



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

KATJA KAARTINEN
SUOMEN LENTOLIIKENNE VUONNA 2030: NELJÄ SKENAARIOTA
Diplomityö

Professori Jorma Mäntynen on hyväksytty tarkastajaksi tuotantotalouden ja rakentamisen tiedekuntaneuvoston kokouksessa 14. elokuuta 2013

TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Tuotantotalouden koulutusohjelma

KAARTINEN, KATJA: Suomen lentoliikenne vuonna 2030: neljä skenaariota

Diplomityö, 97 sivua

Syyskuu 2013

Pääaine: Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät

Tarkastaja: Professori Jorma Mäntynen

Avainsanat: Suomen lentoliikenne, Suomen lentoasemat, 2030, skenaario, skenaariotyöskentely

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli kartoittaa Suomen lentoliikenteen nykytilaa, arvioida sen kehittymistä tulevaisuudessa sekä luoda sille neljä erilaista skenaariota vuoteen 2030. Tutkimuksen puitteissa haastateltiin Suomen lentoliikenteen, elinkeinoelämän ja matkailualan asiantuntijoita. Lisäksi hyödynnettiin kirjallisuutta ja lehtiartikkeleita. Tutkimuksen paino oli lentoasemaverkostossa, joskin tutkimuksessa tarkasteltiin myös muiden tekijöiden kehittymistä. Ensimmäisenä tässä tutkimuksessa tutustutaan Suomen lentoliikenteen nykytilaan, sen katalysoimiin vaikutuksiin ja esitellään tarkemmin kaikki siviili-ilmailun lentoasemat. Tämän jälkeen tutustutaan Suomen lentoliikenteen muutostekijöihin vuoteen 2030 mennessä. Muutostekijät liittyvät joko lentoasemien tai lentoyhteyksien kehittymiseen. Tämän jälkeen skenaariotyöskentelyyn kuuluvan tulevaisuustaulukkomenetelmän avulla on muodostettu neljä erilaista skenaariota.

Maltilliset muutokset -skenaario esittää tulevaisuuden, jossa minkäänlaisia suuria muutoksia ei ole tapahtunut. Osalla lentoasemista on yhä vaikeuksia ylläpitää reittiliikennettä ja kansainvälisten lentoyhteyksien painopiste on siirtynyt nykyistä enemmän Helsinki-Vantaan lentoasemalle. *Kohti alueellista omistusta* -skenaariossa Suomessa on siirrytty Ruotsin lentoliikennejärjestelmää vastaavaan malliin, jolloin Finavia omistaa lentoasemien runkoverkon ja muut lentoasemat ovat alueellisessa omistuksessa. Suomessa on muutama vahva kansainvälisen liikenteen keskittymä, kun taas muut lentoasemat palvelevat pääasiassa kotimaan liikennettä. *Keskitetty verkosto* -skenaario kuvaa tulevaisuuden, jossa lentoasemien määrä on vähentynyt radikaalisti, mutta muiden liikennemuotojen kehittyminen on osittain korvannut sitä. Keskittäminen on tuonut kustannussäästöjä Finavialle, mutta vastaavasti palvelutaso joillakin alueilla on laskenut. *Lentoasemilla vahvemmat profiilit* -skenaariossa Helsinki-Vantaan lentoasema on yksityistetty ja muut lentoasemat ovat pääasiassa alueellisessa omistuksessa. Lentoasemat ovat profiloituneet aiempaa enemmän ja kansainvälistä tarjontaa on lähes kaikilla huomattavasti vuotta 2013 enemmän.

Kyseisten skenaarioiden tarkoitus ei ole ennustaa Suomen lentoliikenteen tulevaisuutta eikä tarjota valmiita ratkaisuvaihtoehtoja. Sen sijaan skenaariot pyrkivät herättämään ajatuksia ja keskustelua tulevaisuuden mahdollisista eri vaihtoehdoista. Vaikka skenaariot ottavat kantaa yksittäisten lentoasemien olemassaoloon, tulee muistaa, että tilanteet ovat osa suurempaa kokonaisuutta, eikä tämän tutkimuksen tarkoituksena ole sulkea pois tai rajoittaa kenenkään toimintamahdollisuuksia. Luultavasti tulevaisuus onkin jonkinlainen sekoitus kaikkia skenaarioita.

ABSTRACT

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Master's Degree Programme in Industrial Engineering and Management

KAARTINEN, KATJA: Air Transport in Finland in 2030: four scenarios

Master of Science Thesis, 97 pages

September 2013

Major: Logistics and transportations systems

Examiner: Professor Jorma Mäntynen

Keywords: Air Transport in Finland, Airports in Finland, 2030, scenario, scenario planning

The aim of this research was to clarify the current state of air transport in Finland, evaluate its development in the future and create four different scenarios for it to the year 2030. Experts in Finland's air transport, business and tourism have been interviewed for this research and also literature and news articles have been used. The focus of the research has been in airport network but also other factors have been analysed. At first this research introduces the current state of air transport in Finland, its catalytic effects and all airports used for civil aviation. After that change factors to the year 2030 are introduced. They are mainly related either to the development of airports or flight connections. Then four different scenarios have been created using scenario techniques.

Moderate changes -scenario shows a future with no considerable changes. Some of the airports are still in trouble trying to maintain scheduled flight connections and the centre of gravity for international flight connections has moved even more to Helsinki-Vantaa airport. In *Towards regional ownership* -scenario Finland's air transport system is similar to Sweden's and Finavia only owns a core network while regional players own other airports. There are a few strong airports, which operate the most of the international flight connections when other airports mainly serve domestic traffic. *Centralized network* -scenario shows a future where the number of airports has radically decreased but other modes of transport have partly compensated it. Centralization has brought cost savings to Finavia but service level has decreased. In *Airports have stronger profiles* -scenario Helsinki-Vantaa airport has been privatized and other airports have mainly regional owners. Airports have stronger profiles than before and international flight connections are much more widely distributed to different airports.

The purpose of the scenarios is not to forecast the future of air transport in Finland nor offer complete solutions. Instead scenarios try to stimulate thoughts and discussion about different opportunities of the future. Even though scenarios take a stand on the existence of airports, it is important to keep in mind that the situations are a part of a larger picture and this research does not aim to exclude or limit anyone's options. Likely the future is to be some sort of combination of all scenarios.

ALKUSANAT

Mahdollisuus tehdä tämä diplomityö tuli minulle hieman yllättäen – neljäntenä kouluvuoteni, juuri kun olin palannut vaihdosta Münchenistä. Pohdinkin hetken, onko minusta vielä tässä vaiheessa diplomityöntekijäksi, mutta näin jälkikäteen olen enemmän kuin iloinen, että suostuin tähän haasteeseen, sillä työn tekeminen on ollut todella mielenkiintoista ja mukaansatempaavaa. Haluankin ensimmäisenä kiittää työni ohjaajaa professori Jorma Mäntystä mahdollisuudesta tehdä tämä työ sekä siitä lukemattomasta määrästä tukea ja kannustusta, jonka olen häneltä saanut. Haluan myös kiittää haastateltujani, jotka ovat johdattelleet minun erittäin mielenkiintoisen toimialan maailmaan ja saaneet minut siitä innostumaan.

Haluan kiittää projektipäällikkö Harri Rauhamäkeä ja tutkija Elisa Aaltoa työn alkuun saattamisesta sekä kommentoinnista pitkin matkaa. Haluan kiittää myös lehtori Markus Pöllästä avustamisesta skenaarioiden luonnissa ja niiden kommentoinnista. Kiitokset myös Atte Mellaselle ja Lauri Vuoriselle työn yleisemmästä kommentoinnista.

Tampereella 24.9.2013

Katja Kaartinen

SISÄLLYS

Tiivistelmä.....	ii
Abstract.....	iii
Alkusanat.....	iv
Termit ja niiden määritelmät.....	vi
1 Johdanto	1
1.1 Tutkimuksen tausta	2
1.2 Tutkimuksen tavoitteet, rajaukset ja valinnat.....	2
1.3 Tutkimusmenetelmät.....	4
1.4 Tutkimuksen rakenne	9
2 Lentoliikenteen nykytila Suomessa.....	10
2.1 Lentoliikenteen kehittyminen Suomessa.....	10
2.2 Suomen lentoliikenteen erityispiirteet.....	14
2.3 Lentoliikenteen kysyntä ja tarjonta	16
2.4 Suomen lentoasemat.....	18
3 Lentoliikenteen katalyyttiset vaikutukset Suomelle.....	50
3.1 Liikenneyhteydet osana Suomen kilpailukykyä.....	50
3.2 Suomen ulkomaankauppa	52
3.3 Matkailu Suomessa	55
4 Suomen lentoliikenteen muutostekijät vuoteen 2030	60
4.1 Lentoasemien omistussuhteiden kehittyminen	60
4.2 Lentoasemien kannattavuuden parantaminen	64
4.3 Kansainvälisten lentoyhteyksien kehittyminen.....	69
4.4 Kotimaan lentoyhteyksien ja matkaketjuyhteistyön kehittyminen	71
5 Suomen lentoliikenteen tulevaisuus vuoteen 2030	75
5.1 Maltilliset muutokset -skenaario	78
5.2 Kohti alueellista omistusta -skenaario	79
5.3 Keskitetty verkosto -skenaario.....	81
5.4 Lentoasemilla vahvemmat profiilit -skenaario.....	84
6 Yhteenveto ja päätelmät.....	87
Lähteet.....	91

TERMIT JA NIIDEN MÄÄRITELMÄT

Kansainvälinen matkustaja	Matkustaja, jonka joko lähtö- tai tulolentoasema on ulkomailla.
Kotimaan matkustaja	Matkustaja, jonka sekä lähtö- että tulolentoasema ovat kotimaassa.
Liikenneilmailu	Kaupallista lentoliikennettä, jossa kuljetetaan matkustajia, postia tai rahtia maksua vastaan. Sisältää reitti- ja tilausliikenteen.
Maakuntalentoasema	Tässä tutkimuksessa tarkoitetaan Suomen siviili-ilmailun lentoasemia pois lukien Helsinki-Vantaan lentoasema.
Matkaketju	Huomioidaan kaikki matkustajan käyttämät liikkumismuodot. Matkaketjuajattelu korostaa erityisesti eri liikennemuotojen liityntäkohtia ja niiden sujuvuutta asiakkaalle.
Ostoliikenne	Valtiollisten tahojen mahdollisuus tukea lentoyhtiön liikennöintiä jollakin tietyllä reitillä.
Reittilento	Säännöllisesti ja aikataulun mukaan liikennöitävä lento. Erityisesti liikematkustajien suosiossa.
Solmupiste	Lentoasema, joka kokoaa yhteen laajan reittitarjonnan ja mahdollistaa näin kauttamatkustuksen avulla verkostonsa kaikille lentoasemille laajan tarjonnan.
Syöttöliikenne	Lentoyhteydet, jotka syöttävät matkustajia solmupisteenä toimiville lentoasemille.
Tilauslento	Erikseen tehtyä tilausta varten liikennöitävä lento. Erityisesti vapaa-ajanmatkustajien suosiossa.
Vaihtomatkustaja	Matkustaja, joka lentää lopulliseen määränpäähensä muun lentoaseman kautta, on tälle vaihtomatkustaja.
Verkostoperiaate	Toimintamalli, jossa ylläpidetään useampaa lentoasemaa niin, että niiden taloutta ja toimintaa tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena. Käytössä Finavialla Suomessa.

1 JOHDANTO

Lentoliikenne on globaali ja muutosherkkä toimiala, jonka kehitys on ollut nousujohteista koko sen historian ajan (Mäkinen 2013). Kehitys on pitkään korreloinut taloudellisen hyvinvoinnin kanssa niin, että henkilökilometrien kasvu on ollut kaksinkertaista bruttokansantuotteen kasvuun verrattuna (Doganis 2006, s. 17). Tästä johtuen useat eri tahot ennustavat lentoliikenteen Euroopassa kasvavan tulevaisuudessa noin neljä prosenttia vuosittain, mutta kehittyvillä markkinoilla, kuten Aasiassa, kasvun uskotaan olevan jopa yli viisi prosenttia vuosittain (Airbus 2012; Boeing 2012). Taloudellisen hyvinvoinnin lisäksi syitä lentoliikenteen kasvun takana ovat muun muassa vapaampi liikkuvuus sekä ulkomaankauppa ja matkailu (Airbus 2013). Näiden lisäksi Suomen lentoliikenteen tulevaisuutta arvioitaessa tulee huomioida Suomen lentoliikenteen erityispiirteet, kuten logistinen sijainti Euroopan laidalla sekä ohuet matkustajavirrat ja niiden mukanaan tuomat haasteet kannattavalle toiminnalle (Aalto et al. 2012, s. 18).

Suomen lentoliikenteen kasvu on jo vuosikymmeniä tullut kansainvälisestä liikenteestä (Finavia 2013b) ja kotimaan markkinoiden voidaankin sanoa olevan saturaatiopisteessä. Tästä johtuen myös tulevaisuudessa Suomen lentoliikenteen kasvun uskotaan tulevan kansainvälisestä liikenteestä (mm. Savolainen 2013). Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen ainut lentoasema, jolla on kattava kansainvälinen reittitarjonta. Muiden lentoasemien kansainväliset yhteydet ovat joko yksittäisiä suoria reittiyhteyksiä Eurooppaan tai tilauslentoliikennettä. Suomen kansainväliset yhteydet perustuvatkin tällä hetkellä pääosin siihen, että maakuntalentoasemilta syötetään matkustajia Helsinki-Vantaan lentoasemalle, josta he jatkavat eteenpäin. (Suominen 2013) Kansainvälisen liikenteen lisäksi lentoliikenteellä on tärkeä rooli myös kotimaan liikenteessä. Se on käytetyin joukkoliikennemuoto yli 500 kilometrin pituisilla etäisyyksillä pääkaupunkiseudusta (Meriläinen 2009, s. 38) ja lyhyemmillä matkoilla sen tärkeys on syöttöliikenteessä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, sillä muut liikennemuodot eivät pysty tarjoamaan yhtä sujuvaa liitännäisyhteyttä kuin lentokone (Sundström 2013). Muiden liikennemuotojen kehittyminen voi kuitenkin muuttaa tilannetta tulevaisuudessa.

Lentoyhteyksien ja niihin liittyvien tekijöiden lisäksi lentoasemien kehittyminen voi muuttaa Suomen lentoliikennettä tulevaisuudessa. Euroopassa lentoliikenteen sääntelyn vapautuminen 1990-luvulta lähtien on johtanut vähitellen lentoasemien omistussuhteiden muuttumiseen (Gillen 2011, s. 3). Suomen järjestelmä, jossa valtionyhtiö ylläpitää lähes kaikkia lentoasemia verkostoperiaatteella, on käytössä vain muutamassa maassa (Inspira 2013). Erityisesti suurempia ja kansainvälisiä lentoasemia Euroopassa on yksi-

tyistetty ja monessa maassa lentoasemia omistavat myös alueelliset toimijat, kuten kunnat tai seutukunnat, kauppakamarit tai alueen yritykset (Graham 2008). Omistussuhteiden muutosten lisäksi lentoasemien määrän vähentyminen tulevaisuudessa on mahdollista, koska kiristynyt kilpailu muiden liikennemuotojen, erityisesti junaliikenteen, kanssa on johtanut lentoliikenteen markkinaosuuden vähentymiseen lyhyemmillä matkoilla.

1.1 Tutkimuksen tausta

Lentoliikenteen tutkimus Suomessa on hyvin vähäistä. Matkustajatilastoja julkaisee Finavia ja yleisempiä tilastoja liikenteestä ja matkailusta Tilastokeskus. Tullihallitus julkaisee tilastoja Suomen ulkomaankauppaan liittyen ja elinkeinoelämän järjestöt hie-man tarkempia tilastoja eri toimialoilta. Lisäksi erilaiset lentoliikenteen sidosryhmät tarjoavat irrallista historiatietoa lentoliikenteen kehittymisestä ja sanomalehtien arkistoista löytyy artikkeleita Suomen lentoliikenteen tapahtumista. Mikään taho ei kuitenkaan tee tällä hetkellä säännöllistä ja laajaa tutkimusta aihepiiristä. Lisäksi tehdyissä tutkimuksissa lentoliikennettä ja erityisesti sen infrastruktuurin ylläpitoa käsitellään vain kustannuseränä, eikä lentoliikenteen taloudellista merkitystä Suomen ulkomaankaupalle tai matkailulle, ja tätä kautta koko kansantaloudelle, huomioida (Sundström 2013). Tämä onkin yksi syy tälle tutkimukselle, sillä sen avulla pyritään luomaan kokonaiskuva Suomen lentoliikenteestä pohtien samalla myös lentoliikenteen taloudellista merkitystä Suomelle.

Toinen syy tälle tutkimukselle on asian ajankohtaisuus. Suomen lentoasemaverkoston tulevaisuus on puhuttanut mediassa (mm. Kauppalehti 2013), koska liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan parhaillaan uutta strategiaa Suomen lentoliikenteelle. Ministeriön mukaan strategian tavoitteena on (1) selvittää Suomen lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä, (2) arvioida Suomen lentoasemaverkostoa, (3) arvioida lentoliikenteen riittävää palvelutasoa sekä (4) tarkastella eri sidosryhmien roolia lentoliikennepalveluiden järjestämisessä sekä tarjoamisessa. Strategian valmistelu on aloitettu vuonna 2012 ja sen on tarkoitus valmistua vuoden 2014 loppuun mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013a) Vaikka tässä tutkimuksessa syvennyttään samoihin teemoihin, on kyseessä erillinen tutkimus, joka vain visio erilaisia vaihtoehtoja Suomen lentoliikenteelle vuonna 2030. Tämä tutkimus ei siis ota kantaa siihen, miltä Suomen lentoliikenteen pitäisi tulevaisuudessa näyttää, vaan se ainoastaan pyrkii esittämään erilaisia vaihtoehtoja ja herättämään keskustelua.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet, rajaukset ja valinnat

Tämän tutkimuksen tavoitteena on luoda mahdollisimman laaja näkemys (1) Suomen lentoliikenteen nykytilasta, (2) siihen vaikuttavista tekijöistä ja (3) sen mahdollisista tulevaisuuskuvista vuonna 2030. Tutkimus haluaa tuoda esille, että tulevaisuus ei ole ennalta määrättyä ja että siihen on mahdollista vaikuttaa päätöksillä ja teoilla. Tutki-

musongelmaksi on määritetty Suomen lentoliikenne vuoteen 2030, ja valmisteilla olevan strategian tavoitteet mielessä pitäen, se on tarkennettu koskemaan erityisesti lentotaseverkostoa, palvelutasea ja sidosryhmien roolia tulevaisuudessa. Lisäksi tutkimuksessa tuodaan esille lentoliikenteen taloudellista merkitystä Suomelle ja tätä kautta perustellaan lentoliikenteen kehittämisen tärkeyttä. Tutkimuksen tavoitteiden, tutkimusongelman ja valitun näkökulman avulla tälle tutkimukselle määriteltiin tutkimuskysymykseksi: *Kuinka Suomen lentoliikenne kehittyy vuoteen 2030 mennessä?*

Tutkimus on rajattu ajallisesti, sillä se keskittyy vuoteen 2030. Aikaikkunaksi on valittu 17 vuotta, koska se on näkökulmasta riippuen joko pitkä tai lyhyt aikaväli. Esimerkiksi yksittäiset suuret infrastruktuurihankkeet ehditään suunnitella ja toteuttaa 17 vuodessa, mutta koko liikennejärjestelmän täydelliseen muuttumiseen sitä voidaan pitää liian lyhyenä aikana. Vuoteen 2030 mennessä voidaan siis olettaa tapahtuneen monia muutoksia, mutta se on silti riittävän lyhyt aikaväli muutosten realistisuuden arvioimiseen. Ajallisen rajauksen lisäksi tämä tutkimus on rajattu koskemaan vain liikenneilmailua ja tutkimuksen pääpaino on matkustajaliikenteessä. Liikenneilmailulla tarkoitetaan kaupallista lentoliikennettä, jossa kuljetetaan matkustajia tai rahtia maksua vastaan ja sen ulkopuolelle jäävät harrastus-, koulutus- ja sotilaslennot (Finavia 2013b). Matkustajaliikennettä painotetaan, koska suurin osa lentoliikenteestä on matkustajaliikennettä ja lisäksi iso osa rahdista kulkee matkustajakoneissa (Suominen 2013). Rajaus liikenneilmailuun tarkoittaa, ettei tämän tutkimuksen puitteissa käsitellä sotilaskäytössä olevia Hallin, Kauhavan ja Utin lentoasemia eikä harraste- ja koulutuskäytössä olevaa Helsinki-Malmin lentoasemaa. Myös Maarianhaminan lentoasema on rajattu ulkopuolella Ahvenanmaan autonomian takia.

Tämän tutkimuksen tutkimusongelma on siis Suomen lentoliikenteen tulevaisuus vuonna 2030. Tutkimusongelmaa lähestytään tulkinnallisella otteella, jolloin sekä tutkijan että haastateltavien subjektiivisuus hyväksytään ja tietoa kerätään pienellä, mutta rikkaalla kuvauksella laadullisin keinoin. Tutkimusta tehdessä on otettu huomioon kerätyn tiedon subjektiivisuus sekä eri osapuolien mahdolliset taustavaikuttimet. (Saunders et al. 2009, s. 119) Tulkinnallinen ote on päätetty valita, koska aihepiiristä ei uskota löytyvän objektiivista totuutta, vaan ainoastaan subjektiivisia näkemyksiä. Tutkimuksellinen lähestymistapa on aineistolähtöinen, jolloin on kartoitettu tutkimuksen kohteena olevaa ongelmaa, eikä pyritty luomaan luomaan yleistettäviä tuloksia (Saunders et al. 2009, s. 127). Tutkimusstrategialtaan tämä tutkimus on lähimpänä tapaustutkimusta, jonka Hirsjärvi et al. (2007, ss. 130–131) määrittävät olevan yksityiskohtaista ja intensiivistä tietoa yhdestä tapauksesta. Tässä tutkimuksessa perehdytäänkin Suomen lentoliikenteen kehittymiseen ja siihen keskitytään kokonaisvaltaisesti pyrkien selvittämään kaikki ilmiöön liittyvät tekijät ja niiden vaikutukset. Tutkimuksen tekeminen on aloitettu maaliskuussa 2013 ja tutkimus valmistui syyskuussa 2013. Tutkimus on luonteeltaan läpileikkaava eli tiedonkeruu suoritettiin kerralla, ja sen jälkeen saatu tieto analysointiin. Tutkimuksessa käytettiin laadullisia tutkimusmenetelmiä ja niihin tutustutaan tarkemmin luvussa 1.3.

Tutkimukselliset valinnat ja niiden vaikutukset tälle tutkimukselle on tiivistetty taulukoon 1.

Taulukko 1. *Tutkimuksessa tehdyt valinnat ja näkökulmat.*

Yleiskäsite	Tehty valinta	Vaikutukset tutkimukselle
Filosofia	Tulkinnallinen ote	Tutkimukseen osallistuvien subjektiivisuus on huomioitu
Lähestymistapa	Aineistolähtöinen	Tutkimus lähtee liikkeelle havainnoista ja päättyy teoriaan
Strategia	Tapaustutkimus	Tutkimus keskittyy valittuun ilmiöön (Suomen lentoliikenne vuonna 2030)
Tutkimusvalinnat	Yksittäismenetelmä	Vain laadullisia tutkimusmenetelmiä
Ajallinen valinta	Läpileikkaava	Skenaariot muodostettu kerralla kerätyn tiedon perusteella
Tiedonkeruu	Laadullinen tutkimus	Haastattelut ja kirjallisuus
Tiedonanalysointi	Laadullista	Sisällönanalyysi
Johtopäätösten teko	Skenaariotyöskentely	Tutkimuksen lopputuloksena on neljä erilaista skenaariota

Viimeisillä riveillä olevat tiedonkeruu ja tiedonanalysointi ovat tutkimusmenetelmiä, joihin tutustutaan tarkemmin seuraavassa luvussa. Seuraavassa luvussa tutustutaan myös skenaariotyöskentelyyn, jonka avulla lopulliset johtopäätökset eli skenaariot on muodostettu kerätystä ja analysoidusta tiedosta. Tiedonkeruu ja tiedonanalysointi toimivat siis tässä tutkimuksessa esivaiheina skenaariotyöskentelylle ja niiden avulla saatua tietoa on käytetty skenaariotyöskentelyn lähtötietoina.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmät ovat ne tavat ja käytännöt, joiden avulla havaintoja ja tietoa kerätään (Hirsjärvi et al. 2007, s. 178). Alasuutari (1999, s. 82) lisää niiden olevan myös ne säännöt, joiden mukaan näitä havaintoja muokataan ja tulkitaan. Tutkimusmenetelmät voidaan siis jakaa tiedonkeruumenetelmiin ja tiedonanalysointimenetelmiin. Tiedonkeruumenetelminä tässä tutkimuksessa käytetään kirjallisuustutkimusta ja asiantuntija-haastatteluja. Tiedonanalysointi taas koostuu kahdesta erillisestä vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa kerätystä tiedosta tehdään sisällönanalyysin avulla jäsennelty kokonaisuus, jota voidaan käyttää skenaariotyöskentelyn lähtötietona. Toisessa vaiheessa hyödynnetään jo kertaalleen analysoitua tietoa ja muodostetaan valitun skenaariomenetelmän, tulevaisuustaulukkomenetelmän, avulla neljä erilaista skenaariota.

Suomen lentoliikenteeseen liittyvä kirjallisuus on niukkaa, mistä johtuen tässä tutkimuksessa on käytetty lähteenä lehtiartikkeleita. Myös tilastollista tietoa, kuten Finavian, Tilastokeskuksen, Tullihallituksen ja elinkeinoelämän järjestöjen julkaisuja on hyödyn-

netty. Kirjallisuuden jättämää aukkoa on pyritty paikkaamaan parhaalla mahdollisella tavalla asiantuntijahaastatteluiden avulla. Haastateltavat asiantuntijat valikoituivat oman kiinnostuksensa ja asiantuntevuutensa perusteella. Tutkijan harkintaan perustuva valintatapa oli perusteltua, koska haastattelut olivat asiantuntijahaastatteluja. Lisäksi lentoliikenne on Suomessa kapea toimiala, mikä osaltaan rajaa muita valintamenetelmiä pois. Haastattelut suoritettiin teemahaastatteluina. Teemahaastattelussa haastattelijalla on lista aiheista sekä kysymyksistä, jotka tulee käydä jollain tasolla läpi, mutta muuten keskustelu aiheesta on vapaata. Lisäksi aiheet ja kysymykset voivat vaihdella haastateltavan mukaan, eikä kysymyksiä välttämättä esitetä kaikille haastateltaville samassa järjestyksessä. (Saunders et al. 2009, s. 320) Tiedot haastatteluista on koottu taulukkoon 2. Yksi haastattelu tehtiin sähköpostitse, yksi puhelimitse ja loput henkilökohtaisesti. Toteutuneiden haastattelujen lisäksi esitettiin yksi muu haastattelupyynnö.

Taulukko 2. Tässä tutkimuksessa tehdyt haastattelut.

Näkökulma	Haastateltu	Organisaatio, Asema	pvm
Lentoasemien kehitys	Kari Savolainen	Finavia, Pääjohtaja	24.5.2013
	Pertti Skogberg	Tampere-Pirkkalan lentoasemapäällikkö 1981–2011	2.5.2013
	Toni Virkkunen	Innovaatioyrittäjä	7.6.2013
Lentoyhtiöt Suomessa	Pekka Mäkinen	Icelandair, Suomen aluejohtaja	20.6.2013 (puhelimitse)
	Mikko Sundström	Flybe Finland, Toimitusjohtaja	8.5.2013
	Arja Suominen	Finnair, Viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja	29.5.2013
Lentoliikenne ja elinkeinoelämä	Tiina Haapasalo	Elinkeinoelämän keskusliitto, Johtava asiantuntija	21.5.2013
	Kari Jääskeläinen	Suomen Yrittäjät, Elinkeinoasioiden päällikkö	10.6.2013
	Kaisa Saario	Keskuskauppakamari, Asiantuntija	5.6.2013 (sähköpostitse)
Matkailun kehittyminen	Heli Mäki-Fränti	Suomen matkatoimistoalan liitto (SMAL), Toimitusjohtaja	21.5.2013

Taulukossa 2 esitellyistä haastatteluista tavattiin uudelleen kolmen henkilön kanssa. Tällöin heidän kanssaan käytiin läpi luvussa 5 esiteltäviä skenaarioita, niiden toteutumisedellytyksiä sekä realistisuutta. Myös vaikutuksia eri sidosryhmille pohdittiin. Skenaarioihin tehtiin joitakin korjauksia näiden tapaamisten perusteella. Uudelleen tavatut henkilöt (ja päivämäärät) olivat Pertti Skogberg (21.8.2013), Mikko Sundström (26.8.2013) ja Kari Savolainen (6.9.2013). Taulukon 2 asiantuntijahaastattelujen lisäksi

tämän tutkimuksen puitteissa on lähestytty kolmeatoista kauppakamaria, ensin sähköpostitse ja sen jälkeen puhelimitse. Valitut kauppakamarit olivat Etelä-Karjalan, Etelä-Pohjanmaan, Etelä-Savon, Keski-Suomen, Kuopion, Lapin, Oulun, Pohjanmaan, Pohjois-Karjalan, Rauman, Satakunnan, Tampereen ja Turun kauppakamarit, joista kaikista saatiin vastaukset esitettyihin kysymyksiin. Lähestymättä jäivät pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden kauppakamarit, koska kyseisten alueiden lähilentoasema on Helsinki-Vantaan lentoasema. Lähestytyt kauppakamarit, haastatellut henkilöt ja haastattelupäivämäärät on merkitty taulukkoon 3. Kauppakamareilta tiedusteltiin oman alueensa yritysten liikematkoihin käyttämiä liikennemuotoja erikseen koti- ja ulkomaanmatkoilla. Lisäksi kysyttiin miksi kyseisiä liikennemuotoja ja niiden yhdistelmiä suositaan alueella.

Taulukko 3. *Tässä tutkimuksessa puhelimitse haastatellut kauppakamarien edustajat.*

Kauppakamari	Haastateltu	pvm
Etelä-Karjala	Mika Peltonen	12.6.2013
Etelä-Pohjanmaa	Pertti Kinnunen	13.6.2013
Etelä-Savo	Markku Kakriainen	11.6.2013
Keski-Suomi	Uljas Valkeinen	11.6.2013
Kuopio	Silja Huhtiniemi	11.6.2013
Lappi	Timo Rautajoki	13.6.2013
Oulu	Jaakko Okkonen	12.6.2013
Pohjanmaa	Juha Häkkinen	12.6.2013
Pohjois-Karjala	Anne Vänskä	11.6.2013
Rauma	Jaakko Hirvonsalo	12.6.2013
Satakunta	Juhani Saarikoski	11.6.2013
Tampere	Antti Eskelinen	11.6.2013
Turku	Jarkko Heinonen	11.6.2013

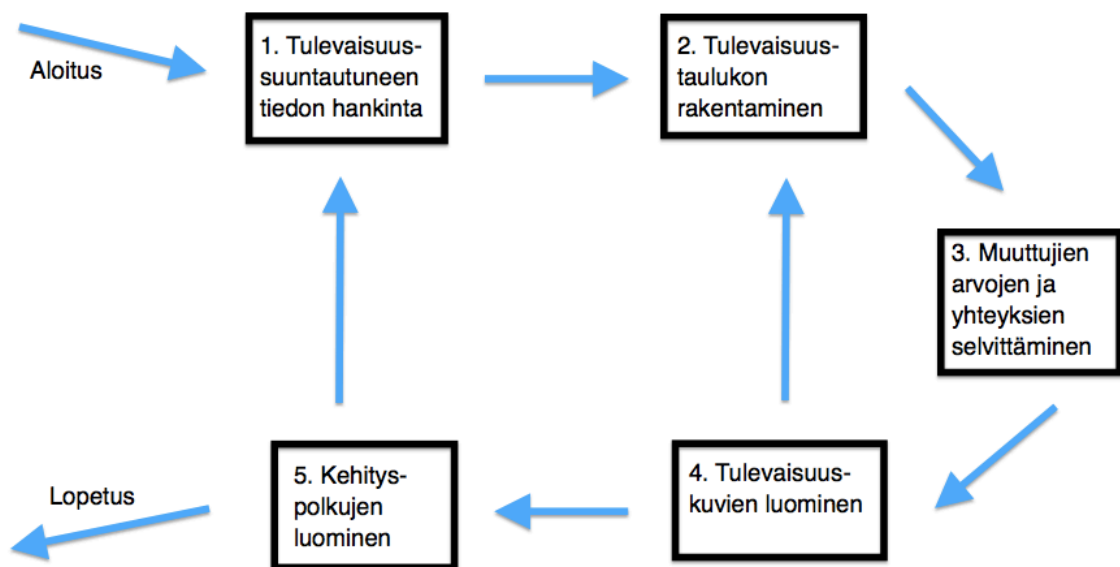
Kaikista haastatteluista sekä kirjallisuudesta saatu tieto on analysoitu sisällönanalyysin avulla. Sisällönanalyysi on perusanalyysimenetelmä, joka sopii käytettäväksi monenlaisissa laadullisissa tutkimuksissa. Sen avulla voidaan tarkastella tutkittavaan ilmiöön liittyvien asioiden merkityksiä, seurauksia ja yhteyksiä sekä löytää samanlaisuudet ja erilaisuudet. Tässä tutkimuksessa sitä on käytetty yksittäisenä metodina, mutta sen voidaan nähdä olevan myös väljä teoreettinen viitekehys. (Tuomi & Sarajärvi 2009, s. 91; s. 108) Saunders et al. (2009, s. 503) tunnistavat sisällönanalyysille kolme päävaihetta: (1) aineiston valikointi, (2) aineiston esittäminen eri tavoin ja (3) johtopäätösten tekeminen. Ensimmäisessä vaiheessa karsitaan pois tutkimusongelman kannalta epäoleellinen aineisto ja mietitään mikä kaikki ja miksi on tutkimuksen kannalta oleellista. Toisessa vaiheessa aineisto järjestellään niin, että merkityksiä ja yhteyksiä on helpompi löytää ja kolmannessa vaiheessa järjestetyn tiedon avulla tehdään johtopäätökset, joita perustellaan aineiston avulla. (Saunders et al. 2009, s. 503)

Sisällönanalyysin jälkeen lopulliset johtopäätöksen tehtiin skenaariotyöskentelyn avulla. Skenaariotyöskentely on osa tulevaisuudentutkimusta, jonka tavoitteena on laaja-alaisesti kuvata, selittää ja ymmärtää yhteiskunnallisia ilmiöitä (mm. Mannermaa 1999). Tulevaisuudentutkimus on poikkitieteellistä ja pyrkii kartoittamaan tutkittavan ilmiön mahdollisia tulevaisuuden suuntauksia ja niiden todennäköisyyksiä (Rubin 2004). Tulevaisuudentutkimuksen tarkoituksena ei ole ennustaa, sillä tulevaisuutta ei voida ennustaa (Mannermaa 1999, s. 18). Sen sijaan tulevaisuudentutkimus pyrkii tuomaan esille, mikä on mahdollista, todennäköistä tai toivottavaa (Börjeson et al. 2006, s. 724). Rubin (2004) lisää vielä neljänneksi mahdolliseksi tavoitteeksi vielä ei-toivottavan tulevaisuuden kuvaamisen. Kaikki tässä tutkimuksessa esitellyt skenaariot ovat mahdollisia, mutta niiden todennäköisyyksiin ei oteta kantaa. Se, onko skenaario toivottava vai ei-toivottava, riippuu lukijasta. Huomioitavaa kuitenkin on, että tulevaisuus ei ole ennalta määritetty vaan siihen voidaan vaikuttaa teoilla ja valinnoilla (Meristö 1991, s. 45). Juuri siksi tässä tutkimuksessa käytetään skenaariotyöskentelyä: osoittamaan, että tulevaisuus on avoin ja sen kehittämiseen voidaan vielä vaikuttaa.

Skenaariolle ei ole yksiselitteistä määritelmää. Rubin (2004) esittää skenaarion olevan tulevaisuuden käsikirjoitus, jossa luonnostellaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti toimintaympäristö ja sen muutostekijät, kun taas Hajkowicz et al. (2012, s. 25) painottavat sen rakentuvan historiallisesta tiedosta. Börjeson et al. (2006, s. 723) mukailevat edellisiä määritelmiä esittämällä skenaarion mahdolliseksi tulevaisuuden tilaksi sekä siihen liittyvän kehityksen kuvaukseksi. Meristö (1991, ss. 40–42) nostaa esille, että skenaario on hypoteettinen ja kokonaisvaltainen luonnos tulevaisuudesta. Myös Hajkowicz et al. (2012, s. 25) määrittelevät skenaarion hypoteettiseksi, mutta korostavat, että sen tulisi olla uskottava. Skenaariot eivät kuitenkaan ole ennusteita, sillä tulevaisuutta ei voida ennustaa. Sen sijaan ne ovat erilaisia näkemyksiä tulevaisuudesta. (Meristö 1991, s. 42) Mannermaa (1999, s. 27) on tiivistänyt hyvin yllä esitettyjä näkemyksiä määrittämällä skenaarion uskottavaksi, vakuuttavaksi ja loogisesti nykyhetken tiedoista johdeksi olennaiseen keskittyväksi laaja-alaiseksi kokonaisuudeksi, joka ei sisällä ristiriitajoja. Vaikka skenaariot ovat sisällöllisesti erilaisia, määrittää Mannermaa (1999, s. 57) niistä löytyväksi samat yleiset piirteet: (1) toimintaympäristön kuvaus, (2) tulevaisuuskuva sekä (3) kuvaus prosessista, joka liittää nämä toisiinsa.

