaikutuksia, jos jokin lentoasema lakkaa siksi, etteivät kunnat pysty kattamaan sen alijäämää. Ruotsissa näin ei kuitenkaan ole tapahtunut. | Voi parantua kunnallistettavien Etelä-Suomen isojen kaupunkien ja incoming-lentoasemien vaikutusalueilla ja hieman heikentyä pääkaupunkiseudulla. Kokonaisvaikutus noin 2–3 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin nykymallia jatkettaessa. |
| Norjan malli                  | <i>Ei suoria vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>   | Voi parantua kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemien vaikutusalueilla ja hieman heikentyä pääkaupunkiseudulla. Kokonaisvaikutus noin 2–3 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin nykymallia jatkettaessa.                                   |
| Puolan malli                  | Mahdollisia vaikutuksia, jos jokin lentoasema lakkaa siksi, etteivät kunnat pysty kattamaan sen alijäämää.  | Kuntien enemmistöomisteisilla lentoasemilla mahdollisuus toteuttaa erilaista strategiaa. Lentoasemien ylläpitoon sitoutuu resursseja, joten mahdollisuudet kehittämiseen voivat olla rajalliset.  |
| Kreikan malli                 | Mahdollisia vaikutuksia, jos yksityiset operaattorit pyrkivät vahvasti kasvattamaan liikennettä.  | Yksityisillä operaattoreilla voi olla paremmat taloudelliset mahdollisuudet kasvattaa incoming-matkailun lentoasemien kapasiteettiä ja tehdä reittikehitystä.   |

Kotimaan liikenteen osalta mallien vaikutukset kytkeytyvät siihen, johtaako mallin käyttöönotto lentoasemien muuttamiseen valvomattomiksi lentopaikoiksi tai lakkauttamiseen. Näin voi tapahtua myös nykymallia jatkettaessa, mutta Puolan ja Ruotsin malleissa tämän voidaan katsoa olevan todennäköisempi lopputulos kuin nykymallia jatkaessa. Sen sijaan Norjan ja Kreikan malleissa tämä on epätodennäköisempää kuin nykymallia jatkaessa.

Kansainvälisen liikenteen osalta keskeistä on missä määrin malli mahdollistaa ja kannustaa liikenteen kehittämiseen niiltä lentoasemilta, joiden ei nykymallia jatkaessa nähdä kehittyvän kansainvälisen liikenteen osalta. Kreikan ja Norjan mallit tarjoavat tähän nykymallin jatkamista paremmat lähtökohdat ja myös Ruotsin malli mahdollistaa paremmat lähtökohdat. Puolan mallin myötä useiden kuntien kustannusvastuu kasvaa suureksi, ja panostukset reittikehittämiseen voivat sen myötä jäädä samalle tasolle tai jopa pienemmiksi kuin nykymallia jatkaessa. Yksittäisillä lentoasemilla voi kuitenkin olla resursseja nykymallin jatkamista paremmin. Lopulliset vaikutukset muodostuvat sen myötä, miten strategiamuutosten toteuttamisessa onnistutaan.

### 8.5.2 Taloudelliset vaikutukset

Yleisesti voidaan todeta, että Ruotsin mallissa merkittävä määrä Finavian kustannuksia siirrettäisiin suuremmassa määrin valtiolle ja pienemmässä määrin kunnille. Norjan mallissa kaikki valtion ja kuntien kustannukset siirrettäisiin Finavialle. Puolan mallissa merkittävä määrä Finavian kustannuksia siirrettäisiin kunnille ja Kreikan mallissa toiminnot järjestettäisiin uudelleen niin, että yksityiset tahot maksaisivat valtiolle, joka rahoittaisi edelleen Finaviaa.

Se, miten erilaiset vaihtoehdot järjestää lentoasematoimintoja mahdollistavat matkustajamäärien kasvattamisen, vaikuttaa siihen, syntyykö tuloja liikuteltavaksi nykymallin jatkamista enemmän eri tahojen (Finavia, valtio, kunnat, mahdolliset yksityiset toimijat) välillä sekä myös sen, missä määrin aluetaloudellisia vaikutuksia syntyy. Myös se, miten tehokkaasti lentoasematoimintoja voidaan järjestää, vaikuttaa kokonaisuuteen. Parhaimmat edellytykset kasvattaa matkustajamääriä valtakunnan tasolla olisi Kreikan, Norjan ja Ruotsin malleissa. Toimintojen tehostumiseen taas parhaat edellytykset olisivat Kreikan ja Ruotsin malleissa.

#### *Finavia Oyj*

Finavian näkökulmasta parhaat vaikutukset saadaan Ruotsin ja Puolan malleissa. Norjan mallissa syntyy molemmiin suuntaisia vaikutuksia, mutta yhtiön mahdollisuudet vähentää korjausvelkaa paranevat. Finavian näkökulmasta huonoin vaihtoehto on Kreikan malli.

Taulukko 30. Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista eri vaihtoehtoissa Finavia Oyj:lle. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

| Taloudelliset vaikutukset: Finavia Oyj |  |
|--|--|
| Ruotsin malli                          | Kokonaisvaikutus Finavian talouteen positiivinen, arviolta noin 5–10 miljoonaa euroa.  |
| Norjan malli                           | Kunnallisten lentoasemien kustannukset ja mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen liikenteen tulot kumoava toisensa. Valtiolle maksettavat osinkotulot siirrettäisiin ainakin osittain käytettäväksi investointeihin. |
| Puolan malli                           | Kokonaisvaikutus Finavian talouteen positiivinen, arviolta noin 15 miljoonaa euroa.  |
| Kreikan malli                          | Finavian toiminta painuu alijäämäiseksi arviolta noin 6 miljoonaa euroa vuosittain.  |

### Valtio

Taulukko 31. Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista eri vaihtoehtoissa valtiolle. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

| Taloudelliset vaikutukset: Valtio |  |
|-----------------------------------|--|
| Ruotsin malli                     | Kokonaisvaikutus valtion talouteen riippuu määrittelyprosessin aikana päätettävästi valtiontuen tasosta kunnallistettaville lentoasemille. Ruotsin esimerkkiä soveltaen valtion kustannukset lisääntyvät noin 4–9 miljoonaa euroa. |
| Norjan malli                      | Valtion tuki kunnallisille lentoasemille poistuu. Finavian maksamat osinkotulot vähenevät merkittävästi, jolloin kokonaisvaikutus on negatiivinen.   |
| Puolan malli                      | Valtion osinkotulot Finaviasta kasvavat arviolta noin 10 miljoonaa euroa.  |
| Kreikan malli                     | Valtio saa käyttömaksuja yksityisiltä operaattoreilta. Käyttömaksuilla tulisi pystyä rahoittamaan vähintäänkin muiden lentoasemien toiminta.   |

Valtion talouden näkökulmasta kustannustehokkaimmat vaihtoehdot ovat Kreikan ja Puolan mallit. Norjan mallissa valtio menettää osinkotuloja, joita odotetaan nykymallia jatkaessa ja Ruotsin mallissa valtiontukimäärät kunnallisille lentoasemille kasvaisivat merkittävästi.

### *Kunnat*

Kuntien talouden näkökulmasta parhaat vaikutukset saadaan Norjan mallissa ja heikoimmat Puolan mallissa. Kreikan malli ei tuo muutoksia nykytilan jatkamiseen ja Ruotsin mallissa vaikutukset ovat erilaisia eri lentoasemilla.

Taulukko 32. Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista eri vaihtoehdoissa kunnille. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa paranukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|               | Taloudelliset vaikutukset: Kunnat   |
|---------------|---|
| Ruotsin malli | Vaikutukset kunnille jakautuvat hyvin epätasaisesti, minkä lisäksi kokonaisvaikutus on riippuvainen määritettävästi valtiontuen tasosta. Osa kunnista voi saada tuloja lentoasemista, mutta suurempi osa joutuu kattamaan niiden alijäämää. |
| Norjan malli  | Kuntien rahoitusvastuu neljästä lentoasemasta päättyy, joten vaikutus kuntatalouteen on positiivinen.   |
| Puolan malli  | Vaikutukset kunnille jakautuvat hyvin epätasaisesti. Muutamit kunnat saavat tuloja lentoasemista muutamia miljoonia euroja, mutta useat kunnat kattavat yhteensä jopa 20 miljoonan euron kustannukset.                                      |
| Kreikan malli | <i>Ei vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>  |

### *Aluetalous*

Aluetalouden näkökulmasta Kreikan, Norjan ja Ruotsin mallit tarjoavat parhaat mahdollisuudet aluetaloudellisten vaikutusten syntyyn nykymallin jatkamiseen verrattuna, mutta Puolan malli taas todennäköisemmin vähentäisi niitä.

Taulukko 33. Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista eri vaihtoehtoissa aluetalouden näkökulmasta. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|               | Taloudelliset vaikutukset: Aluetalous  |
|---------------|--|
| Ruotsin malli | Aluetaloudelliset vaikutukset lisääntyvät erityisesti kunnallistettavien Etelä-Suomen isojen kaupunkien ja incoming-lentoasemien vaikutusalueilla. |
| Norjan malli  | Aluetaloudelliset vaikutukset lisääntyvät erityisesti kakkos- ja kolmoskaupunkien lentoasemien vaikutusalueella.                                   |
| Puolan malli  | Mahdollisia vaikutuksia, jos jokin lentoasema lakkaa siksi, etteivät kunnat pysty kattamaan sen alijäämää.   |
| Kreikan malli | Aluetaloudelliset vaikutukset lisääntyvät erityisesti yksityistettävän verkoston lentoasemien vaikutusalueella.                                    |

### Taloudelliset vaikutukset yhteensä

Taulukko 34. Yhteenveto tarkasteltujen vaihtoehtojen taloudellisista vaikutuksista nykymallin jatkamiseen verrattuna. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|               | Taloudelliset vaikutukset |        |        |            |
|---------------|---------------------------|--------|--------|------------|
|               | Finavia Oyj               | Valtio | Kunnat | Aluetalous |
| Ruotsin malli |                           |        |        |            |
| Norjan malli  |                           |        |        |            |
| Puolan malli  |                           |        |        |            |
| Kreikan malli |                           |        |        |            |

Jos aluetaloudellisia vaikutuksia syntyy, ovat ne moninkertaiset lentoasema-toimintojen järjestämisen kustannuksiin verrattuna. Tästä syystä kokonaistaloudellisesti parhaat mallit ovat niitä, joissa matkustajamäärillä on parhaat kasvun edellytykset eli Kreikan, Norjan ja Ruotsin malleissa. Puolan mallissa on merkittävänä riskinä lentoasemien lakkauttaminen, mikä aiheuttaisi monin kymmenkertaisesti suurempia negatiivisia aluetaloudellisia vaikutuksia kuin lakkauttamisen myötä syntyvät kustannussäästöt.

### 8.5.3 Vaikutukset hiilidioksidipäästöihin ja liikenneturvallisuuteen

Taulukko 35. Yhteenveto tarkasteltujen vaihtoehtojen liikenteen haittavaikutuksista nykymallin jatkamiseen verrattuna. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

| Liikenteen haittavaikutukset |  |  |
|------------------------------|--|--|
|                              | Hiilidioksidipäästöt   | Liikenneturvallisuus   |
| Ruotsin malli                | Mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt kasvattavan Suomen liikenteen päästöjä noin 1,5 %.   | Mahdollisia vaikutuksia, jos lentoasemia lakkaisi ja sen myötä kotimaan lentoliikenteestä tapahtuisi kulkumuotosiirtymää tieliikenteeseen.               |
| Norjan malli                 | Mahdollisesti lisääntyvän kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt kasvattavan Suomen liikenteen päästöjä noin 1,5 %.   | <i>Ei merkittäviä turvallisuusvaikutuksia.</i>   |
| Puolan malli                 | <i>Ei vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>   | Mahdollisia vaikutuksia jos lentoasemien lakkaamisen myötä kotimaan lentoliikennettä poistuu ja sen myötä tapahtuu kulkumuotosiirtymää tieliikenteeseen. |
| Kreikan malli                | Mahdollisia vaikutuksia, jos yksityiset operaattorit pyrkivät vahvasti kasvattamaan liikennettä. Kotimaan liikenteen osalta vaikutukset pieniä, kansainvälisen liikenteen osalta noin 1,5 %. | Jos kotimaan liikenteessä tapahtuisi kulkumuotosiirtymää henkilöautosta lentoliikenteen, liikenneturvallisuus parani hyvin vähän.                        |

Hiilidioksidipäästöjen osalta Ruotsin, Norjan ja Kreikan mallit voivat hieman lisätä hiilidioksidipäästöjä, jos mallien kansainvälisen liikenteen kehittyminen toteutuu mallien strategisten valintojen mukaisesti. Puolan mallissa hiilidioksidipäästöihin ei tule muutoksia.



Liikenneturvallisuus voi huonontua Ruotsin ja Puolan mallissa hyvin vähän, jos lentoasemien lakkauttamisen tai valvomattomaksi lentopaikaksi muuttamisen takia kotimaan lentoliikenneyhteyksiä poistuu ja tämä poistuminen johtaa henkilöautoliikenteen lisääntymiseen.

#### 8.5.4 Vaikutukset huolto- ja toimintavarmuuteen sekä maanpuolustukseen

Taulukko 36. Yhteenveto tarkasteltujen vaihtoehtojen turvallisuusnäkökulmasta nykymallin jatkamiseen verrattuna. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|               |  | Turvallisuusnäkökulmat     |   |
|---------------|--|----------------------------|---|
|               |  | Huolto- ja toimintavarmuus | Maanpuolustuksen edellytykset   |
| Ruotsin malli | Omistus- ja operointi säilyy ETA-alueella, kuten nykymallia jatkessa. Riskinä on lentoasemien lakkauttaminen, joka voi vaikuttaa heikentävästi lentoasemasta riippuen. |                            | Useita lentoasemia siirtyy pois valtion omistajaohjauksen piiristä. Riskinä on myös kunnallistettavien lentoasemien lakkauttaminen, minkä myötä maanpuolustuksen toimintaedellytykset heikentyisivät merkittävästi.                               |
| Norjan malli  | <i>Ei vaikutuksia nykymallin jatkamiseen verrattuna.</i>   |                            | Useampi lentoasema olisi valtion omistajaohjauksen piirissä, mikä parantaisi toimintaedellytyksiä hie-<br>man.  |
| Puolan malli  | Lentoasemien lakkauttaminen suurissa määrin ei tue huolto- ja toimintavarmuutta.   |                            | Huomattava määrä lentoasemia siirtyy pois valtion omistajaohjauksen piiristä. Riskinä on myös lentoasemien lakkauttaminen, minkä myötä maanpuolustuksen toimintaedellytykset heikentyisivät merkittävästi.  |
| Kreikan malli | <i>Ei muutoksia, jos yksityiset operaattorit ovat ETA-alueelta ja paikallista työvoimaa käytetään paljon.</i>  |                            | Riippuvainen kilpailutusvaiheessa tehtävistä kirjauksista. Riskinä on, että edellytykset heikentyvät, mutta asiaan voidaan vaikuttaa. Heikentymistä tulee joka tapauksessa sen myötä, että useita lentoasemia poistuu omistajaohjauksen piiristä. |

Huolto- ja toimintavarmuuden näkökulmista ei synny eroja nykymallin jatkamiseen verrattuna Norjan ja Kreikan malleissa. Puolan ja Ruotsin malleissa

riskinä on lentoasemien lakkauttaminen tai muuttaminen valvomattomiksi lentopaikoiksi, mikä ei tue huolto- ja toimintavarmuutta.

Maanpuolustuksen toimintaedellytysten kannalta hieman nykymallia parempi olisi Norjan malli, jossa useampi lentoasema on valtion omistajaohjauksen piirissä. Muissa malleissa toimintaedellytykset heikkenevät pääosin siksi, että lentoasemia siirtyy pois valtion omistajaohjauksen piiristä. Kreikan mallissa on myös riskinä, että kilpailutusvaiheessa ei huomioida riittävällä tarkkuudella sotilasilmailun tarpeita. Lisäksi Puolan ja Ruotsin malleissa on riskinä lentoasemien muuttuminen valvomattomiksi lentopaikoiksi tai lakkauttaminen, mikä vähentäisi maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä merkittävästi.

## 9 Keskeisiä havaintoja

Tämä selvitys on tuottanut laajasti tietoa Liikenne12-työn taustalle erityisesti työn päätavoitteen, *tuottaa tietoa erityisesti lentoasematoimintojen järjestämisen vaihtoehtoista vaikutuksineen sekä niiden kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin*, näkökulmasta. Työn keskeisiä havaintoja työn tavoitteiden näkökulmasta on koottu tähän lukuun.