Skenaarioita muodostetaan skenaariomenetelmillä. Bradfield et al. (2005) ovat jaotelleet skenaariomenetelmät historiallisesti syntyneiden koulukuntien mukaan. Niitä on kolme: (1) intuitiivisen logiikan koulukunta, (2) todennäköisyyspohjaisten muutettujen trendien koulukunta ja (3) ranskalainen ”tulevaisuuden ajattelun” koulukunta. Ensimmäisen koulukunnan skenaariomenetelmät perustuvat ajatukseen, että päätöksenteon taustalla vaikuttavat toimintaympäristön tekijät ja siksi skenaarioiden muodostuksessa etsitään intuitiivisesti tekijöiden välisiä vaikutussuhteita. Toisen koulukunnan menetelmät perustuvat vahvasti tilastollisiin menetelmiin ja kolmannen koulukunnan ajatukseen, että tulevai-

suus ei ole jatkumo nykyhetkestä, vaan se voidaan tarkoituksenmukaisesti luoda ja mallintaa halutuksi. (Bradfield et al. 2006, ss. 799–803) Tämä tutkimus sijoittuu parhaiten intuitiivisen logiikan koulukuntaan, koska se on prosessorientoitunut ja subjektiivinen sekä perustaa skenaarioiden muodostuksen laadulliseen analyysiin (Bradfield et al. 2006, ss. 807–808). Tästä johtuen tarkemmaksi skenaariotyöskentelymenetelmäksi on valittu koulukunnan alaisuuteen kuuluva morfologinen skenaariotyöskentely eli tulevaisuustaulukkomenetelmä. Menetelmässä muodostetaan tulevaisuustaulukko, joka määrittelee ja rajaa käsiteltävän ongelma-alueen. Sen tarkoituksena on tunnistaa oleellimmat muuttujat ja niiden toteumavaihtoehdot tulevaisuudessa. Taulukon avulla rakennetaan erilaisia tulevaisuuskuvia ja niihin johtavia kehityspolkuja. (Rubin 2004) Tämän tutkimuksen tulevaisuustaulukko on esitetty luvun 5 alussa. Tulevaisuustaulukon muodostaminen koostuu useammasta vaiheesta ja ne on esitetty kuvassa 1.



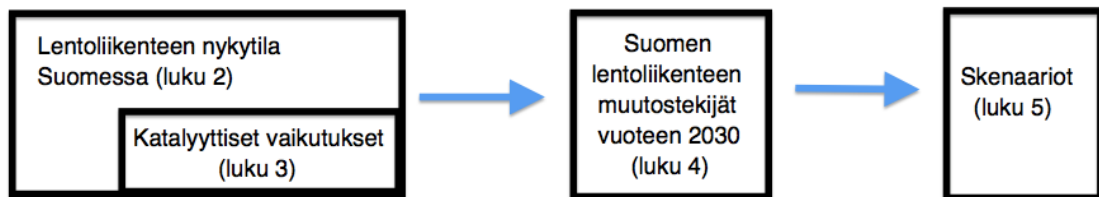
Kuva 1. Tulevaisuustaulukkomenetelmän vaiheet (mukailtu lähteestä Mannermaa 1999, ss. 92–96).

Kuten kuvasta 1 nähdään, on tutkimuksen lähtötilanne nykyhetkessä ja sieltä löytyvissä muutostekijöissä. Ensimmäisessä vaiheessa hankitaan tulevaisuussuuntautunutta tietoa, jonka jälkeen tulevaisuustaulukon muuttujat rajataan niihin, joilla uskotaan olevan merkitystä. Tässä tutkimuksessa kirjallisuustutkimuksella on ollut vahva rooli näissä kahdessa ensimmäisessä vaiheessa. Kolmannessa vaiheessa pyritään selvittämään valittujen muuttujien arvot ja yhteydet toisiinsa. Tämän jälkeen mahdollisesti vielä muokataan muuttujia, kunnes niihin ollaan tyytyväisiä. Tässä tutkimuksessa erityisesti haastattelujen antia on hyödynnetty kolmannessa vaiheessa. Neljännessä vaiheessa pystytään luomaan tulevaisuuskuvat ja viidennessä muodostamaan niihin johtavat kehityspolut. Vielä tässäkin vaiheessa tutkimusta voidaan palata alkuun ja tehdä muutoksia muuttujiin, nii-

den arvoihin tai välisiin yhteyksiin. Tulevaisuustaulukkomenetelmään voi siis sisältyä useampia iteraatiokierroksia ennen lopullisia ratkaisuja.

1.4 Tutkimuksen rakenne

Kuvassa 2 havainnollistetaan tämän tutkimuksen rakennetta. Ensin tässä tutkimuksessa tutustutaan Suomen lentoliikenteen nykytilaan sekä lentoliikenteen katalyyttisiin vaikutuksiin Suomelle. Sen jälkeen esitellään toimintaympäristöstä löydetty muutostekijät ja viimeisenä muodostetut skenaariot.



Kuva 2. Tämän tutkimuksen rakenne.

Kuvan 2 ensimmäistä osiota käsitellään luvussa 2, jossa perehdytään Suomen lentoliikenteen nykytilaan ja esitellään Suomen lentoliikenteen kehittymistä ja erityispiirteitä, kysyntään ja tarjontaan vaikuttavia tekijöitä sekä Suomen lentoasemaverkostoa. Luvussa 3 esitellään ensin lyhyesti teoriaa liikenneyhteyksistä osana alueellista kilpailukykyä, jonka jälkeen pohditaan lentoliikenteen katalyyttisiä vaikutuksia Suomen ulkomaankaupan ja matkailualan kilpailukyvyn näkökulmasta. Kuvan 2 keskimmäistä osiota käsitellään luvussa 4, jossa esitellään valitut muutostekijät. Ne on valittu asiantuntijahaastattelussa ja kirjallisuudessa esiin nousseiden asioiden perusteella ja ne liittyvät joko lentoasemien tai lentoyhteyksien kehittymiseen. Tarkastelussa on pyritty ottamaan huomioon kuinka muuttujat liittyvät toisiinsa. Kuvan 2 viimeistä osiota käsitellään luvussa 5, jossa esitellään neljä toisistaan erilaista skenaariota, jotka ovat nimeltään *Maltilliset muutokset*, *Kohti alueellista omistusta*, *Keskitetty verkosto* ja *Lentoasemilla vahvemmat profiilit*. Näiden skenaarioiden avulla pyritään herättämään ajatuksia siitä, millaisia vaihtoehtoja Suomen lentoliikenteellä tulevaisuudessa on. Viimeisimpänä luvussa 6 kootaan yhteen tämän tutkimuksen tulokset ja niihin liittyvä pohdinta.

2 LENTOLIIKENTEEN NYKYTILA SUOMESSA

Tässä luvussa tutustutaan Suomen lentoliikenteen nykytilaan. Ensimmäisenä esitellään Suomen lentoliikenteen kehittymistä osana toimialan globaalia kehittymistä. Tämän jälkeen tutustutaan Suomen lentoliikenteen erityispiirteisiin, jotka tulee huomioida Suomen lentoliikenteen tulevaisuutta ennustettaessa. Tällaisia ovat ainakin Suomen ohuet matkustajavirrat, saarimainen sijainti Euroopan laidalla, Finavian verkostoperiaate sekä matkaketjuyhteistyön puutteellisuus muiden liikennemuotojen kanssa. Näiden jälkeen tutustutaan lentoliikenteen kysynnän ja tarjonnan kehittymiseen sekä yleisemmin että Suomen näkökulmasta. Viimeisenä esitellään kaikki tutkimuksen puitteissa käsiteltävät lentoasemat. Esittelyn paino on matkustajamäärien kehityksessä, nykyisissä reittiyhteyksissä, lentoasemien joukkoliikenneyhteyksissä sekä alueen muissa liikenneyhteyksissä.

2.1 Lentoliikenteen kehittyminen Suomessa

Suomen ensimmäiset lentoasemat rakennettiin ensimmäisen maailmansodan aikaan. Ne olivat lentosatamia ja Venäjän armeijan käytössä. Sisällissodan aikaan sekä valkoisilla että punaisilla oli käytössään lentokoneita ja sodan päättymisen jälkeen perustettiin muutamia lentoasemia sotilaskäyttöön. (Hakola 2007, s. 78) Samoihin aikoihin alkoi valtioiden kontrolli toimialaa kohtaa, sillä Pariisin rauhankonferenssi vuonna 1919 päätti, että jokainen valtio hallitsee omaa ilmatilaansa (Milde 2008, s. 10). Vuonna 1920 ensimmäiset lentoyhtiöt aloittivat liikennöinnin Suomessa ja säännöllinen, ympärivuotinen lentoliikenne avattiin Helsingin ja Tallinnan välille kolme vuotta myöhemmin. (Paavola 1997, ss. 10–11) Väliä operoineet lentokoneet kuljettivat pääsääntöisesti postia ja pilotit olivat sotilaslentäjiä (Tervonen 2002, s. 27–31). Samana vuonna perustettiin Suomen ensimmäinen lentoyhtiö, Finnair Oy:n edeltäjä, Aero O/y, joka liikennöi Katajanokan lentosatamasta käsin muun muassa Tukholmaan ja Tallinnaan. (Finnair 2013c) 1920-luvulla kaikki siviili-ilmailuun tarkoitetut lentoasemat olivat lentosatamia, mutta maalentoasemaa kaivattiin Suomeen muun muassa mahdollistamaan ympärivuotinen lentoliikenne. Lisäksi ympäri Eurooppaa siirryttiin yhä enemmän maalentokoneiden käyttöön, mikä osaltaan lisäsi painetta Suomessa. (Hakola 2007, s. 83)

Näistä syistä johtuen 1930-luvun alkupuolella useissa Suomen kaupungeissa aloitettiin siviili-ilmailuun tarkoitetun maalentoaseman rakennustyöt ja Suomen ensimmäinen maalentoasema avattiin Turun Artukaisiin vuonna 1935. Helsinki-Malmin lentoasema avattiin vuotta myöhemmin ja samoihin aikoihin avattiin Tampereelle, Vaasaan, Ouluun, Varkauteen ja Mikkeliin kevyelle liikenteelle tarkoitetut nurmipäällysteiset lento-

asemat. Ennen talvisodan puhkeamista lentoasemat ehtivät valmistua myös Maarianhaminaan, Poriin, Kemiin, Jyväskylään, Rovaniemelle ja Petsamoon. (Hakola 2007, ss. 84–93; Paavola 1997, ss. 14–16) Infrastruktuurin lisäksi myös lentokoneiden ja -yhtiöiden kehitys jatkui 1930-luvulla. Vuonna 1933 Jyväskylän seudulla asuneet, Suomen ilmailun pioneereina pidetyt Karhumäen veljekset perustivat avoimen yhtiön Veljekset Karhumäki, josta myöhemmin kehittyi tilauslentoyhtiö Kar-Air Oy. Jo ennen kyseistä vuotta he olivat rakentaneet lentokoneita sekä järjestäneet lentokoulutusta. (Tervonen 2002, s. 75)

Toinen maailmansota lisäsi protektionismin ilmapiiriä, mikä johti valtioiden määräysvallan kasvuun toimialalla ja täten lentoliikenteen sääntelyyn (Doganis 2006, s. 31). Muutamia lentoliikenteen ”vapauksia” saatiin kuitenkin sovittua vuonna 1944. Tällaisia olivat esimerkiksi mahdollisuus lentää muiden valtioiden yli sekä tehdä hätälasku teknisen vian takia muuhun kuin lähtö- tai kohdemaahan (Pels 2009, s. 69). Kaikista säännöistä ei kuitenkaan pystytty sopimaan yhteisesti, mikä johti siihen, että valtioiden tuli solmia kahdenkeskisiä sopimuksia. Kahdenkeskisissä sopimuksissa määrättiin tarkasti liikennöintioikeudet sekä reitin kapasiteetti. Reittilentojen hinnoittelun määräsi maailmanlaajuinen lentoyhtiöiden etujärjestö IATA. Kahdenkeskiset sopimukset estivät käytännössä uusien lentoyhtiöiden markkinoille tulon. Ne myös rajoittivat markkinoilla toimivia lentoyhtiöitä, sillä ne eivät voineet laajentaa reittitarjontaansa kuin kahdenkeskisten sopimusten puitteissa. (Doganis 2006, s. 28)

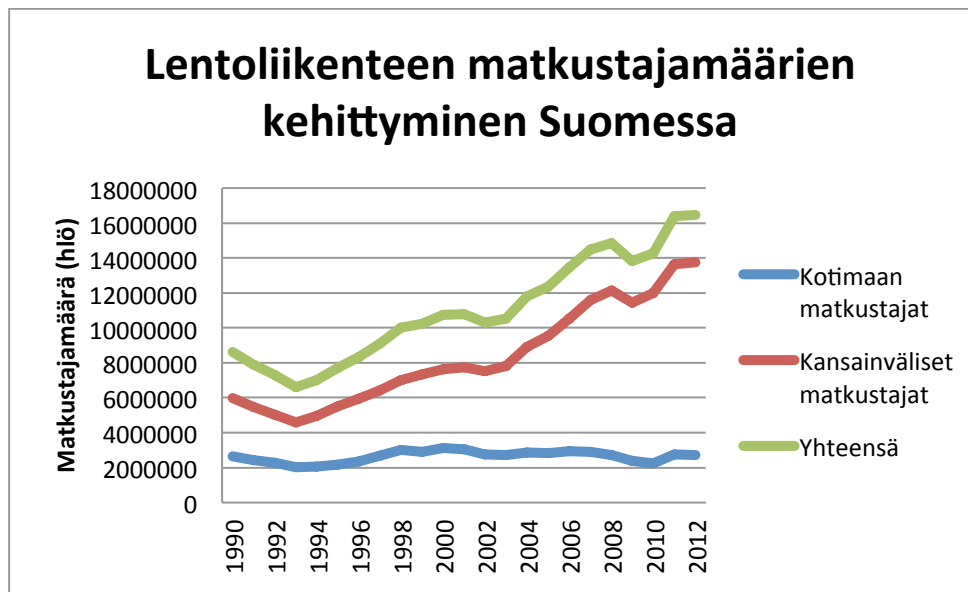
Protektionismin ilmapiiri synnytti ajatuksen kansallisesta lentoyhtiöstä maan lippulainana ja tästä johtuen Suomen valtio osti Aeron osake-enemmistön vuonna 1946 (Finnair 2013d). Samalla sen lentokonekanta uusittiin, jotta se pystyi vastaamaan paremmin kansainväliseen kilpailuun (Tervonen 2002, s. 139). Vaikka sotatila oli pysäyttänyt siviili-ilmailun kehityksen lähes kokonaan, rakennettiin toisen maailman sodan aikana Suomeen useita sorapäällysteisiä lentokenttiä ilmavoimien tarpeisiin. Näistä kentistä alkunsa on saanut Kuopion nykyinen lentoasema, joka otettiin siviilikäyttöön sodan päätyttyä. Myös Joensuun, Lappeenrannan, Ivalon ja Kajaanin lentoasemat otettiin käyttöön 1950-luvulla. (Hakola 2007, s. 92–93) Infrastruktuurin kehitys johti siviili-ilmailun matkustajamäärien kasvuun ja reittien lisääntymiseen. Erityisesti Helsingin olympialaiset kesällä 1952 lisäsivät matkustajamääriä Suomessa ja Aero rikkoi samana vuonna ensimmäisen kerran 100 000 matkustajan vuosirajan tilaus- ja reittiliikenteessä (Finnair 2013d). Sääntelystä johtuen lentoliikenne Suomessa oli 1950-luvulla Aeron hallinnassa, mutta tilauslentojen sääntely oli vapaampaa ja sitä hallitsivat ulkomaalaiset lentoyhtiöt sekä Kar-Air (Tervonen 2004, s. 71).

Kruunupyyn (nyk. Kokkola-Pietarsaari) lentoasema avattiin 1960-luvulla ja seuraavalla vuosikymmenellä valmistuivat Kuusamon, Savonlinnan ja Kittilän lentoasemat. Suomen viimeisimmät lentoasemat avautuivat 1980-luvulla Enontekiöön ja Seinäjoelle. (Hakola 2007, s. 93) Suomen lentoliikenteen matkustajamäärät lisääntyivät vuosi vuo-

delta ja lentoliikenteestä tuli yhä enemmän kulkumuoto muiden joukossa. 1960-luvulta alkanut seuramatkailun suosio (Tervonen 2004, s. 111) nosti tilauslentojen lisääntymisestä johtuen Suomen vuosittaisen matkustajamäärän yhteen miljoonaan vuosikymmenen keskivaiheella ja tultaessa 1970-luvun puoliväliin matkustajamäärä oli jo noin viisi miljoonaa. (Paavola 1997, s. 42) Suomeen perustettiin useita uusia lentoyhtiöitä aina 1950-luvulta lähtien, mutta vahvaa suomalaista kilpailijaa ei Finnairille ja Kar-Airille löytynyt, vaan uudet yhtiöt ajautuivat konkurssiin usein jo muutaman toimintavuoden jälkeen (Tervonen 2007, s. 27).

Lentoliikenteen sääntelyn vapauttamiselle alkoi ilmetä kansainvälisiä paineita 1970-luvulla. Vähemmän säänneltyjen tilauslentojen osuus oli kasvanut ja niiden halvemmat hinnat loivat epätasapainoa tilaus- ja reittilentojen välille. (Doganis 2006, s. 31) Lisäksi reittiyhteyksiä liikennöineet kansalliset lentoyhtiöt olivat tehottomia ja kustannusrakenteeltaan raskaita (Pels 2009, s. 69). Sääntelyn vähentyminen alkoikin vuonna 1978, kun Yhdysvallat vapautti sisämarkkinansa. Se tarkoitti, että kaikki yhdysvaltalaiset lentoyhtiöt saivat perustaa uusia reittejä kotimaahansa eikä niiden hinnoitteluun tai kapasiteettiin puututtu. (Doganis 2006, s. 32) Vähitellen Yhdysvaltojen aloitteesta vastaavanlaiset, open skies -sopimuksiksi nimetyt rajoituksia helpottavat sopimukset, korvasivat aikaisemmat kahdenkeskiset sopimukset. Sääntelyn vapautumisesta ei vielä voitu kuitenkaan puhua, sillä tehdyt open skies -sopimukset olivat edelleen kahdenvälisiä, niiden ehtoja vain oli helpotettu kilpailun vapauttamiseksi. (Button 2009, s. 62)

Euroopan Unionin sisämarkkinat alkoivat vapautua 1990-luvun alkupuolella ja ne vapautuivat asteittain vuoteen 1997 mennessä. Tällöin kaikki liikennöintioikeuksia, kapasiteettia, hintoja ja omistussuhteita rajoittava sääntely oli poistunut. Näkyvin seuraus sääntelyn vapautumisesta oli halpalentoyhtiöiden markkinoille tulo, mikä johti vanhojen lentoyhtiöiden tarpeeseen tarkistaa kustannusrakenteitaan. (Doganis 2006, s. 13) Lentoliikenne kasvoi sääntelyn vapautumisen jälkeen tasaisesti, kunnes vuosituhannen vaihtuessa talouskasvu alkoi hiipua ja 9/11-terrori-isku, SARS-epidemia sekä Irakin sota vähensivät lentoliikenteen kysyntää maailmanlaajuisesti. Myös kiristynyt kilpailu halpalentoyhtiöiden myötä johti ylitarjontaa ja lopulta useat lentoyhtiöt ajautuivat konkurssiin. Tästä johtuen 2000-luvun alkua kutsutaan lentoliikenteen kriisiajaksi. (Lapp 2008, s. 26) Kriisin jälkeen lentoliikenne jatkoi tasaista kasvuaan vuonna 2008 alkaneeseen taantumiaan asti. Suomen osalta lentoliikenteen matkustajamäärien kehitystä Finavian lentoasemilla on esitetty tarkemmin kuvassa 3.



Kuva 3. Lentoliikenteen matkustajamäärien kehittyminen Suomessa vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 3 nähdään, että Suomen lentoliikenteen kasvu on viimeiset 22 vuotta perustunut kansainvälisen liikenteen kasvuun. Kotimaan matkustajamäärät ovat pysyneet tasaisina, ollen jopa hieman laskussa. Vuosi 2012 ei tuonut kumpaankaan matkustajaryhmään toivottua kasvua, vaan pysyi lähes edellisvuoden tasolla. Useat lentoyhtiöt muuttivat tai lakkauttivat reittejään ja muutama lentoyhtiö vetäytyi kokonaan Suomen markkinoilta. (Finavia 2012a, s. 1) Vuoden 2013 ensimmäisellä neljänneksellä kotimaan matkustajamäärä laski 18 prosenttia ja kansainvälisten matkustajien määrä 1,5 prosenttia edellisvuodesta. Sen sijaan kansainvälinen vaihtomatustus kasvoi 7 prosenttia. (Finavia 2013e) Vaihtomatustus Euroopan ja Aasian välillä onkin Suomen lentoliikenteelle yhä tärkeämpää, sillä Euroopan sisäiset lentoliikennemarkkinat ovat lähes saturaatiopisteessä kasvun tullessa erityisesti Aasiaan suuntautuneilta mannertenvälisiltä yhteysiltä (Airbus 2012, s. 87).

Tällä hetkellä koko toimiala elää muutoksen vaihetta. Aasian lentoliikennemarkkinat vapautuvat sääntelystä parasta aikaa, mikä siirtää lentoliikenteen painopistettä itään (Airbus 2012, s. 17). Kilpailu lentoyhtiöiden välillä on kovaa ja Suominen (2013) kuvaakin nykyistä tilannetta ”lentoliikenteen pudotuspeleiksi”. Suurimpia syitä kilpailulle ovat sääntelyn purkautumisen mukanaan tuomaa vapaa kilpailu sekä internet, joka mahdollistaa kuluttajille läpinäkyvän hintavertailun lentoyhtiöiden välillä (Starkie 2012, s. 40). Lentoyhtiöitä on ajautunut konkurssiin ja jäljellä olevat etsivät aggressiivisesti sekä kustannustehokkuutta että yhteistyökumppaneita. Toimialalla puhutaankin konsolidatiokehityksestä eli toimijoiden yhdistymisestä yhä suuremmiksi yksiköiksi yritysostojen ja yhteensulautumisten kautta (Sundström 2013). Tästä huolimatta Euroopan sisämarkkinat ovat yhä hajanaiset verrattuna esimerkiksi Yhdysvaltojen sisämarkkinoihin (Airbus 2012, s. 83).

2.2 Suomen lentoliikenteen erityispiirteet

Lentoliikenne on globaali toimiala, joka reagoi nopeasti erilaisiin muutoksiin, kuten kysynnän vaihteluihin (Mäkinen 2013). Muutoksia rajoittavat kuitenkin tietyt reunaehdot, kuten lentokoneiden nopeus ja kapasiteetti, lentoasemien saavutettavuus sekä koko toimialan yleiset kustannukset (Aalto et al. 2012, s. 15). Näiden yleisten rajoitusten lisäksi Suomen lentoliikenteellä on omat erityispiirteensä, joiksi tässä tutkimuksessa haastatellut asiantuntijat nimesivät:

- Ohuet matkustajavirrat
- Saarimaisen sijainnin Euroopan laidalla
- Finavian verkostoperiaatteen ja
- Lentoliikenteen matkaketjujen puutteellisuuden.

Näihin erityispiirteisiin ja niiden vaikutuksiin Suomen lentoliikenteelle tutustutaan seuraavaksi tarkemmin.

Suomi on asukasluvultaan pieni, mutta pinta-alaltaan suuri maa. Pitkät välimatkat edellyttävät toimivaa ja monipuolista liikennejärjestelmää, mutta ohuet matkustajavirrat tekevät siitä taloudellisesti haastavaa (Aalto et al. 2012, s. 20). Valtio onkin tukenut joitakin lentoreittejä julkisin varoin, koska reitit olisivat muuten kannattamattomia lentoyhtiölle (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013c). Myös suurista volyymeistä kilpailuetunsa saavien halpalentoyhtiöiden osuus Suomen markkinoilla on vain 9 prosenttia kun se muualla Euroopassa on keskimäärin 35 prosenttia (Matkalehti 2010). Suomessa väestö on keskittynyt Etelä-Suomeen ja tästä johtuen kaupunkien välinen liikenne painottuu Helsingin ja muiden kaupunkien väliseksi (Rauhamäki et al. 2006, s. 36). Parhaiten tämä on nähtävissä juuri lentoliikenteen osalta, sillä Suomen sisäisiä lentoja, joissa lähtö- tai saapumislentoasema ei ole Helsinki-Vantaan lentoasema, on vain yksittäisiä kausiluontoisesti (Skogberg 2013). Ohuista matkustajavirroista johtuen myös Suomen kansainväliset yhteydet ovat keskittyneet Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se toimii niin sanottuna lentoliikenteen solmupisteinä. Muiden lentoasemien kansainväliset yhteydet perustuvatkin tällä hetkellä pääasiassa siihen, että niiltä on riittävän tiheä syöttötarjonta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, josta matkustajat voivat jatkaa eteenpäin (Suominen 2013).

Maantieteellinen sijainti tekee Suomesta logistisesti saaren Euroopan laidalla, mikä korostaa lentoliikenteen tärkeyttä Suomelle kansainvälisessä liikenteessä (Savolainen 2013). Toisin kuin esimerkiksi Keski-Euroopassa, yhteydet Suomesta lähinaapureihin ovat ajallisesti muilla liikennemuodoilla moninkertaiset lentoliikenteeseen verrattuna. Ainoastaan Venäjälle ja Pohjois-Suomesta Ruotsiin ja Norjaan matkustettaessa tie- ja rataliikenne voivat kilpailla lentoliikenteen kanssa. Keski-Euroopassa käytössä olevia suurnopeusjunayhteyksiä ei siis Suomen maantiede ja Itämeri huomioiden voida kehit-

tää oikeastaan muualle kuin Venäjälle ja kenties Ruotsiin. Laivaliikenne taas ei pysty kilpailemaan lentoliikenteen kanssa ajallisesti, jolloin lentoliikenne onkin ainoa varteenotettava matkustusmuoto haluttaessa kohtuullisessa ajassa Keski-Eurooppaan tai kauemmaksi. Ilmasto-olosuhteista johtuen Suomessa on pysyvää kysyntää matkailulle lämpimiin maihin ja tällöinkin lentoliikenne on ainoa liikennemuoto, joka pystyy palvelemaan tätä kysyntää (Mäki-Fränti 2013). Myös ulkomailta matkustetaan Suomeen, ja lentokone on ainut järkevä vaihtoehto Keski-Euroopasta tai kauempaa tultaessa. Voidaankin pohtia millainen merkitys lentoliikenteellä on pienelle ja tiheästi asutulle Sveitsille, joka sijaitsee Euroopan keskellä viiden naapurimaan ympäröimänä, verrattuna aivan Euroopan laidalla sijaitsevaan suureen ja harvasti asuttuun Suomeen, jonka liikenneyhteyksiä Itämeri rajoittaa (Suominen 2013).

Valtionyhtiö Finavia Oyj omistaa suurimman osan Suomen lentoasemista ja se ylläpitää niitä verkostoperiaatteella Euroopan Unionin erikoisluvalla. EU vaatii, että jokaisen lentoaseman tulisi olla yksinään kannattava, mutta Suomi on Espanjan ja Portugalin ohella saanut luvan ylläpitää verkostoa. Tällöin lentoasemia tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena, eikä yksittäisen lentoaseman toiminnan tarvitse olla taloudellisesti kannattavaa. (Savolainen 2013) Verkostoperiaatteesta johtuen myös lentoasemien hinnoittelupolitiikka on yhtenevää eli Finavian kaikille lentoasemille laskeutuminen on saman hintaista kuin suurimmalle lentoasemalle, Helsinki-Vantaan lentoasemalle (Finavia 2013a). Ainoastaan Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemilla toimivat niin kutsutut halpalentoterminaalit, joiden operointimaksut määritetään eri tavalla (Airpro 2013). Lentoyhtiöiltä perittävien operointimaksujen lisäksi Finavia rahoittaa toimintansa lentoasemien kaupallisten toimijoiden vuokratuloilla. Konsulttiyhtiö Inspira (2013) on laskenut, että Helsinki-Vantaa on ainut itsenäisesti kannattava siviili-ilmailun lentoasema ja sen toiminnan tuloilla ylläpidetään muuta lentoasemaverkostoa noin 22 miljoonalla eurolla vuosittain. Se vastasi koko konsernin vuoden 2012 liikevaihdosta noin 5 prosenttia (Finavia 2012c). Vastaavasti Finavian investointitarve vuosittain on 50–60 miljoonaa euroa eli noin 15 prosenttia vuoden 2012 liikevaihdosta (Kauppalehti 2013, s. 4; Finavia 2013c).

Lentoasemat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, toisin kuin esimerkiksi juna- ja linja-autoasemat, mistä johtuen lentoliikenteen matkaketjut edellyttävät yhteistyötä muilta liikennemuodoilta. Suomessa lentoliikenteen matkaketjut ovat hyvin henkilöautopainotteisia, sillä suurin osa matkustajista saapuu lentoasemalle henkilöautolla (Sundström 2013). Jonkin verran lentoasemille saavutaan linja-autolla, erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalle (Savolainen 2013). Joukkoliikenteen näkökulmasta matkaketjuissa on kuitenkin paljon kehittämisen varaa (Virkkunen 2013). Esimerkiksi Saksassa lentoyhtiö Lufthansa aloitti jo vuonna 2001 yhteistyön junayhtiö Deutsche Bahnin kanssa ja muun muassa Stuttgartista on liityntäyhteys junalla Frankfurtin lentoasemalle. Matkustaja pystyy tekemään matkansa yhdellä lipulla ja hoitamaan lähtöselvityksen myös matkatavaroiden osalta jo juna-asemalla. Tutkimusten mukaan junaliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto kolme tuntia kestäviin matkoihin asti, jolloin yhteistyötä

kehittämällä junaliikenne voi toimittaa syöttöliikennettä lentoasemalle kolmen tunnin säteeltä. (Meriläinen 2009, s. 39; 42–44) Myös Suomessa valtio pitää lentoliikenteen taloudellisen tuen rajana yli kolme tuntia kestävästä junayhteydestä Helsinki-Vantaan lentoasemalle (Suominen 2013). Ongelmana Suomessa kuitenkin on, ettei yhdellekään lentoasemalle ole tällä hetkellä ratayhteyttä. Kehäradan valmistuminen vuonna 2015 yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman Suomen rataverkkoon, mutta kehärata ei luo edellytyksiä suorille junayhteyksille lähimpiin suuriin kaupunkeihin, vaan matkustajien täytyy edelleen suorittaa vaihto Tikkurilassa (Tekniikka&Talous 2013b, s. 2).

2.3 Lentoliikenteen kysyntä ja tarjonta

Lentoliikenteen kysynnän ennustaminen on erityisen tärkeää lentoyhtiöille, jotka toimivat pienillä voittomarginaaleilla (Doganis 2010, s. 4). Kysyntää ennustettaessa asiakkaiden matkustustarpeet jaetaan usein kolmeen ryhmään: (1) vapaa-ajan matkustukseen ja lomailuun, (2) ystävien ja sukulaisten luona vierailuun sekä (3) liikematkustukseen. Vuonna 2012 vapaa-ajan matkustuksen osuus kaikista laskeutumisista oli 52 prosenttia, vierailujen 27 prosenttia, liikematkustuksen 14 prosenttia ja määrittämättömien 7 prosenttia. (UNWTO 2013, s. 4) Vapaa-ajan matkustajat sekä ystävien ja sukulaisten luona vierailevat ovat usein liikematkustajia joustavampia aikataulun, reitin sekä matkustusmukavuuden suhteen. He ovat valmiimpia matkustamaan pidemmän matkan lentoasemalle sekä odottamaan lähtöselvitystä ja turvatarkastusta liikematkustajia pidempään. Lähtö- ja saapumiskellonajat tai matkan pituus eivät ole heille niin tärkeitä ja välttämättä tarkat matkustuspäivämäärät tai edes matkakohde eivät ole tarkasti rajattuja vaan niistä ollaan halukkaita joustamaan hinnan mukaan. Lentoyhtiön ja lentoaseman näkökulmasta vapaa-ajan matkustajat sekä ystäviään ja sukulaisiaan tapaamaan matkustavat ovat liikematkustajia joustavampia monessa suhteessa. Sen sijaan liikematkustajat ovat valmiimpia maksamaan saadakseen haluamansa lentoyhteyden ja he arvostavatkin tiheitä aikatauluja, nopeaa kokonaismatka-aikaa sekä lyhyemmillä matkoilla mahdollisuutta palata vielä saman päivän aikana takaisin kotiin. Lisäksi liikematkustajat arvostavat vapaa-ajanmatkustajia enemmän suoria lentoyhteyksiä, sillä ne sekä nopeuttavat matkantekoa että lisäävät matkustusmukavuutta. (Aalto et al. 2012, s. 16)

Kysyntään yleisesti vaikuttavia tekijöitä ovat suoritteiden hinta, kuluttajan tulot, muiden suoritteiden hinnat, kuluttajan preferenssit sekä informaatio ja odotukset (Pekkarinen ja Sutela 2007, s. 67). Doganis (2010, s. 196) tarkentaa lentoliikenteen toimialakohtaisiksi kysyntään vaikuttaviksi tekijöiksi vielä tarjonnan ominaisuudet, sosiaalisen ympäristön ja alueen kaupallisen aktiivisuuden sekä väestömäärän. Tarjonnan ominaisuuksia ovat lentolippujen hinnat sekä lentomatkustuksen nopeus ja mukavuus. Sosiaalisessa ympäristössä vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa asenteet lentomatkustamista kohtaan sekä lomakausien pituus. Alueen kaupallinen aktiivisuus kertoo liikematkustuksen määrästä ja väestömäärä matkustusvirtojen suuruudesta ja tätä kautta kysynnän määrästä. Doganis (2010, s. 196) esittelee myös yksittäisillä reiteillä vaikuttavia tekijöitä. Näitä

ovat muun muassa matkailukohteen taso, valuuttakurssien muutokset, matkustusrajoitukset sekä historialliset yhteydet. Näitä kysyntään vaikuttavia tekijöitä voidaan pitää kysynnän sisäisinä tekijöinä, sillä niihin lentoyhtiöiden ja muiden toimijoiden on mahdollista vaikuttaa ainakin jollain tasolla.

Sisäisten tekijöiden lisäksi kysynnän kehittyminen on todella altis toimintaympäristön ulkoisille tekijöille (Doganis 2006, s. 1). Esimerkiksi vuonna 2010 Islannissa purkautuneen Eyjafjallajökull-tulivuoren aiheuttama tuhkapilvi sulki Euroopan ilmatilan useiksi päiviksi. Rauhamäki et al. (2006, ss. 7–8) korostavatkin lentoliikenteen haavoittuvuutta toimintaympäristön muuttuessa. Toisaalta tästä johtuen lentoliikenteen kehittymistä voidaan arvioida toimintaympäristön kehittymisen avulla. Yksi parhaiten tunnettuja tilastollisia yhteyksiä ulkoisessa toimintaympäristössä on bruttokansantuotteen ja henkilökilometrien välinen korrelaatio niin, että lentoliikenteen kasvu on ollut kaksinkertaista BKT:n kasvuun nähden (Doganis 2006, s. 17). Korkea bruttokansantuote viittaa sekä kansalaisten korkeahkoon tulotasoon että elinkeinoelämän toimivuuteen ja molemmat luovat kysyntää lentoliikenteelle. Airbus (2012, ss. 20–26) on lisäksi löytänyt yhteyden lentoliikenteen kehittymiseen kaupungistumisesta ja maahanmuutosta. Lisääntyvä kaupungistuminen lisää taloudellisia keskuksia ja tätä kautta taloudellista hyvinvointia ja mittakaavaetaua, kun taas esimerkiksi maahanmuutto opiskelun takia lisää sekä muuttajan että hänen ystäviensä ja sukulaistensa matkustusta opiskelumaan ja kotimaan välillä.

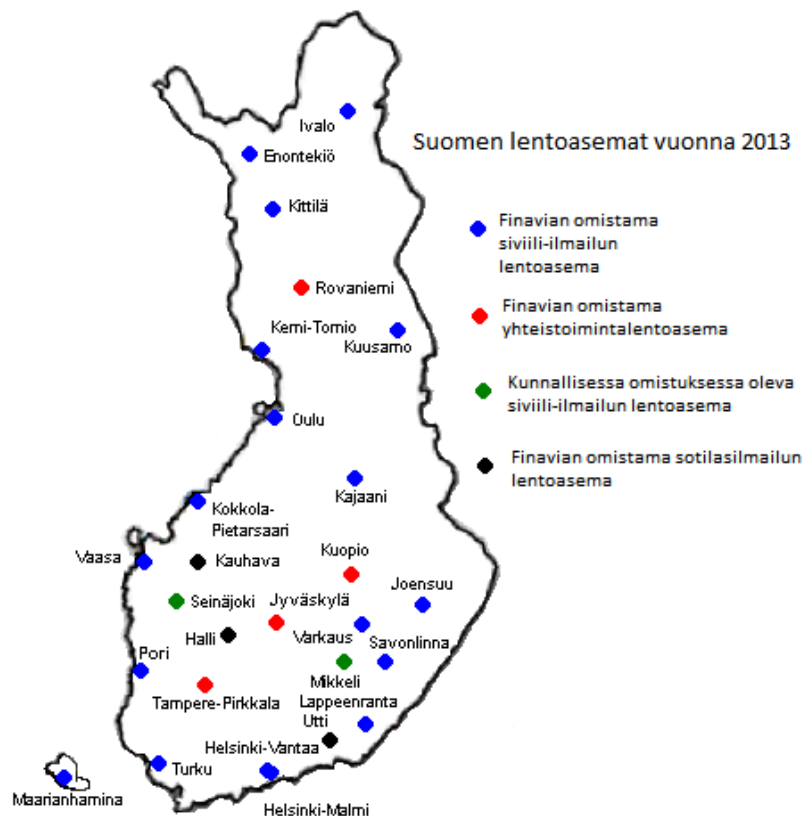
Vaikka useat tekijät vaikuttavat lentoliikenteen kysyntään, on tarjonta yksi tärkeimmistä Suomen maakuntalentoasemilla kysyntään vaikuttavista tekijöistä (Skogberg 2013). Tämä johtuu Suomen ohuista matkustajavirroista ja siitä, että ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoaseman tarjonta on maailmanlaajuista. Maakuntalentoasemilla tarjonta on paljon rajatumpaa ja matkustajat lentävät niiltä silloin, kun tarjonta sopii matkustajan suunnitelmiin. Esimerkiksi Etelä-Eurooppaan lomalle haluava vapaa-ajanmatkustaja valitsee kohteensa lentoaseman tarjonnasta tai lentää Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Lagerström (2005) toteutti laajan haastattelututkimuksen halpalentoyhtiöiden asiakkaille Tampere-Pirkkalan lentoasemalla ja hänen saamiensa tulosten mukaan neljäsosa matkustajista ei olisi matkustanut ollenkaan ilman halpalentoyhtiön lentoa ja kolmasosa olisi mahdollisesti matkustanut toiseen kohteeseen, jos halpalentoyhtiön lentoa kyseiseen kohteeseen ei olisi ollut tarjolla (Lapp 2008, s. 47). Voidaan siis päätellä, että yli puolet matkustajista oli valinnut kohteensa lentoyhtiön tarjonnan perusteella.

Suomessa lentoliikenteen tarjontaan vaikuttaa vahvasti lentoyhtiöiden lisäksi myös Suomen valtio, joka omistaa sataprosenttisesti lentoasemaoperaattori Finavia Oyj:n ja 55,8 prosenttisesti lentoyhtiö Finnair Oyj:n. Finavia omistaa lähes kaikki Suomen lentoasemat. (Finavia 2013a; Finnair 2013b) Lisäksi valtio tukee kunnallisessa omistuksessa olevien Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemien ylläpitoa (Valtioneuvosto 2012b) ja on osatukijana Savonlinnan ja Varkauden lentoreitillä ostoliikenteen kautta (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013c). Omistuksen ja tukemisen lisäksi valtion tehtäviin kuuluvat lento-

liikenteen toimintaedellytysten varmistaminen ja turvallisuudesta huolehtiminen. Toimintaedellytyksistä ja lainsäädöstä vastaa Suomessa Liikenne- ja viestintäministeriö (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013b), kun taas turvallisuusasiat kuuluvat Liikenteen turvallisuusvirastolle Trafille. Turvallisuuden lisäksi Trafi pyrkii edistämään ilmailun ympäristöystävällisyyttä sekä lentoliikenteen sujuvuutta. (Trafi 2013a) Sekä Liikenne- ja viestintäministeriö että Trafi huolehtivat myös muista liikennemuodoista lentoliikenteen lisäksi. Lentoliikenteen osalta infrastruktuurin ylläpito kuuluu lentoasemien omistajien vastuulle, kun se muiden liikennemuotojen osalta on Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimivan Liikenneviraston vastuulla (Haapasalo 2013).

2.4 Suomen lentoasemat

Suomessa on tällä hetkellä 27 lentoasemaa, joista valtionyhtiö Finavia omistaa 25. Näistä 18 ovat siviili-ilmailun lentoasemia, 4 yhteistoimintalentoasemia ja 3 sotilasilmailun lentoasemia. Yhteistoimintalentoasemilla on sekä siviili-ilmailua että sotilasilmailua. (Finavia 2013a; 2013c). Näiden lisäksi Suomessa on kaksi kunnallisessa omistuksessa olevaa lentoasemaa ja ne ovat siviili-ilmailuun tarkoitettuja (Mikkelin lentoasema 2013; Seinäjoen lentoasema 2013). Kaikki Suomen lentoasemat on merkitty kuvaan 4. Sinisellä on merkitty Finavian omistamat siviili-ilmailun lentoasemat, punaisella yhteistoimintalentoasemat ja mustalla sotilasilmailun lentoasemat. Kunnallisessa omistuksessa olevat lentoasemat on merkitty vihreällä.



Kuva 4. Suomen lentoasemat vuonna 2013.

Kuvassa 4 näkyvistä lentoasemista käsitellään tutkimuksessa tehtyjen rajausten perusteella 22 eli ulkopuolelle jäivät sotilaskäytössä olevat Hallin, Utin ja Kauhavan lentoasemat, koulutus- ja harrastekäytössä oleva Helsinki-Malmin lentoasema sekä Ahvenanmaalla sijaitseva Maarianhaminan lentoasema. Käsiteltävien lentoasemien matkustajamäärät on esitetty taulukossa 4. Finavian lentoasemien matkustajamäärät ovat vuodelta 2012 ja Mikkelin ja Seinäjoen lentoasemien matkustajamäärät vuodelta 2011. Taulukon avulla lentoasemien kokoa toisiinsa nähden voidaan hahmottaa paremmin. Lisäksi kotimaan matkustajat ja kansainväliset matkustajat on eroteltu toisistaan, jotta lentoasemien profiilit erottuisivat selkeämmin.

Taulukko 4. Lentoasemien matkustajamäärät vuonna 2012 (Finavia 2013b ja Liikenteentutkimuskeskus Verne 2013).

Lentoasema	Kotimaan matkustajat	Kansainväliset matkustajat	Yhteensä
Helsinki-Vantaa	2 693 151	12 165 064	14 858 215
Oulu	899 854	178 679	1 078 533
Tampere-Pirkkala	85 738	485 001	570 739
Turku	109 995	344 953	454 948
Rovaniemi	345 763	58 129	403 892
Vaasa	218 742	155 399	374 141
Kuopio	255 988	26 912	282 900
Kittilä	186 184	77 243	263 427
Joensuu	130 006	16 191	146 197
Ivalo	121 957	23 498	145 455
Lappeenranta	112	93 650	93 762
Kokkola-Pietarsaari	60 476	26 600	87 076
Kuusamo	75 521	10 965	86 486
Kajaani	70 369	7 483	77 852
Kemi-Tornio	64 242	1 519	65 761
Jyväskylä	46 139	19 081	65 220
Seinäjoki (2011)	36 907	2 704	39 611
Pori	14 932	20 381	35 313
Enontekiö	1 282	20 000	21 282
Savonlinna	10 671	2 535	13 206
Varkaus	5 576	1 074	6 650
Mikkeli (2011)	1 394	134	1 528

Taulukosta 4 nähdään, että Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen suurin lentoasema. Seuraavaksi suurin on Oulun lentoasema, jonka kokonaismatkustajamäärä on noin seitsemän prosenttia Helsinki-Vantaan lentoaseman kokonaismatkustajamäärästä. Oulun

lentoaseman matkustus on hyvin kotimaahan painottunutta eli käytännössä Helsinki-Vantaan ja Oulun lentoasemien välistä. Seuraavana tulevat Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemat taas ovat selkeästi kansainvälisen lentoliikenteen lentoasemia ja niiden matkustajamäärät ovat noin puolet Oulun lentoaseman matkustajamäärästä. Viidenneksi suurin Rovaniemen lentoasema on Oulun lentoaseman tapaan enemmän kotimaanliikenteen lentoasema. Vaasan lentoasemalla kansainvälinen liikenne on vain hieman pienempää kuin kotimaan liikenne eli lentoasema ei ole selkeästi suuntautunut vain toiseen. Samoin on tilanne Porin lentoasemalla. Selkeästi kotimaan liikenteeseen painottuvia lentoasemia ovat Kuopion, Kittilän, Joensuun, Ivalon, Kokkola-Pietarsaaren, Kuusamon, Kajaanin, Kemi-Tornion, Jyväskylän, Seinäjoen, Savonlinnan, Varkauden ja Mikkelin lentoasemat. Kansainväliseen liikenteeseen enemmän nojaavia lentoasemia taas ovat Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemien lisäksi myös Lappeenrannan ja Enontekiön lentoasemat.

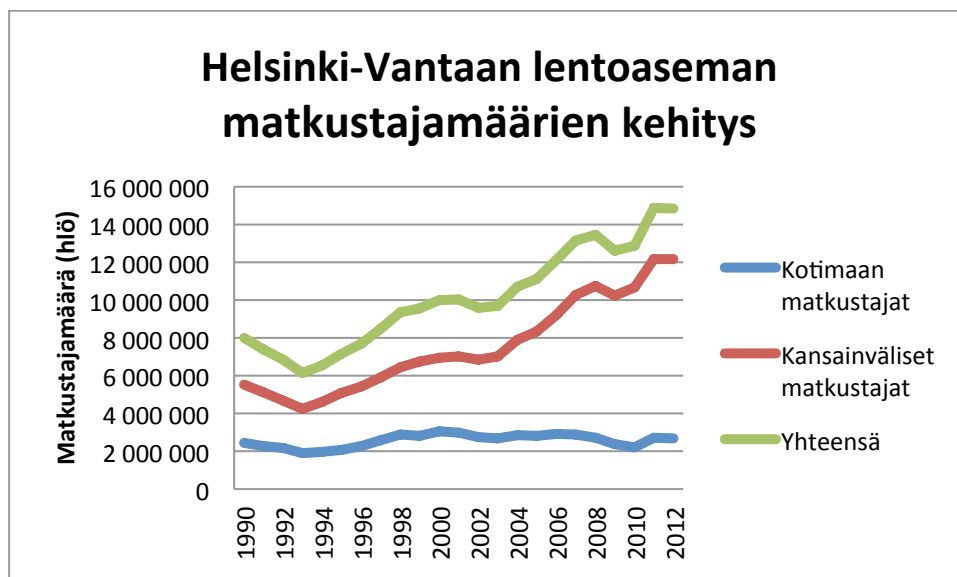
Valittuja lentoasemia käsitellään ryhminä. Ryhmittelyn kriteereinä on käytetty lentoasemien matkustajamäärää, reittitarjontaa, maantieteellistä sijaintia sekä lentoaseman merkitystä osana alueen liikennejärjestelmää. Lentoasemat päätettiin ryhmitellä, jotta kokonaisuuden hahmottaminen olisi selkeämpää ja jokaisen lentoaseman profiili tulisi paremmin esille. Ensimmäisenä käsitellään Helsinki-Vantaan lentoasemaa, joka on kansainvälisen liikenteen solmupiste ja kilpailee asemastaan muiden suurten eurooppalaisten lentoasemien kanssa. Seuraavassa ryhmässä ovat Oulun ja Vaasan lentoasemat, jotka ovat länsirannikon suurimmat lentoasemat ja tarjoavat reitti yhteyksiä Helsinki-Vantaan lisäksi myös toiseen kansainvälisen liikenteen solmupisteeseen, Tukholman Arlandan lentoasemalle. Kolmantena tutustutaan suoria yhteyksiä Eurooppaan tarjoaviin Tampere-Pirkkalan, Turun sekä Lappeenrannan lentoasemiin. Rovaniemen, Kuopion, Joensuun ja Kajaanin lentoasemia käsitellään seuraavana ryhmänä, sillä niitä ympäröivät alueet muodostavat omat talouskeskittymänsä, jotka sijaitsevat yli 400 kilometrin päässä Helsingistä. Lisäksi paikallisten kauppakamareiden mukaan näillä alueilla pidetään tärkeinä hyviä yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Näiden jälkeen käsitellään yhdessä Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemia, koska molempien ympärillä sijaitsee vahva teollisuus, mutta molemmat lentoasemat ovat lyhyen etäisyyden päässä itseään suuremmasta lentoasemasta. Lisäksi molemmat lentoasemat palvelevat kahta aluetta ja ovat tästä johtuen kaksinimisiä. Selkeästi Pohjois-Suomen matkailua palvelevat Kittilän, Ivalon, Kuusamon ja Enontekiön lentoasemat käsitellään yhtenä ryhmänä, vaikka niiden matkustajamäärät eroavat toisistaan suuresti. Pienemmistä lentoasemista Väli-Suomen alueella sijaitsevat Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentoasemat käsitellään yhdessä, samoin Savossa sijaitsevat Varkauden, Savonlinnan ja Mikkelin lentoasemat.

Lentoasemien esittelyn paino on niiden matkustajamäärien kehittämisessä sekä nykyisessä tarjonnassa. Matkustajamäärät ovat kolmen suurimman lentoaseman osalta suhteutettu niille parhaiten sopiville asteikoille, mutta muiden lentoasemien matkustaja-

määrät on suhteutettu joko 600 000, 400 000, 200 000 tai 100 000 matkustajan mukaan, jotta niiden keskinäinen vertailu olisi helpompaa. Lentoyhteysien esittelyn painotus on reittiyhteysissä, koska haastatellut asiantuntijat painottivat reittilento-yhteysien määrää lentoaseman elinvoimaisuuden mittarina. Lentoasemilla on kuitenkin myös paljon tilauslento-liikennettä, ja tämä näkyy pääasiassa kansainvälisten matkustajien määrässä. Lapin lentoasemilla tilauslento-liikenne on ulkomailta Lappiin suuntautunutta, kun taas eteläisemmillä lentoasemilla tilauslento-liikenne on pääasiassa Suomesta ulkomaille suuntautunutta. Lentoyhteysien lisäksi suurimpien lentoasemien yhteydessä esitellään niiden vaikutusalueet ja pienempien lentoasemien yhteydessä niiden etäisyys ja liikenne-yhteydet lähimmille lentoasemille. Myös lentoaseman joukkoliikenne-yhteysien nykytilaa esitellään. Joillakin alueilla on myös tehty tutkimuksia lentoaseman käyttöön liittyen ja niiden tuloksia esitellään kyseisten lentoasemien kohdalla. Myös kauppaka-marihaastatteluista saatuja vastauksia hyödynnetään lentoasemien esittelyssä.

Helsinki-Vantaa – kansainvälisen lentoliikenteen solmupiste

Helsinki-Vantaan lentoasema sijaitsee Vantaalla, noin 18 kilometriä Helsingin keskustasta (Finavia 2013c) ja sen matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 5. Helsinki-Vantaan lentoaseman rooli on erilainen kaikkiin muihin Suomen lentoasemiin verrattuna, sillä se toimii kansainvälisen lentoliikenteen solmupiste-teenä ja kilpailee tästä asemasta muiden eurooppalaisten solmupisteiden kanssa. (Savolainen 2013) Lentoliikenteen solmupisteellä tarkoitetaan lentoasemaa, joka kokoaa yhteen laajan reittitarjonnan ja mahdollistaa näin kauttamatkustuksen avulla verkostonsa kaikille lentoasemille laajan tarjonnan (Rauhamaäki et al. 2006, s. 12).



Kuva 5. Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 5 nähdään, että Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärät ovat kasvaneet kansainvälisestä liikenteestä johtuen ja myös tulevaisuudessa lentoaseman kasvun uskotaan perustuvan kansainväliseen liikenteeseen (Savolainen 2013). Kansainvälisen liikenteen osuus Helsinki-Vantaan lentoasemalla on lähes 85 prosenttia, josta noin kolmasosa on kansainvälistä vaihtomatkestusta (Finavia 2013b). Helsinki-Vantaan lentoasema tekee läheistä yhteistyötä Finnairin kanssa, sillä Helsinki-Vantaan lentoaseman kasvattaminen Euroopan ja Aasian välisenä solmupisteenä on molempien intresseissä. Jos Finnair ei pidä Helsinki-Vantaata omana solmupisteenä, sitä tuskin tekee mikään muukaan lentoyhtiö. Solmupisteasema taas on tärkeä koko Suomen kannalta, koska vaihtomatkestajat mahdollistavat laajemman reittitarjonnan ja tätä kautta paremman saavutettavuuden kuin pelkät saapuvat ja lähtevät matkustajat. (Savolainen 2013; Suominen 2013)

Airbus (2012, s. 37) on määrittänyt vuonna 2011 maailmassa olleen 42 ilmailun megakaupunkia. Ilmailun megakaupungeilla se tarkoittaa kaupunkeja, joiden lentoasemien pitkänmatkan (yli kuuden tunnin lento) matkustajien päivittäinen määrä on yli 10 000. Vuonna 2031 tällaisten kaupunkien määrä on sen arvion mukaan noussut 92:een ja Helsingin uskotaan olevan yksi näistä kaupungeista (Airbus 2012, s. 41). Vuonna 2012 Helsinki-Vantaan lentoaseman pitkänmatkan matkustajien määrä oli noin 1,9 miljoonaa eli reilu 5 000 matkustajaa päivässä. Tästä Aasian liikenteen osuus oli lähes 1,8 miljoonaa. (Finavia 2013b) Finnairin tavoitteena on kaksinkertaistaa Aasian liikenteensä vuoteen 2020 mennessä (Suominen 2013), joten Helsingin kehittymistä ilmailun megakaupungiksi voidaan pitää realistisena. Tämä kuitenkin edellyttää, että Helsinki-Vantaan lentoasema pystyy jatkuvien investointien kautta kehittämään omaa toimintaansa ja näin pysymään mukana kovenevassa kilpailussa (Savolainen 2013). Kauppalehden (2013, s. 5) tekemän vertailun mukaan vuosina 2011–2017 Helsinki-Vantaan lentoaseman investoinnit tulevat olemaan 27,6 miljoonaa euroa kun Tukholman Arlandan lentoasemalla ne ovat 0,5 miljardia euroa ja Pietarin Pulkovon lentoasemalla 1,1 miljardia euroa. Pulkovon lentoasemasta voikin kehittyä suuri kilpailija Helsinki-Vantaan lentoasemalle (Savolainen 2013). Airbus (2012, s. 40) ei kuitenkaan usko Pietarin olevan ilmailun megakaupunkien joukossa vuonna 2013, vaan sen ennusteidensa mukaan Helsinkiä lähimmät ilmailun megakaupungit ovat Moskova ja Kööpenhamina.

Vaikka Helsinki-Vantaan lentoasemaa tulee tarkastella ennen kaikkea kansainvälisessä kontekstissa, palvelee se suurta osaa suomalaisista lähilentoasemana. Liikenteen tutkimuskeskus Vernen (2011) laskelmien mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman puolen tunnin saavutettavuusalueella asuu reilu miljoona asukasta, tunnin alueella noin 1,4 miljoonaa ja kolmen tunnin alueella noin 3,1 miljoonaa asukasta. Luvut on laskettua tieverkkoa pitkin ja vain Suomen rajojen sisäpuolella olevat alueet on huomioitu. Liikenneyhteyksiä nopeuttamalla lentoaseman saavutettavuutta pystyttäisiin parantamaan entisestään. Helsinki-Vantaan heikkous liitännäisyhteyksissä moniin Euroopan lentoasemiin verrattuna on kuitenkin ratayhteyden puuttuminen lentoasemalta (Virkkunen 2013).

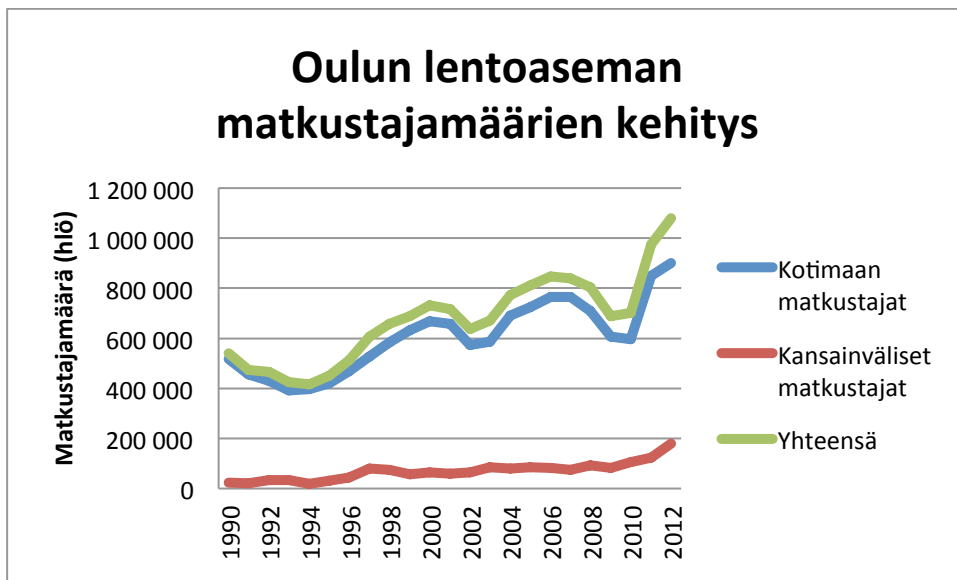
Vuonna 2015 valmistuva *Kehärata* yhdistää lentoaseman rataverkkoon, mutta se avaa yhden Euroopan hitaimmista lentoasemayhteyksistä. Arvion mukaan 18 kilometrin pituinen matka junalla Helsinki-Vantaan lentoasemalta Helsingin keskustaan kestää 30 minuuttia. Esimerkiksi Tukholman Arlandan lentoasemalta on Tukholman matkaa keskustaan noin 40 kilometriä, mutta matka-aika on vain 20 minuuttia. Myös Lontoossa ja Oslossa matkustus lentoasemalta kaupungin keskustaan on Helsinkiä nopeampaa, vaikka lentoasemat sijaitsevat paljon kauempana kaupunkien keskustoista. (Tekniikka&Talous 2013b, s. 3)

Ratayhteyden puutteesta johtuen Helsinki-Vantaan ja lähikaupunkien välillä on paljon linja-autoliikennettä (Savolainen 2013). Liikennevirasto (2013, s. 5) on tutkinut joukkoliikenneyhteyksiä Helsinki-Vantaan ja enintään noin kolmen tunnin etäisyydellä sijaitsevien kaupunkien välillä. Tarkastelussa olivat mukana sekä linja-autoyhteydet että linja-auton ja junan yhdistelmäyhteydet. Liikenneviraston (2013, s. 78) mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Hämeenlinnan, Hyvinkään, Lahden, Salon, Tampereen ja Turun välillä on molempiin suuntiin hyvät joukkoliikenneyhteydet, mikä tarkoittaa yhteyttä keskimäärin kerran tunnissa tai useammin. Jyväskylään ja Poriin Helsinki-Vantaan lentoasemalta on myös hyvät yhteydet, mutta toiseen suuntaan yhteydet ovat vain melko hyvät, eli vuoroja on keskimäärin kaksi kolmen tunnin välein. Melko hyvät yhteydet ovat myös Mikkelin ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä, Helsinki-Vantaan lentoasemalta Lohjalle sekä Jyväskylästä, Porista ja Seinäjoelta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Kohtalaiset yhteydet eli keskimäärin yhteys kerran kolmeen tuntiin on Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kouvolan, Lappeenrannan sekä Porvoon välillä. Kohtalaiset yhteydet ovat myös Lohjalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalta Kotkaan ja Seinäjoelle. Huonot yhteydet eli satunnaisia yhteyksiä päivän mittaan on Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Rauman välillä sekä Kotkasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Oulu ja Vaasa – reittiyhteyksiä Euroopan solmupisteisiin

Oulun lentoasema sijaitsee noin 15 kilometrin etäisyydellä Oulun keskustasta (Finavia 2013c). Sen vaikutusalue on Suomen mittakaavassa kohtalainen, sillä Liikenteen tutkimuskeskus Vernen (2011) laskelmien mukaan lentoaseman puolen tunnin vaikutusalueella asuu noin 185 000 ihmistä, tunnin vaikutusalueella noin 255 000 ihmistä ja kolmen tunnin vaikutusalueella noin 680 000 ihmistä. Vuonna 2012 Oulun lentoasema oli matkustajamääriltään Suomen toiseksi suurin lentoasema. Matkustajia oli yhteensä 1 078 533, joista lähes 85 prosenttia oli kotimaan matkustajia. Kansainvälisiä matkustajia Oulun lentoasemalla oli 178 679, mikä teki siitä Suomen neljänneksi suurimman kansainvälisten matkustajien lentoaseman. (Finavia 2013b) Oulun lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 6. Tällä hetkellä kotimaan liikenne Oulun lentoasemalla on käytännössä sen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välistä ja reittiä liikennöivät sekä Finnair että Norwegian. Yhteensä vuoro-

ja on tarjolla päivästä riippuen noin kymmenestä jopa yli kahteenkymmeneen. (Finnair 2013a; Norwegian 2013) Reittiliikennettä on myös ulkomaille, sillä SAS operoi Oulusta Tukholman Arlandan lentoasemalle muutaman kerran päivässä ja Norwegianilla on tarjolla suoria lentoja joihinkin Etelä-Euroopan lomakohteisiin muutaman kerran viikossa vuodenaikasta riippuen (SAS 2013; Norwegian 2013).



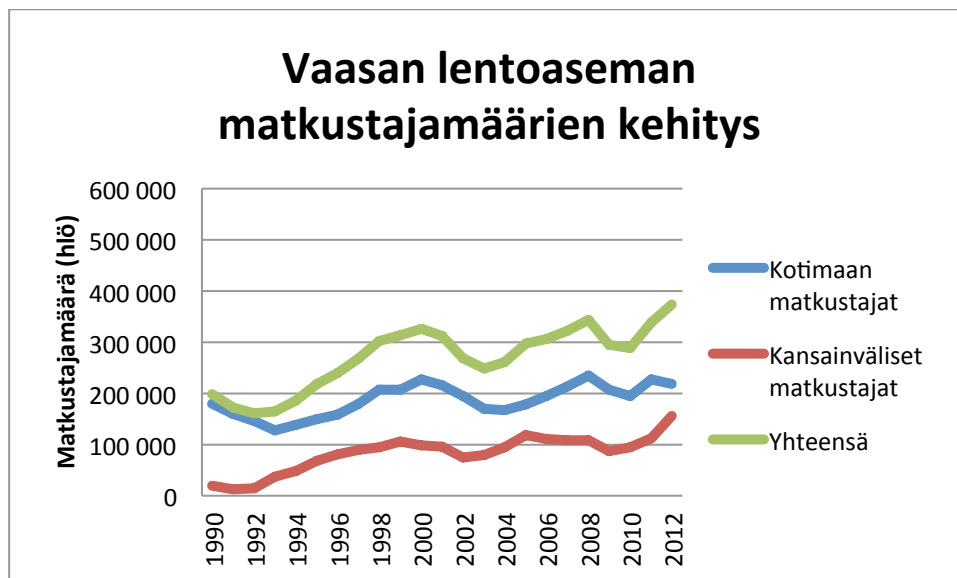
Kuva 6. Oulun lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 6 nähdään, että Oulun lentoaseman liikenne on erittäin kotimaapainotteista ja kokonaismatkustajamäärät noudattelevat lähes tulkoon kotimaan liikenteen kehitystä. Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan lentoliikenne onkin käytännössä ainut liikennemuoto matkustettaessa pääkaupunkiseudulle, varsinkin liikematkustajille. Koska kotimaan liikenteen määrä on reagoinut vahvasti talouden suhdannevaihteluihin, lienee liikematkustuksen osuus kotimaan liikenteestä suuri. Kansainvälisen liikenteen osuus Oulun lentoasemalla on viime vuosina lisääntynyt huomattavasti, vaikkei se kuvan 6 mittasuhteista johtuen olekaan selkeästi nähtävissä. Tarkastelujakson aikana Oulun lentoaseman kansainvälisen liikenteen määrä on kuitenkin lähes 8-kertaistunut. Joukkoliikenneyhteydet Oulun lentoasemalta ovat Liikenneviraston (2013, s. 58) mukaan hyvät, sillä lentoaseman ja Oulun keskustan välillä liikennöi paikallisyhteys lähes jokaiselle lennolle. Muita joukkoliikenneyhteyksiä, kuin lentoaseman ja Oulun keskustasta välinen, ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 58).

Oulun lentoasemalta on tällä hetkellä hyvät lentoyhteydet kahteen Euroopan solmupisteeseen, Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja Tukholman Arlandan lentoasemalle. Alueella olisi kuitenkin halua kehittää Oulunkin lentoasemasta pieni solmupiste pohjoiselle alueelle. Lentoyhtiö airBaltic ilmoitti perustavansa Oulun lentoasemalle pohjoisen liikenteen solmupisteensä, mutta yhtiön jouduttua velkasaneeraukseen suunnitelmat lykääntyivät (YLE 2011a). Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan alueella uskotaan

hankkeen toteutumiseen, sillä Barentsin alueen kaasuvarantojen arvioidaan olevan maailman suurimmat ja niiden hyödyntämisen synnyttävän uutta liikumistarvetta alueelle. Myös Lapin liitto (2013, s. 8) ennustaa Barentsin alueen taloudellisen kehittymisen olevan lähitulevaisuudessa suurta ja uskoo Suomen saavan siitä osansa kehittämällä pohjoisen poikittaisliikennettä. Oulun lentoasemaan onkin investoitu tulevaisuuden kasvuun uskoen, sillä vuonna 2011 valmistunut ja 20 miljoonaa maksanut uusi terminaalirakennus toi lisäkapasiteettia lentoasemalle sekä paransi matkustajien matkustusmukavuutta muun muassa mahdollistamalla lentokoneeseen sisäänmenon putken kautta (YLE 2011a).

Vaasan lentoasema sijaitsee noin yhdeksän kilometrin etäisyydellä Vaasan keskustasta (Finavia 2013c). Liikenteen tutkimuskeskus Vernen (2011) laskelmien mukaan sen puolen tunnin vaikutusalueella asuu 92 000 ihmistä, tunnin vaikutusalueella 120 000 ihmistä ja kolmen tunnin vaikutusalueella 925 000 ihmistä. Vuonna 2012 Vaasan lentoaseman kokonaismatkustajamäärä oli 218 742, mikä teki siitä Suomen kuudenneksi suurimman lentoaseman. Kotimaan matkustajien osuus kaikista matkustajista oli 58 prosenttia ja kansainvälisten matkustajien 42 prosenttia. Sekä kotimaan matkustajien että kansainvälisten matkustajien määrillä erikseen mitattuna Vaasan lentoasema oli Suomen viidenneksi suurin lentoasema. (Finavia 2013b) Vaasan lentoaseman matkustajamäärien tarkempaa kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 7. Tällä hetkellä Vaasan lentoaseman reittiyttydet Tukholman Arlandan lentoasemalle operoi SAS ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle Finnair. Yhteyksien määrä riippuu päivästä ja vuodenaikasta, joskin Helsinki-Vantaan lentoasemalle on Tukholman Arlandan lentoasemaa enemmän tarjontaa. Keskimäärin vuoroja päivässä on kahdesta jopa yli kymmeneen. (Finnair 2013a; SAS 2013)

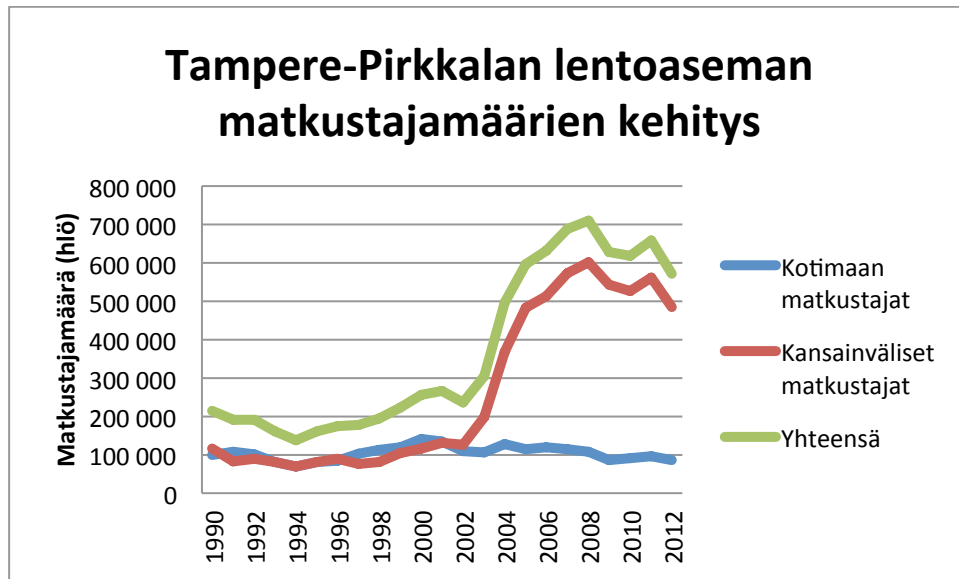


Kuva 7. Vaasan lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 7 nähdään, että kotimaan liikenteen kehitys tarkastelujaksolla on ollut tasaista, mutta kansainvälisen liikenteen määrä on samassa ajassa 12-kertaistunut. Molemmat ovat kuitenkin reagoineet vahvasti talouden suhdanteisiin, mikä kertonee liikematkustuksen vahvasti roolista Vaasan lentoaseman liikenteessä. Vaasan etäisyys pääkaupunkiseudulta on yli 400 kilometriä, jolloin lentoliikenne pystyy kilpailemaan ajallisesti muiden liikennemuotojen kanssa. Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan liikematkustajista suurin osa asioi pääkaupunkiseudulla lentäen ja pieni osa junalla. Ulkomaille lähdettäessä käytetään lähes poikkeuksetta lentämistä, eikä esimerkiksi matkusteta Helsinki-Vantaan lentoasemalle muille liikennemuodoilla. Liikenneviraston (2013, s. 73) mukaan joukkoliikenneyhteydet Vaasan lentoaseman ja Vaasan keskustan välillä ovat kohtalaiset ja ne palvelevat osaa lentoyhteyksistä. Muualle kuin Vaasan keskustaan ja keskustasta linja-autoyhteyksiä ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 73).

Tampere-Pirkkala, Turku ja Lappeenranta – suoria yhteyksiä Eurooppaan

Tampere-Pirkkalan lentoasema sijaitsee Pirkkalassa, noin 17 kilometrin päässä Tampereen keskustasta. Se on yksi neljästä Suomen yhteistoiminta lentoasemasta. (Finavia 2013c) Sen vaikutusalue on Suomen mittakaavassa suuri, sillä Liikenteen tutkimuskeskus Vernen (2011) laskelmien mukaan Tampere-Pirkkalan lentoaseman puolen tunnin vaikutusalueella asuu yli 300 000 ihmistä, tunnin vaikutusalueella noin 450 000 ihmistä ja kolmen tunnin vaikutusalueella reilu 3,5 miljoonaa ihmistä. Tampere-Pirkkalan lentoaseman kolmen tunnin vaikutusalueella asuu siis noin 400 000 ihmistä enemmän kuin Helsinki-Vantaan lentoaseman kolmen tunnin vaikutusalueella. Vuonna 2012 Tampere-Pirkkalan lentoaseman matkustajamäärä oli yhteensä 570 739 matkustajaa, joista noin 85 prosenttia oli kansainvälisiä matkustajia. Näillä matkustajamäärillä Tampere-Pirkkalan lentoasema oli Suomen kolmanneksi suurin lentoasema ja toiseksi suurin kansainvälisten matkustajien lentoasema. (Finavia 2013c) Tampere-Pirkkalan lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 8. Tällä hetkellä Tampere-Pirkkalan lentoasemalta on suoria reittiyhteyksiä 13 kohteeseen. Halpalentoyhtiö Ryanair operoi yhteensä kymmeneen kohteeseen, joista suurin osa on Euroopan kaupunkilomakohteita ja muutama on Etelä-Euroopan rantalomakohte. Yhteyksiä on kohteesta ja vuodenaikasta riippuen kahdesta kolmeen viikossa. (Ryanair 2013) Muita lentoasemalla liikennöiviä lentoyhtiöitä ovat Riian lentoasemalle liikennöivä airBaltic, Tukholman Arlandan lentoasemalle liikennöivä SAS ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle liikennöivä Finnair. Yhteyksiä kaikkiin kolmeen on päivästä ja vuodenaikasta riippuen noin kahdesta viiteen. (AirBaltic 2013; Finnair 2013a; SAS 2013)

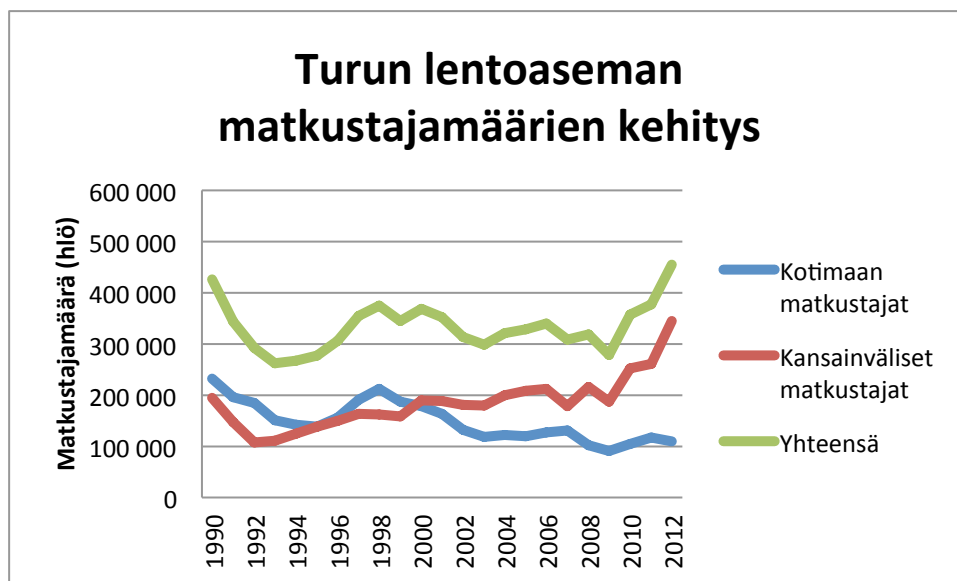


Kuva 8. Tampere-Pirkkalan lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 8 nähdään, että 1990-luvun alusta lähtien Tampere-Pirkkalan kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät kehittyivät maltillisesti, kunnes halpalentoyhtiö Ryanairin aloitti lennot Tampere-Pirkkalan lentoasemalta vuonna 2003 (Skogberg 2013). Kuvan 8 tarkastelujakson aikana kansainvälisen liikenteen määrä on lähes 7-kertaistunut. Kotimaan matkustus on pysynyt tasaisempana ja se koostuu pääasiassa syöttöliikenteestä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, sillä paikallisen kauppakamarin arvion mukaan pääkaupunkiseudulle suuntautuvat liikematkat tehdään pääasiassa omalla autolla tai junalla. Tampere-Pirkkalan lentoaseman joukkoliikenneyhteyksistä Tampereen keskustaan vastaa kaksi erillistä linja-autoyhtiötä, joista toinen palvelee Ryanairin matkustajia ja toinen muiden lentojen matkustajia. Kaikille Ryanairin lennoille on joukkoliikenneyhteys, mutta vain osalle muista lennoista on. (Liikennevirasto 2013, s. 67)

Suomen Itämeri Instituutti (2013) toteutti yhdessä Aamulehden kanssa kyselyn lentoliikenteen matkaketjuista Pirkanmaalla. Vastaajista 86 prosenttia oli vapaa-ajan matkustajia ja 14 prosenttia liikematkustajia. Tulosten mukaan lähes kaksi kolmesta vapaa-ajan matkustajasta saapui Tampere-Pirkkalan lentoasemalle omalla autolla, joko saatettuna tai pysäköiden sen lentoasemalle. Liikematkustajista taas kaksi kolmesta käytti taksia. Läheisestä sijainnista johtuen Pirkanmaan alueelta käytetään myös Helsinki-Vantaan lentoasemaa lähtölentoasemana. Liikematkustajista 56 prosenttia lähti Helsinki-Vantaan lentoasemalta useita kertoja viikossa, 33 prosenttia lähes joka viikkoa ja 11 prosenttia muutaman kerran kuussa. Kolme neljästä käyttäjästä mainitsi Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähtemisen syyksi huonot yhteydet Tampere-Pirkkalan lentoasemalta. Edullisempi hinta Helsinki-Vantaan lentoasemalla vaikutti reilun kymmenyksen lähtöpäätökseen. Vapaa-ajanmatkustajat matkustivat Helsinki-Vantaan lentoasemalle eniten omalla autolla ja linja-autolla, kun taas liikematkustajat suosivat omaa autoa, junaa sekä sopimustaksia. (Suomen Itämeri Instituutti 2013)

Turun lentoasema sijaitsee noin kahdeksan kilometrin päässä Turun keskustasta (Finavia 2013c). Liikenteen tutkimuskeskus Vernen (2011) laskelmien mukaan Turun lentoaseman puolen tunnin vaikutusalueella asuu noin 230 000 ihmistä, tunnin vaikutusalueella noin 400 000 ja kolmen tunnin vaikutusalueella noin 2,9 miljoonaa ihmistä. Vuonna 2012 Turun lentoaseman matkustajamäärä oli 454 948 matkustajaa, joista 75 prosenttia oli kansainvälisen liikenteen matkustajia. Näillä matkustajamäärillä Turun lentoasema oli Suomen neljänneksi suurin lentoasema ja kolmanneksi suurin kansainvälisen liikenteen lentoasema. (Finavia 2013b) Turun lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 9. Tällä hetkellä Turun lentoasemalta on reittiyhteydet seitsemään kohteeseen. Tukholman Arlandan ja Kööpenhaminan lentoasemille liikennöi SAS ja vuoroja on päivästä ja vuodenajasta riippuen kahdesta neljään (SAS 2013). AirBaltic liikennöi Riian lentoasemalle keskimäärin vuoron päivässä ja Finnair Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin viisi vuoroa päivässä (AirBaltic 2013; Finnair 2013a). Lisäksi Turun lentoasemalla liikennöi halpalentoyhtiö Wizzair, joka lentää muutaman kerran viikossa Budapestin lentoasemalle ja lähes päivittäin Gdanskin lentoasemalle (Wizzair 2013). Maarianhaminan lentoasemalle Turun lentoasemalta lentää TurkuAir kaksi vuoroa neljästi viikossa (TurkuAir 2013).