### **Keskeisiä havaintoja lentoasematoimintojen järjestämisestä Euroopassa:**

- Lentoasematoimintoja järjestetään Euroopan maissa useilla eri tavoilla. Lentoasematoimintojen järjestäminen oli pitkään täysin julkisten tahojen vastuulla, mutta deregulaatiokehityksen myötä myös lentoasemien operointiin syntyi yksityisiä toimijoita (kts. luku 2.1.1 ). Yksityiset toimijat tulivat mukaan erityisesti tilanteissa, joissa lentoaseman investoinneille tarvittiin jokin muu rahoittaja kuin julkinen taho tai kun valtion taloutta haluttiin tasapainottaa myymällä tai vuokraamalla lentoasemia tai niiden toimintaa (kts. luku 2.5 ).
- Lentoasematoimintojen järjestämistavat voidaan jakaa verkostomalliin, jossa lentoasemat kuuluvat saman omistajan verkostoon sekä erillisomistukseen, jossa jokainen lentoasema toimii itsenäisesti.
- Verkostomalleille on tyypillistä, että mitä enemmän maassa on lentoasemia, sitä todennäköisemmin ne kaikki kuuluvat verkostoon. Yli puolessa verkostomaista verkosto on sataprosenttisesti julkisessa omistuksessa ja tyypillisimmin julkinen omistaja on valtio. Lentoasemaverkostoja ja/tai verkostoyhtiöitä on myös vuokrattu yksityisille toimijoille (kts. luku 2.5 ).
- Niissä maissa, joissa ei ole verkostomallia, on jokseenkin yleistä, että valtio ja/tai yksityiset sijoittajat omistavat maan suurimmat lentoasemat ja alueelliset tahot ja/tai yksityiset tahot pienemmät lentoasemat.
  - Alueellisista tahoista tyypillisimpiä omistajia ovat maakunnat, kunnat, kauppakamarit ja näiden yhdistelmät. Valtio on erillisomistajana alueellisilla lentoasemilla yleensä silloin, kun lentoasemalla voidaan katsoa olevan liikennejärjestelmän näkökulmasta jonkinlainen erityisasema (esim. saaret). (kts. luku 2.5 )
  - Yksityisiä omistajia ovat tyypillisesti suurilla lentoasemilla joko yksityiset lentoasemaoperaattorit ja -investorit tai pelkät sijoitusyhtiöt. Jokseenkin yleistä on, että jokin osa suurten lentoasemien osakekannasta on vapaasti vaihdettavissa pörssissä. Alueellisilla lentoasemilla taas tyypillistä on, että omistuspohjassa on alueella toimivia, aivan jonkin muun toimialan yrityksiä, joille lentoliikenne on toiminnan elinehto. (kts. luku 2.5 )

- Silloin kun lentoaseman operoinnista vastaa yksityinen lentoasemaoperaattori, on tyypillisempää, että hän on tehnyt pitkäaikaisen sopimuksen lentoasematoiminnan vuokraamisesta kuin, että lentoasema olisi täysin siirtynyt yksityisen tahon omistukseen. Tätä selittänee lentoasemien rooli osana strategista infrastruktuuria ja poliittinen ohjaus olla luovuttamatta sitä yksityiseen omistukseen. (kts. luku 2.5 )
- Useat lentoasemaoperaattorit Euroopassa ovat tunnistaneet lentoasemien ja lentoliikenteen merkityksen taloudelle ja tätä yhteyttä korostetaan lentoasemien pitäjien raportoinnissa. Yleisimmin on tunnistettu lentoliikenteen merkitys matkailuelinkeinolle sekä kansainvälistä kaupaa tekeville yrityksille. (kts. luku 2.3 )
- Suomessa tapahtunutta lentoasemien siirtämistä valtion verkostosta kunnalliseen omistukseen ei ole laajamittaisesti tapahtunut muualla kuin Ruotsissa, jossa 15 vuotta laajamittaisen kunnallistamisen jälkeen on herännyt keskustelua joidenkin lentoasemien palauttamisesta valtion verkostoon. (kts. luku 2.3.5 )
- Lentoasemien lakkauttamisesta on keskusteltu muutamissa maissa, mutta missään maassa ei ole päädytty lakkauttamaan lentoasemia muutamia yksittäistapauksia lukuun ottamatta. (kts. mm. luvut 2.3.3 ja 2.3.6 )
- Useissa maissa lentoasematoiminnan poliittinen ohjaus on vahvaa ja se on tyypillisesti keskitetty Liikenneministeriölle. (kts. luku 2.5 )

### **Keskeisiä havaintoja lentoasematoimintojen taloudesta ja sen tehostamisesta:**

- Suomen lentoasemien operatiivisen kannattavuusrajan on arvioitu tässä selvityksessä olevan keskimäärin 350 000 matkustajaa ja investoinnit kattavan kannattavuusrajan noin 3–5 miljoonaa lentomatkustajaa. Tätä suuremmat lentoasemat ovat tyypillisesti hyvin tuottoisia ja niiden käyttökatteet ovat vaihdelleet 15–28 % välillä. (kts. luku 4.2 )
  - Todellisuudessa pelkän lentoaseman matkustajamäärän perusteella ei voida määrittää lentoaseman yli- tai alijäämäisyyttä, sillä siihen vaikuttavat merkittävästi mm. matkustajaliikenteen tyyppi, matkustajan tyyppi, liikenteen säännöllisyys ja ajoittuminen, muun liikenteen määrä, kaupallisen liiketoiminnan tulos sekä mahdollisuudet henkilöstökiertoon sekä synergiaetuihin.
- Lentoasematoimintojen järjestämisen tehostamisen keinoina on tässä selvityksessä käyty läpi erilaisia suoria kustannuksia vähentäviä keinoja:

- Uusien teknologioiden, kuten etälennonjohdon, on toivottu tehostavan lentoasemien toimintaa, mutta niiden lyhyen ja keskipitkän aikavälin haasteena ovat suuret pääomakustannukset. Pitkällä aikavälillä ne voivat kuitenkin tuoda kustannussäästöjä. (kts. luku 4.5.2.2 )
- Yksityiset lentoasemaoperaattorit Euroopassa ovat onnistuneet tehostamaan lentoasematoimintoja, mutta on epäselvää, missä määrin tämä olisi mahdollista myös Suomessa. Todennäköistä myös on, että yksityiset lentoasemaoperaattorit olisivat kiinnostuneita vain osasta Suomen lentoasemia. (kts. esim. luku 2.3.7 )
- Kuntien omistuksen lisääminen lentoasemilla voisi tehostaa toimintaa, sillä kuntien on mahdollista hyödyntää henkilöstökiertoa ja toimintojen yhdistämistä, mutta samalla ne menettävät verkostoyhtiön mittakaava- ja osaamisedun. Selkeitä johtopäätöksiä vaikutuksista ei ole tässä selvityksessä pystytty tekemään, koska riittävää tietopohjaa ei ole saatu käyttöön. (kts. luku 4.5.2.1 )
- Lakkauttamalla alijäämäisiä lentoasemia voidaan säästää lentoasematoimintojen järjestämisen suorissa operointi- ja investointikustannuksissa. Kansainvälisten tutkimusten mukaan lentoasemien aluetaloudelliset vaikutukset voivat kuitenkin olla moninkertaiset niiden operointi- ja investointikustannuksiin verrattuna. Suurimmat aluetaloudelliset vaikutukset syntyvät kansainvälistä kauppaa tekevien yritysten matkustamisesta sekä alueelle saapuvista kansainvälisistä matkailijoista. Sen sijaan esimerkiksi Suomesta ulkomaille matkustavat vapaa-ajan matkustajat sekä virkamatkoja tekevät eivät generoi samalla tavalla laajempia taloudellisia vaikutuksia. (kts. luku 4.6 )
- Kustannussäästöjen hakemisen sijaan tehokkaampana toimena parantaa lentoasemien kustannustehokkuutta on tässä selvityksessä tunnistettu lentoasemien tulovirtojen kasvattaminen.
  - Suurin potentiaali tulovirtojen kasvattamiselle on tunnistettu kansainvälisen incoming-matkailun kehittämiseen liittyen. Incoming-lentomatkustus kasvoikin Pohjois-Suomen lentoasemilla jo ennen pandemiaa, ja lentoasemien pitäjät näkevät tämän kasvun jatkuvan. Vastaavaa potentiaalia incoming-matkailulle voidaan tunnistaa myös mm. Itä-Suomessa. (kts. luku 5.2 )
  - Matkailun komissionomallin myötä osa incoming-matkailijoiden alueelle jättämästä tulosta voitaisiin jyvittää lentoasemien operointi- ja investointikulujen kattamista varten. (kts. luku 4.5.1 )



tasolle arviolta noin vuonna 2030. Vuoteen 2030 mennessä lentoliikenteen globaalin päästökaupan sekä inflaation ennustetaan leikkaavan lentoliikenteen kysyntään noin 4 %. (kts. luku 5.4.1 )

- 2030-luvulla markkinoille odotetaan täyssähkökäyttöisiä lentokoneita, jotka ovat alkuvaiheessa todennäköisesti 9–19-paikkaisia ja joiden kaupallinen kantama on noin 200–500 km. Tämä voi mahdollistaa nykyistä pienemmät operointikustannukset, mutta edellyttää uusia pääomainvestointeja sekä lentoasemilta että lentoyhtiöiltä. Lisäksi pienten koneiden operointi synnyttää suhteessa vähän tuloja lentoasemille kuin suurten koneiden operointi. (kts. luku 5.4.3 )
- Koronapandemian ja Venäjän ylilentokiellon myötä Finavian talous on ollut alijäämäinen vuosina 2020–2023. Loppuvuodesta 2023 käytettävissä olevien tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että Finavian toiminta palautuisi ylijäämäiseksi vuonna 2024 ja matkustajamäärien vähitellen jatkaessa kasvuaan, myös ylijäämän määrä kasvaisi. Matkustajamäärät voisivat palautua vuoden 2019 tasolle noin vuonna 2030, kun huomioon otetaan myös päästökaupan vaikutukset lentoliikenteen kysyntään. Näin ollen, Finavian taloudellinen tilanne olisi tämän selvityksen tarkasteluvuonna 2035 nykymallia jatkaessa parempi kuin vuonna 2019. (kts. luku 5.5 )
- Kunnalliset lentoasemat näyttävät pysyvät alijäämäisinä ja niiden kustannusten odotetaan hieman kasvavan investointitarpeiden myötä. (kts. luku 5.5 )

### **Keskeisiä havaintoja lentoliikenteen roolista osana liikennejärjestelmää:**

- Lentoliikenteen ominaispiirteitä osana liikennejärjestelmää ovat mm. nopeus pidemmillä matkoilla, kustannustehokkuus erityisesti tie- ja rautatieliikenteen infrastruktuurin ylläpitoon verrattuna sekä keskeinen rooli harvasti asuttujen alueiden, saarten sekä vuoristoisten alueiden liikkumismuotona. (kts. luku 6.1 )
- Kaupallisella matkustajalentoliikenteellä on kaksi toisistaan hyvin vahvasti eroavaa roolia osana Suomen liikennejärjestelmää: se palvelee sekä kotimaan pitkämatkaisen runkoliikenteen yhteyksinä että kansainvälisinä yhteyksinä. (kts. luku 6.1 )
- Lentoliikennettä käyttävät sekä liikematkustajat että vapaa-ajan matkustajat, mutta heidän tarpeensa ovat usein hyvin erilaiset. Liikematkustajille kokonaismatka-ajalla sekä lähtö- ja paluukellonajoilla on tyyppillisesti suurempi merkitys kuin vapaa-ajanmatkustajille. Toisaalta liikematkustajat ovat valmiimpia maksamaan jonkin verran korkeampia hintoja kuin vapaa-ajanmatkustajat saadakseen haluamansa palvelutason. (kts. luku 6.1 )

- Lentoliikenteen tuoma matka-aikasäästö kotimaan lentoliikenteen yhteysväleillä vaihtelee yhdestä tunnista viiteen tuntiin muihin liikkumis-  
muotoihin verrattaessa. Pitkämatkaisen julkisen liikenteen palvelutaso-  
määränä matka-ajan osalta on käytetty Suomessa 3–3,5 h. Joillakin  
nykyisen kotimaan lentoliikenteen yhteysväleillä 3,5 tunnin matka-aika  
voidaan saavuttaa myös jonkin lähikaupungissa sijaitsevan lentoase-  
man kautta hyödyntäen henkilöautoa liityntäliikenteessä. Matka-ajan li-  
säksi palvelutasoon vaikuttavat myös mm. aikataulut ja vuoroväli. (kts.  
luku 6.2 6.3 )

**Keskeisiä havaintoja Ruotsin, Norjan, Puolan ja Kreikan lentoasema-  
toimintojen järjestämismallien soveltamisesta Suomeen (kts. luku 8.5  
):**

- Lentoasematoimintojen järjestämisvastuiden sijaan suurempi vaikutus  
saavutettavuuteen on lentoasemaoperaattorin valitsemalla strategialla.  
Eri maiden malleissa lentoasemien pitäjät ovat omaksuneet erilaisia  
strategioita erityisesti kansainvälisen liikenteen kehittämisen suhteen.  
Esimerkkimaissa yksityiset operaattorit ovat kasvattaneet tuloja liiken-  
nettä lisäämällä, kunnalliset omistajat ovat painottaneet kehittämisessä  
alueen tarpeita, ja valtionomistuksen näkökulmana on ollut kansalli-  
sista intressistä huolehtiminen.
  - Suurimmat saavutettavuusvaikutukset syntyvät, jos lentoasema-  
toimintojen järjestämistapa lisää kilpailua kansainvälisessä len-  
toliikenteessä. Tällöin myös hiilidioksidipäästöt voivat kasvaa (ar-  
violta noin 1,5 % kansainvälisen lentoliikenteen päästöistä).
- Eri maiden malleissa lentoasematoimintojen kustannukset siirtyvät val-  
tion, verkostoyhtiön, kuntien ja yksityisten tahojen välillä, ellei lento-  
aseman pidossa tapahtuva muutos johda strategiseen muutokseen ja  
sen myötä matkustajamäärien erilaiseen kehittymiseen. Esimerkit Eu-  
roopasta osoittavat, että erityisesti yksityiset operaattorit ovat tässä  
onnistuneet. Aluetaloudelliset vaikutukset riippuvat eniten siitä, missä  
määrin lentoasemat palvelevat elinkeinoelämää ja incoming-matkailua.
- Huoltovarmuuden kannalta keskeistä on, että lentoasemien omistus- ja  
operointi säilyy ETA-alueella. Jos lentoasemia lakkautetaan, vaikutuksia  
huoltovarmuuteen voi syntyä. Myös liikenneturvallisuus voi heikentyä  
lentoasemien lakkaamisen myötä, jos samalla poistuu kotimaan lento-  
liikennettä ja jos matkustajia siirtyy käyttämään tieliikennettä. Vaiku-  
tukset liikenneturvallisuuden kokonaisuuteen ovat kuitenkin erittäin  
pieniä.
- Maanpuolustuksen näkökulmasta keskeistä on laaja, valtion omistaja-  
ohjauksen piirissä oleva lentoasemaverkko, jonka palvelutaso vastaa  
harjoittelutarpeisiin. Valtio-ohjauksen vähentyminen sekä lentoasemien  
lakkauttaminen heikentävät maanpuolustuksen toimintaedellytyksiä.



- Mallien välille syntyy eroja tarkasteltujen vaikutusten osalta. Kaikissa malleissa jotkin vaikutusten arvioinnin osa-alueet heikkenevät nykymallin jatkamiseen verrattuna ja jotkin paranevat. Yksikään tarkastelluista malleista ei ole sellaisenaan toista tai nykymallin jatkamista parempi, muttei myöskään voida päätellä, että nykymallin jatkaminen olisi tarkasteltuja vaihtoehtoja selkeästi parempi vaihtoehto. Kyse on pikemminkin siitä, kuinka erilaisia vaikutuksia arvioidaan.

Taulukko 37. Yhteenveto tarkasteltujen vaihtoehtojen vaikutuksista nykymallin jatkamiseen verrattuna. Harmaa tausta viittaa, ettei muutosta nykymallin jatkamiseen verrattuna synny, vihreä tausta viittaa parannukseen, keltainen tausta heikennykseen ja sininen tausta molemmiin suuntaisiin tai epäselviin vaikutuksiin. Tummempi väri viittaa vahvempaan vaikutukseen kuin vaaleampi väri.

|                               |                         | Ruotsin malli | Norjan malli | Puolan malli | Kreikan malli |
|-------------------------------|-------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| Saavutettavuus ja palvelutaso | Kotimaan liikenne       |               |              |              |               |
|                               | Kansainvälinen liikenne |               |              |              |               |
| Taloudelliset vaikutukset     | Finavia Oyj             |               |              |              |               |
|                               | Valtio                  |               |              |              |               |
|                               | Kunnat                  |               |              |              |               |
|                               | Aluetalous              |               |              |              |               |
| Ilmastovaikutukset            |                         |               |              |              |               |
| Turvallisuusvaikutukset       |                         |               |              |              |               |
| Huolto- ja toimintavarmuus    |                         |               |              |              |               |
| Maanpuolustus                 |                         |               |              |              |               |

## Lähteet

Aarhus Airport. 2023a. Vores historie. Saatavissa: <https://www.aar.dk/aarhus-airports-historie/>. Viitattu: 8.8.2023.

Aarhus Airport. 2023b. Passenger numberse. Saatavissa: <https://www.aar.dk/en/passenger-numbers/>, Viitattu: 8.8.2023.

Aberdeen Airport. 2023. About us. Saatavissa: <https://www.aberdeenairport.com/about-us/about-aberdeen-airport/>. Viitattu: 7.8.2023.

ACI. 2015a. The Impact of an Airport.

ACI. 2015b. ACI Economic Report.

ACI. 2016. THE OWNERSHIP OF EUROPE'S AIRPORTS. Saatavissa: [https://www.aeroport.fr/uploads/documents/ACI%20EUROPE%20Report\\_The%20Ownership%20of%20Europes%20Airports%202016.pdf](https://www.aeroport.fr/uploads/documents/ACI%20EUROPE%20Report_The%20Ownership%20of%20Europes%20Airports%202016.pdf)

ACI 2011 Airport Economics Survey.