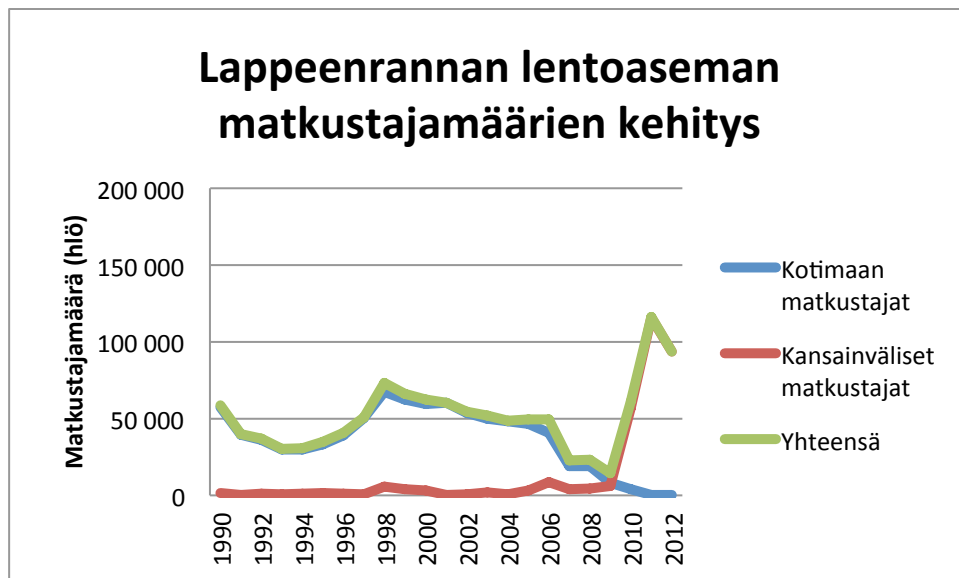


Kuva 9. Turun lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 9 nähdään, että Turun lentoaseman kansainvälisen liikenteen kehitys on ollut suurinta vasta viime vuosina, mikä johtuu halpalentoyhtiöiden aloittamasta liikennöinnistä. Kotimaan matkustajamäärät lentoasemalla ovat olleet laskussa 1990-luvun loppupuolelta ja samaan aikaan kansainvälisen liikenteen nousu on ollut tasaista ja sen määrä on lähes kaksinkertaistunut tarkastelujakson aikana. Myös Turun lentoasemalla kotimaan liikenne on Helsinki-Vantaan ja Turun lentoasemien välistä ja suurin osa kotimaan matkustajista jatkaa Helsinki-Vantaan lentoasemalta eteenpäin. Paikallisen kaup-

pakamarin arvion mukaan pääkaupunkiseudulle suuntautuva liikematkustus on valtaosin omalla autolla tehtävää ja pienellä osin junalla tehtävää. Lentoaseman lisääntyneeseen reittitarjontaan ollaan kuitenkin alueella tyytyväisiä ja erityisesti Kööpenhaminan reitti on hyvin pidetty. Liikenneviraston (2013, s. 69) mukaan lentoaseman ja Turun keskustan välillä on hyvä joukkoliikenneyhteys, joka palvelee lähes kaikkia lentoyhteyksiä. Lentoasemalta on myös linja-autoyhteydet Helsinkiin ja Raisioon, joskaan yhteydet eivät aikataulullisesti palvele lentomatikustajia (Liikennevirasto 2013, s. 70–71).

Lappeenrannan lentoasema sijaitsee noin kahden kilometrin etäisyydellä Lappeenrannan keskustasta (Finavia 2013c). Liikenteen tutkimuskeskus Vernen (2011) laskelmien mukaan Lappeenrannan lentoaseman puolen tunnin vaikutusalueella asuu lähes 80 000 ihmistä, tunnin vaikutusalueella 124 000 ihmistä ja kolmen tunnin vaikutusalueella reilu 2,6 miljoonaa ihmistä. Luvuissa on kuitenkin huomioitu vain Suomen puolella asuvat ihmiset. Lappeenrannan lentoasema sijaitseekin noin 30 kilometriä itärajasta ja noin 200 kilometriä Pietarin kaupungista, jonka asukasluku on noin 5 miljoonaa. Vuonna 2012 Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärä oli 93 762, josta 99,9 prosenttia oli kansainvälistä liikennettä. Lappeenrannan lentoasemalla olikin vuonna 2012 viidenneksi eniten kansainvälistä liikennettä kaikista Suomen lentoasemista (Finavia 2013b). Kuvassa 10 esitetään Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 tarkemmin. Tällä hetkellä Lappeenrannan lentoasemalta ei ole säännöllistä reittiäyhteyttä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, vaan sieltä liikennöivät Ryanair kahdesta kolmeen kertaa viikossa Düsseldorfin, Gironan ja Milanon lentoasemille sekä airBaltic vuoron päivässä Riian lentoasemalle (AirBaltic 2013; Ryanair 2013).



Kuva 10. Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 10 nähdään, että vuodesta 1990 vuoteen 2010 Lappeenrannan lentoaseman kokonaismatkustajamäärät ovat olleet lähes tulkoon yhtenevät kotimaan matkustajamää-

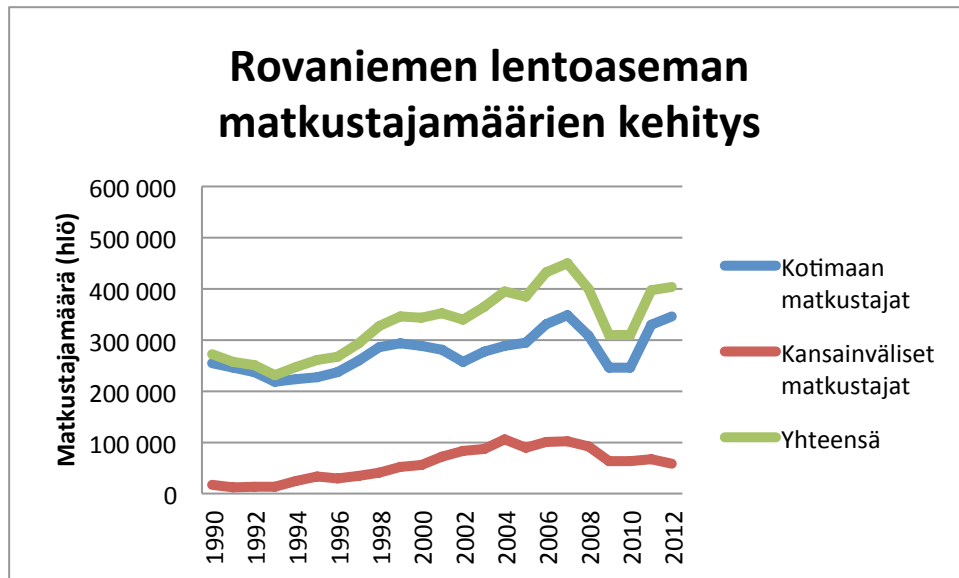
rien kanssa. Tämän jälkeen kotimaan matkustus on loppunut lähes kokonaan. Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan parantunut junayhteys Lappeenrannan seudulta Helsinkiin palvelee elinkeinoelämän tarpeita riittävästi ja myös tästä syystä reittiliikenne. Helsinki-Vantaan lentoasemalle on loppunut. Arviolta kaksi kolmasosaa liikematkoista pääkaupunkiseudulle tehdään tällä hetkellä junalla ja loput omalla autolla. Kansainvälisen liikenteen määrä Lappeenrannan lentoasemalla on ollut vähäistä aivan viimeisiä vuosia lukuun ottamatta. Vuodesta 2010 vuoteen 2011 kansainvälisten matkustajien määrä kasvoi 18-kertaiseksi, mikä oli merkittävä kasvu ja johtui uusien kansainvälisten reittiyhteyksien avautumisesta. Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan lentoyhteyksiä alueella kaivataan vielä lisää Eurooppaan, sillä erityisesti Ryanairin reitit ovat vapaa-ajanmatkustajille suunnattuja eivätkä palvele liikematkustajien tarpeita.

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK (2011) tutki vuonna 2011 Lappeenrannan lentoaseman matkustajien profiilia. Matkustajista puolet oli venäläisiä ja heistä lähes 90 prosenttia oli Pietarista. Reilu neljännes matkustajista oli Etelä-Karjalan alueelta. Venäläiset matkustajat suosivat erityisesti Ryanairin lentoja, kun taas eteläkarjalaisten osuus airBalticin lennoilla oli 77 prosenttia. Kaikista tutkimukseen vastanneista 90 prosenttia oli valinnut lentonsa sen halvan hinnan perusteella. Vastaajista 53 prosenttia piti lentoaseman läheisyyttä tärkeänä päätökseen vaikuttavana tekijänä. Lappeenrannan lentoasemalle yli puolet matkustajista saapui omalla autolla ja viidennes taksilla. Kymmenen prosenttia käytti kaukoliikenteen linja-autoa ja viisi prosenttia saatettiin henkilöautolla. Muita saapumismuotoja olivat vuokra-auto, paikallisliikenne ja juna. (Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK 2011, ss. 1–11) Joukkoliikenneyhteydet Lappeenrannan lentoasemalta Lappeenrannan keskustaan palvelevatkin Liikenneviraston (2013, s. 54) mukaan huonosti lentomatkustajia. Myöskään kaukoliikenteenyhteys Imatralta Lappeenrannan lentoaseman kautta Viipuriin ja edelleen Pietariin ei palvele aikataulullisesti lentomatkustajia kumpaankaan suuntaan (Liikennevirasto 2013, s. 55). Lentoasemalta onkin järjestetty venäläisten kuljetusyrittäjien taholta suoria kyydityksiä Pietarin alueelle (Luukas 2012, s. 24).

Rovaniemi, Kuopio, Joensuu ja Kajaani – ”via Helsinki”-lentoasemat

Rovaniemen lentoasema sijaitsee noin kymmenen kilometrin etäisyydellä Rovaniemen keskustasta. Se on yksi neljästä Suomessa toimivasta yhteistoimintalentoasemasta. (Finavia 2013c) Rovaniemen lentoasema oli vuonna 2012 Suomen viidenneksi suurin lentoasema. Sen kokonaismatkustajamäärä oli 403 892, josta 85 prosenttia oli kotimaan liikennettä. Kotimaan liikenteen määrällä mitattuna Rovaniemen lentoasema olikin Suomen kolmanneksi suurin. (Finavia 2013b) Kuvassa 11 on esitetty Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012. Tällä hetkellä lentoaseman kotimaan liikenne on käytännössä sen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisiä ja väliä operoivat sekä Finnair että Norwegian noin neljästi päivässä. (Finnair 2013a; Norwegian 2013) Kansainvälinen liikenne Rovaniemen lentoasemalla on pääasiassa

tilauslentoliikennettä, sekä lentoasemalta ulkomaille että ulkomailta lentoasemalle. Liikenneviraston (2013, s. 61) mukaan joukkoliikenneyhteydet lentoasemalta Rovaniemen keskustaan ja takaisin ovat hyvät, koska väliä liikennöi lentokenttäbussi, joka tarvittaessa odottaa myöhästyneen lennon matkustajat. Vastaavanlainen yhteys Rovaniemen lentoasemalta liikennöi myös Pyhälle ja Luostotunturille, mutta sitä ei ole järjestetty aivan kaikille lentoyhteyksille. Lentoasemalta Kemijärvelle menevä kaukoliikenteen linja-autoyhteys sen sijaan palvelee huonosti lentomatkustajia. (Liikennevirasto 2013, s. 62)

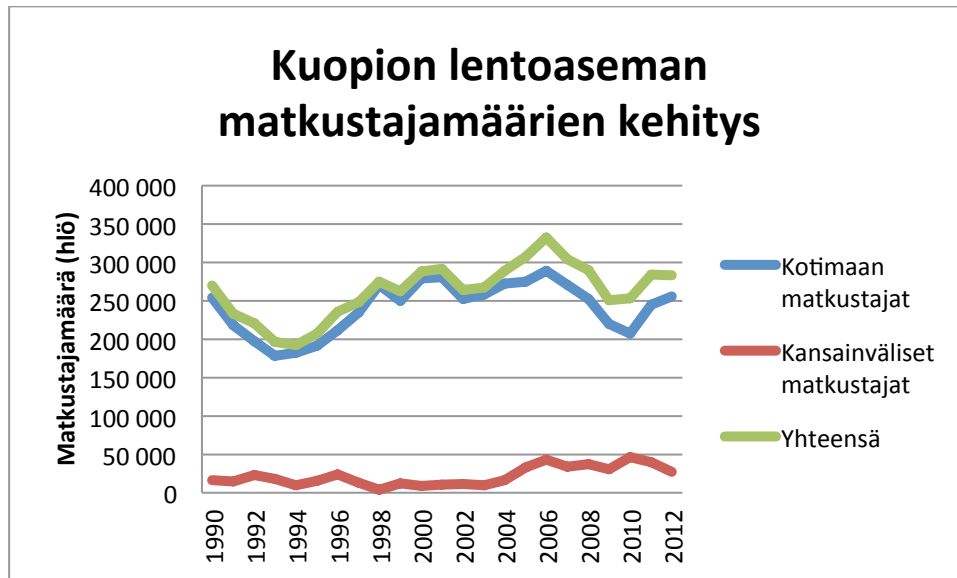


Kuva 11. Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 11 nähdään, että vaikka kotimaan matkustajat ovat koko tarkastelujakson ajan muodostaneet suurimman osan Rovaniemen lentoaseman matkustajista, on kansainvälisten matkustajien määrä 5-kertaistunut samassa ajassa. Rovaniemen lentoaseman merkitys Lapin turismille onkin suuri, ja se on nimetty myös Joulupukin viralliseksi kotikentäksi. Lisäksi se kuuluu Finavian *Lapland Airports* -konseptiin, jonka tarkoituksena on markkinoida kaikkia Lapin alueen lentoasemia ja kertoa samalla Lapin matkailumahdollisuuksista. (Finavia 2013d) Rovaniemen lentoasema on matkustajamääriltään suurin *Lapland Airports* -lentoasema (Finavia 2013b). Paikallisen kauppakamarin arvioiden mukaan Rovaniemen lentoasemalla on matkailun lisäksi suuri merkitys alueen muulle elinkeinoelämälle. Liikematkustajat käyttävät Rovaniemen lentoasemaa sekä vierailuihin pääkaupunkiseudulla että lähtöasemana ulkomaan liikematkaille. Näille matkoille muut liikennemuodot eivät ole vaihtoehto.

Kuopion lentoasema sijaitsee noin 14 kilometrin etäisyydellä Kuopion keskustasta ja se on yhteistoimintalentoasema (Finavia 2013c). Kuopion lentoasema oli vuonna 2012 Suomen seitsemänneksi suurin lentoasema ja sen matkustajamäärä oli 282 900. Matkustajista 90 prosenttia oli kotimaan matkustajia eli käytännössä Kuopion lentoaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisiä matkustajia. Kotimaan matkustajilla mitattuna

Kuopion lentoasema olikin Suomen neljänneksi suurin lentoasema. (Finavia 2013b) Matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 12. Tällä hetkellä reittiliikennettä Kuopion lentoasemalta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle, ja Finnair liikennöi väliä noin kahdeksan kertaa päivässä. (Finavia 2013c; Finnair 2013a) Liikenneviraston (2013, ss. 48–49) mukaan joukkoliikenneyhteydet lentoaseman ja Kuopion keskustan sekä lentoaseman ja Siilinjärven keskustan välillä palvelevat vain osaa lentoyhteyksistä. Iisalmeen ja takaisin Kuopion lentoasemalta on järjestetty lentokenttäkuljetus osalle lentoyhteyksistä (Liikennevirasto 2013, s. 50).

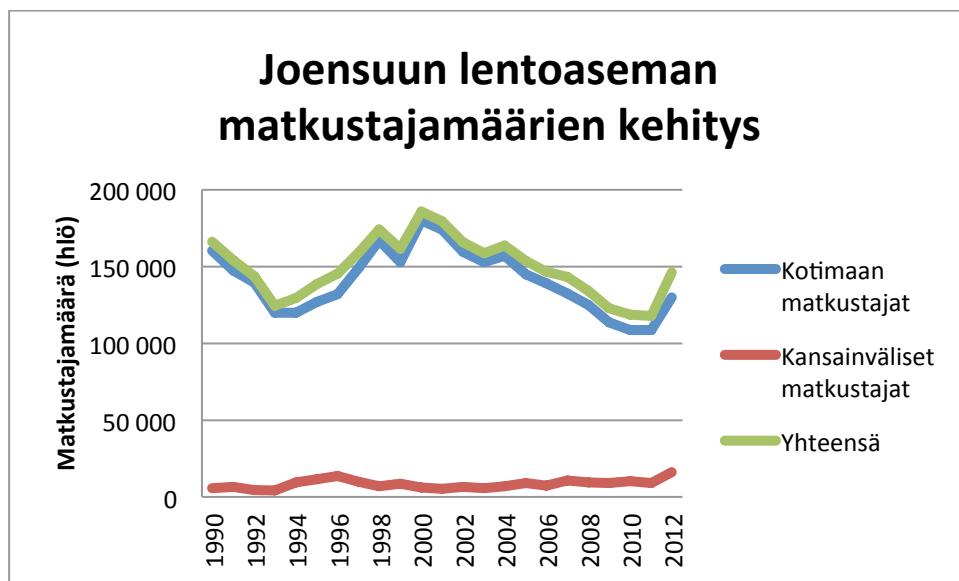


Kuva 12. Kuopion lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 12 nähdään, että Kuopion lentoaseman matkustajamäärät ovat koko tarkastelujakson ajan koostuneet pääasiassa kotimaan matkustajista. Lisäksi nähdään, että matkustajamäärät ovat noudatelleet yleistä talouskehitystä ollen alhaisimmillaan 1990-luvun alun laman ja vuonna 2008 alkaneen taantuman aikoihin. Kansainvälisen liikenteen määrä on lähes kaksinkertaistunut tarkastelujakson alusta lähtien ja koska Kuopiosta ei ole säännöllistä reittiliikennettä ulkomaille, on kansainvälinen liikenne käytännössä tilauslentoliikennettä. Paikallisen kauppakamarin mukaan lentoaseman reittitarjontaan ollaan erittäin tyytyväisiä ja yrityselmä arvostaa lentoliikenteen osalta nimenomaan hyviä reittiyhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Samaisen arvion mukaan yli puolet pääkaupunkiseudulle suuntautuneista liikematkoista tehdään lentäen ja loput joko junalla tai autolla. Ulkomaille matkustettaessa Kuopion lentoasemalta lennetään Helsinki-Vantaan lentoasemalle lähes poikkeuksetta eikä muita liikennemuotoja tässä tapauksessa käytetä.

Joensuun lentoasema sijaitsee noin 11 kilometrin etäisyydellä Joensuun keskustasta (Finavia 2013c). Sen matkustajamäärä vuonna 2012 oli 146 197, mikä teki siitä Suomen yhdeksänneksi suurimman lentoaseman. Matkustajista 89 prosenttia oli kotimaan mat-

kustajia eli käytännössä Joensuun lentoaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisiä matkustajia. Kotimaan matkustajien määrällä mitattuna Joensuun lentoasema olikin Suomen seitsemänneksi suurin lentoasema. (Finavia 2013b) Kuvassa 13 on esitetty tarkemmin matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012. Tällä hetkellä Joensuun lentoasemalta on reittiyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sitä liikennöi Finnair noin neljä kertaa päivässä (Finnair 2013a). Liikenneviraston (2013, s. 30) mukaan Joensuun lentoaseman ja Joensuun keskustan välillä on järjestetty joukkoliikenneyhteys arkipäivän reittilennoille, mutta viikonloppuisin joukkoliikenneyhteyksiä ei ole. Niitä ei myöskään ole järjestetty tilauslennoille (Liikennevirasto 2013, s. 30).



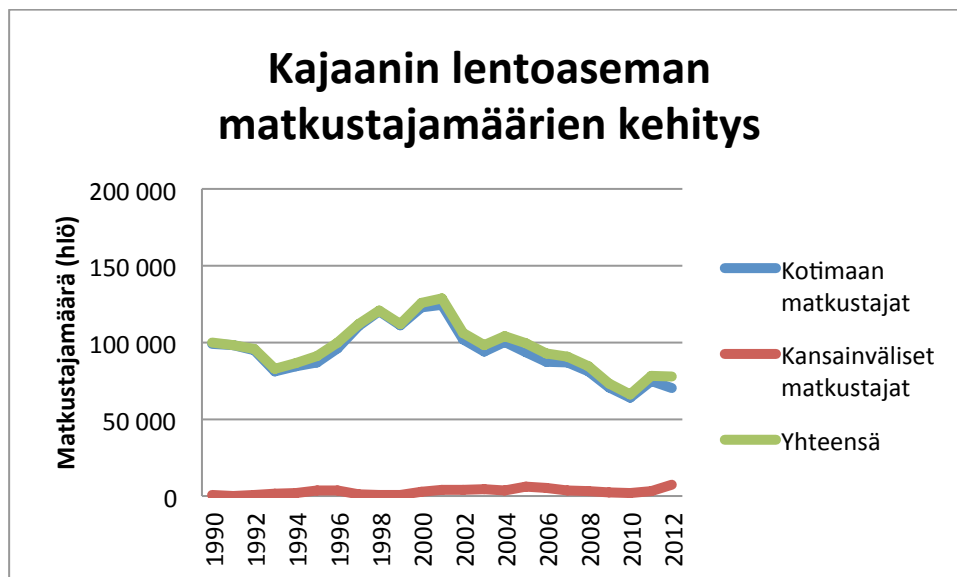
Kuva 13. Joensuun lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (muokailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 13 nähdään, että Joensuun lentoliikenne on ollut pääasiassa kotimaan liikennettä koko tarkastelujakson ajan. Kotimaan matkustajamäärien kehityssuunta on ollut negatiivinen 2000-luvun alusta lähtien, joskin se kääntyi selvään nousuun vuonna 2012. Myös kansainvälinen liikenne lähes kaksinkertaistui vuodesta 2011 vuoteen 2012, mikä johtui tilausliikenteen kasvusta. Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan suurin osa liikematkoista pääkaupunkiseudulle tehdään lentäen ja pienempi osa junalla. Ulkomaille matkustettaessa lennetään lähes tulkoon aina Helsinki-Vantaan lentoasemalle eikä käytetä muita liikennemuotoja. Junayhteys Helsinkiin Joensuusta kestää neljästä viiteen tuntia ja osa yhteyksistä on vaihdollisia (VR 2013).

Joensuun lentoasemaa lähimmät lentoasemat ovat Kuopion, Varkauden ja Savonlinnan lentoasemat, jotka sijaitsevat noin 110–130 kilometrin etäisyydellä Joensuun lentoasemasta. Näistä vain Kuopion lentoasema on matkustajamääriltään suurempi kuin Joensuun lentoasema ja vuoden 2012 matkustajamäärillä mitattuna se oli lähes kaksi kertaa suurempi. (Finavia 2013b) Kaupunkien välillä ei kuitenkaan kulje suoraa junayhteyttä ja matka-aika tällä reilulla sadalla kilometrillä on rautateitse Pieksämäen kautta vähintään

kolme tuntia. Suurempi ratayhteys kaupunkien välillä on olemassa, mutta se on tällä hetkellä vain tavaraliikenteen käytössä. (VR 2013) Linja-autovuoroja kaupunkien välillä on tarjolla noin kahden tunnin välein ja matka-aika on kahdesta kolmeen tuntia (Matka-huolto 2013). Yhteydet kaupunkien välillä eivät kuitenkaan kulje Kuopion lentoaseman kautta, jolloin paikallisliikenteen tai taksin käyttö lisää sekä matka-aikaa että kustannuksia. Joukkoliikenneyhteydet eivät siis juuri mahdollista Kuopion lentoaseman käyttöä Joensuun talousalueelle. Henkilöautolla matka-aika Joensuun lentoasemalta Kuopion lentoasemalle on noin puolitoista tuntia.

Kajaanin lentoasema sijaitsee noin kahdeksan kilometrin etäisyydellä Kajaanin keskustasta (Finavia 2013c). Sen matkustajamäärä vuonna 2012 oli 77 852, josta 90 prosenttia oli kotimaan matkustajia. Käytännössä Kajaanin lentoaseman kotimaan matkustus oli sen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välistä liikennettä. Kajaanin lentoasema oli Suomen neljänneksitoista suurin lentoasema vuonna 2012 ja sen matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 14. (Finavia 2013b) Säännöllistä reittiliikennettä Kajaanin lentoasemalta on tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin neljä kertaa päivässä ja väliä liikennöi Flybe (Flybe 2013). Liikenneviraston (2013, s. 36) mukaan Kajaanin lentoasemalta on hyvät joukkoliikenneyhteydet, sillä lentoaseman ja Kajaanin keskustan, Vuokatin sekä Sotkamon väliä liikennöi kaikkia lentoaseman reittiyhteysvuoroja palveleva lentokenttäbussi, joka tarvittaessa odottaa myöhästyneen lennon matkustajat.



Kuva 14. Kajaanin lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 14 nähdään, että Kajaanin lentoaseman matkustajamäärät ovat koko tarkastelujakson ajan olleet pääasiassa kotimaan matkustajien varassa. Ne kääntyivät laskuun 2000-luvun alussa, mutta suunta on hieman muuttunut viime vuosina. Kansainvälisten matkustajien määrä yli kaksinkertaistui vuodesta 2011 vuoteen 2012, mikä johtui tilaus-

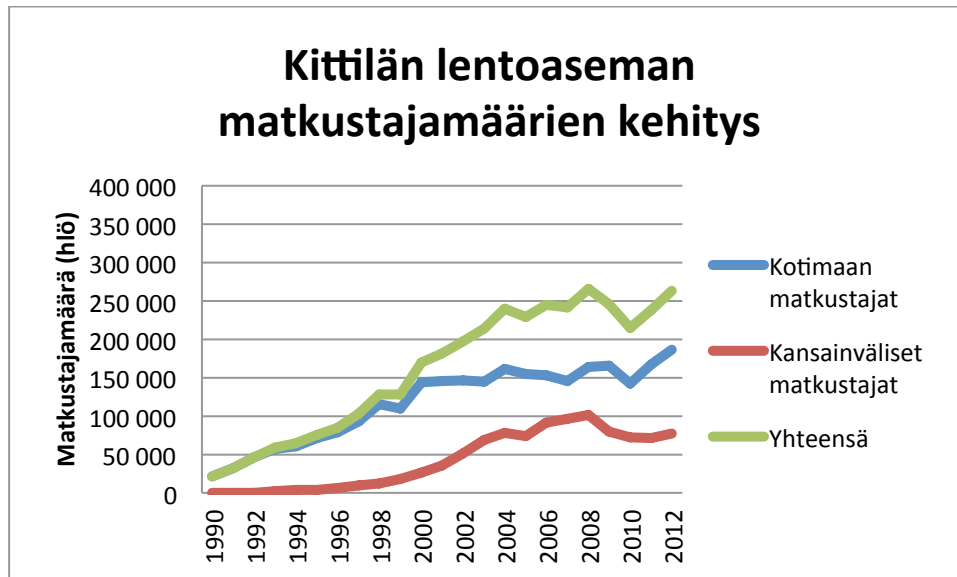
lentoliikenteen lisääntymisestä. Kajaanin lentoasema palvelee alueen elinkeinoelämän lisäksi myös matkailua. Esimerkiksi Vuokatin laskettelu- ja urheilukeskittymä sijaitsee noin 40 kilometrin päässä lentoasemasta (Finavia 2013c). Kajaanin lentoasemaa lähimmät lentoasemat ovat Kuopion (noin 160 kilometriä) ja Oulun (noin 180 kilometriä) lentoasemat. Kajaanista on junayhteys molempiin kaupunkeihin ja matka-aika Kuopioon on hieman alle ja Ouluun hieman yli kaksi tuntia. Linja-autoyhteydet ovat vastavasti noin puoli tuntia pidemmät. Liikenneyhteydet eivät kuitenkaan kulje lentoasemien kautta, mikä hidastaa matkustusta ja vaatii taksin tai paikallisliikenteen käyttöä. (Matkahuolto 2013; VR 2013) Tästä johtuen joukkoliikenneyhteydet eivät juuri mahdollista Kajaanin talousalueelle sujuvasti Kuopion tai Oulun lentoaseman käyttöä. Henkilöautolla matka-aika Kajaanista näille lentoasemille on noin kaksi tuntia.

Kajaanissa on tutkittu alueen yritysten lentoliikenteen käyttöä marraskuussa 2007. Tutkimustulosten perusteella yritykset käyttivät Kajaanin lentoasemaa eniten kotimaan matkoihin, sillä 60 prosenttia ilmoitti käyttävänsä Kajaanin lentoasemaa ainoastaan tai pääsääntöisesti kotimaan matkustukseen ja 34 prosenttia ilmoitti käyttävänsä sitä sekä kotimaan että ulkomaan matkustukseen. Vastaajista 58 prosenttia oli käyttänyt muita lähtölentoasemia kuin Kajaanin lentoasemaa. Kuitenkin arvioiden mukaan 84 prosenttia kaikista yritysten lentomatkoista alkoi Kajaanin lentoasemalta. Kaikista matkoista 8 prosenttia alkoi Oulun lentoasemalta, 6 prosenttia Kuopion lentoasemalta ja 2 prosenttia muualta. Syitä Oulun ja Kuopion lentoasemien käyttöön olivat lentolippujen halvemmat hinnat sekä aikataulujen parempi yhteensopivuus ulkomaan jatkolentojen kanssa. Lentoliikenteen osuus pääkaupunkiseudulle suuntautuvista matkoista oli 65 prosenttia, kun 27 prosenttia ilmoitti menevänsä mieluiten autolla, etenkin jos mukana oli useampi ihminen. (Intres Consulting 2007, ss. 10–19) Tutkimustulokset ovat lähes kuusi vuotta vanhoja ja esimerkiksi reittitarjonta kaikilla lentoasemilla on muuttunut vuodesta 2007. Siksi tulokset ovat tällä hetkellä vain suuntaa-antavia.

Kittilä, Ivalo, Kuusamo ja Enontekiö – Pohjois-Suomen matkailun edistäjät

Kittilän lentoasema sijaitsee noin viisi kilometriä Kittilän keskustasta, 15 kilometriä Leviltä ja 35 kilometriä Ylläsjärveltä (Finavia 2013c). Kittilän lentoasema kuuluu Finavian *Lapland Airports* –tuoteperheeseen ja se oli vuonna 2012 kyseisen joukon toiseksi suurin lentoasema Rovaniemen lentoaseman jälkeen. Kansainvälisten matkustajien määrällä mitattuna se oli tuoteperheen suurin lentoasema. Kittilän lentoaseman kokonaismatkustajamäärä vuonna 2012 oli 263 427, josta kotimaan matkustajien osuus oli 70 prosenttia. Kokonaismäärällä mitattuna Kittilän lentoasema oli Suomen kahdeksanneksi suurin lentoasema ja kotimaan matkustajien määrällä mitattuna kuudenneksi suurin. (Finavia 2013b) Tarkemmin Kittilän lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 15. Kotimaan liikenne Kittilän lentoasemalla on suureksi osaksi Kittilän ja Helsinki-Vantaan lentoasemien välistä, ja sitä operoivat Finnair ympärivuotisesti ja Norwegian sesonkiluontoisesti. Vuoroja on tällä hetkellä

vuodenajasta riippuen noin yhdestä kolmeen päivässä. (Finnair 2013a; Norwegian 2013) Myös muuta kotimaan liikennettä on ollut, sillä esimerkiksi talvella 2012–2013 SAS operoi Kittilään Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemilta (SAS 2013).

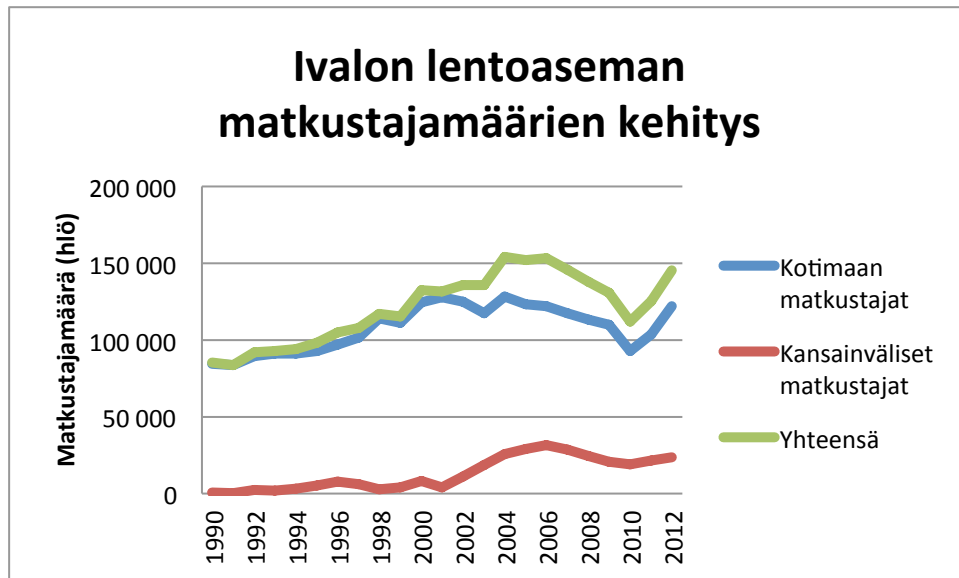


Kuva 15. Kittilän lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 15 nähdään, että Kittilän lentoaseman matkustajamäärien kehitys on ollut nousujohteista koko tarkastelujakson ajan. Viime vuosina matkustus on hieman vähentynyt, joskin kotimaan matkustajamäärät ovat kasvaneet sitten vuoden 2010. Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät ovat pysyneet tasaisina viime vuodet. Kittilän lentoasema on tärkeä alueensa matkailulle, koska muut liikenneyhteydet alueelle ovat rajoittuneet. Rautatieyhteyttä ei ole ja maanteitse lähimmät lentoasemat Enontekiö ja Rovaniemi sijaitsevat noin 150 kilometrin päässä Kittilästä (Finavia 2013c). Erityisesti ulkomaa-laisten matkustajien kannalta lentoasema luo alueensa matkailulle kilpailuetua, sillä lentoaseman läheinen sijainti lopullisen matkakohteen lähellä lyhentää kokonaismatkustusaikaa. Liikenneviraston (2013, ss. 41–42) mukaan Kittilän lentoasemalta on hyvät joukkoliikenneyhteydet matkailijoille, sillä Lelville ja Ylläkselle liikennöi kaikilta lennoilta lentokenttäbussi, joka tarvittaessa odottaa myöhästyneen lennon matkustajat ja Muonioon ja Olostunturille liikennöi lentokenttäbussi kaikilta Finnairin lennoilta.

Ivalon lentoasema sijaitsee noin 11 kilometriä Ivalo keskustasta ja noin 25 kilometriä Saariselältä (Finavia 2013c). Ivalo on tällä hetkellä kolmanneksi suurin Finavian *Lapland Airports* –konseptin lentoasemista (Finavia 2013d). Vuonna 2012 Ivalon lentoaseman kokonaismatkustajamäärä oli 145 455, mikä teki siitä Suomen kymmenenneksi suurimman lentoaseman. Matkustajista kotimaan matkustajia oli 83 prosenttia. (Finavia 2013b) Ivalon lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 16. Myös Ivalon lentoasemalla kotimaan matkustus on käytännössä sen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välistä liikennettä ja tällä hetkellä

yhteyttä liikennöi Finnair ympärivuoden ja Norwegian sesonkiaikaan. Vuoroja on vuodenajasta ja päivästä riippuen yhdestä kolmeen päivässä. (Finnair 2013a; Norwegian 2013) Kansainvälinen liikenne Ivalon lentoasemalla on tilausliikennettä. Joukkoliikenneyhteydet Ivalon lentoasemalta ovat Liikenneviraston (2013, s. 28) mukaan hyvät Saariselälle, jonne liikennöi lentokenttäbussi, joka tarvittaessa odottaa myöhästyneen lennon matkustajat. Sen sijaan joukkoliikenneyhteys Ivalon keskustaan ei palvele aikataullisesti lentomatkustajia (Liikennevirasto 2013, s. 27).

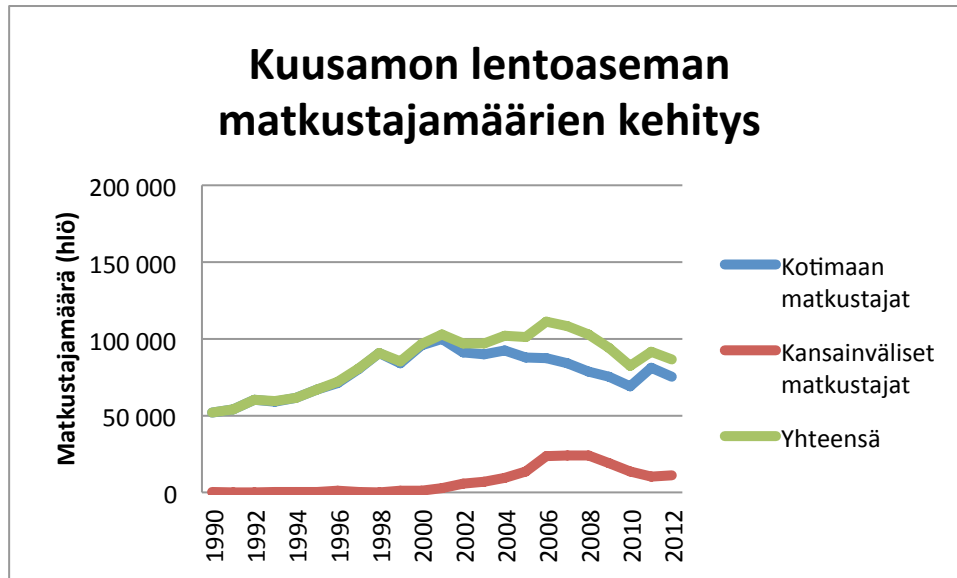


Kuva 16. Ivalon lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 16 nähdään, että Ivalon lentoaseman matkustus on painottunut kotimaan liikenteeseen, joskin kansainvälisen liikenteen osuus lähti kasvuun 2000-luvun alussa ja se on reilussa kymmenessä vuodessa 3-kertaistunut. Kokonaismatkustajamäärät kääntyivät laskuun 2000-luvun puolivälissä, mutta ovat nousseet viimeiset kaksi vuotta. Ivalon lentoasema on alueen matkailun kannalta tärkeä, sillä muut liikennemuodot toimivat alueella rajallisesti ja esimerkiksi rataverkko henkilöliikenteen osalta päättyy Kolariin ja Kemijärvelle (VR 2013). Maanteitse mitattuna Ivalo lähin lentoasema on Kittilän lentoasema, jonne on matkaa noin 250 kilometriä. Ivalon lentoaseman rooli on erityisen tärkeä ulkomaalaisten matkailijoiden kannalta, sillä heille kohtuullinen matka-aika on usein oleellinen tekijä matkustuskohdetta valittaessa.

Kuusamon lentoasema sijaitsee kuuden kilometrin päässä Kuusamon keskustasta ja 27 kilometrin päässä Rukalta (Finavia 2013c). Kuusamon lentoasema on osa Finavian *Lapland Airports* -konseptia, vaikkei sijaitsekaan Lapin maakunnassa (Finavia 2013d). Vuonna 2012 sen kokonaismatkustajamäärä oli 86 486, joista 87 prosenttia oli kotimaan matkustajia. Tällöin se oli neljänneksi suurin *Lapland Airports* -tuoteperheen lentoasema ja kolmanneksitoista suurin kaikista lentoasemista. (Finavia 2013b) Kuusamon lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkem-

min kuvassa 17. Tällä hetkellä kotimaan liikenne Kuusamosta on Helsinki-Vantaan ja Kuusamon lentoasemien välistä liikennettä ja sitä liikennöi Finnair noin kerran päivässä (Finnair 2013a). Joukkoliikenneyhteydet Kuusamon lentoasemalta ovat hyvät, sillä Liikenneviraston (2013, ss. 51–52) mukaan sieltä liikennöi kaikkia lentoyhteyksiä palvele, ja tarvittaessa matkustajia, odottava lentokenttäbussi niin Kuusamon keskustaan, Rukalle kuin Sallaankin.

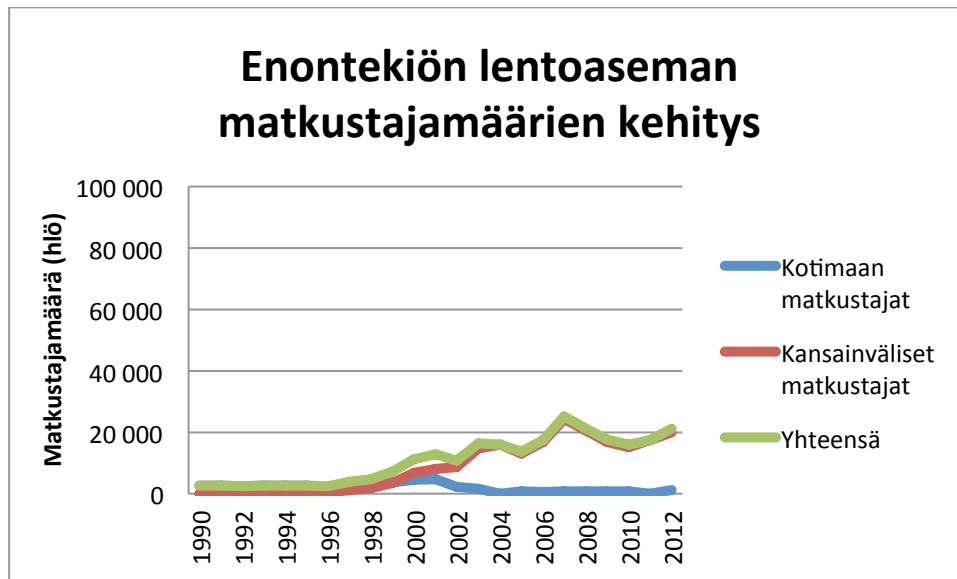


Kuva 17. Kuusamon lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (muokailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 17 nähdään, että kansainvälinen tilauslentoliikenne alkoi kehittyä suuremmin vasta 2000-luvun alkupuolella ja se onkin noussut tarkastelujakson aikana olemattomasta liikenteestä yli 10 000 vuosittaiseen matkustajaan. Kotimaan matkustajamäärät taas kääntyivät laskuun 2000-luvun alkupuolella, joskin ovat hieman nousseet viime vuosina. Kuusamon lentoasemaa lähimmät lentoasemat ovat Oulun ja Rovaniemen lentoasemat, joihin molempiin on matkaa noin 200 kilometriä eli henkilöautolla vajaa kolme tuntia. Myös kaukoliikenteen linja-autovuoroja on tarjolla muutamia päivässä noin kolmen tunnin matka-ajalla (Matkahuolto 2013). Ne eivät kuitenkaan palvele lentomatkustajia, vaan edellyttävät paikallisliikenteen tai taksin käyttöä Oulussa tai Rovaniemellä. Suomen rataverkko ei ylety Kuusamoon asti (VR 2013), jolloin Kuusamon lentoasemalla on suuri merkitys sekä alueen liikenneyhteyksien että matkailun osalta.

Enontekiön lentoasema sijaitsee 11 kilometrin päässä Enontekiön kyläkeskuksesta Hestasta. Se on yksi Suomen pienemmistä lentoasemista, eikä sinne ole ympärivuotista reitiliikennettä. Flybe lentää Enontekiön lentoasemalle Helsinki-Vantaan lentoasemalta sesonkiluonteisesti (Flybe 2013). Syksyllä 2013 Air100, joka tällä hetkellä liikennöi Helsinki-Vantaan ja Porin lentoasemien välillä, aloittaa lennot viiden viikon ajan Enontekiön lentoasemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle kahdesti viikossa (Air100 2013). Vuonna 2012 Enontekiön lentoaseman matkustajamäärä oli 21 282, josta 94 prosenttia

oli kansainvälisen liikenteen matkustajia. Tarkemmin Enontekiön lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 18.



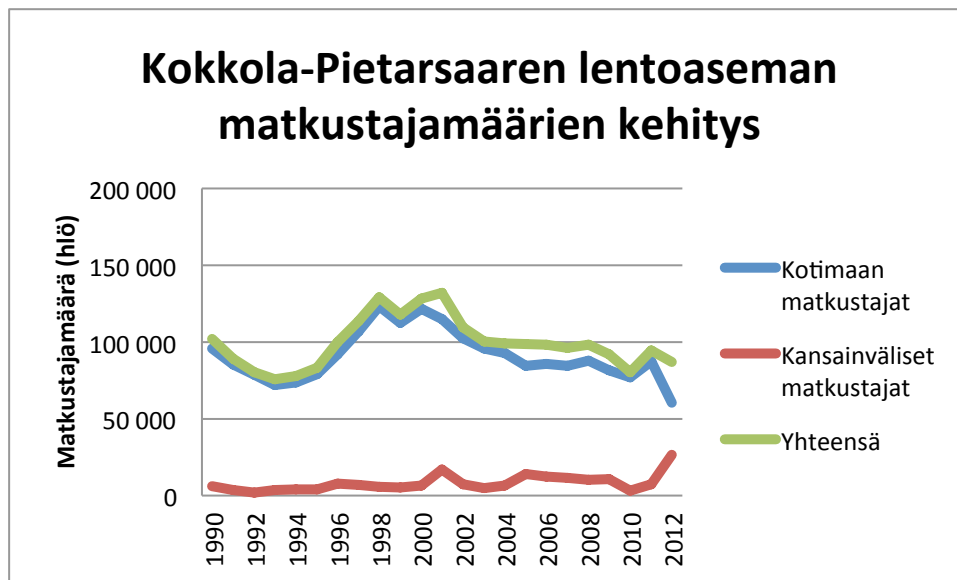
Kuva 18. Enontekiön lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (muokailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 18 nähdään, että kansainvälisen liikenteen määrä on noussut Enontekiön lentoasemalla 1990-luvun lopusta lähtien ja vastaavasti kotimaan liikenteen määrä on 2000-luvun alusta lähtien vähentynyt. Tällä hetkellä suurin osa matkustajista on kansainvälisen tilausliikenteen matkustajia. Matkailu onkin Enontekiön kunnan tärkein ja suurin elinkeino ja siksi Enontekiön kunta on tukenut lentoliikennettä alueella (Lapin liitto 2013, s. 7). Enontekiön lentoasemalla on tärkeä rooli osana alueen liikennejärjestelmää, sillä rataverkko ei ylety Enontekiöön. Lentoasemaa lähin lentoasema on Kittilän lentoasema, joka oli vuonna 2012 matkustajamäärissä mitattuna yli 12 kertaa Enontekiön lentoasemaa suurempi. Etäisyyttä lentoasemien välillä on 150 kilometriä eli maanteitse noin kaksi tuntia. Liikenneviraston (2013, s. 43) mukaan muutaman kerran päivässä liikennöitävä kaukoliikenteen linja-autoyhteys Kittilän lentoaseman ja Enontekiön välillä ei kuitenkaan tällä hetkellä juuri palvele lentomatkustajia aikatauluista johtuen.

Kokkola-Pietarsaari ja Kemi-Tornio – länsirannikon kakkoskentät

Kokkola-Pietarsaaren lentoasema sijaitsee Kruunupyssä 19 kilometrin etäisyydellä Kokkolan keskustasta ja 30 kilometrin etäisyydellä Pietarsaaresta (Finavia 2013c). Lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2012 oli 87 076, josta 70 prosenttia oli kotimaan liikennettä. Kokkola-Pietarsaari oli vuonna 2012 Suomen kahdenneksitoista suurin lentoasema. (Finavia 2013b) Tarkempaa matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 19. Tällä hetkellä Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalta on Flyben liikennöimä reitti yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin kolme kertaa päi-

vässä (Flybe 2013). Lisäksi Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalta on reittiyhteys Tukholman Arlandan lentoasemalle, ja sitä liikennöi SAS niin ikään noin kolme vuoroa päivässä (SAS 2013). Joukkoliikenneyhteydet Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalta ovat Liikenneviraston (2013, s. 45) mukaan hyvät Kokkolan keskustaan, jonne liikennöi kaikkia lentoyhteyksiä palvele taksibussi, joka tarvittaessa odottaa myöhästyneen lennon matkustajat. Sen sijaan Pietarsaaren keskustaan joukkoliikenneyhteyksiä ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 46).



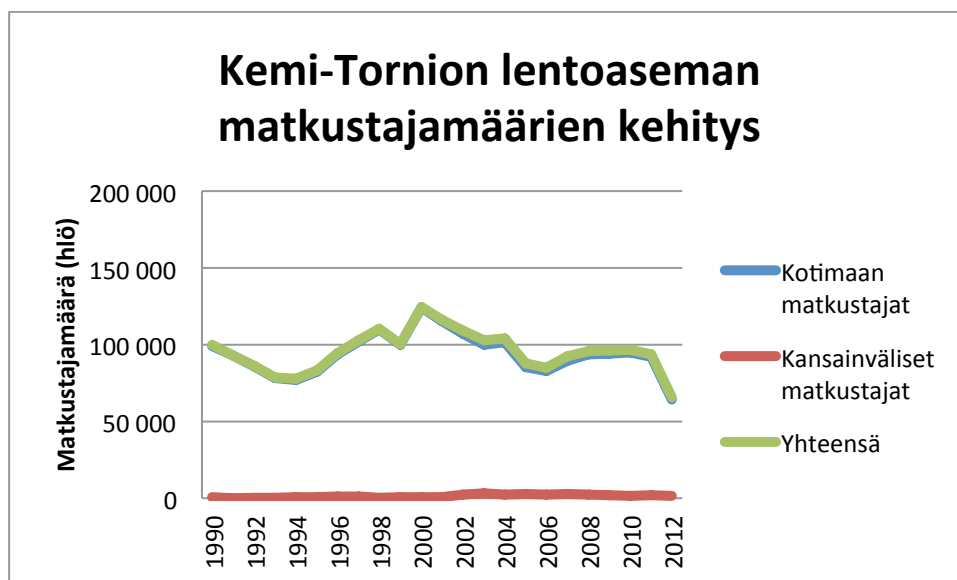
Kuva 19. Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 19 nähdään, että Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärät ovat hyvin kotimaapainotteisia. Kansainvälisen liikenteen määrä on vaihdellut, mutta keskimäärin se on 4-kertaistunut tarkastelujakson aikana. Vuonna 2012 kansainvälisten matkustajien määrää lisääntyi lähes 20 000 matkustajalla, mikä selittyy reittiyhteyden avautumisella Tukholmaan. Kotimaan matkustajamäärät taas ovat olleet 2000-luvun alusta saakka pienessä laskussa, mistä johtuen myös kokonaismatkustajamäärä on ollut laskusuuntainen. Talouden suhdannevaihtelut ovat myös nähtävissä Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman matkustajamäärien kehityksessä, mikä ainakin osittain johtuu teollisuuden suuresta roolissa Kokkola-Pietarsaaren alueen elinkeinorakenteessa ja tätä kautta liikematkustuksen suuresta osuudesta matkustajamäärissä. Kokkolan seudulla on erityisesti kemian teollisuutta ja Pietarsaaren alueella metsä-, metalli- ja veneteollisuutta. Paikallisen kauppakamarin mukaan lentoasema palveleekin erityisesti vientiteollisuutta, sillä alueen vientiyritysten henkilöstö matkustaa paljon ja aina lentäen.

Kokkola-Pietarsaaren lentoasema sijaitsee noin 120 kilometrin päässä Vaasan lentoasemasta, joka on Kokkola-Pietarsaarta matkustajamäärissä mitattuna yli neljä kertaa suurempi lentoasema. Liikenneyhteydet alueiden välillä eivät kuitenkaan palvele lentoliikenteen matkustajia, sillä rautatie Vaasasta Kokkolaan kulkee Seinäjoen kautta, jolloin

matka-aikaa kertyy vähintään kaksi ja puoli tuntia (VR 2013). Kaukoliikenteen linja-autolla väli on mahdollista matkustaa kahteen tuntiin, joskaan linja-autot eivät kulje Vaasan lentoaseman kautta (Matkahuolto 2013). Pietarsaaren ja Vaasan välillä junaa täytyy vaihtaa kahdesti, jolloin matka-aika on myös vähintään kaksi ja puoli tuntia (VR 2013). Linja-autolla matka-aika on noin puolitoista tuntia, mutta vaatii vielä paikallisyhteyden tai taksin hyödyntämistä (Matkahuolto 2013). Henkilöautolla Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman ja Vaasan lentoaseman välinen matka-aika on noin puolitoista tuntia.

Kemi-Tornion lentoasema sijaitsee noin kuuden kilometrin etäisyydellä Kemin keskustasta ja 18 kilometrin etäisyydellä Tornion keskustasta (Finavia 2013c). Vuonna 2012 lentoaseman matkustajamäärä oli 65 761, josta 97 prosenttia oli kotimaan liikennettä (Finavia 2013b). Kemi-Tornio kuuluu Finavian *Lapland Airports* –konseptiin, vaikka se pääasiassa onkin liikematkustajien käyttämä lentoasema (Finavia 2013d). Kemi-Tornion lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty tarkemmin kuvassa 20. Tällä hetkellä säännöllistä reittiliikennettä lentoasemalta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja reittiä liikennöi Flybe kolmesta neljään vuoroa päivässä (Flybe 2013). Liikenneviraston (2013, ss. 38–39) mukaan lentoasemalta on huonot joukkoliikenneyhteydet sekä Kemiin että Tornioon, koska joukkoliikennettä Kemin keskustaan ei ole ja Tornioista on lentoasemalle yksi kaukoliikenteen vuoro, joka tarvittaessa pysähtyy lentoasemalla. Toiseen suuntaan yhteyttä ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 39).



Kuva 20. Kemi-Tornion lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

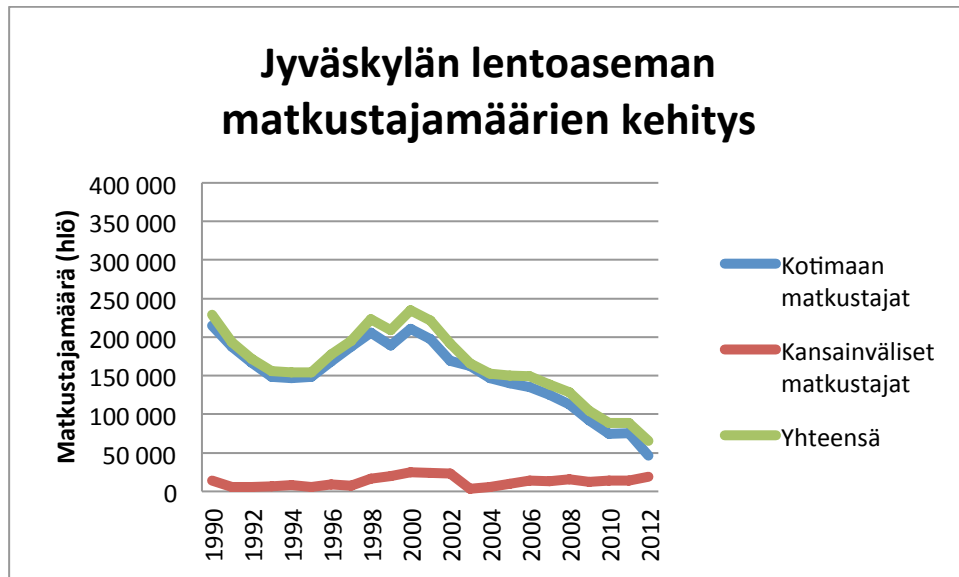
Kuvasta 20 nähdään, että Kemi-Tornion lentoasemalla kotimaan liikenne on hyvin vahvaa. Kokonaismatkustajamäärä on reagoanut talouden suhdanteisiin, mikä johtuu ainakin osittain teollisuuden vahvasta roolista alueen elinkeinorakenteessa. Alueella on pal-

jon metsäteollisuutta ja muuta vientiteollisuutta. Alue onkin Lapin teollisuuden keskittymä ja se tuottaa noin 8 prosenttia Suomen vientitulosta (Lapin liitto 2013, s. 6). Asukasluvultaan alue vastaa noin yhtä prosenttia koko Suomen väestöstä (Tilastokeskus 2013b), mikä vahvistaa sen merkittävyyttä Suomen viennille. Vahvasta vientiteollisuudesta johtuen Kemi-Tornion aluetta ollaan kehittämässä Barentsin alueen tarpeisiin ja erityisesti Tornio-Haaparannan aluetta pyritään kehittämään Barentsin alueen liikenteen solmupisteeksi. Kemin sataman uskotaan kasvavan kaivosteollisuuden tarpeiden mukana ja Tornioon taas avautunee nesteytetyn maakaasun tuontiterminaali vuonna 2016. (Lapin liitto 2013, s. 7) Molemmat lisäävät liikkumistarvetta alueella.

Kemi-Tornion lentoasema sijaitsee 130 kilometrin etäisyydellä Oulun lentoasemasta ja 160 kilometrin etäisyydellä Ruotsin puolella olevasta Luulajan lentoasemasta. Oulun ja Luulajan lentoasemat ovat keskenään saman kokoisia matkustajamäärillä mitattuna, sillä molempien kokonaismatkustajamäärä oli vuonna 2011 lähes 1,1 miljoonaa matkustajaa (Finavia 2013b; Swedavia 2013a). Määrä on noin 16 kertaa enemmän kuin Kemi-Tornion matkustajamäärä samana vuonna (Finavia 2013b). Luulajan lentoasemalta on päivittäin noin kymmenen vuoroa ja Oulun lentoasemalta noin kahdesta kolmeen vuoroa Tukholman Arlandan lentoasemalle. Oulun lentoasemalta on lisäksi noin kymmenen vuoroa Helsinki-Vantaan lentoasemalle. (Finnair 2013a; Norwegian 2013; SAS 2013; Swedavia 2013a) Liikenneyhteydet Kemi-Tornion alueelta Oulun ja Luulajan lentoasemille ovat lähinnä tieverkon varassa. Kemistä pääsee noin tunnissa junalla Ouluun, mutta Tornio-Laurila ei väliä ole sähköistetty, jolloin junayhteyttä Tornioista Ouluun ei ole tarjolla (VR 2013). Linja-autoyhteys Tornioista Ouluun kestää hieman yli kaksi tuntia ja Kemistä Ouluun hieman alle kaksi tuntia, mutta ne eivät kulje Oulun lentoaseman kautta (Matkahuolto 2013).

Jyväskylä, Seinäjoki ja Pori – Väli-Suomen pienet lentoasemat

Jyväskylän lentoasema sijaitsee 23 kilometrin etäisyydellä Jyväskylän keskustasta ja se on yksi Suomen neljästä yhteistoimintalentoasemasta (Finavia 2013c). Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2012 oli 65 220, josta 70 prosenttia oli kotimaan liikennettä (Finavia 2013b). Tarkemmin matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 21. Tällä hetkellä Jyväskylästä on reittiyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sitä liikennöi Flybe noin kolme vuoroa päivässä (Flybe 2013). Joukkoliikenneyhteydet Jyväskylän lentoasemalta Jyväskylän keskustaan ovat Liikenneviraston (2013, s. 32) mukaan hyvät, sillä väliä liikennöi lentokenttäbussi, joka palvelee, ja tarvittaessa odottaa, kaikkien lentojen matkustajia.



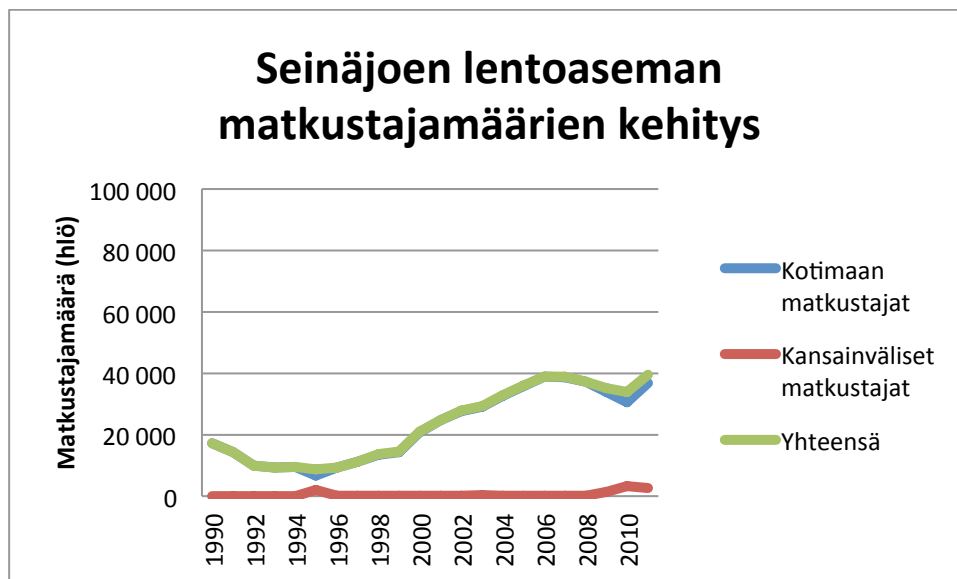
Kuva 21. Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (muokailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 21 nähdään, että Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet laskussa 2000-luvun alusta lähtien. Reittilento Jyväskylän lentoasemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle onkin haastava lentoyhtiöille, sillä muut liikennemuodot ovat ajallisesti kilpailukykyisiä eikä matkustajia tahdo riittää kannattavalle toiminnalle (Suominen 2013). Paikallisen kauppakamarin arvion mukaan sekä henkilöautolla että junalla matkustetaan liikeasioissa pääkaupunkiseudulle huomattavasti lentokonetta enemmän. Lentoyhteyttä Jyväskylän lentoasemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle käyttävät kuitenkin ulkomaille jatkavat matkustajat, joita kauppakamarin arvion mukaan on noin kaksi kolmesta Jyväskylän lentoaseman käyttäjästä. Lentoliikenteen rooli alueella onkin yhdistää Jyväskylä globaaliin maailmaan. Tästä johtuen Jyväskylän seudun kehittämisenyhtiö Jykes Oy tuki Flyben toimintaan Jyväskylän ja Helsinki-Vantaan lentoasemien välisellä reitillä lokakuusta 2011 lokakuuhun 2012 sopimuksella, jonka arvo oli 450 000 euroa ja joka sisälsi tappiontakaukset sekä markkinointitoimenpiteitä. (Kauppalehti 2011)

Jyväskylän lentoasema sijaitsee noin 150 kilometrin päässä Tampere-Pirkkalan lentoasemasta ja vajaan 300 kilometrin päässä Helsinki-Vantaan lentoasemasta. Junayhteys Tampereelle on suora ja matka-aika noin puolitoista tuntia. Junayhteys ei kulje lentoaseman kautta, jolloin kokonaismatka-aikaan täytyy lisätä taksin tai paikallisliikenteen aika. Osa junayhteyksistä Helsinkiin on suoria ja osassa on vaihto Tampereella. Matka-aika Helsinkiin on noin kolme ja puoli tuntia ja matkalippu on mahdollista ostaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle asti, jolloin Tikkurilasta on linja-autoyhteys lentoasemalle. Molempiin kaupunkeihin yhteyksiä on lähes tunnin välein. (VR 2013) Tampereen ja Jyväskylän kaupunkien välillä on kaukoliikenteen yhteys keskimäärin kahden tunnin välein ja matka-aika on noin kaksi ja puoli tuntia (Matkahuolto 2013). Lisäksi Jyväskylästä on kaukoliikenteen linja-autoyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja takaisin.

Matka-aika on kolmesta viiteen tuntia ja vuoroja on tarjolla keskimäärin tunnin välein tai hieman harvemmin. (Liikennevirasto 2013, s. 78)

Seinäjoen lentoasema sijaitsee 14 kilometrin etäisyydellä Seinäjoen keskustasta. Sen omistaa Rengonharju-säätiö, jonka suurin omistaja yli 50 prosentin osuudella on Seinäjoen kaupunki. Muita omistajia ovat Lapua, Kurikka, Ilmajoki ja Jalasjärvi. (YLE 2011b) Seinäjoen lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2011 oli 39 611, josta 93 prosenttia oli kotimaan matkustajia (Liikenteen tutkimiskeskus Verne 2013). Kuvassa 22 on esitetty Seinäjoen lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2011. Seinäjoen lentoasemalla ei ole tällä hetkellä säännöllistä reittiliikennettä. Alkuvuodesta 2013 Seinäjoen lentoasemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle liikennöi ruotsalainen lentoyhtiö Direktflyg, mutta liikenne loppui maaliskuun lopussa reitin kannattamattomuudesta johtuen. Lähialueen kunnat eivät enää lähteneet tukemaan reittiyhteyden säilymistä ja Ilmajoen kunnanjohtajan mukaan tukea ei myöskään aiota tulevaisuudessa myöntää. Valtiokaan ei tue Seinäjoen reittiliikennettä, koska nopein junayhteys Helsinkiin on alle kolme tuntia. (YLE 2013)

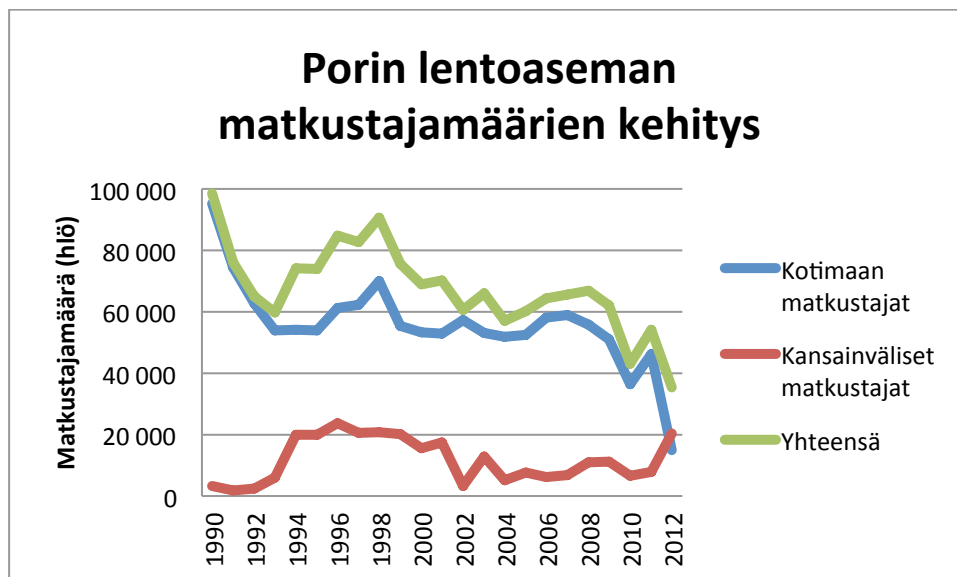


Kuva 22. *Seinäjoen lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2011 (mukailtu lähteestä Liikenteen tutkimuskeskus Verne 2013).*

Kuvasta 22 nähdään, että Seinäjoen lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet tarkastelujakson alussa hyvin vaatimattomat, joskin nousseet 1990-luvun loppupuolelta tasaisesti. Matkustajamäärät kääntyivät laskuun 2000-luvun puolivälin jälkeen, mutta nousivat taas vuonna 2011. Seinäjoen lentoaseman liikenne on ollut lähes koko tarkastelujakson ajan kotimaan liikennettä, joskin aivan viime vuosina kansainvälisen tilausliikenteen osuus on hieman noussut. Kesällä 2013 työnsä aloittanut Seinäjoen lentoaseman päällikkö Teemu Majasaari kertoo Kauppalehden (2013, s. 5) haastattelussa Seinäjoen lentoaseman keskittyvän jatkossa vapaa-ajanmatkustajiin, koska liikematkustajia ei riitä kaikille lentoasemille. Seinäjoen lentoasema sijaitseekin 80 kilometrin päässä Vaasan

lentoasemasta, jonne on alle tunnin junayhteys Seinäjoelta. Lisäksi Seinäjoen lentoasema sijaitsee 150 kilometrin päässä Kokkola-Pietarsaaren lentoasemasta ja 170 kilometrin päässä Tampere-Pirkkalan lentoasemasta. Molempiin kaupunkeihin Seinäjoelta on suora junayhteys, joskaan juna ei kulje lentoasemien kautta mikä hieman lisää matka-aikaa. Lisäksi junayhteys Helsinkiin kestää Seinäjoelta lyhyimmillään alle kolme tuntia. (VR 2013) Maanteitse Seinäjoen alueelta on mahdollista saapua Vaasan lentoasemalle noin tunnissa, Tampere-Pirkkalan lentoasemalle reilussa kahdessa tunnissa ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle reilussa neljässä tunnissa. Kaukoliikenteen linjat liikennöivät kaupunkien välejä, mutta ne eivät kulje lentoasemien kautta (Matkahuolto 2013).

Porin lentoasema sijaitsee kahden kilometrin etäisyydellä Porin keskustasta (Finavia 2013c). Vuonna 2012 sen matkustajamäärä oli 35 313, josta kansainvälisen liikenteen osuus oli 58 prosenttia ja kotimaan liikenteen osuus 42 prosenttia. Vuosi 2012 oli ensimmäinen vuosi, jolloin kansainvälisen liikenteen matkustajamäärä ylitti kotimaan liikenteen matkustajamäärän. (Finavia 2013b) Tarkemmin Porin lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 23. Porin lentoasemalta on tällä hetkellä säännöllistä reittiliikennettä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sitä liikennöi paikallinen toimija Air100 (Air100 2013). Lisäksi Porin lentoasemalla toimii Suomen Ilmailuopisto ja Porin lentoasema onkin yksi Suomen tärkeimpiä koulutuslentoasemia (Finavia 2013c). Joukkoliikenneyhteyksiä lentoasemalle ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 59).



Kuva 23. Porin lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

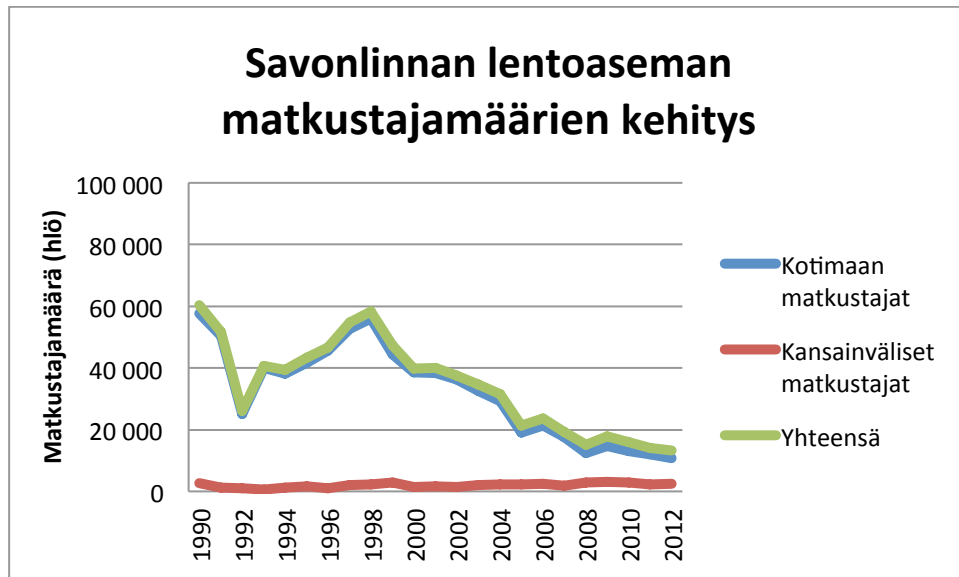
Kuvasta 23 nähdään, että Porin lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet laskussa 1990-luvun puolivälistä lähtien. Erityisesti kotimaan matkustajamäärät ovat vähentyneet ja reittiyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle on ollut välillä katkolla sen kannattamattomuudesta johtuen (Suominen 2013). Syitä lentoaseman matkustajamäärien vähenty-

miseen on tutkittu ja tulosten mukaan suurimpia syitä vähentyneeseen liikelentomatkukseen ovat olleet henkilöauton tarvitseminen määränpäässä, lentämisen kalleus ja aikataulujen sopimattomuus. Air100 ei myöskään tarjoa matkatavaroiden läpiselvitystä Porin lentoasemalta jatkolennoille, mikä on vaikuttanut negatiivisesti kysyntään. Myös videoneuvottelujen lisääntymisellä on ollut vaikutusta. (Huhtala 2013) Kansainvälisen liikenteen määrä on kuitenkin viime vuosina lisääntynyt ja koko tarkastelujakson aikana sen määrä on 6-kertaistunut.

Porin lentoasema sijaitsee 110 kilometrin eli reilun tunnin tie-etäisyydellä Tampere-Pirkkalan lentoasemasta, joka on sitä matkustajamääriltään noin 16 kertaa suurempi (Finavia 2013b). Porista on junayhteys Tampereelle, joka kestää reilun puolitoista tuntia, mutta vuoroja on tällä hetkellä vain noin kolme päivässä (VR 2013). Helsinki-Vantaan lentoasemalle on Porin lentoasemalta matkaa 250 kilometriä eli noin kolme tuntia maanteitse. Junayhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle kulkee Tampereen kautta vaihdollisena ja kestää noin kolme ja puoli tuntia (VR 2013). Lisäksi Porista on linja-autoyhteys noin kerran tunnissa sekä Tampereen kaupunkiin että Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Matka-aika Tampereelle on noin kaksi ja puoli tuntia ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin neljä tuntia. (Matkahuolto 2013)

Savonlinna, Varkaus ja Mikkeli – Savon pienet lentoasemat

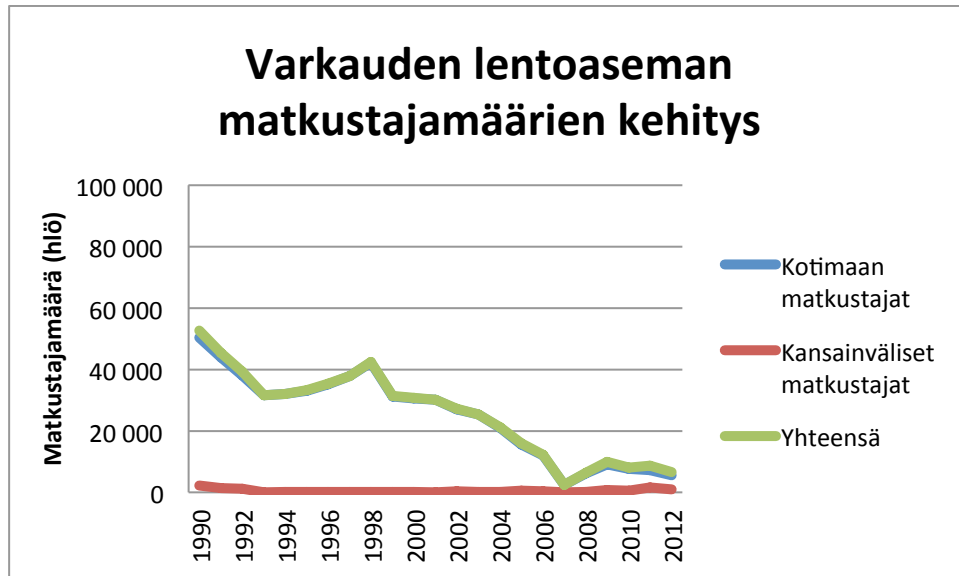
Savonlinnan lentoasema sijaitsee 15 kilometrin etäisyydellä Savonlinnan keskustasta (Finavia 2013c). Vuonna 2012 Savonlinnan lentoaseman matkustajamäärä oli 13 206, josta kotimaan matkustajia oli 80 prosenttia. Savonlinnan lentoasema oli toiseksi pienin Finavian lentoasemista matkustajamäärillä mitattuna ja tarkemmin sen matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 24. Tällä hetkellä säännöllistä reittiliikennettä Savonlinnan lentoasemalta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja reittiä operoi Flybe kaksi kertaa päivässä (Flybe 2013). Savonlinnan kaupunki yhdessä valtion kanssa tukee reittiä ostoliikenteellä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013c). Joukkoliikenneyhteyksiä lentoasemalle ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 64).