ACI. 2021. The Impact of COVID-19 on the Airport Business- and the Path to Recovery.

ACI. 2021b. ACI World Insights. Saatavilla: <https://blog.aci.aero/acis-airport-economics-report-is-a-benchmark-for-measuring-the-industry-performance-in-post-covid-recovery/>

Adler, N. Ülkü, T. ja Yazhensky, E. 2013. Small regional airport sustainability: Lessons from benchmarking. *Journal of Air Transport Management* 33.

ADR. 2023. Main shareholders. Saatavissa: [https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/azn-main-shareholders?p\\_p\\_id=it\\_txt\\_adr\\_cookiepolicy\\_web\\_portlet\\_AdrCookiePolicyBannerPortlet&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view](https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en/azn-main-shareholders?p_p_id=it_txt_adr_cookiepolicy_web_portlet_AdrCookiePolicyBannerPortlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view). Viitattu: 11.8.2023.

AENA. 2022. Annual report 2021. Saatavissa: <https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576859902814&ssbinary=true>

AENA. 2023a. Aena main annual data Saatavissa: <https://www.aena.es/en/corporative/about-aena/annual-figures.html>. Viitattu: 5.7.2023.

AENA 2023b. Aena's history. Saatavissa: <https://www.aena.es/en/corporative/about-aena/our-history.html>. Viitattu: 5.7.2023.

AENA. 2023c. Strategic Plan 2022-2026. Saatavissa: <https://www.aena.es/doc/pressdetail/presentacionplanestrategico2022-2026eng.pdf>

AENA. 2023d. Annual report 2022. Saatavissa: <https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576862275717&ssbinary=true>

Aeologic technologies. 2023. Top Emerging Technology Trends in Aviation Industry. Saatavissa: <https://www.aeologic.com/blog/top-emerging-technology-trends-in-aviation-industry/>. Viitattu: 3.7.2023.

Aerotime. 2023. EXCLUSIVE: 10 trends to watch in aviation in 2023. Saatavissa: <https://www.finder.fi/Logistiikka/Enonteki%C3%B6n+Lentoasema+Oy/Enonteki%C3%B6/yhteystiedot/3589712>

Airport IR. 2023. Turkey's Limak Eyes Additional Airport Concessions at Home and Beyond. Saatavissa: <https://airportir.com/operator-profiles/features/turkeys-limak-eyes-additional-airport-concessions-at-home-and-beyond>. Viitattu: 9.8.2023.

Airport Technology. 2019. VINCI Airports to invest in developing two airports in Portugal. Saatavissa: <https://www.airport-technology.com/news/vinci-airports-portugal/>. Viitattu: 6.7.2023.

Airport Technology. 2021. Hungarian Government makes \$4.6bn takeover bid for Budapest Airport. Saatavissa: <https://www.airport-technology.com/news/hungarian-government-budapest-airport/>. Viitattu: 9.8.2023.

Airport Technology. 2022. Schiphol to acquire 40% stake in Maastricht Aachen Airport. Saatavissa: <https://www.airport-technology.com/news/schiphol-maastricht-aachen-airport/>. Viitattu: 8.8.2023.

Airports of Montenegro. 2023. About the company. Saatavissa: <https://montenegroairports.com/en/airports-of-montenegro/>. Viitattu: 10.8.2023.

AitBihiOuali, Carbo & Graham. 2020. Do changes in air transportation affect productivity? A cross-country pane approach. Saatavissa: <https://rsaiconnect.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/rsp3.12280>. Viitattu: 12.8.2023.

Allgäu Airport. 2023. Facts and figures. Saatavissa: <https://www.memmingen-airport.com/home/company/memmingen-airport/facts-figures-2/>. Viitattu: 12.8.2023.

Allehanda 2011. Flygplatsen nu kommunens ägodel. Saatavissa: <https://www.allehanda.se/start/ornskoldsvik/1.2909821-flygplatsen-nu-kommunens-agodel>. Viitattu: 6.7.2023.

ANA. 2023. About ANA. Saatavissa: <https://www.ana.pt/en/corporate/ana/about-ana>. Viitattu: 6.7.2023.

ANA. 2023b. Mission, Vision and Values. Saatavissa: <https://www.ana.pt/en/institutional/ana/mission-vision-and-values>. Viitattu: 6.7.2023.

ANA. 2023c. Our business activity. Saatavissa: <https://www.ana.pt/en/institutional/ana/our-business-activity>. Viitattu: 6.7.2023.

ANA. 2023d. Annual report 2022. Saatavissa: [https://www.ana.pt/en/system/files/documents/ana\\_rgc\\_2022\\_en\\_website.pdf](https://www.ana.pt/en/system/files/documents/ana_rgc_2022_en_website.pdf)

Antwerpen Airport. 2023. About Antwerp Airport. Saatavissa: <https://www.antwerp-airport.com/about-antwerp-airport/>. Viitattu: 9.8.2023.

ATAG. 2005. The economic & social benefits of air transport. Saatavissa: [https://www.icao.int/meetings/wrdss2011/documents/jointworkshop2005/atag\\_socialbenefitsairtransport.pdf](https://www.icao.int/meetings/wrdss2011/documents/jointworkshop2005/atag_socialbenefitsairtransport.pdf)

ATAG. 2020. Aviation Benefits beyond Borders. Saatavissa: [https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag\\_abb-2020-publication-digital.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf)

Athens International Airport. 2023a. The Airport Company. Saatavissa: <https://www.aia.gr/company-and-business/the-company/the-airport-company/>. Viitattu: 8.8.2023.

Athens International Airport. 2023b. The Airport Company. Saatavissa: <https://www.aia.gr/userfiles/675393df-ab1a-4b77-826c-f3096a3d7f12/passenger-traffic-december-22.pdf/>. Viitattu: 8.8.2023.

Australian Government. 2013. Employment Generation and Airports. Department of Infrastructure and Regional Development. Saatavissa: [https://www.bitre.gov.au/sites/default/files/is\\_046.pdf](https://www.bitre.gov.au/sites/default/files/is_046.pdf)

Aviation Week. 2023. Norwegian's Widerøe Acquisition Faces Extended Regulatory Scrutiny. Saatavissa: <https://aviationweek.com/air-transport/safety-ops-regulation/norwegians-wideroe-acquisition-faces-extended-regulatory>. Viitattu: 18.9.2023.

Avinor. 2021. Business Plan 2022-2023 (§ 10 Plan). Saatavissa: [https://avinor.no/globalassets/\\_konsern/om-oss/rapporter/en/10-plan-2022-2023-en.pdf](https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/en/10-plan-2022-2023-en.pdf)

Avinor. 2022. Avinor Automatic Baggage Handling - Procurement (Rune Møller). Saatavissa: [https://avinor.no/globalassets/\\_konsern/om-oss/automated-baggage-handling/abh-avinor-procurement.pdf](https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/automated-baggage-handling/abh-avinor-procurement.pdf)

Avinor. 2023a. About the company. Saatavissa: <https://avinor.no/en/corporate/about-us/the-avinor-group/about-the-company>. Viitattu: 5.7.2023.

Avinor. 2023b. Management. Saatavissa: <https://avinor.no/en/corporate/about-us/management/group-management>. Viitattu: 5.7.2023.

Avinor. 2023c. Vision, values and ethics. Saatavissa: <https://avinor.no/en/corporate/about-us/the-avinor-group/visjon-verdier-og-etikk>. Viitattu: 5.7.2023.

Avinor. 2023d. Articles of association. Saatavissa: <https://avinor.no/en/corporate/about-us/the-avinor-group/articles-of-association>. Viitattu: 5.7.2023.

Avinor. 2023e. Corporate social responsibility. Saatavissa: <https://avinor.no/en/corporate/airport/bergen/about-us-v1/corporate-social-responsibility/>. Viitattu: 5.7.2023.

Avinor. 2023f. Role in society. Saatavissa: <https://avinor.no/en/corporate/about-us/role-in-society/role-in-society>. Viitattu: 5.7.2023.

Balkan Insight. 2022. Moldovan State Regains Ownership of Country's International Airport. Saatavissa: <https://balkaninsight.com/2022/11/23/moldovan-state-regains-ownership-of-countrys-international-airport/>. Viitattu: 8.8.2023.

BBC. 2023. Newquay Airport sees rise in passenger numbers in 2022. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/uk-england-cornwall-65103131>. Viitattu: 12.8.2023.

Beesley M.E. 1997. Privatization, Regulation and Deregulation. 1. painos.

Bel ja Fageda. 2008. Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flight and Location of Headquarters". *Journal of Economic Geography*, Vol. 8, No. 4.

Bern Airport. 2023. Investor relations. Saatavissa: <https://www.flughafen-bern.ch/en/unternehmen/Flughafen-Bern-AG-0/flughafen-bern-ag-4>. Viitattu: 11.8.2023.

Billund Airport. 2023. Facts. Saatavissa: <https://www.bll.dk/en/about-the-airport/fakta-og-historie/facts/>. Viitattu: 8.8.2023.

Bodensee Airport. 2023a. Facts and figures. Saatavissa: <https://www.bodensee-airport.eu/en/facts-and-figures/company-structure/shareholders/>. Viitattu: 12.8.2023.

Bodensee Airport. 2023b. Shareholders. Saatavissa: <https://www.bodensee-airport.eu/en/facts-and-figures/company-structure/shareholders/>. Viitattu: 12.8.2023.

Bornholm Airport. 2023. Bornholm Airport. Saatavissa: <https://ocbornholm.com/en/members-services/bornholm-airport/>. Viitattu: 8.8.2023.

Brueckner J. K. 2003. Airline traffic and urban economic development. Saatavissa: <https://www.jstor.org/stable/43100460>. Viitattu: 12.8.2023.

Brussels Airport. 2023. Our company. Saatavissa: <https://www.brusselsairport.be/en/our-airport/about-brussels-airport/in-a-nutshell>. Viitattu: 9.8.2023.

Brussels South Charleroi Airport. 2022. 2021, A YEAR OF MANY CHALLENGES. Saatavissa: <https://www.brussels-charleroi-airport.com/sites/default/files/inline-files/CHAIR-22-27617-Rapport%20annuel%20EN-si-131022-r4-web.pdf>

Budapest Airport. 2023. History. Saatavissa: [https://www.bud.hu/en/budapest\\_airport/facts\\_about\\_bud/history/history#magan](https://www.bud.hu/en/budapest_airport/facts_about_bud/history/history#magan). Viitattu: 9.8.2023.

Bydgoszcz Airports. 2023. Shareholder structure, Saatavissa: <https://plb.pl/en/struktura-akcjonariatu/>. Viitattu: 7.8.2023.

CAA. 2023. Air Passengers by Type and Nationality of Operator 2022. Saatavissa: <https://www.caa.co.uk/Documents/Download/9116/47a460b2-0592-4ef7-b24b-aa5e27ccfce4/5637>. Viitattu: 7.8.2023.

CAA Makedonia. 2023. Airports. Saatavissa: <https://www.caa.gov.mk/en/airports-in-republic-of-north-macedonia/>, Viitattu: 9.8.2023.

CAPA. 2012. VINCI selected to acquire ANA following EUR3.08bn bid. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/news/vinci-selected-to-acquire-ana-following-eur308bn-bid-196984>. Viitattu: 6.7.2023.

CAPA. 2015. AENA's part privatisation. By all accounts a success and shares climbed dramatically. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/aenas-part-privatisation-by-all-accounts-a-success-and-shares-climbed-dramatically-218685>. Viitattu: 5.7.2023.

CAPA. 2017. Luxembourg Findel Airport - poised to become a low cost alternative in its region. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/luxembourg-airport---poised-to-become-a-low-cost-alternative-in-its-region-359576>. Viitattu: 8.8.2023.

CAPA. 2022. Greece studying privatisation of Kalamáta Airport; another 22 to come. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/greece-studying-privatisation-of-kalamata-airport-another-22-to-come-628147>. Viitattu: 8.8.2023.

- CAPA. 2023a. After slow end to 2022, the business travel outlook is turning more positive for 2023. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/after-slow-end-to-2022-the-business-travel-outlook-is-turning-more-positive-for-2023-639740>. Viitattu: 4.7.2023.
- CAPA.2023b. Aerocali SA. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/data/profiles/investor/aerocali-sa>. Viitattu: 5.7.2023.
- CAPA. 2023c. Bratislava Ivanka Airport. Saatavissa: <https://centreforaviation.com/data/profiles/airports/bratislava-ivanka-airport-bts>. Viitattu: 9.8.2023.
- CBS. 2023. Aviation; monthly figures of Dutch airports. Saatavissa: <https://www.cbs.nl/en-gb/figures/detail/37478eng>. Viitattu: 8.8.2023.
- CH Aviation. 2020. Scatsta, UK to close in late 2Q20. Saatavissa: <https://www.ch-aviation.com/portal/news/91314-scatsta-uk-to-close-in-late-2q20>. Viitattu: 7.8.2023.
- CNBN. 2023. AENA. Saatavissa: <https://www.cnbc.com/quotes/AENA-ESs>. Viitattu: 5.7.2023.
- CPH. 2023. Share information. Saatavissa: <https://www.cph.dk/en/about-cph/investor/share-information>. Viitattu: 8.8.2023.
- Cranfield University. 2002. Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules.
- DAA. 2023. December 2022. Saatavissa: <https://www.daa.ie/wp-content/uploads/2023/01/daa-Monthly-Statistics-December-2022.pdf>
- Dachser. 2023. Saatavissa: <https://www.dachser.fi/fi/mediaroom/DACHSER-avaa-uuden-logistiikkakeskuksen-Tampere-Pirkkalan-lentoasemalle-21876>. Viitattu: 19.9.2023.
- Department of Transport. 2023. Regional Airport Aviation Statistics Quarter 4 2022 Report. Saatavissa: <https://assets.gov.ie/246100/ab6fc869-ebc4-4ec8-8a00-4993f424b37b.pdf>
- DHMI. 2023. Passengers. Saatavissa: [https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Istatislikler\\_EN/Attachments/125/Passenger.pdf](https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Istatislikler_EN/Attachments/125/Passenger.pdf)
- Digi-ilmailun työryhmä. 2020. Digi-ilmailun työryhmän raportti. Saatavissa: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/a8d07a7b-bcbb-4c2c-b1ea-66a22f430eb8/247075bf-e597-4ed9-afc6-c47adb0f2d2d/LIITE\\_20201008121409.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/a8d07a7b-bcbb-4c2c-b1ea-66a22f430eb8/247075bf-e597-4ed9-afc6-c47adb0f2d2d/LIITE_20201008121409.PDF)
- Doganis, R. 2014. Flying off course. 4. painos.

Donegal Airport. 2023. About us. Saatavissa: <https://donegalairport.ie/about-us/>. Viitattu: 10.8.2023.

Dutch News. 2019. Limburg buys Maastricht airport for €1, after limiting expansion plans. Saatavissa: <https://www.dutchnews.nl/2019/10/limburg-buys-maastricht-airport-for-e1-after-limiting-expansion-plans/>. Viitattu: 8.8.2023.

Edinburg Airport. 2023. About us. Saatavissa: <https://corporate.edinburghairport.com/about-us>. Viitattu: 7.8.2023.

EIU. 2023. Tourism in Europe set to rebound this summer. Saatavissa: <https://www.eiu.com/n/tourism-in-europe-set-to-rebound-this-summer/>. Viitattu: 5.7.2023.

ELFAA. 2014. Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment. Saatavissa: [http://www.aerohabitat.eu/uploads/media/09-01-2009\\_-\\_E.L.F.A.A.\\_-\\_Benefits\\_of\\_Low\\_Fare\\_Airlines.pdf](http://www.aerohabitat.eu/uploads/media/09-01-2009_-_E.L.F.A.A._-_Benefits_of_Low_Fare_Airlines.pdf)

Enontekiön lentoasema Oy. 2023. Taloustiedot. Saatavissa: <https://www.finder.fi/Logistiikka/Enonteki%C3%B6n+Lentoasema+Oy/Enonteki%C3%B6/yhteystiedot/3589712>. Viitattu: 4.7.2023.

EPRS.2021. The future of regional airports: Challenges and opportunities. Saatavissa: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/689346/EPRS\\_BRI\(2021\)689346\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/689346/EPRS_BRI(2021)689346_EN.pdf)

Euro Airport. 2023. About us. Saatavissa: <https://www.euroairport.com/en/euroairport/company/about-us/presentation.html>. Viitattu: 10.8.2023.

Eurocontrol. 2005. The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe. EEC/SEE/2005/004

Euroopan komissio. 2014. Komission tiedonanto Suuntaviivat valtioneustasta lentoasemille ja lentoyhtiöille 2014/C 99/03. Saatavissa: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C\\_.2014.099.01.0003.01.FIN&toc=OJ%3AC%3A2014%3A099%3AFULL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2014.099.01.0003.01.FIN&toc=OJ%3AC%3A2014%3A099%3AFULL)

Euroopan komissio. 2021. Valtiontuki: Komissio hyväksyy Suomen Finavialle koronaviruspandemian vuoksi myöntämän 350 miljoonan euron tuen Saatavissa: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/IP\\_21\\_1210](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/IP_21_1210). Viitattu: 30.6.2023.