Kuva 24. Savonlinnan lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (mukailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 24 nähdään, että Savonlinnan lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet 1990-luvun lopusta lähtien laskussa. Suurin osa liikenteestä on kotimaan liikennettä, joka on erityisesti ollut laskussa. Kansainvälisen liikenteen määrä on pysynyt viime aikoina tasaisena ja se koostuu tilauslentoliikenteestä. Savonlinnan lentoasemaa lähimmät lentoasemat ovat Varkaus ja Mikkeli, mutta ne ovat sitä matkustajamääriltään pienempiä (Finavia 2013b; Liikenteen tutkimuskeskus Verne 2013). Joensuun lentoasemalle on Savonlinnasta matkaa 130 kilometriä, mutta pääkaupunkiseudulle matkustavalle Joensuun lentoasema on väärässä suunnassa. Lappeenrannan lentoasemalle on matkaa 165 kilometriä eli maanteitse reilu kaksi tuntia. Kaupunkien välillä on linja-autoyhteys muutamana kerran päivässä ja matka-aika on noin neljä tuntia (Matkahuolto 2013). Savonlinnan etäisyys Helsingistä on noin 340 kilometriä eli maanteitse noin neljä tuntia. Matka-aika junalla Helsinkiin on neljä ja puoli tuntia (VR 2013). Linja-autoyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle Savonlinnasta kestää keskimäärin viisi tuntia ja vuoroja on muutamia päivässä (Matkahuolto 2013). Muiden liikennemuotojen tarjoamat heikot yhteydet alueella siis tukevat lentoliikenteen tärkeyttä osana liikennejärjestelmää.

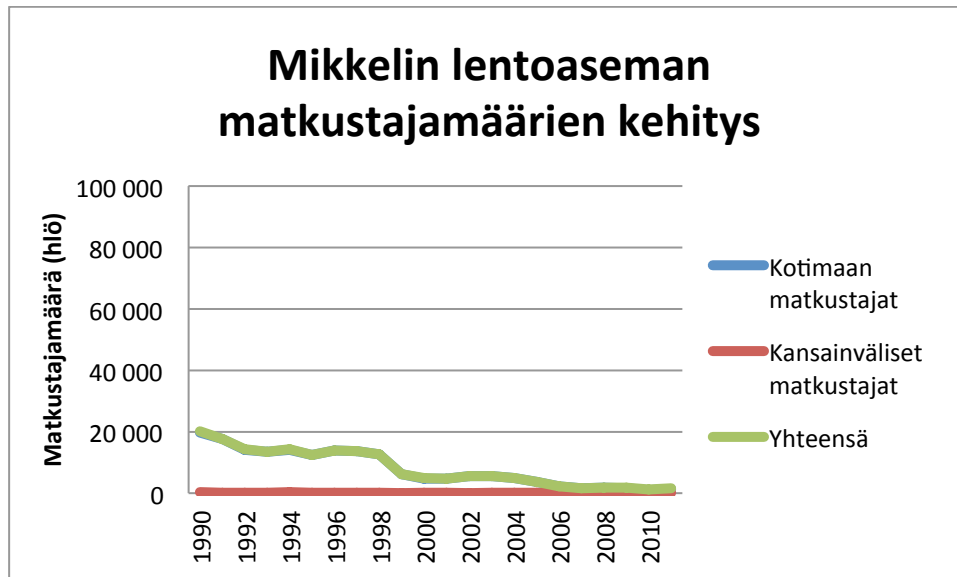
Varkauden lentoasema sijaitsee Joroisissa 16 kilometrin etäisyydellä Varkauden keskustasta ja 40 kilometrin etäisyydellä Pieksämäen keskustasta (Finavia 2013c). Varkauden lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2012 oli 6 650, josta 83 prosenttia oli kotimaan matkustajia. Varkauden lentoasema oli pienin Finavian lentoasemista matkustajamäärällä mitattuna. Se oli myös yli puolet pienempi kuin Finavian toiseksi pienin lentoasema Savonlinna. Tarkemmin Varkauden lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2012 on esitetty kuvassa 25. Tällä hetkellä Flybe operoi reittiliikennettä kahdesti päivässä (Flybe 2013). Varkauden kaupunki tukee reittiä yhdessä valtion kanssa ostoliikenteellä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013c). Joukkoliikenneyhteyksiä lentoasemalle ei ole (Liikennevirasto 2013, s. 74).



Kuva 25. Varkauden lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2012 (muokailtu lähteestä Finavia 2013b).

Kuvasta 25 nähdään, että kansainvälinen liikenne Varkauden lentoasemalla on ollut koko tarkastelujakson ajan vähäistä ja se on koostunut tilauslentoliikenteestä. Kotimaan liikenne on ollut laskusuhdanteista 1990-luvun lopusta lähtien. Varkauden lentoasema sijaitsee 110 kilometrin etäisyydellä Kuopion lentoasemasta, joka on sitä noin 43 kertaa suurempi matkustajamäärissä mitattuna. Junayhteys Kuopioon kulkee Pieksämäen kautta, jolloin matka-aika vaihdon kanssa on yli puolitoista tuntia. Kaukoliikenteen linja-autot liikennöivät Kuopioon parhaillaan reiluun tuntiin, mutta ne eivät kulje Kuopion lentoaseman kautta (Matkahuolto 2013). Savonlinnan lentoasemalle Varkaudesta on matkaa vajaa 100 kilometriä, mutta ratayhteys kaupunkien välillä ei ole suora ja kestää kahden vaihdon takia yli viisi tuntia (VR 2013). Linja-autoyhteys kestää puolitoista tuntia (Matkahuolto 2013) ja henkilöautolla matka on mahdollista ajaa hieman yli tuntiin. Varkauden lentoasemaa lähin lentoasema on Mikkelin lentoasema, joka sijaitsee noin 80 kilometrin etäisyydellä, mutta siellä ei säännöllistä reittiliikennettä (Mikkelin lentoasema 2013).

Mikkelin lentoasema sijaitsee kolme kilometrin etäisyydellä Mikkelin keskustasta ja sen omistaa Mikkelin kaupunki. Mikkelin lentoasemaa on viime vuosina pyritty markkinoimaan ”halpalentoasemana” eli alhaisten laskeutumismaksujen lentoasemana. Lentoliikenne Mikkelin lentoasemalla on tilauslentoliikennettä ja erityisesti venäläisten lomasukkaiden yksityislennot ovat olleet kasvussa. (Mikkelin lentoasema 2013) Kotimaan matkustajat muodistavat kuitenkin suurimman osan, 91 prosenttia, lentoaseman matkustajamäärästä vuonna 2011. Kokonaismatkustajamäärä oli 1 528, jolla mitattuna Mikkelin lentoasema oli Suomen pienin lentoasema. Tarkemmin Mikkelin lentoaseman matkustajamäärien kehitystä vuodesta 1990 vuoteen 2011 on esitetty kuvassa 26.



Kuva 26. Mikkelin lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1990–2011 (muokailtu lähteestä Liikenteen tutkimuskeskus Verne 2013).

Kuvasta 26 nähdään, että Mikkelin lentoaseman matkustus on koko tarkastelujakson ajan ollut pääasiassa kotimaan liikennettä. Kotimaan liikenne lentoasemalla on kuitenkin vähentynyt ja säännöllinen reittiliikenne Helsinki-Vantaan lentoasemalle loppui vuonna 2005. Vuonna 2012 Puolustusvoimat aloitti liikenteen Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mutta yhteys on tarkoitettu vain Maavoimien Esikunnan ja Mikkelin varuskunnan henkilöstön virkamatkoille. (Mikkelin lentoasema 2013) Syynä siviili-ilmailun reittiliikenteen loppumiselle olivat ohuet matkustajavirrat ja valtion linjaus olla tukematta lentoliikennettä alueella, jolta on alle kolmen tunnin junayhteys Helsinkiin. Mikkelin lentoasema sijaitsee 225 kilometriä Helsinki-Vantaan lentoasemalta eli maanteitse noin kahden ja puolen tunnin etäisyydellä. Junayhteys Mikkelistä Helsinkiin on useimmiten suora ja kestää vajaa kolme tuntia (VR 2013). Kaukoliikenteen linja-autot liikenevät Helsinki-Vantaan lentoasemalle muutaman tunnin välein ja matka-aika on noin kolme ja puoli tuntia (Matkahuolto 2013).

3 LENTOLIIKENTEEN KATALYTTISET VAIKUTUKSET SUOMELLE

Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset voidaan jakaa suoriin, epäsuoriin, aiheuttamiin ja katalyyttisiin. Suoria vaikutuksia ovat lentoasemien ja lentoyhtiöiden tuotot sekä työllistävyys ja epäsuoria toimitusketjussa olevien yritysten tuotot sekä työllistävyys. Aiheuttamia vaikutuksia ovat toimialalla suorasti ja epäsuorasti työskentelevien ihmisten kulutuksellaan aiheuttamat tuotot ja työllisyys. Katalyyttiset vaikutukset taas muodostuvat lentoliikenteen mahdollistamista ja lisäämistä asioista, kuten esimerkiksi matkailualan tuotot ja työllisyys. (Oxford Economics 2011) Oxford Economicsin (2011, ss. 13–14) mukaan lentoliikenteen suorien, epäsuorien ja aiheuttamien vaikutusten osuus Suomen bruttokansantuotteesta on 3,2 prosenttia ja työllistävyys 4,2 prosenttia. Jos laskelemassa huomioidaan myös lentoliikenteen katalyyttiset vaikutukset on niiden osuus bruttokansantuotteesta 3,9 prosenttia ja työllistävyys 5,0 prosenttia. Tässä luvussa perehdytään lentoliikenteen katalyyttisiin vaikutuksiin Suomelle, koska niitä on tuotu hyvin vähän esille Suomen lentoliikenteen yhteydessä. Aihetta pohjustetaan esittelemällä lyhyesti liikenneyhteyksien merkitystä osana alueiden ja yritysten kilpailukykyä. Tämän jälkeen tutustutaan tarkemmin kahteen tärkeimpään katalyyttiseen vaikutukseen: ulkomaankauppaan ja matkailuun.

3.1 Liikenneyhteydet osana Suomen kilpailukykyä

Sotarauta et al. (2001, ss. 13–14) määrittävät alueen kilpailukykyyn ominaisuudeksi, jonka avulla alue voi osallistua kilpailuun ja jonka turvin kilpailussa voi menestyä kilpikumppaneita paremmin. Maailman talousfoorumi (2012, s. 4) näkee alueiden kilpailukykyyn olevan yhteydessä tuottavuuteen ja määrittääkin kilpailukykyyn joukoksi instituutioita, toimintatapoja ja tekijöitä, jotka yhdessä määrittävät alueen tuottavuuden. Alueen kilpailukyky voidaan siis määrittää kyseisen alueen ominaisuudeksi, joka kertoo sen tuottavuudesta ja jonka avulla se synnyttää hyvinvointia. Saario (2011, s. 6) on tiivistänyt hyvin, että kilpailukykyinen alue on sellainen, joka pystyy synnyttämään, houkuttelemaan ja ylläpitämään toimintaa, joka lisää alueen taloudellista hyvinvointia. Kilpailukyky koostuu useista osatekijöistä, jotka riippuvat usein siitä mistä näkökulmasta kilpailukykyä tarkastellaan (Haapasalo 2013). Esimerkiksi Maailman talousfoorumi (2012) tutkii eri maiden välistä kilpailukykyä, jolloin sen käyttämät osatekijät ovat mahdollisimman globaaleja. Sotarauta et al. (2001, s. 14) taas ovat määrittäneet kilpailukykyyn osatekijät konkreettisemmasta näkökulmasta, jolloin esimerkiksi saman maan eri alueiden vertailu on helpompaa. Liikenneyhteydet ja infrastruktuuri ovat kuitenkin aina yksi

kilpailukyvyn osatekijä (Haapasalo 2013). Muita osatekijöitä ovat esimerkiksi makrotaloudellinen ympäristö, markkinoiden koko, työvoiman saatavuus ja laatu sekä innovatiivisuus ja imago (Maailman talousfoorumi 2012, s. 4; Sotarauta et al. 2001, s. 14).

Maiden kilpailukykyä tutkitaan vuosittain. Kansainvälisen johtamisen kehittämisen instituutin IMD:n kilpailukykytutkimuksessa vuonna 2012 Suomi oli sijalla 17, kun esimerkiksi Ruotsi oli sijalla 4. Suomi oli tippunut kaksi sijaa vuodesta 2011. Lisäksi Suomi oli listattu niin sanotuksi häviäjämääksi, koska se oli tippunut vuodesta 1997 peräti 13 sijaa alaspäin. Samassa ajassa Ruotsi oli noussut 15 sijaa ylöspäin. (IMD 2012) Maailman talousfoorumin (2012) tutkimuksessa Suomi oli vuoden 2012–2013 listauksessa sijalla 3 ja Ruotsi sijalla 4. Vuotta aikaisemmin maat sijoittuivat toisin päin. Suomen infrastruktuuri oli listattu sijalle 23 ja Ruotsin sijalle 19. Parhaiten infrastruktuurivertailussa menestyivät Hongkong ja Singapore, mutta heti niiden jälkeen sijoittuivat Saksa, Ranska, Sveitsi, Iso-Britannia ja Alankomaat. (Maailman talousfoorumi 2012, s. 13; ss. 17–19) Osa Euroopan maista oli siis menestynyt infrastruktuurivertailuissa hyvin, joskin täytyy huomioida, että kyseisten maiden liikennevirrat ovat asukaslukuista johtuen paljon Suomea suuremmat ja Iso-Britanniaa lukuun ottamatta kyseiset maat sijaitsevat Euroopan keskiössä hyvien tie- ja ratayhteyksien päässä toisistaan.

Oxford Economics (2011) on tutkinut pelkästään saavutettavuuden ja ulkomaisten investointien välistä yhteyttä. Saavutettavuuden he määrittivät lentoyhteyksien määrällä. Vuonna 2010 Suomen suurimmilta lentoasemilta oli yhteensä 48 reittiä, joita lennettiin keskimäärin 2,7 kertaa päivässä. Näistä reiteistä 12 yhdisti Suomen yli 10 miljoonan asukkaan kaupunkiin ja niihin lennettiin keskimäärin kaksi kertaa päivässä. Ulkomaalaisten investointien arvon ja määrän Oxford Economics suhteutti maiden bruttokansantuotteeseen. Se löysi tilastollisen yhteyden saavutettavuuden ja ulkomaalaisten investointien välille (Oxford Economics 2011, s. 9), jolloin saavutettavuutta parantamalla ulkomaalaisten investointien määrä lisääntyy, mikä taas näkyy taloudellisen hyvinvoinnin lisääntymisenä. Voidaan siis todeta, että saavutettavuus ja hyvät liikenneyhteydet näyttäisivät todella olevan yksi kilpailukyvyn osatekijä. Suomi sijoittui mittauksissa sekä saavutettavuudeltaan että ulkomaalaisten investointien määrältään keskivaiheille ja arviolta 10 prosentin parannus Suomen saavutettavuuteen lisäisi bruttokansantuotetta 115 miljoonaa euroa vuodessa pitkällä aikavälillä, mikä tarkoittaisi lähes 0,1 prosentin vuosittaista nousua (Oxford Economics 2011, s. 9; s. 12).

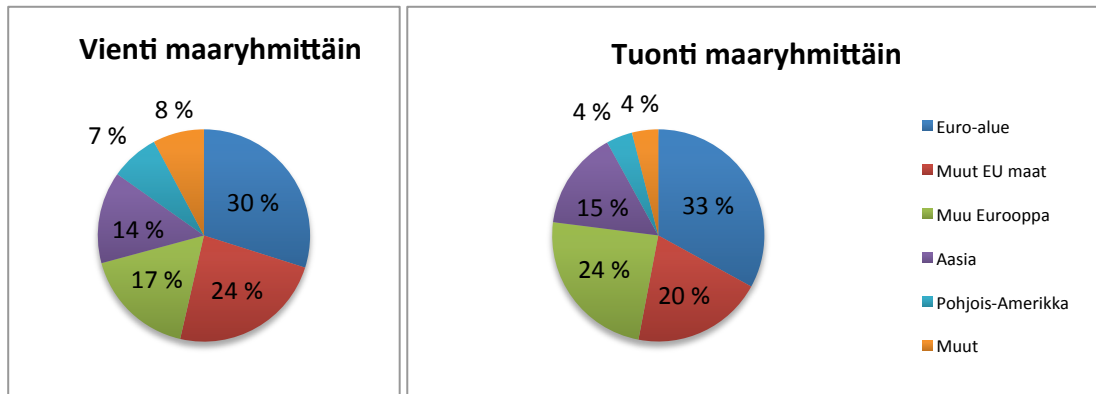
Keskuskauppakamari on tutkinut liikenneyhteyksien merkitystä suomalaisten yritysten kilpailukyvyille. Vuonna 2011 se haastatteli 1280:tä Suomessa toimivan kauppakamarin jäsenyrityksen johtajaa. Vastaajista 24 prosenttia koki liikenneyhteyksien ja tätä kautta hyvän saavutettavuuden vaikuttavan erittäin paljon sekä yrityksen sijaintiin että toimintaedellytyksiin. Vastaajista 37 prosenttia nimesi näiden vaikuttavan paljon ja 23 prosenttia jonkin verran. Yhteensä 61 prosenttia vastaajista koki, että liikenneyhteyksillä on suuri merkitys yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin ja ne olivat kyselyn perus-

teella toiseksi tärkein kilpailukykytekijä. Ainoastaan sopivan työvoiman saatavuutta pidettiin liikenneyhteyksiä tärkeämpänä. Vuonna 2009 liikenneyhteyksillä oli suuri merkitys 52 prosentille ja se oli kolmannella sijalla työvoiman saatavuuden ja markkinoiden läheisyyden jälkeen. (Saario 2011, ss. 7–8) Kahdessa vuodessa on siis tapahtunut kehitystä siihen suuntaan, että hyvät liikenneyhteydet korvaavat markkinoiden läheisyysvaatimukset kilpailuetuna.

Samassa kyselyssä kysyttiin myös lentoliikenteen ja yrityksen kilpailukyvyn välistä yhteyttä. Vuonna 2005 vastaajista 20 prosenttia koki panostuksen lentoliikenteeseen parantavan yrityksen kilpailukykyä erittäin paljon tai paljon, kun vuonna 2007 vastaava määrä oli 23 prosenttia ja vuonna 2009 se oli 33 prosenttia. Vuonna 2011 jo 45 prosenttia eli lähes puolet vastaajista arvioi panostuksen lentoliikenteeseen parantavan yrityksensä kilpailukykyä erittäin paljon tai paljon. Lentoyhteyksien merkitys osana yritysten kilpailukykyä on siis kuudessa vuodessa yli kaksinkertaistunut. Erityisesti yritykset kaipasivat suoria kansainvälisiä yhteyksiä, sillä vuonna 2011 vastaajista 45 prosenttia uskoi niiden parantavan yrityksen kilpailukykyä erittäin paljon tai paljon. Nousua vuodesta 2005 oli 21 prosenttiyksikköä eli niiden merkitys oli lähes kaksinkertaistunut. (Saario 2011, s. 21) Panostuksen lentoliikenteeseen uskottiin lisäävän suuresti kilpailukykyä yrityksissä, jotka sijaitsivat Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Pohjois-Karjalan, Pohjanmaan, Pirkanmaan, Etelä-Karjalan, Satakunnan, Pohjois-Savon ja Keski-Suomen maakuntien alueella. Kansainvälisiä, suoria yhteyksiä toivottiin erityisesti Etelä-Karjalan, Pohjois-Pohjanmaan, Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen maakunnissa sijaitsevilla yrityksillä. (Saario 2011, s. 18)

3.2 Suomen ulkomaankauppa

Suomen bruttokansantuote vuonna 2012 oli 194,5 miljardia euroa, josta viennin arvo oli 77,3 miljardia euroa ja tuonnin arvo 78,4 miljardia euroa. Yhteensä ulkomaankauppa muodosti noin 80 prosenttia bruttokansantuotteesta, mikä korostaa kansainvälisen kaupan merkitystä Suomen taloudelliselle hyvinvoinnille. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2013) Eniten Suomesta vievät suuret yritykset, joiden osuus Suomen viennin arvosta oli 83 prosenttia vuoden 2013 ensimmäisellä neljänneksellä. Pienten ja keskisuurten yritysten osuus oli 13 prosenttia ja 3 prosenttia viennistä ei oltu määritelty kumpaankaan ryhmään. (Tullihallitus 2013b) Tärkeimmät vientimaat Suomelle vuonna 2012 olivat Ruotsi, Saksa ja Venäjä. Ruotsin osuus viennistä oli 11 prosenttia, Venäjän osuus 10 prosenttia ja Saksan osuus 9 prosenttia. Muita tärkeitä vientimaita Suomelle olivat Yhdysvallat, Alankomaat, Iso-Britannia ja Kiina. Vastaavasti tärkeimmät tuontimaat Suomelle vuonna 2012 olivat Venäjä, Saksa ja Ruotsi. Venäjän osuus tuonnista oli 18 prosenttia, Saksan osuus 12 prosenttia ja Ruotsin osuus 11 prosenttia. Muita tärkeitä tuontimaita Suomelle olivat Kiina, Alankomaat ja Norja. (Tullihallitus 2013a, s. 11) Kuvassa 27 on esitetty maaryhmittäin Suomen vienti- ja tuontialueita.



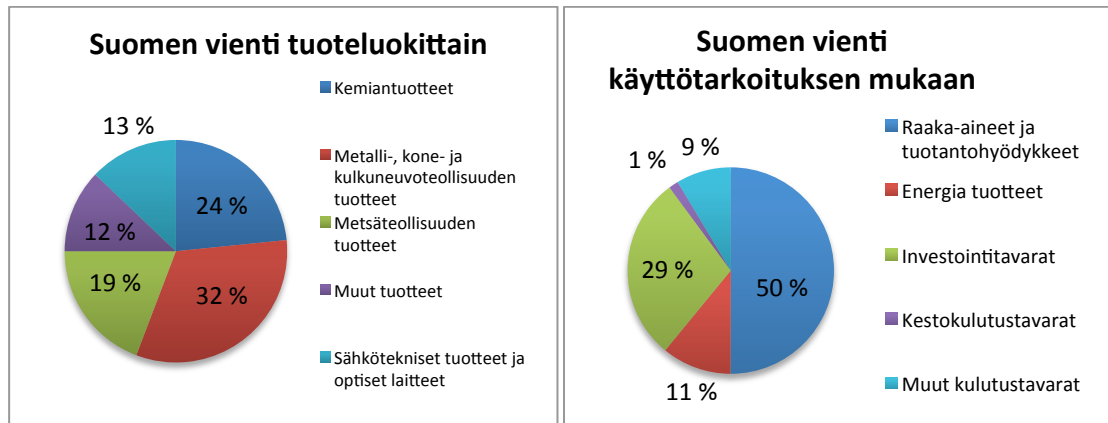
Kuva 27. Suomen tärkeimmät vienti- ja tuontialueet vuonna 2012 (Tullihallitus 2013a, s. 11).

Kuvasta 27 nähdään, että Suomen vienti- ja tuontialueet ovat hyvin tasapainossa, joskin vientiä Pohjois-Amerikkaan sekä muihin kohteisiin on hieman tuontia enemmän. Yli puolet Suomen viennistä tapahtuu Euroopan Unionin alueelle ja tästä lähes kolmasosa euroalueelle. Yhteensä Euroopan alueelle suuntautuu 71 prosenttia kaikesta viennistä. Vastaavasti tuonnista 77 prosenttia tulee Euroopan alueelta. Tullihallinnon (2013a, s. 27) mukaan vienti kehitysmaihin on viime vuosina lisääntynyt ja vuonna 2012 sen osuus oli noin 18 prosenttia. Suomalaisten yritysten vienti ei ole kuitenkaan vuonna 2008 alkaneen taantumän jälkeen noussut yhtä nopeasti kuin muiden EU-maiden ja Suomi onkin menettänyt osuuttaan maailmankaupassa (Elinkeinoelämän keskusliitto 2012). Eniten Suomen maakunnista viedään Uudeltamaalta, jonka osuus koko viennistä vuonna 2011 oli noin 28 prosenttia. Seuraavaksi eniten vietiin Kymenlaaksosta, Pirkanmaalta ja Varsinais-Suomesta. Taulukkoon 5 on koottu maakuntien osuus viennistä sekä viennin määrä suhteessa maakunnan asukaslukuun. Suhteellisen osuuden avulla on pyritty hahmottamaan viennin tärkeyttä kyseisen maakunnan taloudelle.

Taulukko 5. Suomen vienti maakunnittain ja maakunnan asukaslukuun suhteutettuna (mukailtu lähteistä Tullihallitus 2012 ja Tilastokeskus 2013b).

Maakunta	Viennin osuus	Vienti suhteessa asukaslukuun
Uusimaa	33 %	1,1
Varsinais-Suomi	8 %	0,9
Satakunta	6 %	1,5
Kanta-Häme	2 %	0,7
Pirkanmaa	8 %	0,8
Päijät-Häme	3 %	0,9
Kymenlaakso	9 %	2,8
Etelä-Karjala	2 %	0,9
Etelä-Savo	1 %	0,3
Pohjois-Savo	2 %	0,4
Pohjois-Karjala	2 %	0,5
Keski-Suomi	4 %	0,9
Etelä-Pohjanmaa	1 %	0,3
Pohjanmaa	6 %	1,8
Keski-Pohjanmaa	3 %	2,1
Pohjois-Pohjanmaa	3 %	0,4
Kainuu	0,3 %	0,2
Lappi	6 %	1,7
Manner-Suomi	100 %	1

Taulukosta 5 nähdään, että absoluuttisilla vientimäärillä mitattuna Suomen vienti on keskittynyt rannikkoalueille, mikä johtunee satamien läheisyydestä. Asukaslukuun suhteutettuna vientiä oli eniten Kymenlaaksosta, Keski-Pohjanmaalta, Pohjanmaalta, Satakunnasta, Lapista ja Uudeltamaalta. Vähiten sitä oli Kainuusta, Etelä-Pohjanmaalta, Etelä-Savosta, Pohjois-Pohjanmaalta ja Pohjois-Savosta. Asukaslukuun suhteutettu vienti ei siis ollut yhtä keskittynyttä maantieteellisesti. Tuoteryhmillä mitattuna Suomen viennin tärkeimmät osa-alueet vuonna 2012 olivat metalli-, kone- ja kulkuneuvoteollisuuden tuotteet, kemian teollisuuden tuotteet sekä metsäteollisuuden tuotteet (Tullihallitus 2013a, ss. 5–6). Metalli-, kone- ja kulkuneuvoteollisuus muodostivat vuonna 2012 lähes kolmanneksen viennin arvosta, joskin niiden osuus on ollut viime vuosina laskussa. Metsäteollisuus muodostaa enää viidenneksen viennin arvosta, kun se vielä 1960-luvulla vastasi yksinään kolmea neljäsosaa. Sen sijaan kemian teollisuuden osuus on ollut nousussa. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2013) Käyttötarkoituksen mukaan jaoteltuna Suomesta vietiin eniten raaka-aineita ja tuotantohyödykkeitä sekä investointitavaraa. (Tullihallitus 2013a, ss. 5–6) Tarkemmat osuudet viennistä tuoteluokittain ja käytön mukaan on esitetty kuvassa 28.



Kuva 28. Suomen vienti tuoteluokittain ja käyttötarkoituksen jaettuna mukaan vuonna 2012 (Tullihallitus 2013a, ss. 5–6).

Kuvasta 28 nähdään, että puolet Suomen viennistä on raaka-aineita ja tuotantohyödykkeitä ja reilu neljännes on investointitavaraa. Molempien ryhmien tuotteet kuljetetaan pääsääntöisesti laivalla ulkomaille ja Suomessa lentoliikenteen osuus vientikuljetuksista tonneissa mitattuna onkin alle yhden prosentin. Viennin arvossa mitattuna osuus on kuitenkin 10 prosenttia. (Tullihallitus 2013a, s. 31) Suomesta viedään lentorahtina pääasiassa korkean teknologian tuotteita, joiden osuus viennin arvosta on tällä hetkellä noin 8 prosenttia. Suurimman osan tästä muodostavat elektroniikka- ja tietoliikennevälineet sekä tieteelliset instrumentit (Tullihallitus 2013a, s. 29). Lentoliikenteen tärkeys Suomen ulkomaankaupalle ei kuitenkaan ole lentorahdissa, vaan sen mahdollistamissa myynti- ja markkinointitoimissa (Sundström 2013). Valtioneuvosto (2012a, s. 53) onkin tiivistänyt eduskunnalle antamassaan liikennepoliittisessa selonteossa lentoliikenteen tärkeyden Suomen kilpailukyvyllä todella hyvin: ”Lentoliikenteen oleellinen merkitys ei ole kuitenkaan itse tavarankuljetuksessa, vaan toiminnoissa, jotka mahdollistavat suomalaisen tuotannon ja tarjoamiemme palveluiden kysynnän: markkinoinnissa, myynnissä ja kaikessa muussa yhteydenpidossa, jonka tarve on entisestään kasvanut. Tässä roolissa lentoliikenteelle ei ole vaihtoehtoa.”

3.3 Matkailu Suomessa

Vuonna 2011 Suomen matkailutulot olivat 13,8 miljardia euroa, mikä vastasi 2,8 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta. Luvussa on huomioitu sekä suomalaiset että ulkomaalaiset matkailijat. Matkailun osuus bruttokansantuotteesta on siis suurempi kuin maa- ja metsätalouden, pankkisektorin tai elintarviketeollisuuden osuudet. Lisäksi 5,4 prosenttia valtion veroista ja muista maksuista on peräisin matkailualalta. Matkailuala työllisti vuonna 2010 noin 130 000 henkilöä, josta laskennallinen kokonaistyöllisyys oli noin 64 000 henkilöä. Alalle odotetaan syntyvän 50 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2020 mennessä. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2013) Matkailuun toimialana onkin vihdoin alettu suhtautua vakavasti ja sen taloudelliset hyödyt on ymmärretty (Mäki-Fränti 2013).

Rajahaastattelututkimuksen mukaan vuonna 2012 kaikista Suomeen saapuneista matkustajista 55 prosenttia oli vapaa-ajanmatkalla, 21 prosenttia liikematkalla ja 10 prosenttia vierailulla sukulaisten tai ystävien luona. 11 prosenttia ilmoitti syykseen muun matkan ja 3 prosenttia matkallansa olevan monta tarkoitusta. (Tilastokeskus 2013a) Oxford Economicsin (2011, s. 20) arvion mukaan vuonna 2010 Suomeen ulkomailta saapuvista matkustajista 36 prosenttia saapui maanteitse tai rautateitse, 36 prosenttia lentäen ja 28 prosenttia laivalla. Lentoliikenteen osuus saapuvista matkustajista oli siis reilu kolmannes. Ulkomaalaisten matkailu Suomeen vuonna 2012 kasvoi 5 prosenttia edellisvuodesta ja lähes 20 prosenttia kahden vuoden takaisesta määrästä. Vuonna 2012 maksullisissa majoitusliikkeissä yöpyneistä matkailijoista 26 prosenttia oli venäläisiä, 11 prosenttia ruotsalaisia, 10 prosenttia saksalaisia, 6 prosenttia isobritannialaisia ja 3 prosenttia virolaisia. Muita maita, joista vierailijoita saapui majoitusliikkeisiin yli 60 000, olivat Norja, Yhdysvallat, Japani, Ranska ja Hollanti. Yhteensä Tilastokeskus esittää saapuneiden vierailijoiden määrän 28 maasta, ja niistä 19 sijaitsee Euroopassa. Kaikista eniten majoitusliikkeissä yöpyivät kuitenkin suomalaiset, sillä kaikista tilastoiduista yöpymisistä lähes kolme neljäsosaa, eli noin 8,1 miljoonaa, oli suomalaisten yöpymisiä. (Tilastokeskus 2013a) Taulukossa 6 on esitetty maksullisten yöpymisten jakautuminen maakunnittain vuonna 2012.

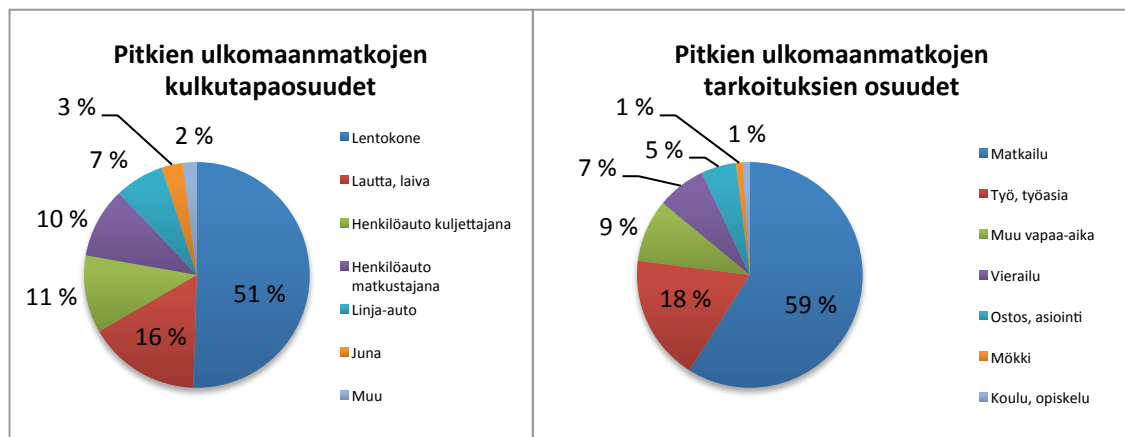
Taulukko 6. Suomen matkailu maakunnittain (mukailtu lähteistä Tilastokeskus 2013a ja 2013c).

Maakunta	Yöpymisten määrä	Yöpymisten osuus	Yöpymisten määrä suhteessa asukaslukuun	Ulkomaalaisten osuus yöpymisistä
Uusimaa	5 262 273	26 %	3,36	45 %
Varsinais-Suomi	1 233 921	6 %	2,63	18 %
Satakunta	416 777	2 %	1,85	15 %
Kanta-Häme	397 775	2 %	2,27	13 %
Pirkanmaa	1 515 006	8 %	3,05	14 %
Päijät-Häme	619 672	3 %	3,06	17 %
Kymenlaakso	334 931	2 %	1,85	29 %
Etelä-Karjala	714 387	4 %	5,4	47 %
Etelä-Savo	700 681	4 %	4,57	24 %
Pohjois-Savo	888 335	4 %	3,58	14 %
Pohjois-Karjala	490 603	2 %	2,96	20 %
Keski-Suomi	1 152 496	6 %	4,19	16 %
Etelä-Pohjanmaa	6 74 157	3 %	3,47	4 %
Pohjanmaa	4 27 034	2 %	2,38	18 %
Keski-Pohjanmaa	1 59 098	1 %	2,32	9 %
Pohjois-Pohjanmaa	1 569 320	8 %	3,92	17 %
Kainuu	955 962	5 %	11,85	12 %
Lappi	2 399 486	12 %	13,12	41 %
Manner-Suomi	19 911 914	100 %	3,69	28 %

Taulukosta 6 nähdään, että absoluuttisilla määrillä mitattuna suosituimmat matkailumaakunnat olivat Uusimaa, Lappi, Pohjois-Pohjanmaa, Pirkanmaa ja Keski-Suomi. Viimeisessä sarakkeessa yöpymisten määrä on suhteutettu maakunnan asukaslukuun, mikä antaa karkean arvion matkailutoiminnan merkityksestä maakunnalle sekä kertoo suuntaviivaisesti matkailun osuudesta maakunnan tulonlähteenä. Viimeisestä sarakkeesta nähdään, että koko Manner-Suomessa maksullisia yöpymisiä vuodessa oli noin 3,7 kertaa enemmän kuin asukkaita. Vaikka Uudenmaan yöpymiset olivat absoluuttisilta määriltään yli neljäsosan kaikista Suomen maksullisista yöpymisistä, oli matkailun merkitys alueelle hieman maan keskiarvoa alhaisempi. Sen sijaan Lapissa ja Kainuussa maksullisten yöpymisten määrä oli yli kymmenkertainen maakuntien asukaslukuihin suhteutettuna, mikä kertoo matkailun merkittävydestä maakuntien tulonlähteenä. Muuta maakuntia, joissa matkailu näyttäisi olevan tärkeä tulonlähde olivat Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Keski-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa. Taulukosta 6 nähdään myös, että Manner-Suomessa ulkomaalaisten osuus maksullisista yöpymisistä oli keskimäärin 28 prosenttia. Suhteessa eniten ulkomaalaisia yöpyi Etelä-Karjalassa, Uudellamaalla ja Lapis-

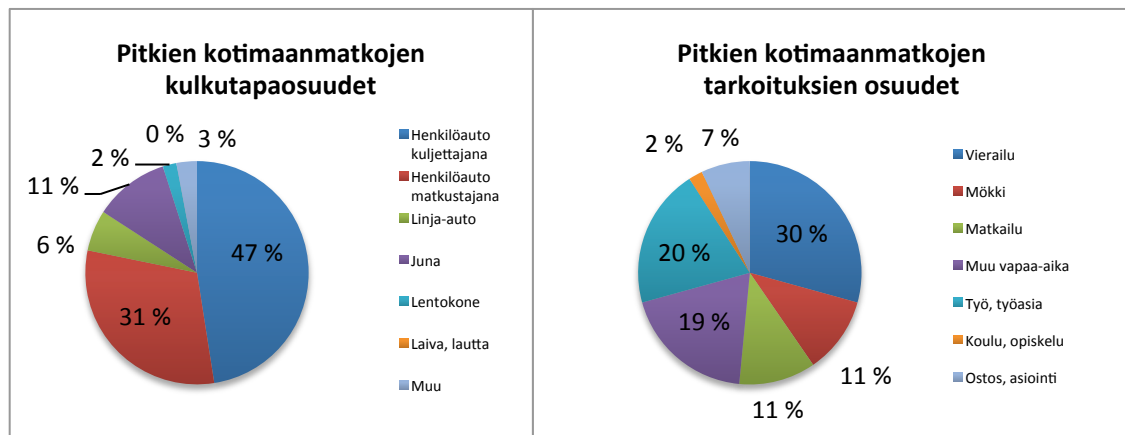
sa. Luvuista nähdään, että ulkomaalaisten osuus yöpymisistä on suurempaa Itä-Suomessa kuin Länsi-Suomessa, mitä ainakin osittain selittävät venäläiset turistit.

Liikennevirasto (2012) tutkii henkilöliikennetutkimuksessa suomalaisten pitkiä eli yli 100 kilometrin pituisia ulkomaanmatkoja. Viimeisin henkilöliikennetutkimus on vuosilta 2010–2011 ja siinä pitkien ulkomaanmatkojen määrä oli kasvanut 21 prosenttia eli keskimäärin lähes 4 prosenttia vuosittain edelliseen, vuosina 2004–2005 tehtyyn henkilöliikennetutkimukseen verrattuna. Eniten olivat kasvaneet Länsi-Eurooppaan ja Aasiaan suuntautuvat vapaa-aikaan ja työhön liittyvät matkat. Pääsääntöisesti molemmille alueille matkustetaan pitkän etäisyyden takia lentäen. Kaikista pitkistä ulkomaanmatkoista puolet tehtiin lentokoneella, viidennes henkilöautolla ja kuudesosa laivalla tai lautalla. Pitkistä ulkomaanmatkoista 58 prosenttia oli matkailuun ja 18 prosenttia työhön liittyviä. (Liikennevirasto 2012, s. 96) Tarkemmat osuudet pitkien ulkomaanmatkojen kulkutavoista ja matkan tarkoituksista on esitetty kuvassa 29.