Eurostat. 2023. Air transport of passengers by country (yearly data). Online data code: ttr00012. Saatavissa: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00012\\$DEFAULTVIEW/default/table](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00012$DEFAULTVIEW/default/table)



Expainfo Holland. 2023. Saatavissa: <https://expainfoholland.nl/help-guides/transport-mobility/airports-in-the-netherlands/>

Exyu Aviation. Maribor Airport handles under 4.000 passengers 2023. Saatavissa: <https://www.exyuaviation.com/2023/01/maribor-airport-handles-under-4000.html>. Viitattu: 8.8.2023.

Exyu Aviation. 2022. State eyes exit from Brač Airport ownership . Saatavissa: <https://www.exyuaviation.com/2022/11/state-eyes-exit-from-brac-airport.html>

Fageda, X. ja Voltes-Dora, A. 2012. Efficiency and profitability of Spanish airports: a composite non-standard profit Function approach. Universitat de Barcelona.

F2i. SEA. 2023. Saatavissa: <https://www.f2isgr.it/en/portfolio/sea.html>. Viitattu: 11.8.2023.

Finavia. 2014a. Finavia käynnistää laajan investointiohjelman verkostolentoasemillaan. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2014/finavia-kaynnistaa-laajan-investointiohjelman-verkostolentoasemillaan> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2014b. Finavia käynnistää laajan investointiohjelman verkostolentoasemillaan. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2014/finavia-kaynnistaa-laajan-investointiohjelman-verkostolentoasemillaan> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2018. Finavia käynnistää työt Oulun lentoaseman liikennejärjestelyjen kehittämiseksi. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2018/finavia-kaynnistaa-tyot-oulun-lentoaseman-liikennejarjestelyjen-kehittamiseksi> Viitattu: 21.10.2023

Finavia 2019a. Joulupukin kotikenttä uudistui – lentoasemalle tuplasti lisää neliöitä ja palveluita. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2019/joulupukin-kotikentta-uudistui-rovaniemen-lentoasemalle-tuplasti-lisaa-nelioita-ja> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2019b. Finavia kunnostaa kotitien Kuusamon lentoasemalla: lennot tauolla 12.-30.8.2019. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2019/finavia-kunnostaa-kiitotien-kuusamon-lentoasemalla-lennot-tauolla-12-3082019> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2019c. Tilinpäätös. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Tilinpäätös.pdf> Viitattu: 23.10.2023

Finavia. 2020a. Jyväskylän lentoaseman kiitotie suljetaan peruskorjauksen ajaksi heinä-elokuussa 2020. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2020/jyvaskylan-lentoaseman-kiitotie-suljetaan-peruskorjauksen-ajaksi-heina-elokuussa> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2020b. Kemi-Tornion lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Toimintaohje%20-%20000952%20-%20Kemi-Tornion%20lentoaseman%20siviililentoliikenteen%20melunhallintasuunnitelma%20v1.0%20%28ID%209596%29.pdf> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2021a. Maarianhaminan lentoaseman remontoitu kiitotie loistaa uudessa valaistuksessa. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2021/maarianhaminan-lentoaseman-remontoitu-kiitotie-loistaa-uudessa-valaistuksessa> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2021b. Joensuun lentoaseman uudelleenpinnoitettu kiitotie on valmis. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2021/joensuun-lentoaseman-uudelleenpinnoitettu-kiitotie-valmis> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2022a. Tilinpäätös 2022. Saatavissa: [https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia\\_Tilinpaa%CC%88a%CC%88to%CC%88s\\_2022.pdf](https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Tilinpaa%CC%88a%CC%88to%CC%88s_2022.pdf)

Finavia. 2022b. Savonlinnan lentoaseman kiitotie avataan uusittuna juhannuksen jälkeen. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2022/savonlinnan-lentoaseman-kiitotie-avataan-uusittuna-juhannuksen-jalkeen> Viitattu: 21.10.2023

Finavia. 2023a. Finavian historia. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavian-historia>. Viitattu: 4.7.2023.

Finavia. 2023b. Johto ja hallinnointi. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/johto-ja-hallinnointi>. Viitattu: 5.7.2023.

Finavia. 2023c. Visio ja strategia. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/visio-ja-strategia>. Viitattu: 5.7.2023.

Finavia. 2023d. Taloustietoa. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/taloustiedot>. Viitattu: 5.7.2023.

Finavia. 2023e. Liikennetilastot. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta/liikennetilastot>. Viitattu: 5.7.2023.

Finavia. 2023f. Haastattelu 11.9.2023. Jessica Diktonius, Henri Hansson, Jani Jolkkonen ja Petri Vuori. Haastattelijana: Katja Ojala ja Hanne Junnilainen.

- Finavia. 2023g. Lapin lentoasemien kehittäminen. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/lapin-lentoasemien-kehittaminen> Viitattu: 21.10.2023
- Finavia. 2023h. Tampere-Pirkkalan lentoasema kehittyi. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/lentoasemat-kehittyvat/tampere-pirkkalan-kehitysohjelma> Viitattu: 21.10.2023
- Finavia. 2023i. Vaasan lentoaseman uudistaminen jatkuu. Saatavissa: <https://mb.cision.com/Main/3852/9446888/146454.pdf> Viitattu: 21.10.2023
- Finavia. 2023j. Kokkola-Pietarsaaren lentoasema lyhyesti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/lentoasemat/kokkola-pietarsaari/lentoasemalla/lyhyesti> Viitattu: 21.10.2023
- Finavia. 2023k. Finavian investointi: Helsinki-Vantaan kehitysohjelma 2013-2023. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/finavian-investointi-helsinki-vantaan-kehitysohjelma-2013-2023> Viitattu: 21.10.2023
- Finavia. 2023l. Finavia lentoasemien kehitys- ja ylläpitoinvestointeja lähivuosina. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/finavian-lentoasemien-kehitys-ja-yllapitoinvestointeja-lahivuosina> Viitattu: 21.10.2023
- Finnair. 2022. Tilinpäätös 2022. Saatavissa: <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR-V2/documents/fi/reports-and-presentation/2023/tilinpaatostiedote-2022.pdf>
- Finnair. 2023. Yhteydet lentäen ja bussilla. Saatavissa: <https://www.finnair.com/fi-fi/yhteydet-lent%C3%A4en-ja-bussilla>
- Finder. 2023. Tilinpäätöstietoja eri yhtiöiltä.
- Finntraffic. 2022. Vuosikertomus 2022. Saatavissa: [https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2023-05/Fintraffic\\_Lennonvarmistus\\_Vuosikertomus\\_2022\\_0.pdf](https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2023-05/Fintraffic_Lennonvarmistus_Vuosikertomus_2022_0.pdf)
- Flybe. 2023. Notice. Saatavissa: <https://www.flybe.com/>. Viitattu: 17.9.2023.
- Flygtorget. 2013. Försäljningen av Ängelholms flygplats olaglig. Saatavissa: <https://www.flygtorget.se/Aktuellt/Artikel/?ID=9864&KatID=1>. Viitattu: 6.7.2023.
- Flygtorget. 2023. Utredning: Låt Swedavia växa till 13 flygplatser. Saatavissa: <https://www.flygtorget.se/Aktuellt/Artikel/?Id=15182>
- FlyMikkeli. 2022. Mikkelin lentoasemaselvitys. Saatavissa: [https://miks-eimikkeli.fi/wp-content/uploads/2022/05/2022\\_Lentoasemaselvitys\\_Miks-eiMikkeli.pdf](https://miks-eimikkeli.fi/wp-content/uploads/2022/05/2022_Lentoasemaselvitys_Miks-eiMikkeli.pdf)

Fondul Proprietatea. 2023. About Fund. Saatavissa: <https://www.fondulproprietatea.ro/about-fund>. Viitattu: 8.8.2023.

Fraport. 2017a. Fraport Greece Begins 40-Year Concession at 14 Greek Regional Airports. Saatavissa: <https://www.fraport-greece.com/eng/media-center/news/fraport-greece-begins-40year-concession-at-14-greek-regional-airports>. Viitattu: 8.8.2023.

Fraport. 2017b. Fraport Greece's Development Plan for the New Era at the Greek Regional Airports. Saatavissa: <https://www.fraport-greece.com/eng/media-center/news/fraport-greeces-development-plan-for-the-new-era-at-the-greek-regional-airports>. Viitattu: 8.8.2023.

Fraport. 2018. Traffic development overview. Saatavissa: [https://www.fraport-greece.com/uploads/sys\\_node/0/336/Fraport\\_Greece\\_FY\\_Traffic\\_2017vs2016.pdf](https://www.fraport-greece.com/uploads/sys_node/0/336/Fraport_Greece_FY_Traffic_2017vs2016.pdf)

Fraport. 2023. Mission, Vision & Goals. Saatavissa: <https://www.fraport-greece.com/eng/about-us/mission-vision-and-goals>. Viitattu: 8.8.2023.

Fraport Twin Star. 2023. Fraport Twin Star Airport Management AD. Saatavissa: <https://www.fraport.com/en/our-group/our-airports-and-subidiaries/Fraport-Twin-Star-Airport-Management-AD.html>. Viitattu: 9.8.2023.

GAP. 2012. Revised report submitted to the Norwegian Ministry of Transport and Communicatio. Saatavissa: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/rapport\\_avinor13.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/rapport_avinor13.pdf) Viitattu: 21.10.2023

Gdansk Airport. 2023. Company. Saatavissa: <https://www.airport.gdansk.pl/airport/company-p29.html>. Viitattu: 7.8.2023.

Geneve. 2019. Convention d'objectifs entre la République et canton de Genève et l'Aéroport international de Genève. Saatavissa: <https://www.ge.ch/document/convention-objectifs-entre-republique-canton-geneve-aeroport-international-geneve>

GIP. 2023. What we do. Saatavissa: <https://www.global-infra.com/about/what-we-do/>. Viitattu: 7.8.2023.

Glasgow Airport. 2023. About us. Saatavissa: <https://www.glasgowairport.com/about-us/>. Viitattu: 7.8.2023.

Glasgow Prestwick Airport. 2023. About us. Saatavissa: <https://www.glasgowprestwick.com/corporate/about-us/useful-information-2/>. Viitattu: 7.8.2023.

Global Newsview. 2023. Tourism Market to Reach USD 16.9 Trillion By 2030; The Emerging Notion of Adventure Tourism Reflects Strong Growth: The Brainy Insights. Saatavissa: <https://www.globenewswire.com/en/news-re>

lease/2023/02/24/2615007/0/en/Tourism-Market-to-Reach-USD-16-9-Trillion-By-2030-The-Emerging-Notion-of-Adventure-Tourism-Reflects-Strong-Growth-The-Brainy-Insights.html. Viitattu: 17.9.2023.

GLT. 2023. About us. Saatavissa: <https://www.gtl.com.pl/en/about-us/>. Viitattu: 7.8.2023.

Graham, Anne. 2014. Managing Airports – An international perspective. Routledge. 4. painos.

Graham, Anne. 2023. Managing Airports – An international perspective. Routledge. 6. painos.

Graz Airport. 2022. 2021 Annual Report. Saatavissa: [https://www.flughafen-graz.at/fileadmin/user\\_upload/content/Annual\\_Report\\_2021.pdf](https://www.flughafen-graz.at/fileadmin/user_upload/content/Annual_Report_2021.pdf). Viitattu: 9.8.2023.

Groningen Airport. 2023. Board and Management. Saatavissa: <https://www.groningenairport.nl/en/about-groningen-airport-eelde/about-us/information-for-airtraffic/shareholders-company-board>. Viitattu: 8.8.2023.

GTP. 2022. Greece Opens Competition for 28 State-funded Remote Island Air Routes. Saatavissa: <https://news.gtp.gr/2022/08/03/greece-opens-competition-for-28-state-funded-remote-island-air-routes/>. Viitattu: 15.10.2023.

Göteborg universitet. 2012. Köpa vingas för pengarna – En kommuns nytta av att äga sin egen flygplats – en samhällsekonomisk analys.

HCAA. 2023. Airport Operators. Saatavissa: <https://hcaa.gov.gr/en/foreis-leitoyrgias-aerodromion>. Viitattu: 8.8.2023.

HIAL. 2022a. Annual Procurement Report 2021/22. Saatavissa: <https://www.hial.co.uk/downloads/file/561/hial-procurement-annual-report-2021-22>

HIAL. 2022b. Annual Report and Accounts to 31 March 2022. Saatavissa: <https://www.hial.co.uk/downloads/file/500/hial-annual-report-and-accounts-2021-2022>

Heathrow. 2023. About Heathrow. Saatavissa: <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow>. Viitattu: 12.8.2023.

Hermes Airports. 2023. We we are. Saatavissa: <https://www.hermesairports.com/corporate/who-we-are>. Viitattu: 9.8.2023.

Hungary Today. 2022. State to Acquire 51% Stake in Debrecen Airport Operator. Saatavissa: <https://hungarytoday.hu/state-to-acquire-51-stake-in-debrecen-airport-operator/>. Viitattu: 9.8.2023.

Huoltovarmuuskeskus. 2022. Lentokuljetusten merkitys Suomen huoltovarmuudelle. Saatavissa: <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/files/12ec3423c0d9562699e8aaa5d9ea315113859798/lentokuljetusten-merkitys.pdf>.

Huoltovarmuuskeskus. 2023. Haastattelu, Jukka Etelävuori 11.9.2023. Haastattelijat: Katja Ojala ja Hanne Junnilainen.

IATA. 2006. Measuring Network Benefits. IATA Economics Briefing NO 3. Saatavissa: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-network-benefits/>

IATA. 2007. Aviation Economic Benefits. IATA Economics Briefing NO 8. Saatavissa: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/aviation-economic-benefits/>

IATA. 2020. Air Connectivity, measuring the connections that drive economic growth. Saatavissa: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-measuring-the-connections-that-drive-economic-growth/>

IATA. 2023. Airline Profitability Outlook Strengthens. Press Release No: 26. Date: 5 June 2023. Saatavissa: <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-06-05-01/>

IBA. 2022. Carbon Index Spotlight on Airlines, Aircraft and Lessors - August 2022. Saatavissa: <https://www.iba.aero/insight/carbon-index-spotlight-on-airlines-aircraft-and-lessors-august-2022/>. Viitattu: 27.8.2023.

ICAO. 2011. Case study: Turkey. Saatavissa: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/Turkey.pdf>

ICAO. 2019. Aviation Benefits Report. Saatavissa: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>

InterVISTAS. 2015. Economic Impact of European Airports: A Critical Catalyst to Economic Growth.

Ireland West Airport. 2023. About us. Saatavissa: [https://www.irelandwestairport.com/about\\_us](https://www.irelandwestairport.com/about_us). Viitattu: 10.8.2023.

Isavia. 2023a. Strategy. Saatavissa: <https://www.isavia.is/en/corporate/about-isavia/the-company/isavias-strategy>. Viitattu: 10.8.2023.

Isavia. 2023b. Subsidiaries. Saatavissa: <https://www.isavia.is/en/corporate/about-isavia/the-company/subsidiaries>. Viitattu: 10.8.2023.

Isle of Man Airport. 2023. Monthly air traffic summary Jan-Dec 2022. Saatavissa: <https://www.airport.im/media/ogne0l3h/jan-dec-2022-airport-figures.pdf>. Viitattu: 12.8.2023.

- Jokinen. 2021. Ilmavoimien kehitys ja materiaallinen valmius selontekokaudella. MUISTIO PuV 22.9.2021. Saatavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2021-AK-389895.pdf>
- Kazda, A., Hromádka, M. and Mrekaj, B. 2017. Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development. Transportation Research Procedia.
- Kajaanin kaupunki. 2022. Tuetut maakuntalennot alkavat jälleen 31.10.2022. 4.10.2022 klo 10.04. Saatavissa: <https://www.kajaani.fi/tiedotteet/tuetut-maakuntalennot-alkavat-jalleen-31-10-2022/>. Viitattu: 30.6.2023.
- Kaleva. 2012. Lentolippujen hinnat nousivat heti. Saatavissa: <https://www.kaleva.fi/lentolippujen-hinnat-nousivat-heti/1862312>. Viitattu: 17.9.2023.
- Kaleva. 2016. Finavia suunnittelee Oulun lentoasemalle 13 miljoonan euron remonttia. Saatavissa: <https://www.kaleva.fi/finavia-suunnittelee-oulun-lentoasemalle-13-miljoo/1694086> Viitattu: 23.10.2023
- Karlstad. 2023. Bolag. Saatavissa: <https://karlstad.se/kommun-och-politik/kommunens-organisation/bolag>. Viitattu: 6.7.2023.
- Kiila Consulting Oy. 2018. Enontekiö airport economic Impact Analysis.
- Kiila Consulting Oy. 2021. Enontekiön lentoaseman liiketoimintasuunnitelma.
- Krakow Airport. 2023. Ownership structure. Saatavissa: <https://krakowairport.pl/en/company/airport/corporation/about-us/ownership-structure>. Viitattu: 7.8.2023.
- Koillissanomat. 2019. Finavia kunnostaa kiitotietä liki miljoonalla Kuusamon lentoasemalla – Elokuussa ei lennetä. Saatavissa: <https://www.koillissanomat.fi/finavia-kunnostaa-kiitotieta-lik-miljoonalla-kuus/483030> Viitattu: 21.10.2023
- Kosice Airports. 2023. Basic information. Saatavissa: <https://www.airportkosice.sk/en/about-airport/basic-information>. Viitattu: 9.8.2023.
- Kuntaliitto. 2017. Kunnan kiinteää omaisuutta myydessä loukattiin yhdenvertaisuusperiaatetta ja tasapuolisen kohtelun vaatimusta. Saatavissa: <https://www.kuntaliitto.fi/laki/kunnan-kiinteaa-omaisuutta-myytaessa-loukattiin-yhdenvertaisuusperiaatetta-ja-tasapuolisen>. Viitattu: 14.8.2023.
- Kuntaliitto. 2020. Kunnan kiinteistönkauppa. Saatavissa: <https://www.kuntaliitto.fi/laki/sopimukset-ja-vahingonkorvaus/kunnan-kiinteistonkauppa>. Viitattu: 14.8.2023.

Laki 11.3.2011/210. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110210>

Lapin Kansa. 2016. Kittilän uusitulta kiitotieltä lennetään kohti Müncheniä. Saatavissa: <https://www.lapinkansa.fi/kittilan-uusitulta-kiitotielta-lennetaan-kohti-mun/36200> Viitattu 21.10.2023

Lapin Kansa. 2020. Enontekiön lentoaseman kiitotielle uusi päällyste – kunnanjohtaja uskoo, että turvallinen matkailu onnistuu myös koronan aikana, mutta päätöksiä pitää tehdä pian. <https://www.lapinkansa.fi/enontekion-lentoaseman-kiitotielle-uusi-paallyste/2820665> Viitattu: 21.10.2023

Lappeenrannan kaupunki. 2023. Saimaan lentoasemasäätio sr. Saatavissa: <https://www.lappeenranta.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/kaupungin-yhtiotsaiimaan-lentoasemasaatio-sr>. Viitattu: 4.7.2023.

Lappeenrannan lentoasema. 2023. Haastattelu 20.10.2023.

Lentoposti. 2013. LVM:lle valtuutus korottaa Finavian omaa pääomaa 200 miljoonalla eurolla Saatavissa: [https://www.lentoposti.fi/uutiset/lvmille\\_valtuutus\\_korottaa\\_finavian\\_omaa\\_paaomaa\\_200\\_miljoonalla\\_eurolla](https://www.lentoposti.fi/uutiset/lvmille_valtuutus_korottaa_finavian_omaa_paaomaa_200_miljoonalla_eurolla)

Lentoposti. 2014. Ivalon terminaalin laajennustyöt jatkuvat ja kiitotie remontoidaan kesällä. Saatavissa: [https://www.lentoposti.fi/uutiset/ivalon\\_terminaalin\\_laajennustyot\\_jatkuvat\\_ja\\_kiitotie\\_remontoidaan\\_kesalla](https://www.lentoposti.fi/uutiset/ivalon_terminaalin_laajennustyot_jatkuvat_ja_kiitotie_remontoidaan_kesalla) Viitattu: 21.10.2023

Lentoposti. 2016. Rovaniemen lentoaseman lentoliikennealueen uudistamiseen 65000 tonnia asfalttia ja 130 km kaapelia. [https://www.lentoposti.fi/uutiset/rovaniemen\\_lentoaseman\\_lentoliikennealueen\\_uudistamiseen\\_65000\\_tonnia\\_asfalttia\\_ja\\_130\\_km\\_kaapelia](https://www.lentoposti.fi/uutiset/rovaniemen_lentoaseman_lentoliikennealueen_uudistamiseen_65000_tonnia_asfalttia_ja_130_km_kaapelia) Viitattu 21.10.2023

Lentoposti. 2021a. Joensuun lentoaseman uudelleenpinnoitettu kiitotie avautui lentoliikenteelle. Saatavissa: [https://www.lentoposti.fi/uutiset/joensuun\\_lentoaseman\\_uudelleenpinnoitettu\\_kiitotie\\_avautui\\_lentoliikenteelle](https://www.lentoposti.fi/uutiset/joensuun_lentoaseman_uudelleenpinnoitettu_kiitotie_avautui_lentoliikenteelle) Viitattu: 21.10.2023

Lentoposti. 2021b. Jyväskylän kiitotien routavauriokorjaus valmistuu – työ saattaa jatkua lumien sulamisen jälkeen. Saatavissa: [https://www.lentoposti.fi/uutiset/jyv\\_skyl\\_n\\_kiitotien\\_routavauriokorjaus\\_valmistuu\\_ty\\_saattaa\\_jatkua\\_lumien\\_sulamisen\\_j\\_lkeen](https://www.lentoposti.fi/uutiset/jyv_skyl_n_kiitotien_routavauriokorjaus_valmistuu_ty_saattaa_jatkua_lumien_sulamisen_j_lkeen) Viitattu: 23.10.2023

[https://www.lentoposti.fi/uutiset/jyv\\_skyl\\_n\\_kiitotien\\_routavauriokorjaus\\_valmistuu\\_ty\\_saattaa\\_jatkua\\_lumien\\_sulamisen\\_j\\_lkeen](https://www.lentoposti.fi/uutiset/jyv_skyl_n_kiitotien_routavauriokorjaus_valmistuu_ty_saattaa_jatkua_lumien_sulamisen_j_lkeen)



Lentoposti. 2022. Finnair sopi valtion takaamalle 600 miljoonan euron lainalle jatkoa vuoteen 2025 saakka. Saatavissa: [https://www.lentoposti.fi/uutiset/finnair\\_sopi\\_valtion\\_takaamalle\\_600\\_miljoonan\\_euron\\_lainalle\\_jatkoa\\_vuoteen\\_2025\\_saakka](https://www.lentoposti.fi/uutiset/finnair_sopi_valtion_takaamalle_600_miljoonan_euron_lainalle_jatkoa_vuoteen_2025_saakka), Viitattu: 27.8.2023.

Lentoposti. 2023. Kuopion lentoaseman kiitotiellä 15/33 tehdään perusparannuksia kesällä 2023. Saatavissa: [https://www.lentoposti.fi/uutiset/kuopion\\_lentoaseman\\_kiitotiell\\_1533\\_tehd\\_n\\_perusparannuksia\\_kes\\_ll\\_2023](https://www.lentoposti.fi/uutiset/kuopion_lentoaseman_kiitotiell_1533_tehd_n_perusparannuksia_kes_ll_2023) Saatavissa: 21.10.2023

Liege Airport. 2023. Saatavissa: <https://www.liegeairport.com/corporate/en/>. Viitattu: 9.8.2023.

Linz Airport. 2023. About Linz Airport. Saatavissa: <https://www.linz-airport.com/en/The-Company>. Viitattu: 9.8.2023.

Lithuanian Airports. 2023a. 2022 Aviation statistics overview. Saatavissa: [https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/corporate/airport-statistics/2022/LTOU\\_infografikas\\_2022\\_metinis\\_bendras\\_EN.pdf](https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/corporate/airport-statistics/2022/LTOU_infografikas_2022_metinis_bendras_EN.pdf).

Lithuanian Airports. 2023b. Board members. Saatavissa: <https://www.ltou.lt/en/corporate/management-and-structure/board-members>. Viitattu: 10.8.2023.

Lithuanian Airports. 2023c. ANNUAL REPORT FOR THE YEAR 2022. Saatavissa: [https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/Lithuanian%20Airports\\_Annual%20Report%202022.pdf](https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/Lithuanian%20Airports_Annual%20Report%202022.pdf)

Liikennevirasto. 2012. Matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso. Matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijät ja ketjutarkastelumallin kuvaus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7/2012. Saatavissa: [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121275/lts\\_2012-07\\_978-952-255-115-3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121275/lts_2012-07_978-952-255-115-3.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Liikennevirasto. 2018. Henkilöliikennetutkimus 2016 Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Saatavissa: [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/149583/liti\\_2018-01\\_henkiloliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf?sequence=5&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/149583/liti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf?sequence=5&isAllowed=y)

Lugano Airport. 2023. Profile. Saatavissa: <https://www.luganoairport.ch/en/corporate/profile/>. Viitattu: 11.8.2023.

LVF. 2023 Remote Tower Service. Saatavissa: <https://www.lfv.se/en/services/airport-services/remote-tower-services>

LVM. 2014. Lentoliikennestrategia ja matkailu? Rovaniemi 10.12.2014, Lassi Hilska, johtava asiantuntija. Esityskalvot.

- LVM. 2015. Lentoliikennestrategian taustaraportti. Julkaisuja 2b/2015. Saatavissa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78750/Julkaisuja\\_2b-2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78750/Julkaisuja_2b-2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- LVM. 2020. Henkilöjunaliikenteen hankinnat. Yhdistelmäraportti 2019. 8.5.2020. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Yhdistelm%C3%A4raportti%202019.pdf>
- LVM. 2021. Lentopaikkojen valtionavustusten vaikuttavuuden arviointi. Saatavissa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163210/LVM\\_2021\\_14.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163210/LVM_2021_14.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- LVM. 2022. Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Saatavissa: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM\\_2022\\_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Viitattu: 27.8.2023.
- LVM. 2023a. Ministeri Ranne: Tiestön korjausvelan kasvu kuriin ja infra-hankkeita koko Suomeen. Tiedote 20.9.2023 9.59. Saatavissa: <https://lvm.fi/-/ministeri-ranne-tieston-korjausvelan-kasvu-kuriin-ja-infra-hankkeita-koko-suomeen>. Viitattu: 29.9.2023.
- LVM. 2023b. Lentoliikenteen ostot ja julkiset palveluvelvoitteet. Muistio 4.9.2023. Saatavissa: <https://lvm.fi/o/yja-generic-portlet/yja-api/vahva/documents/5212029>.
- Marguerite. 2013. Zagreb Airport concession reaches financial close. Saatavissa: <https://www.marguerite.com/2013/12/zagreb-airport-concession-reaches-financial-close/>. Viitattu: 9.8.2023.
- Martinez, D., Martinez, J. & Dorissa, M. 2023. Aena case study: Privatization of the largest European airport group. Journal of Accounting Education. Saatavissa: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0748575122000604>
- Morgan Stanley Research. 2022. 2023 Outlook: Business Travel Bounces Back. Saatavissa: <https://www.morganstanley.com/ideas/business-travel-trends-2023-outlook>
- MPP. 2022. MAKING NET-ZERO AVIATION POSSIBLE An industry-backed, 1.5°C-aligned transition strategy. Saatavissa: <https://missionpossiblepartnership.org/wp-content/uploads/2023/01/Making-Net-Zero-Aviation-possible.pdf>
- Mukkala & Tervo. 2012. Air transportation and regional growth: which way does the causality run? Saatavissa: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a45298>. Viitattu: 12.8.2023.

- Naples Airport. 2023. Statistics for Naples Airport. Saatavissa: <https://naplesairport.com/statistics/>. Viitattu: 11.8.2023.
- Niinikoski, M. 2023. Keskustelu Katja Ojala ja Miikka Niinikoski/Traficom 9.11.2023.
- Norwegian Ministry of Transport. 2022. National Transport Plan 2022–2033. Saatavissa: <https://www.regjeringen.no/contentassets/117831ad96524b9b9eaadf72d88d3704/en-gb/pdfs/stm202020210020000engpdfs.pdf>
- Novák Sedláčková, A & Švecová, D. 2019. Do the Slovak Airports need the State Economic Framework for Financial Support? Transportation Research Procedia 40 (2019) 1176–1183. Viitattu: 9.8.2023.
- Nowytydzien. 2017. Nie o wszystkich wiesz, a o niektórych powinienes – polskie lotniska. Saatavissa: <https://www.nowytydzien.pl/o-wszystkich-wiesz-a-o-niektorych-powinienes-polskie-lotniska/>. Viitattu: 7.8.2023.
- Oban and the Isles Airports. Airport Information 2023. Saatavissa: <http://obanandtheislesairports.com/airportinformation/>. Viitattu: 7.8.2023.
- Ojala K., Karelehto A., Haikonen J., Aarrevaara T., Huhtamo A., Halla M. & Impiö J. 2023. Läntisen Barentsin alueen sähköisen ja poikittaisen lentoliikenteen esiselvitys. Lapin ELY-keskuksen selvitys.
- Ostend-Bruges. 2023. Liege Airport in 2022 Facts and figures. Saatavissa: <https://www.ostendbruges-airport.com/figures/>. Viitattu: 9.8.2023.
- Oxera. 2019. The European Commission's consultation on the 2014 Aviation State Aid Guidelines: An economic analysis of airports' profitability.
- Palermo Airport. 2023. Statistics for Palermo Airport. Saatavissa: <https://palermoairport.com/statistics/>. Viitattu: 11.8.2023.
- Parker & Saal. 2003. International Handbook on Privatization. 1.painos.
- Peoples. 2023. Gesichte. Saatavissa: <https://www.peoples.ch/peoples-air-group/unternehmen/geschichte>. Viitattu: 11.8.2023.
- Percoco. 2010. Airport activity and local development: evidence from Italy. Saatavissa: [https://www.researchgate.net/publication/227347547\\_Airport\\_Activity\\_and\\_Local\\_Development\\_Evidence\\_from\\_Italy](https://www.researchgate.net/publication/227347547_Airport_Activity_and_Local_Development_Evidence_from_Italy). Viitattu: 12.8.2023.
- Polish Airports. 2023. About us. Saatavissa: <https://www.polish-airports.com/en/polish-airports.html>. Viitattu: 7.8.2023.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto. 2023. Lentoliikenteen aluetaloudelliset vaikutukset Oulun, Kajaanin ja Kuusamon lentoasemien vaikutusalueella. Saatavissa:

[https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2023/09/Katja\\_Ojala.pdf](https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2023/09/Katja_Ojala.pdf) ja [https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2023/09/Hanne\\_Junnilainen.pdf](https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2023/09/Hanne_Junnilainen.pdf)

Poznan Airport. 2023. Saatavissa: <https://poznanairport.pl/en/homepage/>

Prag Airport. 2023. Facts about the company. Saatavissa: <https://www.prg.aero/en/facts-about-company>. Viitattu: 10.8.2023.

PR Newswire. 2014. Fraport Wins Ljubljana Airport Privatization. Saatavissa: <https://www.prnewswire.com/news-releases/fraport-wins-ljubljana-airport-privatization-274114801.html>

Publikt. 2010. Karlstad Airport får lokala ägare. Saatavissa: <https://www.publikt.se/nyhet/karlstad-airport-far-lokala-agare-12242>. Viitattu: 6.7.2023.

Rantalakeus. 2022. Kohonneet lentolippujen hinnat harmittavat Oulusta Helsinkiin lentäviä, Norwegian tarkkailee tilannetta – "Pidämme reittiä tarkasti silmällä" <https://www.rantalakeus.fi/kohonneet-lentolippujen-hinnat-harmittavat-oulusta/5146151>. Viitattu: 17.9.2023.

Regjeringen. 2023. Ministry of Local Government and Regional Development. Saatavissa: <https://www.regjeringen.no/en/dep/kdd/id504/>. Viitattu: 29.9.2023.

Regeringskansliet. 2023. Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet. För tillgänglighet och beredskap. Ds 2023:3. Saatavissa: <https://www.regeringen.se/contentassets/0771817502ed43718a78bc4d103ff737/statens-ansvar-for-det-svenska-flygplatssystemet-ds-20233.pdf>

Reuters. 2012. Portugal says many interested in ANA airports company. Saatavissa: <https://www.reuters.com/article/portugal-privatisations-idINL6E8JUFRI20120830>

Reuters. 2022. Four consortia interested in Greek regional airport concession. Saatavissa: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/four-consortia-interested-greek-regional-airport-concession-2022-12-15/>. Viitattu: 8.8.2023.

Reuters. 2023. Athens airport shareholders clear way for 30% stake sale. Saatavissa: <https://www.reuters.com/markets/deals/athens-airport-shareholders-clear-way-30-stake-sale-source-2023-06-01/> Viitattu: 8.8.2023.

Rinta-Piiron, J. & Weiste, H. 2019. Saavutettavuusselvitys. Tarkastelumallin kehittäminen valtakunnallisen henkilöliikenteen saavutettavuudelle. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 16/2019. Saatavissa: [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Saavutettavuusselvitys\\_Traficom\\_min\\_tutkimuksia\\_ja\\_selvityksi%C3%A4\\_16\\_2019.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Saavutettavuusselvitys_Traficom_min_tutkimuksia_ja_selvityksi%C3%A4_16_2019.pdf)

Riksdagen. 2019. Regeringens proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket. Saatavussa: <https://data.riksdagen.se/fil/384F2355-1024-4C9C-945D-637EC3658ACC>

Routes. 2023. About The Airport. Saatavissa: <https://www.routesonline.com/airports/5277/bratislava-international-airport/about/>

Rzeszowa Airport. 2023. Saatavissa: <https://www.rzeszowairport.pl/en>

Saab. 2023. Saab Digital Air Traffic Solutions. Saatavissa: <https://www.saab.com/sites/saab-digital-air-traffic-solutions>

Salzburg Airport. 2023. Imprint. Saatavissa: <https://www.salzburg-airport.com/en/footer/legal/imprint>. Viitattu: 9.8.2023.

Samferdselsdepartementet. 2020. Forskrift om avgifter for bruk av luft-havner drevet av Avinor AS. Saatavissa: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-12-20-2137/>

Savonlinna. 2023. Saatavissa: <https://www.savonlinna.fi/suorat-lennotkeski-euroopasta-savonlinna-alkavat/>. Viitattu: 16.10.2023.