Kuva 29. Suomalaisten tekemien pitkien ulkomaanmatkojen kulkutapojen ja matkan tarkoituksien osuudet vuosina 2010–2011 (Liikennevirasto 2012, s. 96).

Henkilöliikennetutkimuksessa tutkitaan myös suomalaisten tekemiä pitkiä kotimaan matkoja. Näillä matkoilla henkilöauton osuus oli lähes 80 prosenttia. Seuraavaksi suosituin liikennemuoto oli juna, jonka osuus oli 11 prosenttia. Lentokoneen osuus oli 2 prosenttia ja osa näistä matkoista oli syöttöyhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin matkustajat jatkoivat sieltä matkaansa eteenpäin ulkomaille. (Liikennevirasto 2012, s. 93) Tällöin lentoliikenteen osuus täysin kotimaan sisäisistä matkoista on vielä pienempi. Eniten kotimaan matkoja tehtiin vierailutarkoituksessa, mutta myös työmatka-, mökki- ja matkailutarkoituksessa. Pitkien kotimaan matkojen osuus oli kasvanut 16 prosenttia edelliseen, vuosina 2004–2005 tehtyyn, henkilöliikennetutkimukseen verrattuna. (Liikennevirasto 2012, s. 93) Tarkemmat kulkutapaosuudet ja matkan tarkoituksen osuudet on esitetty kuvassa 30.



Kuva 30. Suomalaisten tekemien pitkien kotimaan matkojen kulkutapojen ja matkatar-
koitusten osuudet vuosina 2010–2011 (Liikennevirasto 2012, s. 93).

Kuvan 30 liikennemuodoista lentoliikenteen, junaliikenteen ja linja-autoliikenteen osuudet on eroteltu vuoden 2004–2005 henkilöliikennetutkimuksessa matkan pituuksien mukaan. Vaikka tulokset ovat kymmenen vuotta vanhoja, voidaan niitä pitää suunta-antavina, koska liikennejärjestelmää suuresti muuttavia investointeja ei ole kymmenessä vuodessa juuri tehty. Tulosten mukaan 100–150 kilometrin pituisilla matkoilla linja-auton markkinaosuus oli 8 prosenttia ja junan 5 prosenttia. 150–200 kilometrin pituisilla matkoilla junan markkinaosuus oli 11 prosenttia ja linja-auton hieman vähemmän, 9 prosenttia. Lentokonetta käytettiin vasta 200–300 kilometrin pituisilla matkoilla, jolloin sen markkinaosuus oli noin 1 prosentti. Junan markkinaosuus 200–300 kilometrin pituisilla matkoilla oli 8 prosenttia ja linja-auton 9 prosenttia. 300–500 kilometrin pituisilla matkoilla lentokoneen markkinaosuus oli 4 prosenttia, linja-auton 9 prosenttia ja junan 10 prosenttia. Lentoliikenne nousi käytetyimmäksi joukkoliikennemuodoksi yli 500 kilometrin matkoilla ja sen markkinaosuus oli 20 prosenttia. Junan markkinaosuus oli lähes yhtä paljon, 18 prosenttia ja linja-auton 6 prosenttia. (Meriläinen 2009, s. 38) Noin 500 kilometrin etäisyydellä Helsingistä ovat Länsi-Suomessa Kokkola ja Itä-Suomessa Nurmes. Suomen sisäisen lentoliikenteen Helsinki-keskeisyydestä johtuen voidaan pelkistää, että lentoliikenne on erityisen tärkeä liikennemuoto näiden alueiden pohjoispuolella. Erityisesti liikematkustajat tarvitsevat nopeaa lentoyhteyttä pidemmillä matkoilla (Sundström 2013).

4 SUOMEN LENTOLIIKENTEEN MUUTOSTEKIJÄT VUOTEEN 2030

Tähän lukuun on asiantuntijahaastattelujen ja kirjallisuuden avulla valittu esiteltäväksi muutostekijöitä, joiden uskotaan vaikuttavan Suomen lentoliikenteeseen vuoteen 2030 mennessä. Suurin osa muutostekijöistä on tällä hetkellä Euroopassa vallitsevia trendejä, joiden uskotaan vaikuttavan myös Suomen lentoliikenteen kehittymiseen. Ensimmäisenä tutustutaan lentoasemien omistussuhteiden kehittymiseen Euroopassa viime vuosikymmeninä ja pohditaan millaisia muita vaihtoehtoja kuin Finavian verkostoperiaate Suomella olisi. Toisessa luvussa tutustutaan haastateltujen ja kirjallisuuden ehdottamiin toimenpiteisiin, joilla Suomen lentoasemien kannattavuutta voitaisiin parantaa. Tämän jälkeen esitellään lentoyhteyksien kehittymistä. Ensin tutustutaan kansainvälisten yhteyksien kehittymiseen, jonka jälkeen pohditaan kotimaan yhteyksien kehittymistä. Kotimaan yhteyksien kehittymisen yhteydessä pohditaan erityisesti muiden liikennemuotojen kehittymistä valitussa aikaikkunassa ja sen vaikutuksia Suomen lentoliikenteelle.

4.1 Lentoasemien omistussuhteiden kehittyminen

Kansainväliset lentoasemat Euroopassa olivat pääasiassa valtioiden tai alueellisten toimijoiden omistuksessa aina 1990-luvulle asti (Doganis 2006, s. 46). Kansainväliset lentoasemat olivat pääasiassa valtioiden omistuksessa, kun taas pienemmät alueelliset lentoasemat olivat useimmiten kaupunkija tai maakuntia vastaavien tahojen omistuksessa. Näin oli esimerkiksi Manchesterissa, jossa lentoaseman omistivat Manchesterin kaupunki ja kahdeksan lähialueen kuntaa sekä Hannoverissa, jossa lentoaseman omistivat Hannoverin kaupunki ja Ala-Saksin osavaltio. Sääntelyn vapautuminen toi kuitenkin mukanaan yksityistämisen, erityisesti suurille ja kansainvälisille lentoasemille. (Graham 2008, s. 11) Ensimmäiset täysin yksityistetyt lentoasemat olivat Iso-Britanniassa Lontoon alueen kolme lentoasemaa, jotka myytiin täysin yksityiselle toimijalle, BAA:lle, vuonna 1987. Tätä kehitystä seurasivat useat maat 1990-luvulta lähtien. (Oum et al. 2006, ss. 109–110) Nykyään lentoasemia omistavat niin valtiot, yksityiset tahot kuin valtiot yhdessä yksityisten tahojen kanssa (mm. Cullicane 2012, s. 38). Suomen kaltainen verkostoperiaatteella toimiva omistusmalli on Euroopan maista vain Portugalissa ja Espanjassa (Inspira 2013).

Iso-Britanniassa lentoasemat olivat 1980-luvulla pääasiassa paikallisten tahojen omistuksessa, joskin vuosikymmenen loppupuolella suurimmista lentoasemista tehtiin osakeyhtiöitä, jotka paikallishallinto omisti. Tämä mahdollisti kaupallisen toiminnan kehit-

tämisen ja suurimmalla osalla näistä lentoasemista kaupallisen toiminnan osuus tuotoista nousi. Suuri investointitarve ajoi kuitenkin yhtiöitä kohti yksityisiä rahamarkkinoita ja täten yksityistämistä. Vuonna 2007 Iso-Britannian 26 suurimmista lentoasemasta 18 oli sataprosenttisesti yksityisessä omistuksessa ja 4 täysin paikallisen hallinnon omistuksessa. Paikallisella hallinnolla oli enemmistöosuus 2 lentoasemalla ja vähemmistöosuus 1 lentoasemalla. Suurin osa Iso-Britannian pienemmistä lentoasemista jäi paikallishallinnon omistukseen. Suurimpien lentoasemien yksityistäminen kuitenkin kannatti, sillä keskimäärin näiden lentoasemien tuotot olivat nousseet huomattavasti vuodesta 1986 vuoteen 2007. (Graham 2008, s. 37–41) Iso-Britannian lisäksi myös Kanadassa lentoasemia yksityistettiin 1990-luvun taitteessa. Kanadassa valtio ei kuitenkaan luopunut lentoasemien omistuksesta, vaan ainoastaan niiden operatiivisesta toiminnasta. Lentoasematoimintaa operoivat yhtiöt ovat kuitenkin voittoa tavoittelemattomia, mikä tekee Kanadan lentoasemaverkoston toiminnasta ainutlaatuisen. (Gillen 2011, s. 4)

Myös Saksassa lentoaseman omistaa usein erikseen sitä varten perustettu yhtiö. Näin on esimerkiksi Münchenissä, jossa lentoaseman omistavan yhtiön omistus on jakautunut niin, että Baijerin osavaltio omistaa siitä 51 prosenttia, Saksan liittovaltio 26 prosenttia ja Münchenin kaupunki 23 prosenttia. (Munich Airport 2013) Frankfurtin lentoaseman omistava yhtiö on listautunut pörssiin ja sen omistavat Hessenin osavaltio (31 prosenttia), Frankfurtin kaupunki (20 prosenttia), lentoyhtiö Lufthansa (8,5 prosenttia), konsulttiyhtiö Lazard (3 prosenttia) ja rakennusyhtiö RARE Infrastructure (3 prosenttia). Loput eli noin kolmannes osakkeista on jakautunut pienempien sijoittajien kesken. (Fraport 2013) Vielä 1990-luvulla Frankfurtin lentoaseman omistus oli jakautunut Frankfurtin kaupungin, Hessenin osavaltion ja Saksan liittovaltion välille (Graham 2008, s. 11). Saksan liittovaltio onkin luopunut kokonaan osuudestaan, ja myös Hessenin osavaltio ja Frankfurtin kaupunki ovat vähentäneet osuuksiaan.

Vastaavaan tapaan kuin Frankfurtin lentoasemalla, Wienin lentoaseman omistus oli 1990-luvun alkuun asti Wienin kaupungin (50 prosenttia), Wienin kaupunkialuetta ympäröivän Ala-Itävallan osavaltion (25 prosenttia) ja Itävallan valtion (25 prosenttia) kesken jaettu. Investointitarpeista johtuen omistavan yhtiön osakepääomaa nostettiin ja osakkeita laskettiin vapailla markkinoille vuonna 1992. Tämän jälkeen yksityisten osakkeenomistajien osuus lentoaseman omistuksesta oli 27 prosenttia, Wienin kaupungin 37 prosenttia, Ala-Itävallan osavaltion 18 prosenttia ja Itävallan valtion 18 prosenttia. Kolme vuotta myöhemmin Wienin kaupunki ilmoitti halustaan myydä puolet sen jäljellä olevista osakkeista. Yksityisten sijoittajien osuus omistajissa nousi 49 prosenttiin, josta yhden prosenttiyksikön omisti Amsterdamin lentoasema. Amsterdamin lentoasema toivoi omistajuuden johtavan strategiseen yhteistyösuhteeseen Wienin lentoaseman kanssa, mutta se luopui suunnitelmastaan vuonna 1998. (Graham 2008, ss. 16–20) Nykyään yksityisten sijoittajien osuus lentoaseman omistuksessa on puolet ja valtiollisesta omistuksesta ovat jäljellä enää Wienin kaupunki ja Ala-Itävallan osavaltio, mo-

lemmat 20 prosentin osuuksillaan. Työntekijöiden säätiön omistuksessa on 10 prosenttia osakkeista. (Vienna Airport 2013, s. 48)

Ranskassa lentoasemien yksityistäminen on ollut muuta Eurooppaa hitaampaa. Perinteisesti Ranskan lentoasemat omistivat paikalliset kauppakamarit yhdessä valtiollisten tahojen kanssa. Lainsäädäntö muutettiin sallimaan lentoasemien yksityistäminen vuonna 2005 ja Pariisin Charles-de-Gaullen lentoasema yksityistettiin osittain vuonna 2006. Samaan aikaan alueellisten lentoasemien roolia muutettiin ja ne jaettiin kahteen ryhmään. Ensimmäiseen ryhmään kuuluivat 12 tärkeintä alueellista lentoasemaa, joista 4 sijaitsee Ranskan merentakaisilla alueilla. Ranskan valtio säilyi näiden lentoasemien maanomistajana, mutta niiden operointia varten perustettiin yhtiöitä, joiden omistajina toimivat alkuun Ranskan valtio, paikalliset viranomaiset ja kauppakamarit. Tällainen yhtiö perustettiin esimerkiksi Toulousen lentoasemalle, ja sen suurin omistaja 60 prosentin osuudella on Ranskan valtio. Alueen kauppakamari omistaa lentoasemasta 25 prosenttia, maakuntaliitto 5 prosenttia, alueellinen neuvosto 5 prosenttia ja Toulousen kaupunkialue 5 prosenttia. Ranskan valtion on mahdollista luopua enemmistöosuudestaan ja siten mahdollistaa yksityisten sijoittajien osallistuminen lentoaseman toimintaan vuodesta 2013 lähtien. Yksityinen omistaminen on mahdollista myös toiseen ryhmään nimettyjen 151 lentoaseman kohdalla, joskin julkisen vallan täytyy silti omistaa enemmistö lentoasemasta. (Graham 2008, ss. 21–23)

Ranskan tapaan suurimmat muutokset Ruotsissa tapahtuivat verrattain myöhään, lopullisesti vuonna 2010. Tällöin Ruotsin Ilmailulaitoksesta (Luftfartsverket, LfV) erotettiin omaksi yksikökseen lentoasemien operoinnista vastaava Swedavia, jonka vastuulle jäi 14 lentoasemaa. Nämä 14 lentoasemaa sijaitsevat Tukholman kahta lentoasemaa lukuun ottamatta vähintään 250 kilometrin etäisyydellä toisistaan ja niiden vaikutusalue kattaa lähes koko Ruotsin. (Swedavia 2013b) Loput Ruotsin yli 40 säännöllisen reittiliikenteen lentoasemasta siirtyivät kunnalliseen tai yksityiseen omistukseen. (LfV 2012) Näistä esimerkiksi Norrköpingin, Jönköpingin ja Linköpingin lentoasemat ovat kunnallisessa omistuksessa ja Örebron lentoaseman omistaa Örebron läänin liikenteestä vastaava osakeyhtiö (Jönköping Airport 2013; Linköping City Airport 2013; Norrköping Flygplats 2013; Örebro Airport 2013). Tukholman toiseksi suurimman lentoaseman, Skavstan, omistaa 90-prosenttisesti yksityinen operaattori, joka omistaa myös useita muita lentoasemia ympäri Eurooppaa. Loput kymmenen prosenttia lentoasemasta omistaa Nyköpingin kaupunki. (Stockholm Skavsta Airport 2013) Helsingborgin lentoaseman taas omistaa rakennusyhtiö PEAB Oy (Ängelholm Helsingborg Airport 2013). Loput Ruotsin lentoasemista ovat pääasiassa kunnallisessa omistuksessa (LfV 2012).

Edellä esitettyjen esimerkkien avulla voidaan pelkistää, että lentoasemien omistus Euroopassa on täysin valtiollista, täysin yksityistä tai valtiollisten ja yksityisten tahojen yhteisomistusta. Valtiollisessa omistuksessa on useita erilaisia toimintamalleja, joista verkostoperiaatteella toimiva yksi toimija on vain yksi malli monista. Suomessa Finavia

voisi ylläpitää suurinta osaa lentoasemista myös ilman verkostoperiaatetta, jolloin lentoasemien rahoitusta tulisi tarkastella uudelleen. Tämän lisäksi kaupungit ja seutukunnat voisivat suoraan tai yhtiön kautta omistaa lentoasemia. Tällöin myös Finavia voisi olla yksi osaomistaja. Yksityisellä puolella lentoaseman voisi omistaa lentoasemaoperaattori, jonka pääasiallinen tarkoitus on tuottaa voittoa toiminnallaan. Suomessa tämä tarkoittaisi lentoasemien myymistä ulkomaalaisille toimijoille tai uusien yksityisten tahojen perustamista. Yksityinen taho voisi olla myös Ranskan tapaan kauppakamari tai muu alueen elinkeinoelämän järjestö, jolloin sen toiminta voi aluepoliittisista syistä olla myös voittoa tavoittelematonta. Kauppakamarit ovat kuitenkin voittoa tavoittelevia, jolloin niiden kiinnostus voi olla rajoittunutta (Skogberg 2013). Näiden lisäksi lentoasemien omistus voisi olla jakautunut valtiollisten ja yksityisten tahojen välille lukematomilla eri tavoilla. Kuvaan 31 on vielä pelkistetty Suomen näkökulmasta, millaisia erilaisia omistusvaihtoehtoja Suomen lentoasemilla on.

Valtiollinen omistus	Yksityinen omistus	Valtiollisten ja yksityisten tahojen yhteisomistus
<ul style="list-style-type: none"> • Valtion suora omistus • Valtionyhtiö (Finavia) • Kunta/Kaupunki • Seutukunta • Finavia yhdessä kaupungin tai seutukunnan kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> • Lentoasemaoperaattori • Yksityinen sijoittaja • Voittoa tavoittelematon järjestö 	<ul style="list-style-type: none"> • Valtiollisilla tahoilla enemmistö • Yksityisillä tahoilla enemmistö • Valtio omistaa, mutta yksityinen yhtiö operoi pitkän aikavälin sopimuksella

Kuva 31. Lentoasemien erilaisia omistusvaihtoehtoja lajitteluna Suomen näkökulmasta (mukailtu lähteestä Gillen 2011, s. 4).

Oum et al. (2006) tutkivat kuvassa 31 esitettyjen lentoasemien omistustyyppien kannattavuutta vertailemalla keskenään 116:ta maailman suurimpiin kuuluvaa lentoasemaa. He jakoivat valtiollisen omistuksen valtion suoraan omistukseen, valtionyhtiön omistukseen ja useamman valtiollisen tahon yhteisomistukseen. Yhteisomistuksen he jakoivat valtiollisten tahojen enemmistöomistukseen, yksityisten tahojen enemmistöomistukseen ja valtion omistukseen, jossa yksityinen taho vastaa operoinnista. Heidän saamien tulosten mukaan lentoasemien, joiden omistuksen enemmistö oli yksityisillä omistajilla, voittomarginaalit olivat huomattavasti muita lentoasemia suuremmat (56 prosenttia). Toiseksi suurimmat voittomarginaalit olivat yksityisillä lentoasemaoperaattoreilla (39 prosenttia), valtionyhtiöillä (36 prosenttia) ja suoralla valtionomistuksella (31 prosenttia). Usean valtiollisen tahon yhteisomistuksen voittomarginaali oli 23 prosenttia ja valtion enemmistön yhteisomistuksen 20 prosenttia. (Oum et al. 2006, s. 119) Suomen kannalta tämä tarkoittaa sitä, että siirtyminen valtiollisten ja yksityisten tahojen yhteisomistukseen niin, että yksityisillä tahoilla olisi enemmistö, voisi parantaa joidenkin lentoasemien kannattavuutta. Seuraavaksi parhaat vaihtoehdot olisivat yksityinen lentoasemaoperaattori, valtionyhtiön omistuksen säilyttäminen ja suora valtion omistus. Siirtymistä usean valtiollisen tahon yhteisomistukseen tai valtiollisen tahon enemmistöomistukseen tulokset puoltavat kaikista vähiten.

Lentoaseman toiminnan tehokkuuden suhteen Oum et al. (2006, s. 120) eivät löytäneet tilastollista yhteyttä tukemaan yksityisenemmistöisten lentoasemien parempaa kannattavuutta, joten he uskoivat sen johtuvan yksityisten tahojen halusta panostaa lentoasemien kaupalliseen ja muuhun lentotoimintaan liittymättömään toimintaan valtiollisia tahoja enemmän. Suomessa tämä tarkoittaisi sitä, että yksityistäminen parantaisi kannattavuutta siis vain silloin, kun kaupallista toimintaa lentoasemilla saataisiin kasvatettua. Tätä taas ei ohiesta matkustajavirroista johtuen voida pitää realistisena vaihtoehtona kaikilla lentoasemilla (mm. Sundström 2013). Yllättäväksi tutkimustulokseksi Oum et al. (2006, s. 120) nimesivät sen, että valtionyhtiöiden tehokkuus oli korkeampi kuin sellaisten yhtiöiden, joissa valtiollinen taho omisti enemmistön. He suosittelivatkin valtiota tai valtionyhtiötä luopumaan kerralla enemmistöomistuksestaan tai pitämään sen sataprosenttisesti itsellään. Yleisesti ottaen he totesivat tulostensa perusteella, että lentoasemien yksityistäminen ei ole lisännyt toimialan tuottavuutta toivotulla tavalla (Oum et al. 2006, s. 120).

Dieke & Barros (2007) tutkivat Italian lentoasemien tehokkuutta ja totesivat, että suuremmat lentoasemat olivat pienempiä tehokkaampia, mutta se selittyi mittakaavaedulla. Heidän tutkimuksensa mukaan myös täysin yksityisessä omistuksessa olevat lentoasemat olivat tehokkaampia kuin osittain yksityisessä omistuksessa olevat, minkä he uskoivat johtuvan valvonnan puutteesta sen suhteen, toimiiko lentoaseman johto valtion hyväksi. Cullicane et al. (2012) tutkivat lentoasemien yksityistämisen lisäksi myös satamien yksityistämistä ja he tulivat lopputulokseen, että molempia on tutkittu liian vähän, jotta johtopäätöksiä yksityistämispäätösten onnistumisesta tai epäonnistumisesta voitaisiin vielä tehdä. He kuitenkin toteavat, että täydellinen yksityistäminen näyttäisi lisäävän taloudellista kannattavuutta erityisesti sellaisilla alueilla, joilla yritystoiminta on kehittynyttä ja läpinäkyvää eli juuri Suomen kaltaisissa kehittyneissä maissa. (Cullicane et al. 2012, s. 46) Tuloksia arvioidessa tulee kuitenkin huomioida, että ne on saatu tutkimalla pääasiasiassa suuria ja kansainvälisiä lentoasemia, kun taas suurin osa Suomen lentoasemista on pieniä alueellisia lentoasemia. Tällöin tulokset eivät välttämättä ole vertailukelpoisia.

4.2 Lentoasemien kannattavuuden parantaminen

Konsulttiyritys Inspira (2013) on tutkinut Finavian omistamia lentoasemia taloudellisesta näkökulmasta ja toteaa siviili-ilmailun lentoasemista ainoastaan Helsinki-Vantaan olevan itsenäisesti kannattava. Muita lentoasemia ylläpidetään Helsinki-Vantaan lentoaseman tuloilla noin 22 miljoonan euron edestä vuosittain. Inspira (2013) ei kuitenkaan kerro, kuinka suuri osa kustannuksista kohdistuu millekin lentoasemalle, koska tulokset on esitetty suhdelukuina. Helsinki-Vantaan tulojen kohdalla ei myöskään ole eroteltu mikä osuus tuloista tulee minkäkin maakuntalentoaseman ja Helsinki-Vantaan välisestä liikenteestä, jolloin ei voida arvioida yksittäisen lentoaseman tärkeyttä koko verkoston taloudelle. Huomioimatta ovat jääneet myös lentoasemien alueillensa katalysoimat vai-

kutukset, jotka olisi välttämätöntä huomioida ainakin silloin, kun asiaa tarkastellaan koko Suomen talouden näkökulmasta (Sundström 2013). Lentoasemien toimintaa olisi kuitenkin toivottavaa saada kannattavammaksi ja perinteisesti kannattavuutta voidaan parantaa kahdella tavalla: lisäämällä toiminnan tuottoja tai vähentämällä sen kustannuksia. Tuottoja lisääviä toimenpiteitä tässä tapauksessa ovat lentoliikenteen tai kaupallisen toiminnan lisääminen lentoasemalla, kun taas kustannuksia voidaan vähentää teknologisen kehityksen sekä erilaisten uudelleen järjestelyiden avulla. (Skogberg 2013)

Lentoyhteyksien lisääntyminen Suomessa riippuu pitkälti lentoliikenteen ja matkustuksen yleisestä kysynnästä, johon yksittäisen lentoaseman on suuressa mittakaavassa vaikea vaikuttaa. Osa asiantuntijoista kuitenkin uskoi, että alueellinen omistus mahdollistaisi lentoasemille nykyistä verkostoperiaatetta paremmat mahdollisuudet vaikuttaa lentotarjontaan. Ensinnäkin se mahdollistaisi paremman profiloitumisen, jolloin lentoasemia voitaisiin kehittää alueellisista tarpeista nykyistä paremmin. Lentoasema voisi profiloitua esimerkiksi lentoasemalla operoivien lentoyhtiöiden mukaan eli sen mukaan operoidaanko lentoasemalla pääasiassa reittiliikennettä vai tilauslentoaliikennettä. Tällöin lentoasema keskittyisi joko liikematkustajiin tai vapaa-ajanmatkustajiin kohdesegmenttinaan. Lentoasema voisi profiloitua myös rahtilentoasemana, sillä Suomessa ei ole yhtään selkeää rahtilentoasemaa vaan suurin osa rahdista kulkee matkustajalentokoneissa Helsinki-Vantaan kautta (Suominen 2013). Mäkisen (2013) mukaan tämä johtuu kuitenkin juuri rahtilentoaseman puuttumisesta eikä rahdin tarpeesta liikkua matkustajalentokoneissa. Hänen mukaansa Suomessa olisi tilaa ainakin yhdelle rahtilentoasemalle, koska matkustajat ja heihin liittyvät toimet ovat lentoasemalle suurin kuluerä. Rahtilentojen pyörittäminen sen sijaan ei aiheuta yhtä suuria kustannuksia.

Alueelliseen omistukseen siirtyminen poistaisi ainakin osan lentoasemista verkostoperiaatteen piiristä. Tällöin lentoasemien rahoitusta tulisi tarkastella uudestaan, sillä ei ole selvää, pystyisikö valtio EU-lainsäädännön takia tukemaan taloudellisiin vaikeuksiin joutunutta lentoasemaa, jos verkostoperiaate purettaisiin (Jääskeläinen 2013). Verkostoperiaatteen purkamisen etuna olisi kuitenkin lentoaseman mahdollisuus määrätä itse laskeutumismaksunsa, sillä nykyisessä järjestelmässä Finavian kaikilla lentoasemilla on verkostoperiaatteesta johtuen sama laskeutumismaksu. Sundström (2013) uskookin, että laskeutumismaksujen alentamisella lentoliikenteen tarjontaa maakuntalentoasemilla voitaisiin lisätä. Tämä taas lisäisi kysyntää, jolloin ”positiivinen kierre” olisi valmis. Myös lentoasema hyötyisi tästä lopulta, sillä Skogberg (2013) kertoo joitakin vuosia sitten arvioineensa, että yhden lennon operointi vaatii noin 25 henkilön työpanoksen, kun taas 5–6 lennon noin 30 henkilöä ja 30 lennon noin 50 henkilöä. Tarjonnan lisääntyminen lentoasemalla lisäisi siis mittakaavaetua. Tulee kuitenkin huomioida, ettei tarjontaa voida lisätä rajattomasti, sillä Suomessa kysyntä on suurin maakuntalentoasemien tarjonnan määräävä tekijä. Lisäksi jos kysyntä lisääntyy, on se pois joltain muulta liikennemuodolta, pääasiassa juna- ja henkilöautoliikenteeltä (Sundström 2013).

Starkie (2012, s. 40) uskoo, että tulevaisuudessa lentoasemat ja lentoyhtiöt tekevät yhä läheisempää ja pidempiaikaisempaa strategista yhteistyötä. Yksi tällainen tapa on mainossopimukset, joissa lentoyhtiö sitoutuu mainostamaan kyseistä aluetta ja lupaa tietyn vähimmäismäärän matkustajia saapuvan alueelle seuraavien vuosien aikana (Graham 2008, s. 289). Tätä voidaan pitää yhtenä keinona lisätä tietyn lentoaseman matkustajamääriä. Suomessa Lappeenrannan kaupunki ja paikalliset yritykset ovat tukeneet lentoasemalleen liikennöiviä yhtiöitä (Savolainen 2013), ja tätä tukea voidaan pitää markkinointitukea vastaavana tukimuotona. Muualla Suomessa lentoliikennettä on pääasiassa tuettu, jotta reittiyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle on saatu lentoyhtiölle kannattamattomista matkustajamääristä huolimatta säilytetty. Esimerkiksi Varkauden ja Savonlinnan lentoasemilla Suomen valtio yhdessä kyseisten kaupunkien kanssa on tukenut reittiyhteyttä verovaroin, jotta toiminta pysyy lentoyhtiölle kannattavana ja täten lentoliikenne alueella säilyy. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013c) Vaikka lentoliikenteen tulisi pidemmällä ajanjaksolla olla itsenäisesti kannattavaa, voidaan joillakin alueilla myös nähdä, että lentoasema katalysoi alueelle niin paljon taloudellista hyvinvointia, että sen ylläpito on kannattavaa (Sundström 2013). Tällöin tulisi kuitenkin miettiä, kuka vastaa lentoaseman kustannuksista (Savolainen 2013).

Lentoaseman tuottoja voidaan lisätä myös lisäämällä kaupallista toimintaa. Kaupallisen toiminnan tuottavuus lentoasemilla perustuu ennen kaikkea suuriin ihmismääriin. Suomessa pelkkä lentoasematoiminta ei tuo riittäviä ihmisvirtoja muualle kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin muilla lentoasemilla ihmisvirtoja voitaisiin lisätä kehittämällä lentoasemaa ja sen ympäristöä houkuttelevammaksi myös muulle toiminnalle. (Skogberg 2013) Esimerkiksi Kuopiossa lentoaseman ympäristöön on tavoitteena saada tulevaisuudessa rakennettua toimistoja, yleisilmailutiloja, urheiluhalli, vesimoottoriurheiluvarikko sekä myöhemmin myös hotelli. Myös lentoaseman Non-Schengen aluetta halutaan laajentaa ja terminaalin eteen rakentaa parkkitalo. (Savon Sanomat 2013) Toiteutuessaan toimistotilat lisäisivät lentoliikennettä tarvitsevien yritysten sijoittumista alueelle ja harrastepalvelut toisivat jatkuvia ihmisvirtoja alueelle. Nämä odotettavasti lisäisivät liikenneyhteyksiä lentoasemalle ja samalla mahdollistaisivat nykyistä enemmän muutakin toimintaa, kuten esimerkiksi ravintola- ja kahvilatoimintaa. Myös Non-Schengen alueen laajentaminen pyrkii lisäämään lentoaseman myyntitoimintaa ja kaikki nämä toimet toisivat lisätuloja lentoaseman omistajalle.

Tulevaisuudessa lentoasemat muistuttavatkin yhä enemmän liike- ja kauppakeskittymiä, joissa terminaalityö on vain yksi, melko näkymätön osa muiden joukossa. Tällöin lentoasemalta löytyvät kaikki tarvittavat palvelut, ja sinne saavutaan matkustamisen lisäksi esimerkiksi tekemään ostoksia, harrastamaan sekä viettämään vapaa-aikaa. Kaupallisista lähtökohdista kehitetty lentoasema ei siis vastaisi enää nykykuotoista terminaalialueita vaan se olisi enemmän liikenteen ja palveluiden kohtaamispaikka, jolta on mahdollista myös lentää. (Virkkunen 2013) Kasarda (2013) on jo 2000-luvun alkupuolella visioinut lentoasemien kehittyvän vielä enemmän kaupallisista lähtökohdista ja uskoo

tulevaisuuden lentoasemien olevan *aerotropolikseja*, lentoasemakaupunkeja. Hänen visionsa mukaan tulevaisuuden suurkaupungit ovat keskittyneet lentoasemien ympärille, kuten ne ovat aikoinaan kehittyneet satamien ja rautatieasemien ympärille. Tällöin kaupungin keskiössä olisi kauppakeskusmainen lentoasema, ja sen ympärillä lentoliikennettä tarvitsevat yritykset. Hieman kauempana sijaitisivat yliopistot ja asuinrakennukset sekä vapaa-ajan palvelut. Tie- ja ratayhteydet suunniteltaisiin lentoasemille johtaviksi ja matkapituuksien sijaan keskityttäisiin tärkeiden pisteiden välisten matka-aikojen lyhyteen sekä liikkumisen sujuvuuteen alueella. Lentoasema ei olisi enää vain portti maailmalle vaan se toimisi omana kaupunkinaan. (Kasarda 2013) Lentoasemakaupunkien kehittymistä voivat kuitenkin rajoittaa lentoliikenteen riippuvuus fossiilisista polttoaineista sekä turvallisuuteen liittyvät epävarmuudet ja siitä johtuva terroriuhka. (Charles et al. 2007, s. 1010) Haastatellut asiantuntijat eivät myöskään pitäneet sellaisten kehittymistä Suomeen mahdollisena tämän tutkimuksen aikaikkunassa.

Suomen lentoasemien kaupallisen toiminnan kehittämisen osalta tulee muistaa ohuet matkustajavirrat, jolloin lentoasemien ihmisvirtoja ja täten kaupallista toimintaa ei voida kehittää rajattomasti. Jokaisesta Suomen lentoasemasta ei siis pystytä tekemään suurta vapaa-ajanviettokeskusta, jonka tuloilla pystyttäisiin ylläpitämään tappiollista lentoasematoimintaa. Tällaiset lentoasemainvestoinnit vaativat myös suurta pääomaa, eivätkä mahdolliset tuotot riittäisi joka paikassa kattamaan investointeja. (Skogberg 2013) Lisäksi niillä alueilla, joilla liikematkustus on pääosassa, ainakaan nykytyylisen kaupallisen toiminnan kehittäminen ei välttämättä ole paras tapa parantaa kannattavuutta, sillä liikematkustajat arvostavat mahdollisimman nopeaa ja sujuvaa siirtymistä lentokoneeseen eivätkä hyödynnä kaupallisia palveluita samassa määrin kuin vapaa-ajan matkustajat. Tällaisilla lentoasemilla kustannusten karsiminen lienee tehokkaampi tapa parantaa kannattavuutta. (Sundström 2013)

Näkyvin tapa karsia Suomen lentoasemaverkoston kustannuksia on keskittää lentoasematoimintaa ja täten vähentää lentoasemien määrää. Lentoasematoiminnan keskittämisen etuna olisi sisäisen kilpailun väheneminen sekä tietyn alueen liikennevirtojen keskittyminen yhdelle lentoasemalle, jolloin lentoyhteyksien kysyntä tältä lentoasemalta kasvaisi. Tällöin lentoaseman tarjonta laajenisi, mikä hyödyttäisi kaikkia lentoaseman vaikutuspiirissä olevia matkustajia. Edellytyksenä tämän toteutumiselle kuitenkin olisi, että lakkautettujen lentoasemien alueilta siirryttäisiin käyttämään uutta lähilentoasemaa yhtä paljon kuin lakkautettua lentoasemaa olisi käytetty. Tämä taas edellyttää matkaketjujen sujuvoittamista ja nopeuttamista, mikä taas voi joillakin alueilla vaatia suuriakin investointeja alueen tie- ja rataverkkoon. Keskittäminen toisi kuitenkin kustannussäästöjä Finavialle, jolloin se pystyisi investoimaan jäljelle jääneisiin lentoasemiin nykyistä enemmän ja mahdollisesti myös parantamaan liikenneyhteyksiä lentoasemille. Myös kaupallista toimintaa voitaisiin kehittää kasvaneiden liikennevirtojen takia. Keskittäminen edellyttäisi kuitenkin aitoa yhteistyötä eri alueiden välillä, jotta jäljelle jääneet lentoasemat pystyisivät aidosti palvelemaan laajempaa aluetta (Haapasalo 2013).

Lentoasematoiminnan keskittämiseen liittyy myös haittoja. Ensinnäkin valtion tulisi ottaa kantaa siihen, mitkä lentoasemat, ja tätä kautta talousalueet, ovat sille tärkeitä. Lentoasemien lakkauttaminen johtaisi alueiden epätasa-arvoistumiseen nykytilanteeseen verrattuna, mikäli matkaketjujen parantamiseen ei investoita riittävästi. Erityisesti kansainvälisiä yhteyksiä tarvitsevat yritykset voisivat siirtää toimintaansa vähitellen lähemmäksi lentoasemia ja tällöin kaikki lentoliikenteen katalysoimat talousvaikutukset alueilta häviäisivät. (Sundström 2013) Niillä alueilla, jonne keskittymistä tapahtuisi, kasvaisi alueen hintataso lisääntyneen kysynnän takia. Tämä taas heikentäisi Suomen kansainvälistä kilpailukykyä. (Virkkunen 2013) Jos taas nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää, vaatisi se suuria investointeja tie- ja rataverkkoon. Toisin kuin lentoasemat, joille riittää pelkistäen kolme kilometriä kiitotietä, tarvitsevat tiet ja raiteet miljardiluokan investointeja korvatakseen lentoliikenteen (Sundström 2013). Toki voidaan ajatella, että tie- ja ratainvestoinnit palvelevat aluetta myös muulla tavalla kuin lentoliikenteen korvaajana (Savolainen 2013). Tällä hetkellä lentoasemaverkoston ylläpito on Finavialle tappiollista noin 22 miljoonaa euroa vuosittain, mikä on todella vähän siihen verrattuna mitä investoinnit tie- ja rataverkkoon maksaisivat valtiolle (Jääskeläinen 2013). Lentoasemien keskittäminen voikin tulla Suomen taloudelle huomattavasti paljon kalliimmaksi kuin lentoasemien ylläpitäminen, kun tarkastellaan asiaa koko Suomen talouden näkökulmasta (Sundström 2013).

Yksi teknologisen kehityksen mahdollistama säästökohde lentoasematoiminnassa olisi lennonjohtopalvelut. Kaikilla lentoasemilla ei tarvitse nykyisillä liikennemäärillä olla jatkuvasti lennonjohtohenkilöstöä, sillä AFIS-järjestelmä mahdollistaa laskeutumisen niin, että järjestelmä lähettää lentäjälle informaatiota, jonka perusteella lentäjä pystyy laskeutumaan ilman varsinaista lennonjohtoa. Järjestelmää hyödynnetään jo nyt pienemmillä lentoasemilla, kuten Seinäjoella ja Kuusamossa, mutta se voitaisiin laajentaa koskemaan kaikkia muitakin lentoasemia vähemmän liikennöityinä aikoina, kuten öisin ja juhlapyhinä. (Skogberg 2013) Kaikki lentoyhtiöt eivät kuitenkaan suostu liikennöimään lentoasemille, joilla ei ole lennonjohtoa (Savolainen 2013). Joillakin alueilla voitaisiin tällöin keskittää lennonjohtoa, jolloin yhdestä paikasta voitaisiin tutkien ja kameroiden avulla ohjata useamman lentoaseman liikennettä (Skogberg 2013). Myös siirtyminen GPS-navigointiin tutkien ja radionavigoinnin sijaan tuo säästöä toimialalle (Sundström 2013).