Schiphol. 2022. Royal Schiphol Group N.V. buys back the 8% shares that Aeroports de Paris S.A. holds in Royal Schiphol Group N.V. and thereby completes the last step in the unwinding of the cross-shareholding. Saatavissa: <https://news.schiphol.com/royal-schiphol-group-nv-buys-back-the-8-shares-that-aeroports-de-paris-sa-holds-in-royal-schiphol-group-nv-and-thereby-completes-the-last-step-in-the-unwinding-of-the-cross-shareholding/>. Viitattu: 8.8.2023.

Schiphol. 2023a. Schiphol Group. Saatavissa: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/>. Viitattu: 8.8.2023.

Schiphol. 2023b. Regional airports. Saatavissa: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/regional-airports/>. Viitattu: 8.8.2023.

Schiphol. 2023c. Facts about Schiphol Airport. Saatavissa: <https://www.schiphol.nl/en/you-and-schiphol/page/facts-about-airport/>. Viitattu: 8.8.2023.

See News. 2019. Slovenia to take control of Maribor Airport after Chinese-backed concessionaire leaves – report. Saatavissa: <https://seenews.com/news/slovenia-takes-control-of-maribor-airport-after-chinese-backed-concessionaire-leaves-report-662044>

Seinäjoen lentoasema Oy. 2023. Taloustiedot. Saatavissa: <https://www.finder.fi/Lentoliikenne+lentomatkat/Sein%C3%A4joen+Lentoasema+Oy/Pojanluoma/yhteystiedot/3114682#/>. Viitattu: 3.7.2023.

Seinäjoen lentoasema. 2023. Haastattelut ja sähköpostinvaihto lokakuu 2023.

Shannon Airport Group. 2023. Saatavissa: <https://www.snnairportgroup.ie/>. Viitattu: 10.8.2023.

Shetland Islands Council. 2023. Tingwall Airport. Saatavissa: <https://www.shetland.gov.uk/transport/tingwall-airport>. Viitattu: 7.8.2023.

Simple Flying. 2023. A Look At Warsaw's Planned \$9 Billion Superhub Airport. Saatavissa: <https://simpleflying.com/warsaw-solidarity-airport/>. Viitattu: 15.10.2023.

Skellefteå airport. 2023. About the airport. Saatavissa: <https://skellefteairport.se/en/about-the-airport/>. Viitattu: 6.7.2023.

Skopje Airport. 2023. TAV: 2.4 million passengers traveled through Skopje and Ohrid airports in 2022. Saatavissa: <https://skp.airports.com.mk/en-EN/media-centre/press-releases/page/pressrelease2022skpohdresultslug>. Viitattu: 9.8.2023.

Sonderborg Airport. 2023a. Facts about us. Saatavissa: <https://sonderborg-lufthavn.dk/en/learn-more-about-us/facts-about-us/>. Viitattu: 8.8.2023.

Sonderborg Airport. 2023b. HISTORY OF THE AIRPORT. Saatavissa: <https://sonderborg-lufthavn.dk/en/learn-more-about-us/history-of-the-airport/>. Viitattu: 8.8.2023.

SSB. 2023. Domestic transport. Saatavissa: <https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/innenlandsk-transport>. Viitattu: 15.10.2023

Statista. 2013. Number of passengers (PAX) on domestic and international, regular and charter flights in Poland from 2020 to 2022, by airport. Saatavissa: <https://www.statista.com/statistics/1043658/poland-number-of-passengers-on-domestic-and-international-flights/>. Viitattu: 7.8.2023.

Statistics Austria. 2023. Number of air passengers rose by 137.4 % in 2022. Saatavissa: <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2023/02/20230224Zivilluftfahrt2022EN.pdf>. Viitattu: 9.8.2023.

Storhammar (2013). Selvitys Jyväskylän lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu.

Storhammar (2014). Selvitys lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista Satakunnassa. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu.

Sundsvall Tidning. 2012. Klart med förslag på övertagande av Midlanda. Saatavissa: <https://web.archive.org/web/20190115023342/https://www.st.nu/artikel/timra/klart-med-forslag-pa-overtagande-av-midlanda>. Viitattu: 6.7.2023.

Suomirata. 2022. SUOMIRADAN HANKEVAIHTOEHTOJEN RAKENTAMISEN AIKAISTEN ILMASTOPÄÄSTÖJEN ARVIOINTI. Saatavissa: <https://suomirata.fi/wp-content/uploads/2022/09/Suomiradan-hankevaihtoehtojen-rakentamisen-aikaisten-ilmastopaastojen-arviointi.pdf>

SVT. 2020a. Ängelholms flygplats läggs ned – personalen sägs upp idag. Saatavissa: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/peab-lagger-ner-driften-av-angelholms-flygplats>. Viitattu: 6.7.2023.

SVT. 2020b. Saatavissa: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/perstorps-kommunfullmaktige-sa-ja-till-flygplatskop>. Viitattu: 6.7.2023.

SVT. 2020c. Kommunstyrelsen: Västerås flygplats ska fortfarande läggas ner. Saatavissa: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vastmanland/beslut-om-vasteras-flygplats-i-kommunstyrelsen>. Viitattu: 18.9.2023.

Swedavia. 2023a. Role and mission. Saatavissa: <https://www.swedavia.com/about-swedavia/role-and-mission/#gref>. Viitattu: 6.7.2023.

Swedavia. 2023b. Malmö Airport to invest in electric aviation – will be test arena for Heart Aerospace’s electric aircraft. Saatavissa: <https://www.swedavia.com/about-swedavia/for-press/malmo-airport-to-invest-in-electric-aviation--will-be-test-arena-for-heart-aerospaces-electric-aircraft/#gref>. Viitattu: 1.10.2023.

Szczecin-Golenio Airport. 2023. Saatavissa: <https://airport.com.pl/en/home/>

Tallinn Airport. 2023. About Tallinn Airport. Saatavissa: <https://www.tallinn-airport.ee/en/about-us/about-tallinn-airport/>

TAV Airports. 2023. History. Saatavissa: <https://tavairports.com/en-EN/about-tav/pages/history>. Viitattu: 9.8.2023.

Tilastokeskus. 2008. TOL-luokitus 2008. Saatavissa: <https://www.stat.fi/fi/luokitukset/toimiala/>. Viitattu: 12.8.2023.

Tilastokeskus. 2022. Verokertymä 2022. Saatavissa: <https://www.stat.fi/uutinen/verokertyma-kasvoi-vuonna-2022-eniten-kasvoivat-yhteisojen-tuloverot>. Viitattu: 12.8.2023.

Tilastokeskus. 2023. 111k -- Kasvihuonekaasupäästöt Suomessa (Kioton pöytäkirjan toisen velvoitekauden loppuun), 1990–2020. (Tilastokeskus, Kasvihuonekaasujen inventaario) Saatavissa:

[https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_khki/stat-fin\\_khki\\_pxt\\_111k.px/table/tableViewLayout1/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__khki/stat-fin_khki_pxt_111k.px/table/tableViewLayout1/)

Torp. 2023. About TORP Airport. Saatavissa: <https://torp.no/en/about-torp-airport/>. Viitattu: 5.7.2023.

Traficom. 2020. Lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen oikeatasoisuuden arviointi. Raportti 17.12.2020.

Traficom. 2021. MERIMA – Suomen kansainvälisten merikuljetusten päästöt -mallit. Traficomien julkaisuja 11/2021. Saatavissa: [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/MERIMA\\_Tulosraportti\\_2005-2019\\_26012021\\_FINAL.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/MERIMA_Tulosraportti_2005-2019_26012021_FINAL.pdf)

Traficom. 2022. Kotimaan lentoliikenteen järjestäminen ja rahoitus. Päivitetty 12.10.2022 11:26. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kotimaan-lentoliikenteen-jarjestaminen-ja-rahoitus>. Viitattu: 30.6.2023.

Traficom. 2023. Henkilöautojen hiilidioksidipäästöt. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/henkiloautojen-hiilidioksidipaastot>. Viitattu: 27.8.2023.

Trafikanalys. 2013. Flygplatsers funktion och sårbarhet. Saatavissa: [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2013/rapport\\_2013\\_12\\_flygplatsers\\_funktion\\_och\\_saarbarhet.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2013/rapport_2013_12_flygplatsers_funktion_och_saarbarhet.pdf). Viitattu: 29.9.2023.

Trafikanalys. 2019. Flygplatser i fokus. Saatavissa: [https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019\\_6-flygplatser-i-fokus.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_6-flygplatser-i-fokus.pdf). Viitattu: 6.7.2023.

Transport Scotland. 2020. Scottish Transport Statistics 2019. Saatavissa: <https://www.transport.gov.scot/publication/scottish-transport-statistics-no-38-2019-edition/chapter-8-air-transport-in-scotland/>. Viitattu: 7.8.2023.

Transport Scotland. 2023. Airports. Saatavissa: <https://www.transport.gov.scot/transport-network/airports/>. Viitattu: 7.8.2023.

Transport Arbetaren. 2021. Västerås flygplats blir kvar – efter folkomröstning. Saatavissa: <https://www.transportarbetaren.se/vasteras-flygplats-blir-kvar-efter-omrostning/>. Viitattu: 18.9.2023.

Trieste Airport. 2023. Trieste Airport Passenger Numbers. Saatavissa: <https://www.triesteairport.net/passenger-statistics.shtml>. Viitattu: 11.8.2023.



University of Westminster. 2016. Air Transport Planning and Management - koulutusohjelman moduulin Airport Finance and Strategy luento Iso-Britannian lentoasemien sääntelystä ja HIAL:n roolista. Osallistunut: Katja Ojala.

Uudenmaanliitto. 2017. Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys ja vaikutukset Uudellamaalla. Saatavissa: <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/11/Helsinki-Vantaan-lentoaseman-merkitys-ja-vaikutukset-Uudellamaalla.pdf> Viitattu: 24.10.2023

Valtiovarainministeriö. 2023. Talousarvio. Saatavissa: <https://tutkibudjetit.vu.fi/talousarvio/menot/31>

Vero. 2023a. Ilmailussa käytettyjen polttoaineiden valmistevero. Saatavissa: <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/56202/ilmailussa-kaytettyjen-polttoaineiden-valmisteverotus3/>. Viitattu: 12.8.2023.

Vero. 2023b. Sähkövero. Saatavissa: <https://www.vero.fi/yriytykset-ja-yhteisot/verot-ja-maksut/valmisteverotus/sahkovero/>. Viitattu: 12.8.2023.

Veronmaksajat. 2023. Palkansaajan veroprosentit 2023. Saatavissa: <https://www.veronmaksajat.fi/tutkimus-ja-tilastot/tuloverot/palkansaajan-veroprosentit/#3cecdb2a>. Viitattu: 12.8.2023.

Vettas, N., Danchev, S. & Paratsiokas, N. 2021. The Impact of the Concession of 14 Regional Greek Airports on Passenger Traffic. Saatavissa: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3928731](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3928731). Viitattu: 8.8.2023.

Vienna Airport. 2023. Facts. Saatavissa: [https://www.viennaairport.com/en/company/flughafen\\_wien\\_ag/fwag\\_group\\_facts\\_figures\\_](https://www.viennaairport.com/en/company/flughafen_wien_ag/fwag_group_facts_figures_). Viitattu: 9.8.2023.

VNK. 2016. Erytystehtävät. Saatavissa: [https://vnk.fi/documents/10616/334513/Erytysteht%C3%A4v%C3%A4t+ja+strategiset+intressit+2016\\_2.pdf/20b9b2af-d2fa-424e-961d-d3cc7fc04c9f/Erytysteht%C3%A4v%C3%A4t+ja+strategiset+intressit+2016\\_2.pdf.pdf](https://vnk.fi/documents/10616/334513/Erytysteht%C3%A4v%C3%A4t+ja+strategiset+intressit+2016_2.pdf/20b9b2af-d2fa-424e-961d-d3cc7fc04c9f/Erytysteht%C3%A4v%C3%A4t+ja+strategiset+intressit+2016_2.pdf.pdf)

VNK. 2021. Valtio sopi hybridilainajärjestelystä Finnairin kanssa. Saatavissa: <https://vnk.fi/-/valtio-sopi-hybridilainajarjestelysta-finnairin-kanssa>. Viitattu: 27.8.2023.

VNK. 2023. Valtion omistamat yhtiöt ja omistusosuudet. Saatavissa: <https://vnk.fi/omistajaohjaus/yhtiot>. Viitattu: 21.9.2023.

Vogel, H.A. 2016. Challenges of airport economics for financial management. Journal of Airport Management.

Väylävirasto. 2020. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018. Väyläviraston ohjeita 40/2020. Saatavissa: [https://ava.vayla-pilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2020-40\\_tie-rautatieliikenteen\\_yksikkoarvot\\_web.pdf](https://ava.vayla-pilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-40_tie-rautatieliikenteen_yksikkoarvot_web.pdf)

Väylävirasto. 2021. Lentorata. Saatavissa: <https://vayla.fi/documents/25230764/35412225/Lentorata.pdf/d20bf13d-0eab-4ea8-a7ed-52b7dd171acf/Lentorata.pdf?t=1548406471363>. Viitattu: 24.10.2023.

Warsaw Modlin Airport. 2023. Struktura własnościowa. Saatavissa: <https://modlinairport.pl/lotnisko/struktura-wlasnoscowa>. Viitattu: 7.8.2023.

Weston G., Schulte A., Gerow D., Kurganov Y. & Khomenko R. 2023. Air Travel Forecast to 2030: The Recovery and the Carbon Challenge. Bain & Company. Saatavissa: <https://www.bain.com/insights/air-travel-forecast-interactive/>

World Atlas. 2017. Most Expensive Countries for Airline Travel. Saatavissa: <https://www.worldatlas.com/articles/most-expensive-countries-for-airline-travel.html>. Viitattu: 17.9.2023.

Wroclaw Airport. 2023. About company. Saatavissa: <https://airport.wroclaw.pl/en/about-company/>. Viitattu: 7.8.2023.

WSP. 2010. Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse.

WSP. 2011a. Analysis av Småland Airport – Effekter på tillgänglighet, tillväxt och turism

WSP. 2011b. Framtidsstudie – Kalmar flygplats betydelse för utvecklingen i regionen

WSP. 2012. Analys av Småland Airport – Effekter på tillgänglighet, tillväxt och turism.

WSP Analys och Strategi. 2014. *Flygplatserna i Västernorrlands län – översiktlig analys av samhällsnyttan*

WSP ja Kiila Consulting. 2016. Visit Arctic Europe -hankkeen saavutettavuus osioiden tulokset.

Yle. 2014. Ivaloon pääsee taas lentäen – ”Lentokenttäinvestoinnit positiivinen signaali matkailuyrittäjille”. <https://yle.fi/a/3-7430493> Viitattu: 21.10.2023

Yle. 2015. Vaasan lentokenttäremontti: Kiitotiehen uppoaa 30 000 tonnia asvalttia. Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-8094996> Viitattu: 21.10.2023

Yle. 2018. Ruotsalainen NextJet-lentoyhtiö hakeutui konkurssiin – Kaikki lennot peruttiin. Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-10208179>. Viitattu: 17.9.2023.

Yle. 2019a. Joroinen ostaa Varkauden lentoaseman kiinteistöt – tavoitteena lentotoiminnan jatkuminen. Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-10725430>. Viitattu: 25.8.2023.

Yle. 2019b. Porin lentokentän kiitotielle uusi päällyste – kenttä avataan liikenteelle maanantaina. Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-10863658> Viitattu: 23.10.2023

Yle. 2022a. Venäjän ylilentokielto voi kestää vuosia – analytikko: "Finnairin harkittava pian Aasian-strategia uudelleen". Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-12381687>

Yle. 2022b. Lappeenrannan lentokenttä tavoittelee uusia rahoittajia: "Talkoiisiin on saatava lisää väkeä". Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-12534676>

Yle. 2022c. Seinäjoen lentoasema saa eloa, vaikka miehittämättömiä rahtikoneita saadaan vielä odottaa. Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-12490630>

Yle. 2023a. Valtiolta 760 000 euron tuki Enontekiön lentoasemalle – kunta satsaa 215 000 euroa vuodessa. Saatavissa: <https://yle.fi/a/74-20038397>

Yle. 2023b. Seitsemän lentoasemaa halutaan etälennonjohtoon – mukana on Suomen toiseksi vilkkain kenttä Oulussa. Saatavissa: <https://yle.fi/a/74-20035899>

York Aviation. 2020. Developing a Framework for the Local Economic Impact of Airports. Saatavissa: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1162344/developing-a-framework-for-the-local-economic-impact-of-airports-final-report.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1162344/developing-a-framework-for-the-local-economic-impact-of-airports-final-report.pdf) Viitattu: 7.11.2023

YPA. 2023. Our Airports. Saatavissa: <http://www.ypa.gr/en/our-airports>. Viitattu: 8.8.2023.

Zhang & Graham. 2020. Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and causal relationship. Aalborg Airport. 2023. History of aal. Saatavissa: <https://www.aal.dk/about-aal/history-of-aal>. Viitattu: 8.8.2023

Tirana Airport. 2023. History of the Airport. Saatavissa: <https://www.tirana-airport.com/en/article/24/History-of-the-Airport>. Viitattu: 10.8.2023.

Zürich Airport. 2023. Shareholders and participation rights. Saatavissa: <https://report.flughafen-zuerich.ch/2022/ar/en/shareholder-structure/>. Viitattu: 11.8.2023.

## Liitteet

### Liite 1 – Suomen lentoasemien matkustajamäärät vuonna 2022

| Lentoasema          | Matkustajamäärä 2022 | Kotimaan matkustajamäärä 2022 | Kansainvälinen matkustajamäärä 2022 | Kotimaan %-osuus | Kansainvälisen %-osuus |
|---------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------------------------|------------------|------------------------|
| Enontekiö           | 29 487               | 0                             | 29 487                              | 0 %              | 100 %                  |
| Helsinki-Vantaa     | 12 977 702           | 1 700 428                     | 11 277 274                          | 13 %             | 87 %                   |
| Ivalo               | 198 809              | 138 732                       | 60 077                              | 70 %             | 30 %                   |
| Joensuu             | 19 401               | 16 132                        | 3 269                               | 83 %             | 17 %                   |
| Jyväskylä           | 10 897               | 3 389                         | 7 508                               | 31 %             | 69 %                   |
| Kajaani             | 26 061               | 25 013                        | 1 048                               | 96 %             | 4 %                    |
| Kemi-Tornio         | 22 852               | 22 104                        | 748                                 | 97 %             | 3 %                    |
| Kittilä             | 339 223              | 177 164                       | 162 059                             | 52 %             | 48 %                   |
| Kokkola-Pietarsaari | 17 239               | 9 786                         | 7 453                               | 57 %             | 43 %                   |
| Kuopio              | 126 586              | 111 612                       | 14 974                              | 88 %             | 12 %                   |
| Kuusamo             | 118 130              | 68 712                        | 49 418                              | 58 %             | 42 %                   |
| Lappeenranta        | 35 796               | 28                            | 35 768                              | 0 %              | 100 %                  |
| Maarianhamina       | 26 747               | 15 499                        | 11 248                              | 58 %             | 42 %                   |
| Mikkeli             |                      |                               |                                     |                  |                        |
| Oulu                | 636 385              | 596 008                       | 40 377                              | 94 %             | 6 %                    |
| Pori                | 11 639               | 8 537                         | 3 102                               | 73 %             | 27 %                   |
| Rovaniemi           | 564 056              | 404 797                       | 159 259                             | 72 %             | 28 %                   |
| Savonlinna          | 3 160                | 2 437                         | 723                                 | 77 %             | 23 %                   |
| Seinäjoki           |                      |                               |                                     |                  |                        |
| Tampere-Pirkkala    | 168 701              | 8 407                         | 160 294                             | 5 %              | 95 %                   |
| Turku               | 133 522              | 14 665                        | 118 857                             | 11 %             | 89 %                   |
| Vaasa               | 114 027              | 90 140                        | 23 887                              | 79 %             | 21 %                   |
| <b>Yhteensä</b>     | <b>15 580 420</b>    | <b>3 413 590</b>              | <b>12 166 830</b>                   | <b>22 %</b>      | <b>78 %</b>            |

## Liite 2 – Lentos asemien omistuksen siirtoprosessin osa-alueet ja niiden alihankinnan mahdollisuudet

|  | VIRANOMAISELTA OSTETTAVA PALVELU | FINAVIALTA OSTETTAVA PALVELU | OSTETTAVA PALVELU | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ SUUREMMILLA LENTOASEMILLA | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ PIENEMMILLÄ LENTOASEMILLA | VERKOSTONA TOIMIMISESTA MITTAKAATUA |
|--|----------------------------------|------------------------------|-------------------|--|--|-------------------------------------|
| <b>JOHTAMISJÄRJESTELMÄ</b>                       |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Lentos aseman johtaminen ja henkilöstöhallinto   |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Viranomaisluvut ja -ilmoitukset                  |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Viranomaisyhteistyö                              |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Rahoitus, investoinnit ja julkiset tuet          |                                  |                              |                   | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Liiketoimintasunnittelu                          |                                  |                              |                   | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Sopimukset                                       |                                  |                              |                   | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Turvallisuusjohtaminen                           |                                  |                              |                   |  | Osittain                                       |                                     |
| Varautumisjohtaminen                             |                                  |                              |                   | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Ympäristöasiantuntijan tehtävät                  |                                  |                              |                   | Osittain/kokonaan                              | Osittain/kokonaan                              |                                     |
| Lentojen suunnittelu                             |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| AIP:n päivitys                                   |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Notamin päivitys                                 |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Estepinnat                                       |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Edunvalvonta                                     |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| <b>MYynti- JA MARKKINOINTI</b>                   |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Reittikehitystyö yhteistyössä alueen kanssa      |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Lentos aseman hinnoittelu                        |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Myynti   |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Markkinointi                                     |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| <b>TUKITOIMINNOT</b>                             |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Taloushallinto, tilintarkastus ja pankkipalvelut |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Hankinnat  |                                  |                              |                   |  |  |                                     |

|  | VIRANOMAISELTA OSTETTAVA PALVELU | FINAVIALTA OSTETTAVA PALVELU | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ SUUREMMILLA LENTOASEMILLA | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ PIENEMMILLÄ LENTOASEMILLA | VERKOSTONA TOIMIMISESTA MITTAKAATUA |
|--|----------------------------------|------------------------------|--|--|-------------------------------------|
| Lakipalvelut                                 |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Vakuutukset                                  |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Tietojärjestelmät                            |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Tietoliikenneyhteydet                        |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Viestintä                                    |                                  |                              |  |  |                                     |
| <b>LENNONVARMISTUS</b>                       |                                  |                              |  |  |                                     |
| Operatiivinen lennonvarmistus                |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Tekninen lennovarmistus                      |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Aluelennonjohto                              |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Sääpalvelu                                   |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Lennonvarmistuksen laitteet ja niiden huolto |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Koulutukset ja kelpoisuudet                  |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| <b>KIITOTIEN KUNNOSSAPITO</b>                |                                  |                              |  |  |                                     |
| Kiitotien kunnossapito                       |                                  |                              |  |  |                                     |
| Kunnossapitokaluston omistus / vuokraus      |                                  |                              |  |  |                                     |
| Kalustohuolto                                |                                  |                              | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Määräaikaistarkastukset                      |                                  |                              | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Liukkaudentorjunta-aineet                    |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Sähköhuolto                                  |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Lentoaseman aidat ja portit                  |                                  |                              | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Eläintorjunta                                |                                  |                              |  |  |                                     |
| Kunnossapidon koulutukset ja kelpoisuudet    |                                  |                              | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Varakaluston käyttö                          |                                  |                              |  |  |                                     |
| <b>MAAHUOLINTA</b>                           |                                  |                              |  |  |                                     |
| Ramppitoiminnot                              |                                  |                              | Kokonaan                                       |  |                                     |
| Rahtipalvelut                                |                                  |                              | Kokonaan                                       |  |                                     |
| Lentokoneiden tankkaus                       |                                  |                              | Kokonaan                                       |  |                                     |

|   | VIRANOMAISelta OSTETTAVA PALVELU | FINAVIALTA OSTETTAVA PALVELU | OSTETTAVA PALVELU | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ SUUREMMILLA LENTOASEMILLA | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ PIENEMMILLÄ LENTOASEMILLA | VERKOSTONA TOIMIMISESTA MITTAKAATUA |
|---|----------------------------------|------------------------------|-------------------|--|--|-------------------------------------|
| Deicing   |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       |  |                                     |
| Laitteistojen omistus                               |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       |  |                                     |
| Kalustohuolto                                       |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Osittain                                       |                                     |
| Määräaikaistarkastukset                             |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Osittain                                       |                                     |
| Catering  |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Lentokoneiden siivous                               |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       |  |                                     |
| Tyhjennykset ja täytöt (mm. puhdas vesi)            |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       |  |                                     |
| Maahuolinnan koulutukset ja kelpoisuudet            |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Maahuolinnan dokumentaatio                          |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       |  |                                     |
| <b>PALO- JA PELASTUS</b>                            |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Palo- ja pelastuspalvelu                            |                                  |                              |                   | Joillain lentoasemilla mahdollista             | Joillain lentoasemilla mahdollista             |                                     |
| Palo- ja pelastuspuolen koulutukset ja kelpoisuudet |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| <b>POLTTOAINE</b>                                   |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Polttoaineen toimitus                               |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Polttoaineen tankkaus                               |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Koulutukset ja kelpoisuudet                         |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| <b>MAANOMISTUS</b>                                  |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| <b>INVESTOINNIT</b>                                 |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| <b>KIINTEISTÖ</b>                                   |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Kiinteistön omistus                                 |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Irtaimiston omistus                                 |                                  |                              |                   |  |  |                                     |
| Huolto ja siivous                                   |                                  |                              |                   | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |
| Sähkö, lämmitys ja jätehuolto                       |                                  |                              |                   | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |                                     |
| Kiinteistökehitys ja rakentaminen                   |                                  |                              |                   | Osittain                                       | Osittain                                       |                                     |

|   | VIRANOMAISelta OSTETTAVA PALVELU | FINAVIALTA OSTETTAVA PALVELU | OSTET- | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ SUUREMMILLA LENTOASEMILLA | ALIHANKINTA JÄRKEVÄÄ PIENEMMILLÄ LENTOASEMILLA | VERKOSTONA TOIMIMISESTA MITTAKAAVAETUA |
|---|----------------------------------|------------------------------|--------|--|--|--|
| <b>TURVAJÄRJESTELYT JA ASIAKASPALVELU</b> |                                  |                              |        |  |  |  |
| Lähtöselvitys                             |                                  |                              |        | Osittain                                       |  |  |
| Turvataarkastus                           |                                  |                              |        | Osittain                                       |  |  |
| Turvallisuustarkastelut                   |                                  |                              |        |  |  |  |
| Turvallisuuskriittinen raporttiaineisto   |                                  |                              |        |  |  |  |
| Lentoturvallisuuspäivitykset              |                                  |                              |        | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |  |
| Kulunvalvonta                             |                                  |                              |        |  |  |  |
| Asiakaspalvelu                            |                                  |                              |        |  |  |  |
| Koulutukset ja kelpoisuudet               |                                  |                              |        | Kokonaan                                       | Kokonaan                                       |  |
| Lähtöselvityslaitteiden omistus           |                                  |                              |        |  |  |  |
| Lähtöselvityslaitteiden huolto            |                                  |                              |        | Osittain                                       | Osittain                                       |  |
| Turvalaitteiden omistus                   |                                  |                              |        |  |  |  |
| Turvalaitteiden huolto                    |                                  |                              |        | Osittain                                       | Osittain                                       |  |
| Turvamaksut                               |                                  |                              |        |  |  |  |
| Säteilyturvallisuuden tehtävät            |                                  | vastuuhenkilön               |        |  |  |  |
| Säteilyturvakeskuksen luvat               |                                  |                              |        |  |  |  |
| Riskienhallintasuunnitelma                |                                  |                              |        | Osittain                                       | Osittain                                       |  |
| <b>KAUPALLINEN LIIKETOIMINTA</b>          |                                  |                              |        | Osittain                                       | Osittain                                       |  |



## Liite 3 – Kokonaismatka-aikoja lentoliikenteellä

| Kaupunki, josta lentoyhteys Helsinki-Vantaalle | Etäisyys (km) | Matka-aika henkilöautolla Helsinkiin | Matka-aika junalla Helsinkiin | Lentoliikenteen matka-aika | Lentoliikenteen matka-aika, jos siirtymiin varataan 45 min | Lentoliikenteen matka-aika, jos siirtymiin varataan 75 min | Lentoliikenteen matka-aikasäästö verrattuna junaliikenteeseen, vähintään | Lentoliikenteen matka-aikasäästö verrattuna junaliikenteeseen, enintään |
|--|---------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------|--|--|--|---|
| <b>Jyväskylä</b>                               | 270           | 3:05                                 | 3:10                          | 0:50                       | 1:35   | 2:05   | 1:05   | 1:35  |
| <b>Pori</b>                                    | 245           | 2:50                                 | 3:15                          | 0:45                       | 1:30   | 2:00   | 1:15   | 1:45  |
| <b>Pietarsaari*</b>                            | 475           | 5:20                                 | 3:40                          | 1:10                       | 1:55   | 2:25   | 1:15   | 1:45  |
| <b>Kokkola</b>                                 | 480           | 5:35                                 | 3:40                          | 1:10                       | 1:55   | 2:25   | 1:15   | 1:45  |
| <b>Vaasa</b>                                   | 420           | 4:40                                 | 3:50                          | 1:00                       | 1:45   | 2:15   | 1:35   | 2:05  |
| <b>Kuopio</b>                                  | 390           | 4:05                                 | 4:05                          | 1:00                       | 1:45   | 2:15   | 1:50   | 2:20  |
| <b>Savonlinna</b>                              | 335           | 3:40                                 | 4:15                          | 1:05                       | 1:50   | 2:20   | 1:55   | 2:25  |
| <b>Joensuu</b>                                 | 440           | 4:45                                 | 4:20                          | 1:05                       | 1:50   | 2:20   | 2:00   | 2:30  |
| <b>Kemi</b>                                    | 710           | 7:50                                 | 6:30                          | 2:20                       | 3:05   | 3:35   | 2:55   | 3:25  |
| <b>Oulu</b>                                    | 610           | 6:45                                 | 5:30                          | 1:00                       | 1:45   | 2:15   | 3:15   | 3:45  |
| <b>Kajaani</b>                                 | 560           | 6:00                                 | 6:00                          | 1:20                       | 2:05   | 2:35   | 3:25   | 3:55  |
| <b>Tornio</b>                                  | 740           | 8:10                                 | 7:00                          | 2:20                       | 3:05   | 3:35   | 3:25   | 3:55  |
| <b>Rovaniemi</b>                               | 815           | 9:15                                 | 7:55                          | 1:15                       | 2:00   | 2:30   | 5:25   | 5:55  |
| <b>Kuusamo</b>                                 | 800           | 8:45                                 | -                             | 1:20                       | 2:05   | 2:35   | -  | -   |
| <b>Kittilä</b>                                 | 960           | 11:00                                | -                             | 1:35                       | 2:20   | 2:50   | -  | -   |
| <b>Ivalo</b>                                   | 1100          | 12:05                                | -                             | 1:30                       | 2:15   | 2:45   | -  | -   |

\* Junaliikenteen matka-ajassa mukana 15 minuutin matka-aika Pedersöden asemalle

| Tarkasteltava kaupunki, jonka lentoasemalta on kotimaan lentoyhteys Helsinki-Vantaalle | Lähin suu-rempi lento-asema | Lentoasemien välinen etäisyys | Siirtymäaika henkilöautolla* | Odottelu-aika | Lentoaika Helsinki-Vantaalle | Kokonaismatka-aika |
|--|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|---------------|------------------------------|--------------------|
| <b>Pietarsaari</b>   | Vaasa                       | 110                           | 1:35                         | 0:45          | 1:00                         | 3:20               |
| <b>Kemi</b>  | Oulu                        | 120                           | 1:35                         | 0:45          | 1:00                         | 3:25               |
| <b>Kokkola</b>   | Vaasa                       | 130                           | 1:40                         | 0:45          | 1:00                         | 3:40               |
| <b>Joensuu</b>   | Kuopio                      | 130                           | 1:40                         | 0:45          | 1:00                         | 3:25               |
| <b>Tornio</b>  | Oulu                        | 145                           | 2:05                         | 0:45          | 1:00                         | 3:50               |
| <b>Kajaani</b>   | Kuopio                      | 160                           | 2:00                         | 0:45          | 1:00                         | 3:45               |
| <b>Kittilä</b>   | Rovaniemi                   | 160                           | 2:00                         | 0:45          | 1:15                         | 4:00               |
| <b>Kuusamo</b>   | Oulu                        | 230                           | 3:00                         | 0:45          | 1:00                         | 4:45               |
| <b>Ivalo</b>   | Rovaniemi                   | 285                           | 3:40                         | 0:45          | 1:15                         | 5:40               |



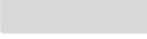

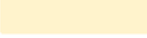


\* on odotettavaa, että liikematkustajat käyttäisivät siirtymiseen joko omaa henkilöautoa tai taksinkaltaista palvelua. Vapaa-ajan matkustajille linja-autoliikenteen hieman hitaampi matka-aika taas ei ole kynnyskysymys.

Odottelu-aika: Saapuminen 30 min aiemmin ja 15 minuutin varautuminen siirtymämatkalle

Tarkastelussa eivät ole mukana Oulun, Rovaniemen, Kuopion ja Vaasan lentoasemat, sillä niiden lähilentoasema ovat kaikki kyseistä lentoasemaa pienempiä kotimaan liikenteessä.

Tarkastelussa eivät myöskään ole mukana Porin, Jyväskylän ja Savonlinnan lentoasemat, sillä niiden eteläpuolella ei ole sellaisia lentoasemia, joita ne voisivat hyödyntää kotimaan liikenteessä ja pohjoispuolella olevat lentoasemat ovat huomattavan kaukana.



|   |   |
|---|---|
|  | Kiitotien päällystäminen                              |
|  | Kiitotien pienemuotoisempi parantaminen (esim. remix) |
|  | Asematason tai rullausteiden parantaminen             |
|  | Terminaalin rakentaminen tai laajennus                |
|  | Terminaalitoimintojen parantaminen                    |
|  | Lennonjohtotornin uudistaminen                        |
|  | ILS-järjestelmän uusiminen                            |

Lähteet: Finavia 2014a, Finavia 2014b, Finavia 2018, Finavia 2019a, Finavia 2019b, Finavia 2020a, Finavia 2020b, Finavia 2021a, Finavia 2021b, Finavia 2022b, Finavia 2023g, Finavia 2023h, Finavia 2023i, Finavia 2023j, Finavia 2023k, Finavia 2023l, Kaleva 2016, Koilissanomat 2019, Lapin Kansa 2016, Lapin Kansa 2020, Lappeenrannan lentoasema 2023, Lentoposti 2014, Lentoposti 2016, Lentoposti 2021a, Lentoposti 2021b, Lentoposti 2023, Seinäjoen lentoasema 2023, Yle 2014, Yle 2015, Yle 2019b

## **Liite 5 – Lentoasemien tilastollisen matkustajamääräpotentiaalin tarkemman laskentatavan kuvaus**

### **Vaikutusalueiden määrittäminen**

Määritettyjen vaikutusalueiden tarkoituksena on ollut mahdollistaa lentoasemien tilastollisen potentiaalin määrittely lentomatkustamiseen.

Tilastollinen menetelmä on tarkin tapa tuottaa matkustamisen potentiaalin kuvaus ja se kohtelee eri alueita tasapuolisesti ja siksi se sopii käytettäväksi tämän työn kaltaisissa valtakunnallisella tasolla tarkasteltavissa selvityksissä.

Jos potentiaalin laskentaa halutaan tarkentaa, tarkastelu kannattaa tehdä alueellisella tasolla siten, että lentoasemien vaikutusalueet vaihtuvat lentoaseman tarjonnan muuttuessa.

Tarkemmin lentoasemien vaikutusalueet on määritetty seuraavien perusteiden mukaisesti:

- Vaikutusalueet on jaettu kuntajaolla.
- Kunta on määritelty osaksi vaikutusaluetta, jonka lentoasemalle on lyhyempi ajomatka kuntakeskuksesta.
- Jos ajomatkojen pituudet ovat samansuuruiset, on jaossa noudateltu maakuntarajoja.
- Muonion, Sodankylän ja Suomussalmen kuntien alueet on jaettu kahdelle lentoasemalle, koska näillä alueilla käytetään molempia lentoasemia, maantieteellisesti alueet kuuluvat selvästi molempien lentoasemien vaikutusalueeseen ja kunnat ovat pinta-alaltaan laajoja. Laskennoissa kunnan elinkeinoluvi on jaettu puoliksi.
- Todellisuudessa lentoasemien vaikutusalueet ovat päällekkäisiä ja jatkuvat myös maanrajojen ulkopuolelle. Vaikutusalueen kokoon vaikuttaa merkittävästi mm. lentoaseman palvelutaso sekä muiden liikennemuotojen tarjonta. Asiaa on tarkasteltu tarkemmin luvussa "Lentoasemien ja -yhteyksien vaikutusalueiden määrittäminen"
- Koska työn pääpaino on koko Suomen lentoliikennejärjestelmän ja lentoasemien omistusmallien tarkastelussa kokonaisuutena, Suomi on jaettu osiin, jotka eivät ole päällekkäisiä. Näin voimme saada koko Suomea koskevat luvut.
- Lentoaseman nykyisten sekä potentiaalisten yhteyksien vaikutusalueita on järkevää tarkatella erillisissä, alueellisissa strategiatöissä.

- Määriteltyjä vaikutusalueita käytetään tämän työn matkustajalentoliikenteen potentiaalın sekä aluetaloudellisten vaikutusten määrittämiseen. Tarkastelu tapahtuu valtakunnallisella tasolla, eikä lentoasemiavertailu toisiinsa.
- Kiitotien ja terminaalın kykyä ottaa vastaan matkustajia ei ole huomioitu.

### **Matkustajamääräpotentiaalın määrittäminen**

Käytetyllä jaolla erilaisia matkustajatyyppejä on 16 kpl. Seuraavista matkustajatyypeistä ei ole saatavissa tilastollista tietoa: 1) ei-kaupallisissa majoitusliikkeissä yöpyvät matkailijat ja 2) ulkomailta Suomeen päivämatkoja tekevät lentomatkustajat. Ei-kaupallisissa majoituskohteissa yöpyvät lentomatkustajat ovat pääosin vierailevia ystäviä ja sukulaisia, joiden tilastollinen merkitys on pieni. Ulkomailta Suomeen päivämatkoja tekevien lentomatkustajien määrä on arvioitu Enontekiön, Helsinki-Vantaan, Ivalon, Kittilän, Kuusamon ja Rovaniemen lentoasemilla. Lapin lentoasemilla päivämatkat on ns. päivächartereita, joiden arvioimiseen on käytetty chartertilastoja ja haastatteluja. Tilastokeskus on aloittamassa ulkomaalaisten päivämatkustajien tilastoinnin.

### **Incoming-matkustamisen keskiarvoskenaario**

Potentiaalın laskenta perustuu käytettävissä olevaan vuodekapasiteettiin sekä sen keskiarvon mukaiseen käyttöön. Keskiarvot on laskettu lentoaseman vaikutusalueen nykyhetken (vuosi 2022) tilastollisten keskiarvojen mukaisesti silloin, kun tieto on ollut saatavilla. Muussa tapauksessa on käytetty tarkinta keskiarvoa alla kuvatun mukaisesti.

Incoming-lentomatkustajiin lukeutuu kohteessa vähintään yhden yön viipyvät vapaa-ajanmatkustajat, liikematkustajat tai virkamatkoja tekevät lentomatkustajat. Potentiaalissa on mukana sekä kotimaisten että kansainvälisten asiakkaiden matkat.

#### *Vuodekapasiteetti*

Laskennassa on käytetty Tilastokeskuksen 2022 vuodekapasiteettia sekä alueilta saatuja rekisteröimättömän vuodekapasiteetin tilastoja (yksittäiset huoneistot, keskusvaraamojen ulkopuolinen mökkimajoitus ja pienet majoitusyksiköt).

Rekisteröimätön vuodekapasiteetti perustuu joko Visitory-palvelun tilastoon, joka sisältää Airbnb- ja Vrbo-palveluiden kapasiteetin, muuhun mittaustapaan (esim. vedenkulutuksen mittaaminen sesonkiaikana) tai kyselytutkimuksiin.

Rekisteröimätöntä vuodekapasiteettitietoa ei ole saatu seuraavien lentoasemien vaikutusalueilta: Helsinki-Vantaa, Lappeenranta, Maarianhamina ja Mikeli.

Niiltä alueilta, joilta on saatavissa vain rekisteröimätön huonemäärä, on vuoteiden määrän arviona käytetty kahta vuodetta per huone.

Rekisteröimättömän vuodekapasiteetin määrä on merkittävä suuremmissa matkailukohteissa (jopa 75 %), mutta keskimäärin sen osuus on 10-30 %.

Lapin lentoasemille saapuvat matkailijat käyttävät myös naapurimaiden matkailukohteita. Tätä vuodekapasiteettia ei ole otettu mukaan laskentaan, koska tarkastelun lähtökohtana on valtakunnallinen liikennejärjestelmä sekä vaikutukset Suomen talouteen. Ilmiö vaikuttaa erityisesti Enontekiön, Kemi-Tornion, Kittilän ja Rovaniemen lentoasemiin, mutta vaikutus on tilastollisesti pieni. Normaali tilanteessa myös Lappeenrannan lentoasema syöttää matkailijoita Pietarin alueelle.

#### *Vuoteiden käyttöaste*

Vuoteiden käyttöaste on laskettu lentoaseman vaikutusalueen vuodekapasiteetin käyttöastetilastoista vuodelta 2022 kuukausikohtaisesti, jos ne ovat olleet saatavilla (Tilastokeskus 2022). Muussa tapauksessa on käytetty seutukunnan tai maakuntatason vastaavia tilastoja (Tilastokeskus 2022). Tämä ei kuitenkaan vääristä tilastoja, sillä maakuntien ja seutukuntien rajoilla olevat kunnat eivät ole merkittäviä incoming-matkustajien majoituskohteita ja ne on alun perin jääneet kuntakohtaisen tilastoinnin ulkopuolelle pienestä majoitusyksikkömäärästä johtuen.

Olemassa oleva Tilastokeskuksen vuodekapasiteetin käyttöaste -tilasto lasketaan auki olevien liikkeiden rekisteröidystä vuodekapasiteetista. Skenaarion laskennassa on sen sijaan käytetty samaa vuodekapasiteettia läpi vuoden, jossa on huomioitu myös rekisteröimätön vuodekapasiteetti. Yleistäminen jouduttiin tekemään, koska rekisteröimättömän kapasiteetin osalta ei ole olemassa tietoa vuoteiden käytöstä tai auki olevista liikkeistä.

Päätös voi vääristää lukuja sesongin ulkopuolisina kuukausina, jolloin majoitusliikkeitä ei juuri pidetä auki. Suomen tasolla vääristymä on rekisteröidyn vuodekapasiteetin osalta maksimissaan 10 % yksittäisten kuukausien aikana.

#### *Viipymä*

Laskennassa on käytetty lentoaseman vaikutusalueen viipymää kuukausikohtaisesti, jos ne ovat olleet saatavilla (Tilastokeskus 2022). Muussa tapauksessa on käytetty seutukunnan tai maakuntatason vastaavia tilastoja (Tilastokeskus 2022). Tämä ei kuitenkaan vääristä tilastoja, sillä maakuntien ja seutukuntien rajoilla olevat kunnat eivät ole merkittäviä incoming-matkustajien majoituskohteita ja ne on alun perin jääneet kuntakohtaisen tilastoinnin ulkopuolelle pienestä majoitusyksikkömäärästä johtuen.

#### *Kansainvälisten asiakkaiden osuus matkailijoista*

Laskennassa on käytetty lentoaseman vaikutusalueen kansainvälisten asiakkaiden osuutta kokonaisyöpymisistä kuukausitasolla, jos ne ovat olleet saatavilla (Tilastokeskus 2022). Muussa tapauksessa on käytetty seutukunnan tai maakuntatason vastaavia tilastoja (Tilastokeskus 2022). Tämä ei kuitenkaan vääristä tilastoja, sillä maakuntien ja seutukuntien rajoilla olevat kunnat eivät ole merkittäviä incoming-matkustajien majoituskohteita ja ne on alun perin jääneet kuntakohtaisen tilastoinnin ulkopuolelle pienestä majoitusyksikömäärästä johtuen.

#### *Lähilentoasemien kautta lentämällä saapuvien asiakkaiden määrä*

Lentämällä saapuvien kansainvälisten matkailijoiden osuutena on käytetty globaalia keskiarvoa: 58 prosenttia (ATAG 2020). Suomesta vastaavaa lukua ei ole saatavilla, mutta Suomen syrjäisestä sijainnista johtuen on järkevää olettaa, että Suomessa osuus voisi olla suurempi. Skenaarioissa käytetty arvio on tästä johtuen varovainen.

Lentämällä saapuvien kotimaisten asiakkaiden osuudeksi on määritetty 2 %. (Henkilöliikennetutkimus 2016, jossa on määritetty yli 100 km pitkien kotimaan matkojen kulkutapaosuudet). Tilasto sisältää kaikki matkustajatyypit.

#### *Tietolähteet:*

*ATAG 20220, Discover Muonio, Explore Utsjoki, Henkilöliikennetutkimus 2016, Iin kunta, Into Seinäjoki Oy, Kainuun liitto, KAMK, Kempeleen kunta, Keski-Suomen kauppakamari, Kuhmon kaupunki, Kuopio-Tahko matkailu, Lapland North Destination, Meri-Lapin kehityskeskus, Pohjanmaan kauppakamari, Pudasjärven Kehitys Oy, Satakunnan kauppakamari, Tilastokeskus 2022, Turun kauppakamari, Ukkohalla, Visit Finland, Visit Enontekiö, Visit Karelia, Visit Kemijärvi, Visit Kittilä, Visit Levi, Visit Oulu, Visit Pyhä-Luosto, Visit Raahe, Visit Ruka, Visit Rovaniemi, Visit Savonlinna, Visit Suomussalmi, Visit Tampere, Visitory ja Vuokatti*

### **Incoming-matkustamisen kasvuskenaario**

Kasvupotentiaali on laskettu suhteessa edellä kuvattuun keskiarvon mukaiseen potentiaalilaskelmaan seuraavasti:

Kansainvälisen matkailun kasvu 4 % vuodessa. Kasvuprosentti on määritetty Suomen incoming-matkailun kannalta vahvojen lentoasemien vaikutusalueen kansainvälisen matkailun keskimääräisestä kasvusta 1995–2022.

Kotimaisen matkailun kasvu 1 % vuodessa. Kasvuprosentti on määritetty Suomen incoming-matkailun lentoasemien vaikutusalueen kotimaisen matkailun keskimääräisestä kasvusta 1995–2022.

Lentämällä saapuvien kansainvälisten matkailijoiden osuus 62 % (ennuste 2035 perustuen nykyiseen kasvuun)



Lentämällä saapuvien kotimaisten matkailijoiden osuus 7 % (Norjan keskiarvon mukaisesti).

*Tietolähteet:*

*ATAG 20220, Discover Muonio, Explore Utsjoki, Henkilöliikennetutkimus 2016, Iin kunta, Into Seinäjoki Oy, Kainuun liitto, KAMK, Kempeleen kunta, Keski-Suomen kauppakamari, Kuhmon kaupunki, Kuopio-Tahko matkailu, Lapland North Destination, Meri-Lapin kehityskeskus, Pohjanmaan kauppakamari, Pudasjärven Kehitys Oy, Satakunnan kauppakamari, SBB 2022, Tilastokeskus 2022, Turun kauppakamari, Ukkohalla, Visit Finland, Visit Enontekiö, Visit Karelia, Visit Kemijärvi, Visit Kittilä, Visit Levi, Visit Oulu, Visit Pyhä-Luosto, Visit Raahe, Visit Ruka, Visit Rovaniemi, Visit Savonlinna, Visit Suomussalmi, Visit Tampere, Visitory ja Vuokatti*

### **Outgoing-matkustamisen keskiarvoskenaario**

Potentiaali perustuu lentoasemien vaikutusalueilta ulkomaille suuntautuvien lentämällä tapahtuvien vapaa-ajan matkojen, liikematkojen sekä virkamatkojen määriin vuosina 2021 ja 2022.

Tällä hetkellä merkittävä osa maakuntien outgoing-liikenteestä tapahtuu Helsinki-Vantaan lentoasemalta.

*Tietolähteet: Tilastokeskus 2022 ja Kulma-hanke 2021. Kulma-hankkeen tiedot perustuvat Henkilöliikennetutkimukseen 2016 sekä Suomalaisten matkailu-tutkimukseen (2019).*

### **Outgoing-matkustamisen kasvuskenaario**

Potentiaali perustuu lentoasemien vaikutusalueilta ulkomaille suuntautuvien lentämällä tapahtuvien vapaa-ajan matkojen, liikematkojen sekä virkamatkojen määriin vuosina 2021 ja 2022 sillä oletuksella, että maakunnista tehdään matkoja per asukas saman verran mitä Uudeltamaalta.

*Tietolähteet: Tilastokeskus 2022 ja Kulma-hanke 2021. Kulma-hankkeen tiedot perustuvat Henkilöliikennetutkimukseen 2016 sekä Suomalaisten matkailu-tutkimukseen (2019).*

### **Päivämatkustamisen skenaariot**

Lentämällä tapahtuvan kotimaan päivämatkustamisen tilastot perustuvat Henkilöliikennetutkimuksen (2016) tilastoihin.

Kansainvälisistä Suomeen suuntautuvista päivämatkoista ei ole tällä hetkellä tilastoja. Ns. päivächarter-asiakkaat on huomioitu Enontekiön, Ivalon, Kittilän, Kuusamon ja Rovaniemen lentoasemilla ja Helsinki-Vantaan osalta on tehty arvio. Ko. matkustajatyypin merkitys on pieni. Tilastokeskus on aloittamassa ko. tilastoinnin.

Koska päivämatkatilastoja ei ole saatavilla lentoasemakohtaisesti, tarkastelu on tapahtunut kansallisella tasolla.

*Tietolähteet: Henkilöliikennetutkimus (2016), charter-tilastot, haastattelut alueiden matkailutoimijoille*

### **Liikematkustamisen kasvuskenaario**

Liikematkustajat sisältyvät ylläkuvattuihin skenaarioihin, mutta tämän lisäksi liikematkustamisen kasvupotentiaalia arvioitiin erillisenä kokonaisuutena.

Liikematkustamisen nykyistä määrää arvioitiin Kauppakamareilta ja Finnairilta saatujen lukujen perusteella (liikematkustamisen osuus lentomatkustajista). Vuonna 2022 liikematkustamisen määräksi voidaan arvioida noin 4,5 miljoonaa lentomatkustajaa, joista noin 600 000 matkusti Suomen sisäisillä lennoilla.

Liikematkustamisen potentiaalia arvioitiin sekä alueiden yritysten liikevaihdon, lentoliikeneriippuvaisten toimialojen, työpaikkojen sekä vientitulon näkökulmasta, mutta luotettavimmaksi tavaksi arvioida liikematkustamisen potentiaalia valittiin Finncommin vuoden 2011 reittiliikenteen matkustajamäärät. Tällöin alueiden yritykset ovat olleet pääsääntöisesti tyytyväisiä reittiyhteyksien määrään ja aikatauluihin. Käytännössä tämä tarkoittaa 30 % lisäystä vuoden 2019 matkustajamääriin ns. Finncommin lentämillä reittiväleillä.

*Tietolähteet: Kauppakamarit 2023 ja Finncommin matkustajamäärät.*