Muutama haastateltava nosti esille myös mahdolliseksi säästökohteeksi sotilasilmailun, joka heidän arvioidensa mukaan on Finavialle alikatteista. Konsulttiyhtiö Inspiran (2013) selvityksen mukaan sotilaslentoasematoiminta ei kuitenkaan ole Finavialle tappiollista vaan Puolustusvoimat maksaa toiminnasta omakustannushinnan, jolloin kyseessä lienevät eroavaisuudet sotilaslentotoiminnan kustannusten laskentatavassa. Inspiran (2013) selvityksessä kuudesta tappiollisemmasta lentoasemasta kuitenkin kolme oli yhteistoimintalentoasemia. Sotilaslentotoiminnan siirtäminen pois Finavialta esimerkik-

si Puolustusvoimille mahdollistaisi Finavian keskittymisen siviili-ilmailuun paremmin, vaikkei se välttämättä kustannuksia vähentäisikään. Myös lähinnä harraste- ja koulutus-käytössä olevan Helsinki-Malmin lentoaseman omistuksen siirtäminen muille tahoille helpottaisi Finavian keskittymistä siviili-ilmailuun. Näiden lisäksi Finavian taloutta rassittaa myös lentoliikenteen erilainen asema verrattuna muihin liikennemuotoihin Suomessa. Liikennevirasto vastaa niin maanteiden, rautateiden kuin vesiväylyistä ylläpidosta kun taas Finavia vastaa lentoasemien ylläpidosta. Muita väyliä rahoitetaan siis verovaroista kun taas lentoasemien ylläpito kustannetaan lentoasemien tuotoilla. (Sundström 2013) Samoin Finavian vastuulla on lennonjohtotoiminta, mikä esimerkiksi Ruotsissa ei kuulu Swedavian vastuulle vaan siitä vastaa valtiollinen Ilmailulaitos LFV (LFV 2012).

4.3 Kansainvälisten lentoyhteyksien kehittyminen

Lentokonevalmistajat Airbus (2012, s. 87) ja Boeing (2012, s. 3) ennustavat lentoliikenteen kasvun Euroopassa olevan keskimäärin 4,1 prosenttia vuodessa vuoteen 2031 asti. Heidän arvionsa perustuvat oletukseen Euroopan bruttokansantuotteen keskimääräisestä 1,9 prosentin vuosittaisesta kasvusta, joka alkaisi vuoden 2015 tienoilla (Airbus 2012, s. 80; Boeing 2012, s. 3). Euroopan komissio (2013) on ennustanut Euroopan Unioniin kuuluvien maiden bruttokansantuotteen kasvun olevan -0,1 prosenttia vuonna 2013 ja 1,4 prosenttia vuonna 2014. Ennusteet näyttäisivät tukevan Airbusin ja Boeingin kasvunennusteita. Suomen bruttokansantuotteen Euroopan komissio (2013) ennustaa kasvavan 0,3 prosenttia vuonna 2013 ja 1,0 prosenttia vuonna 2014, jolloin Suomen lentoliikenteenkin kasvu lienee hieman lentokonevalmistajien ennustuksia maltillisempaa. On kuitenkin hyvä huomioida, että lentoliikenteen kasvunennusteet ovat lentokonevalmistajien tekemiä ja juuri he hyötyvät toimialan uskosta kasvuun.

Haastatellut asiantuntijat uskoivat kansainvälisten lentoyhteyksien lisääntyvän tulevaisuudessa. Suomesta matkustettaneen tulevaisuudessakin vapaa-ajan matkoille ulkomaille, koska ilmasto-olosuhteet luovat pysyvää kysyntää yhteyksille lämpimimpiin maihin (Mäki-Fränti 2013). Suurinta kasvua Suomen lentoliikenteelle tuonee Helsinki-Vantaan lentoaseman kansainvälisen liikenteen kasvu ja erityisesti sen vaihtomatrustajat. Solmupisteenä pysyminen ja kasvaminen vaativat kuitenkin jatkuvaa kehitystä ja investointeja, eikä missään nimessä tule ilman niitä (mm. Suominen 2013). Myös lentokonevalmistaja Airbus (2012, s. 87) uskoo Euroopan lentoliikenteen kasvun perustuvan pääasiassa Euroopan ja muiden mannerten välisiin reitteihin, sillä sen mukaan Euroopan sisämarkkinat ovat hyvin saturoituneet. Haastatellut asiantuntijat uskoivat erityisesti Lapin matkailun ja tätä kautta kansainvälisten tilauslentojen määrän pohjoisen lentoasemilla kasvavan entisestään. Lapin lisäksi myös pääkaupunkiseutu ja Itä-Suomi lienevät tulevaisuudessakin Suomen matkailun vahvat painopisteet. Erityisesti kasvua odotetaan aasialaisista ja venäläisistä matkailijoista sekä niin kutsutuista ”moderneista humanisteista”, jotka ovat paljon matkustaneita, varakkaita ja kielitaitoisia turisteja. (Mäki-Fränti 2013)

Kansainvälisen liikematkustuksen kasvuun Suomessa uskottiin myös, joskin kasvun suuruus riippuu talouden suhdanteista vapaa-ajan matkustusta enemmän. Yhä harvempi suomalainen yritys elää enää kotimaan markkinoista, ja erityisesti tarve matkustaa lähialueille, kuten Pohjoismaihin ja Baltiaan lisääntyy (Sundström 2013). Myös Aasian kasvava markkina lisää liikennettä Aasian suunnalle (Suominen 2013). Haastatellut asiantuntijat uskoivat Helsinki-Vantaan säilyvän Aasian liikenteen solmupisteenä suomalaisten liikematkoilla, mutta osa haastateltavista uskoi suorien lentoyhteyksien lähialueille lisääntyvän, erityisesti Länsi-Suomessa. Monilla maakuntalentoasemilla kansainvälisen liikenteen määrä on viimeisen 17 vuoden aikana moninkertaistunut (Finavia 2013b), jolloin on hyvin mahdollista, että se jatkaa kasvuaan myös seuraavan 17 vuoden aikana. Paikalliset kauppakamarit juurikin Länsi-Suomessa toivoivat alueillaan enemmän suoria yhteyksiä Eurooppaan, mutta myös hyviä yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle arvostettiin sen tarjoamien Aasian jatko-yhteyksien takia. Itä-Suomessa taas oltiin enemmän tyytyväisiä nykytilaan ja toivottiin hyviä yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle myös tulevaisuudessa. Lentorahdin määrän uskottiin jonkin verran kasvava, koska korkean teknologian teollisuuden tuotteiden viennin ennustetaan lisääntyvän nykyisestään (Virkkunen 2013). Muun muassa cleantech-teollisuuden uskotaan lisäävän vientiään tulevaisuudessa (Haapasalo 2013).

Suomen kansainvälisen liikenteen yksi kulmakivi on Siperian ylilento-oikeus, jonka peruuntuminen olisi suuri isku Finnairin Aasian liikenteelle ja tätä kautta Helsinki-Vantaan lentoaseman solmupisteesemalle. Ylilento-oikeuden peruuntuminen tarkoittaisi, ettei Finnair voisi enää operoida Venäjän ilmatilassa, vaan lennot Aasiaan tulisi lentää pidempää reittiä. Tällöin Finnair menettäisi nykyisen kilpailuetunsa eli sen, että se pystyy operoimaan Aasiaan ja takaisin 24 tunnin sisällä. (Suominen 2013) Päästörajoitusten ei juuri uskottu vaikuttavan toimialan kasvuun, sillä mahdollisten uusien rajoitusten uskotaan antavan toimijoille riittävän pitkät sopeutumisajat, kuten tähänkin asti on tapahtunut. Sen sijaan lentoliikenteen melurajoitukset voivat vaikuttaa toimintaan huomattavasti. (Sundström 2013) Euroopassa joidenkin lentoasemien yöaikaista liikennettä on jo rajoitettu ja monet lentoasemat sulkeutuvat kymmenen tai yhdentoista aikaan illalla ja avautuvat taas kuuden tai seitsemän aikaan aamulla (Skogberg 2013). Suomen kannalta lentoasemien sulkeutuminen on ongelmallista maantieteestä johtuen, sillä Euroopasta illalla lähtevät lennot ovat perillä aikaerosta johtuen myöhemmin kuin ne olisivat läntisemmässä Euroopassa (Suominen 2013). Teknologinen kehitys voi kuitenkin helpottaa tilannetta, koska jokaisen sukupolven lentokoneet ovat olleet edeltäjiään hiljaisempia (Sundström 2013). Myös Euroopan komissio (2011, s. 15) uskoo, että vuoteen 2050 mennessä lentokoneiden aiheuttama melu olisi vähentynyt 65 prosenttia teknologisen kehityksen ansiosta.

Suomessa Trafi kuitenkin pohtii parhaillaan (syyskuu 2013) Helsinki-Vantaan lentoaseman yöaikaisen liikenteen rajoittamista (Trafi 2013b). Jos rajoitukset tulisivat voi-

maan, koskisivat ne tietyn melutason ylittäviä laajarunkoisia suihkukoneita. Laskeutumisten määrä ei myöskään saisi lisääntyä nykytasosta, jolloin joitakin lisärajoituksia jouduttaisiin mahdollisesti tekemään. Pelkästään rahtia kuljettavat suihkukoneet eivät saisi liikennöidä yöaikaan, joksi on määritelty klo 00:30–05:30. (Finavia 2012b, s. 1) Rajoitus on herättänyt vastustusta, koska sen voimaantulo estäisi muun muassa postilennot Helsinki-Vantaan lentoasemalta Pohjois-Suomeen, eikä Itella pystyisi enää toimimaan postilain asettamien aikatauluvelvoitteiden mukaisesti. Muut liikennemuodot eivät ole riittävän nopeita ja muun lentoaseman kuin Helsinki-Vantaan käyttäminen vaatisi kalliita investointeja, sillä vaadittava infrastruktuuri on olemassa vain Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lisäksi Helsinki-Vantaan lentoasema on kansainvälisen postin solmukohta. (Suominen 2013) Erityisesti yöaikainen melu häiritsee lentoaseman lähialueen asukkaita ja tehtyjen mittausten ja kyselyiden perusteella lentomelu koetaan häiritsevämpänä kuin moottoriteiden melun, vaikka mittaustulosten perusteella lentomelu alueella on maantiemelua pienempää. Tämä johtunee melun luonteesta: lentokone aiheuttaa yksittäisen äänen, kun taas moottoritien melu on luonteeltaan jatkuvaa. (Savolainen 2013)

Kansainvälisillä yhteyksillä muut liikennemuodot eivät juuri uhkaa lentoliikennettä. Suurnopeusjunayhteyksiä voitaisiin kehittää Venäjälle ja Ruotsiin, mutta tämä vaatisi vastaavaa kehitystä myös molemmissa maissa. Teoriassa pääkaupunkiseudulta Tukholmaan voisi kuitenkin matkustaa Tornion kautta noin kuudessa tunnissa. Suomessa ja Ruotsissa on kuitenkin käytössä eri levyiset raiteet, mikä käytännössä edellyttää junan vaihtoa rajalla. Suomen nykyinen rataverkko ei myöskään tällä hetkellä kestä suurnopeusjunien nopeutta. Lisäksi ratainvestoinnit ovat miljardi-investointeja ja niiden toteuttaminen on raskaasta infrastruktuurista johtuen hidasta (Jääskeläinen 2013). Kansainvälisten suurnopeusjunayhteyksien toteutumista pidettiin kustannus- ja aikataulusyistä mahdottomana vuoteen 2030 mennessä ja tästä syystä lentoliikenteen uskottiin säilyttävän asemansa kansainvälisessä liikenteessä. Myöskään tietoliikenteen kehittymisen ja sitä kautta videopuheluiden ei uskottu korvaavan tai edes huomattavasti vähentävän liikematkustusta, koska erityisesti asiakkaiden kanssa yrityksen arvostavat henkilökoh- taista kontaktia ja läsnäoloa (Mäki-Franti 2013).

4.4 Kotimaan lentoyhteyksien ja matkaketjuysteistyön kehittyminen

Kotimaan liikenteessä lentoliikenteellä on Suomessa kaksi roolia: pelkästään sisäinen matkustus sekä syöttöliikenne Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Molemmissa lentoliikenteen merkitys kasvaa mitä pidemmistä etäisyyksistä on kysymys. Lisäksi matkan tarkoitus vaikuttaa liikennemuodon valintaan, sillä vapaa-ajan matkustajat käyttävät herkimmin halvinta matkustusmuotoa, kun taas liikematkustajille on tärkeää palata työmatkalta vielä illaksi kotiin. (Sundström 2013) Haastatellut asiantuntijat arvioivat, että jos muut liikennemuodot, pääasiassa junaliikenne, eivät kehity merkittävästi nykyi-

sestä tasosta, kotimaan lentoyhteydet säilyvät nykyisellä tasolla. Niiden määrän ei uskottu juuri lisääntyvän, koska kotimaan lentoliikenteen matkustajamäärät ovat pysyneet samalla tasolla jo vuosikautia (Finavia 2013b). Reittiyhteyksien Helsinki-Vantaan lentoasemalle uskottiin säilyvän niillä alueilla, joilla ne nytkin ovat vahvat. Sen sijaan ongelmissa olevien alueiden ei uskottu pystyvän tulevaisuudessakaan ylläpitämään reitti-liikennettä ilman alueellista tukea. Uusien reittiyhteyksien syntyyn ei uskottu. Suomen sisäisen lentoliikenteen uskottiin pysyvän nykyisen tapaisesti Helsinki-keskeisenä eikä kotimaan lentoyhteyksiin, joissa toinen päätepiste olisi muu kuin Helsinki-Vantaan lentoasema, juuri uskottu.

Kotimaan sisäisessä liikenteessä suurnopeusjunat voisivat teoriassa korvata lentoliikenteen pitkillä matkoilla, sillä ne mahdollistaisivat matkustamisen Oulusta Helsinkiin reilussa kahdessa tunnissa ja Rovaniemeltä alle kolmessa tunnissa. Vastaavat lentoajat ovat tällä hetkellä molemmista kaupungeista hieman yli tunnin, joten suurnopeusjuna olisi matka-ajallisesti todella kilpailukykyinen. Suurnopeusjunat vaatisivat kuitenkin uuden kaluston lisäksi myös rataverkon uudistamista, mikä olisi miljardi-investointi eikä sitä voida kustannussyistä pitää realistisena tämän tutkimuksen aikaikkuna huomioiden (Jääskeläinen 2013). Tästä johtuen voidaan todeta, että lentoliikenne säilyttää roolinsa kotimaan liikenteessä pitkillä matkoilla. Sen sijaan pääkaupunkiseutua lähempänä olevilla alueilla ratayhteyksien pienempikin kehittyminen voi vähentää lentoliikenteen käyttöä, kuten esimerkiksi Jyväskylässä ja Seinäjoella on jo käynyt. Lentoliikenteen on vaikea kilpailla junaliikenteen kanssa lippujen hinnoilla, koska valtio tukee junaliikennettä lentoliikennettä enemmän. Lisäksi turvatarkastukset ja lentoasemien sijainti kaupunkien laidoilla hidastavat matkantekoa ja parantavat junaliikenteen ajallista kilpailukykyä. (Sundström 2013) Suomen valtio on myös linjannut, ettei se tue lentoyhteyksiä alueilla, joilta on alle kolmen tunnin junayhteys Helsinkiin (Suominen 2013). Junaliikenteen kehittymisen uskottiinkin vähentävän lentoliikenteen merkitystä pelkillä kotimaan sisäisillä matkoilla noin 200–400 kilometrin etäisyydellä Helsingistä.

Pelkän kotimaan sisäisen liikenteen lisäksi lentoliikenteellä on Suomessa toinen tärkeä rooli, syöttöliikenne Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Koska suurin osa kansainvälisestä reittitarjonnasta Suomessa on keskittynyt Helsinki-Vantaan lentoasemalle, ovat muiden alueiden kansainväliset yhteydet pääosin syöttöliikenteen varassa. Niiltä alueilta, joilta kaikki matkat pääkaupunkiseudulle tehdään pääosin lentäen, myös syöttöliikenteen matkat tehdään lentäen. Sen sijaan niiltä alueilta, joilta matkustetaan pääkaupunkiseudulle pääasiassa muilla liikennemuodoilla kuin lentäen, käytetään jonkin verran ulkomaille lähtiessä syöttöyhteyttä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Erityisesti liikematkustajat arvostavat syöttöyhteyttä, koska se mahdollistaa lähtöselvityksen lähtöasemalla, toisin kuin junan tai linja-auton käyttäminen. Tämä taas lisää matkustusmukavuutta huomattavasti. Syöttölennon käyttäminen säästää myös monesti aikaa, koska lähtöselvitykseen ja turvatarkastuksiin ei maakuntalentoasemilla tarvitse varata yhtä paljon aikaa kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Syöttölennot on myös pyritty aikatauluttamaan

niin, että vaihto-aika Helsinki-Vantaan lentoasemalla on mahdollisimman lyhyt. (mm. Sundström 2013)

Syöttöyhteyksiä lentoasemille muut liikennemuodot voisivat korvata riittävän lyhyillä matkoilla, kuten esimerkiksi Ranskassa on tapahtunut. Siellä lentoliikenteen ja junaliikenteen välinen matkaketjuyhteistyö on kehittynyt ja junat ovat syöttäneet lähialueilta matkustajia Pariisin Charles-de-Gaullen lentoasemalle jo yli kymmenen vuotta. Järjestelmän suurimpina etuina on pidetty kannattamattomien, lyhyiden kotimaan lentoyhteyksien korvaantumista junalla sekä lentoliikenteen ruuhkien vähentymistä. Haittoja taas on syntynyt lähinnä puutteellisesta koordinoinnista, jolloin odotusajat lentoasemalla ovat voineet muodostua pitkiksi tai lippu- ja matkatavarajärjestelmiä ei ole saatu yhtenäistettyä. (Meriläinen 2009, s. 43) Myös Sveitsissä junaliikenteen yhteistyö Zürichin lentoaseman kanssa on vahvaa ja maassa on useita kymmeniä juna-asemia, joilta lähtöselvityksen tekeminen myös matkatavaroiden osalta onnistuu (Savolainen 2013). Sujuva syöttöyhteys junalla lentoasemalle edellyttääkin, että lähtöselvitys myös matkatavaroiden osalta on mahdollista tehdä jo lähtöjuna-asemalla. Myös kokonaismatka-ajan tulisi pysyä samana ja lipunmyyntijärjestelmien olla integroitua niin, että asiakas voisi ostaa koko matkan yhdellä kertaa. (Meriläinen 2009, ss. 43–44) Syöttömatkan tekeminen junalla tulisi siis olla yhtä sujuvaa ja vaivatonta asiakkaan näkökulmasta kuin sen tekeminen lentokoneella tällä hetkellä on.

Suomessa lentoliikenteen ja junaliikenteen yhteistyötä rajoittaa kuitenkin se, ettei päärata kulje lentoasemien kautta. Helsinki-Vantaan lentoaseman yhdistämistä päärataverkkoon on visioitu, mutta hankkeen toteutuminen on epävarmaa. Hankkeesta on tehty Liikennevirastossa vuonna 2010 ratayhteysselvitys, mutta alustavaa yleissuunnitelmaa tai ympäristövaikutusselvitystä ei ole tehty (Liikennevirasto 2010). Toteutuessaan *Lentorata* erkanisi pääradasta Pasilan jälkeen ja yhtyisi siihen taas ennen Keravaa (Tekniikka&Talous 2013a, ss. 16–17). Hanke vähentäisi maakuntalentoasemien merkitystä erityisesti eteläisessä Suomessa, noin 200–400 kilometrin etäisyydellä Helsingistä. Myös Tampere-Pirkkalan lentoaseman yhdistämistä päärataverkkoon on visioitu. Nykyinen päärata kulkee Tampereen keskustan läpi ja sen kapasiteetti tavarakuljetusten osalta on ääri rajoilla. Samalla siirrettäisiin keskustassa sijaitseva järjestelyratapiha lentoaseman eteläpuolelle. Hanke kulkee nimellä *Läntinen oikorata* ja Pirkanmaan liitto on aloittanut maankäyttövaraustyön suunnittelun syksyllä 2012 ja sen tulisi valmistua vuoden 2014 loppuun mennessä. Järjestelypihan siirrosta Liikennevirasto on tehnyt esiselvityksen, joka valmistui keväällä 2008. Myös tämän hankkeen toteutuminen on epävarmaa. (Pirkanmaan maakuntakaava 2013)

Suomen rataverkon puutteellisuudesta johtuen syöttöliikennettä voitaisiin kehittää myös linja-autoliikenteen kanssa. Toisin kuin rataverkko, tieverkko kulkee kaikille Suomen lentoasemille. Jo tällä hetkellä linja-autoliikenne Helsinki-Vantaan ja lähikaupunkien välillä on suurta (Savolainen 2013), mutta linja-autoyhtiöt eivät tee yhteistyötä lentoyh-

tiöiden kanssa lipunmyynnin tai lähtöselvitysten suhteen. Yhteistyön syventäminen edellyttäisikin, että lentomatkan oston yhteydessä olisi mahdollista ostaa paikka linja-autokuljetukseen ja linja-autoasemilla olisi tarvittavat laitteet koko lähtöselvityksen tekemistä varten. Lentoliikenteen ja linja-autoliikenteen yhteistyön kehitysmahdollisuudet ovat kuitenkin rajalliset, sillä linja-autojen nopeutta ei voida kehittää samalla tapaa kuin junien ja linja-auto soveltuukin yhteistyömuodoksi vain lyhyemmällä matkoilla. Tästä johtuen linja-autoyhteistyötä voitaisiin kehittää myös lentoasemien joukkoliikenneyhteyksien osalta, jolloin se korvaisi lähinnä henkilöautoliikennettä (Sundström 2013). Linja-autoyhteistyötä voitaisiin hyödyntää myös muillakin lentoasemilla kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Haasteena ovat kuitenkin ohuet ja laajat matkustajavirrat, jolloin yksi mahdollisuus on kehittää joukkoliikenneyhteyksiä maakuntalentoasemille yhdessä kutsuohjatun joukkoliikenteen kanssa (Liikennevirasto 2013, s. 85). Myös tällöin matkaketjuista pystyttäisiin tekemään asiakkaan kannalta mahdollisimman sujuvia yhdistämällä eri liikennetoimijoiden järjestelmät toisiinsa (Savolainen 2013).

5 SUOMEN LENTOLIIKENTEEN TULEVAISUUS VUOTEEN 2030

Tässä luvussa hahmotellaan Suomen lentoliikenteelle neljä erilaista skenaariota. Skenaarioiden luonnissa on hyödynnetty luvussa 1.3 esiteltyä tulevaisuustaulukkomenetelmää, johon muuttujat on valittu luvussa 4 esitellyistä tekijöistä. Lentoasemien omistuksen suhteen muuttujiksi on valittu *keskitetty omistus Finavialla*, joka vastaa nykyistä tilannetta, *Finavialla runkoverkko*, jolloin Finavia omistaa Ruotsin mallisen runkoverkon ja muut lentoasemat ovat alueellisessa omistuksessa sekä *Helsinki-Vantaa yksityistetty*, jolloin nykymuotoista Finaviaa ei enää ole, Helsinki-Vantaa on yksityistetty ja muut lentoasemat ovat pääosin alueellisessa omistuksessa. Lentoasemien kannattavuuden suhteen niiden määrä on otettu yhdeksi muuttujaksi ja sen arvot ovat *pysynyt ennallaan*, *vähentynyt jonkin verran* ja *vähentynyt huomattavasti*. Jonkin verran vähentyminen tarkoittaa, että jäljellä on noin 15 siviili-ilmailun lentoasemaa, kun taas huomattava vähentyminen tarkoittaa, että niitä on jäljellä noin 10. Muita luvussa 4.2 esiteltyjä kannattavuuden parannuskeinoja on käytetty skenaarioissa niiden raamien sen salliessa.





Kansainvälisten lentoyhteyksien odotetaan kehittyvän pääpiirteittäin ennusteiden mukaisesti. Tällöin odotetaan, että Euroopan talouskriisi kääntyy maltilliseksi talouskasvuksi vuonna 2015 ja Suomen lentoliikenteen kasvu tulee pääosin kansainvälisestä liikenteestä, joka on keskimäärin vajaa neljä prosenttia vuosittain. Kansainvälisen liikenteen kokonaismäärän siis uskotaan kehittyvän kaikissa skenaarioissa samalla tavalla, mutta sen jakaantuminen eri lentoasemien ja eri liikennöintimuotojen, kuten reitti- ja tilauslentoliikenteen, kesken on otettu muutostekijäksi. Ensimmäiseksi arvoksi on valittu *Helsinki-keskeisempää*, jolloin kansainväliset yhteydet ovat keskittyneet nykyistä enemmän Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja muilta lentoasemilta on reittiyhteyksiä pääasiassa vain sinne. Toiseksi arvoksi on valittu *laajempi tarjonta*, jolloin kansainvälisten tilaus- ja reittilentojen tarjonta on nykyistä laajemmin jakaantunut Suomen lentoasemien kesken. Kolmanneksi arvoksi on valittu *muutama vahva keskus*, jolloin kansainvälinen liikenne on keskittynyt näihin ja muiden lentoasemien reittiliikenne on pääasiassa kotimaan liikennettä Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Kotimaan lentoyhteyksien osalta lentoliikenteen uskotaan säilyttävän roolinsa pitkillä matkoilla kaikissa skenaarioissa, mutta lyhyemmillä matkoilla syöttöliikenteessä sen rooliin tulee vaikuttamaan lentoliikenteen ja muiden liikennemuotojen välisen yhteistyön kehittyminen. Viimeiseksi muutostekijäksi tulevaisuustaulukko onkin valittu matkaketjujen kehittyminen, ja sen arvoina ovat *pieniä kehitystä*, *jonkin verran yhteis-*

työtä ja sujuvaa yhteistyötä. Pientä kehitystä tarkoittaa lähinnä, että joukkoliikenneyhteysien aikataulut palvelevat lentomatikustajia paremmin. Tällöin lentoliikenteen rooli syöttöliikenteessä säilyy nykyisellä tasolla. Jonkin verran yhteistyötä tarkoittaa, että matkaketjuja on pääasiassa kehitetty linja-autoliikenteen kanssa, jolloin esimerkiksi lipun osto samalla kerralla tai matkatavaroiden lähtöselvitys linja-autoasemalla onnistuvat jo joillakin lentoasemilla. Tällöin lentoliikenteen rooli syöttöliikenteessä on säilynyt suurimmassa osassa Suomea. Sujuvaa yhteistyötä taas tarkoittaa, että muut liikennemuodot pystyvät tarjoamaan keskipitkillä matkoilla yhtä sujuvan syöttöyhteyden kun lentoliikenne ja lisäksi paikallisyhteydet lentoasemilla ovat parantuneet ja niille saapuminen on entistä vaivattomampaa. Tällöin lentoliikenteen rooli syöttöliikenteessä on vähentynyt monilla alueilla. Taulukossa 7 on esitetty tämän tutkimuksen tulevaisuustaulukko sekä yllä esiteltyjen arvojen jakautuminen eri skenaarioiden kesken.

Taulukko 7. Tässä tutkimuksessa muodostettu tulevaisuustaulukko ja valitut neljä skenaariota eri värein esitettynä.

Muuttuja	Arvo A	Arvo B	Arvo C
Lentoasemien omistus	Keskittetty omistus Finavialla	Finavialla runkoverkko	Helsinki-Vantaa yksityistetty
Lentoasemien määrä	Pysynyt ennallaan	Vähentynyt jonkin verran	Vähentynyt huomattavasti
Kansainvälisten lentoyhteysien jakaantuminen	Helsinki-keskeisempää	Laajempi tarjonta	Muutama vahvempi keskus
Matkaketjujen kehittyminen	Pientä kehitystä	Jonkin verran yhteistyötä	Sujuvaa yhteistyötä

	<i>Maltilliset muutokset</i>		<i>Kohti alueellista omistusta</i>		<i>Keskittetty verkosto</i>		<i>Lentoasemilla vahvemmat profiilit</i>
---	------------------------------	---	------------------------------------	---	-----------------------------	---	--

Ensimmäisessä *Maltilliset muutokset* -skenaariossa ei 17 vuodessa ole tapahtunut juuri muutoksia. Lentoyhteydet ovat keskittyneet nykyistä enemmän Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin muiden lentoasemien liikenne koostuu vain syöttöliikenteestä sinne. Matkaketjuyhteistyö muiden liikennemuotojen kanssa ei ole lisääntynyt ja Finavia omistaa edelleen samat lentoasemat. Toisessa *Kohti alueellista omistusta* -skenaariossa Finavia omistaa enää noin kymmenen lentoasemaa ja muut ovat alueellisten toimijoiden hallussa. Kansainväliset lentoyhteydet ovat keskittyneet pääasiassa muutama vahvaan keskukseen ja muiden lentoasemien liikenne on pääosin kotimaan liikennettä. Matkaketjuyhteistyötä on kehitetty jonkin verran linja-autoliikenteen kanssa. Kolmannessa *Kes-*

kitetty verkosto -skenaariossa lentoasemien määrä on vähentynyt huomattavasti ja vastaavasti muiden liikennemuotojen kehitykseen on investoitu enemmän. Kansainvälinen liikenne on keskittynyt muutamaaan vahvaan keskukseseen, ja muiden lentoasemien liikenne on pääasiassa kotimaan liikennettä. Neljännessä *Lentoasemilla vahvemmat profiilit* -skenaariossa Helsinki-Vantaan lentoasema on yksityistetty ja lentoasemien määrä on kustannussyistä jonkin verran vähentynyt vuodesta 2013. Kansainvälisten yhteyksien tarjonta on huomattavasti laajempaa ja matkaketjut kehittyneet linja-autoliikenteen kanssa. Taulukkoon 8 on koottu tarkemmin skenaarioiden pääpiirteet.

Taulukko 8. Yhteenvedo tässä tutkimuksessa muodostetuista skenaarioista.

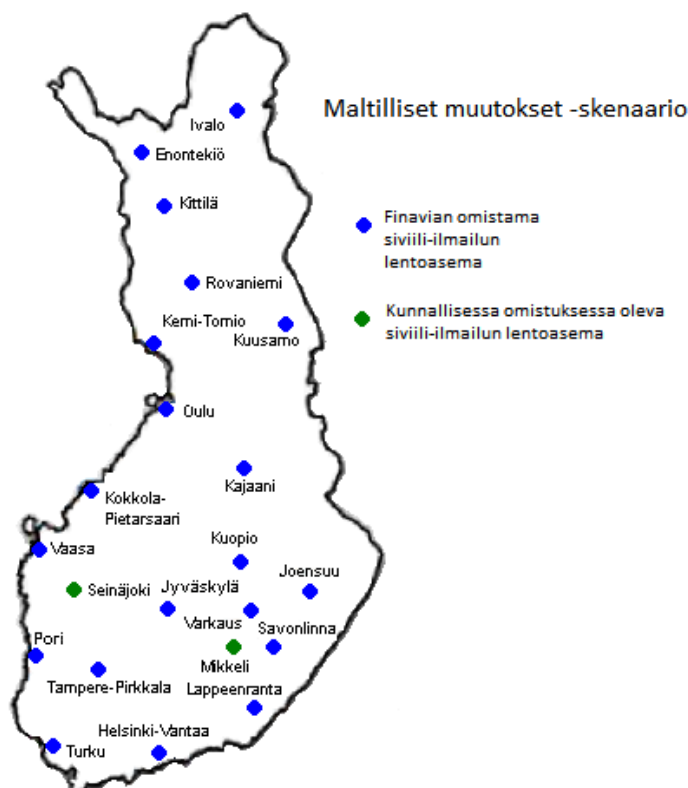
<p>Maltilliset muutokset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finavialla verkostoperiaate • Lentoasemien määrä pysynyt ennallaan • Suomen kansainvälinen lentoliikenne keskittynyt Helsinki-Vantaan lentoasemalle vuotta 2013 enemmän • Liikennemuotojen välillä vain vähän nykyistä enemmän yhteistyötä ja lentoliikenteen rooli kotimaan liikenteessä säilynyt 	<p>Keskitetty verkosto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finavialla verkostoperiaate • Lentoasemien määrä vähentynyt huomattavasti • Kansainvälinen lentoliikenne jakautunut huomattavasti vuotta 2013 enemmän eri lentoasemille • Matkaketjut kehittyneet tie- ja rataliikenteen kanssa ja ne ovat korvanneet syöttöliikennettä monilla alueilla
<p>Kohti alueellista omistusta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruotsin malliin Finavilla runkoverkko ja loput lentoasemat alueellisessa omistuksessa • Lentoasemien määrä pysynyt ennallaan • Kansainvälinen liikenne pääasiassa keskittynyt muutamalle lentoasemalle • Matkaketjut kehittyneet lähinnä linja-autoliikenteen kanssa ja lentoliikenteen rooli syöttöliikenteessä vähentynyt vain hieman 	<p>Lentoasemilla vahvemmat profiilit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helsinki-Vantaa yksityistetty, muut alueellisessa omistuksessa • Lentoasemien määrä jonkin verran vähentynyt • Kansainvälinen lentoliikenne jakautunut huomattavasti vuotta 2013 enemmän eri lentoasemille • Matkaketjut kehittyneet lähinnä linja-autoliikenteen kanssa ja lentoliikenteen rooli syöttöliikenteessä vähentynyt vain hieman

Tulevaisuustaulukon muuttujista on valittu muodostettavaksi juuri nämä neljä skenaariota, koska skenaarioista on haluttu tehdä mahdollisimman realistisia, jolloin arvojen välisiä yhteyksiä on täytynyt painottaa. Toisaalta skenaarioista on myös haluttu tehdä mahdollisimman erilaisia, jotta ne herättäisivät ajatuksia parhaalla mahdollisella tavalla. Skenaarioiden todennäköisyyteen tai toivottavuuteen ei tästä johtuen oteta kantaa, mutta niissä tuodaan esille mitä valitut kehityssuunnat edellyttävät ja keneltä. Nämä neljä skenaariota eivät ole ainoat yhdistelmät, jotka tulevaisuustaulukon muuttujien arvoilla olisi

saanut muodostettua, mutta juuri ne muodostettu, koska niiden on nähty edustavan riittävän erilaisia, mutta realistisia tulevaisuuskuvia ja niihin johtavia kehityspolkuja. Huomioitavaa on, että yksikään skenaario ei ota kantaa siihen mikä taho omistaa sotilaslentoasemat tai onko nykyään yhteislentoasemina toimivilla lentoasemilla yhä sotilaslentotoimintaa vuonna 2030. Myöskään Helsinki-Malmin ja Maarianhaminan lentoasemia ei ole huomioitu. Skenaarioita lukiessa on hyvä muistaa, että ne eivät sulje pois mitään vaihtoehtoja tai yhdenkään lentoaseman kehittymistä eri tavalla, vaan ne pyrkivät herättämään ajatuksia sekä ideoimaan erilaisia kokonaisuuksia. Skenaarioihin tutustutaan tarkemmin seuraavissa luvuissa.

5.1 Maltilliset muutokset -skenaario

Vuoteen 2030 mennessä Suomen lentoliikenteessä ei ole tapahtunut suuria muutoksia, vaan ainoastaan maltillista kehitystä. Lentoasemien pääasiallinen tarkoitus on edelleen olla osa valtion ylläpitämää infrastruktuuria ja tästä johtuen valtionyhtiö Finavia ylläpitää yhä samoja siviili-ilmailun lentoasemia kuin vuonna 2013. Finavia rahoittaa lentoasemien toiminnan edelleen verkostoperiaatteella ja suurin osa Finavia tuloista tulee Helsinki-Vantaan lentoaseman tuloista. Seinäjoen lentoasema on edelleen Rengonharjusäätiön omistuksessa ja Mikkelin lentoasema Mikkelin kaupungin omistuksessa. Tilannetta on esitetty tarkemmin kuvassa 32.



Kuva 32. Suomen lentoasemaverkosto vuonna 2030 Maltilliset muutokset -skenaariossa.

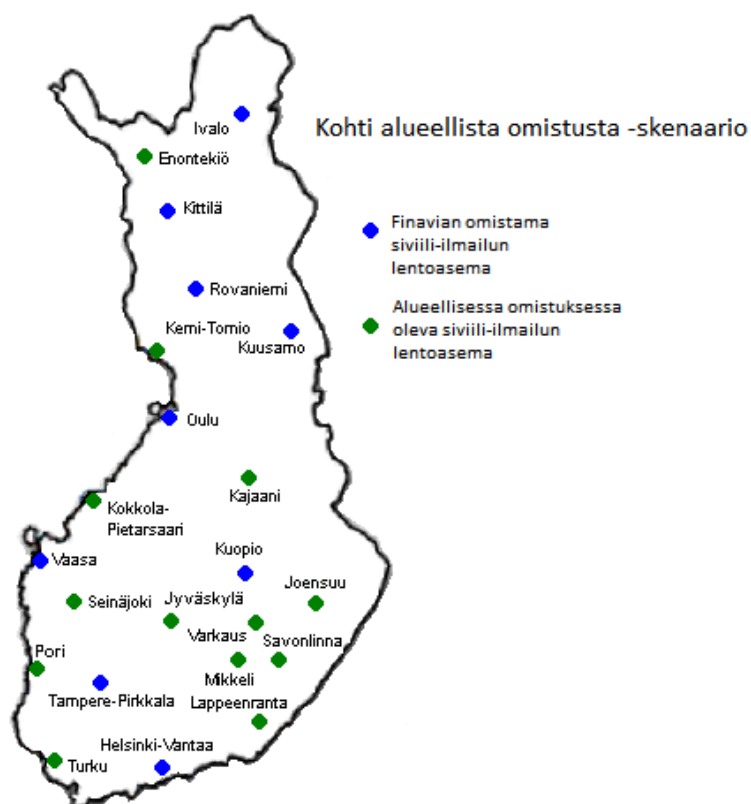
Säännöllistä reittiliikennettä on pääasiassa samoilla lentoasemilla kuin vuonna 2013, mutta maakuntalentoasemien reittiyhteydet ovat keskittyneet vuotta 2013 enemmän Helsinki-Vantaan lentoasemalle, eikä suoria yhteyksiä esimerkiksi Tukholman tai Kööpenhaminan lentoasemille enää ole. Tämä johtuu ohuista liikennevirroista, jotka ovat tehneet useamman reitin tarjoamisesta lentoyhtiöille taloudellisesti haastavaa. Tämä on nähtävissä erityisesti niillä alueilla, joilla toimii kaksi lentoasemaa suhteellisen lähikäin. Kansainvälisten tilauslentojen määrä on kasvanut, mutta kasvua on ollut pääasiassa vain osalla Lapin lentoasemia sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Muilla lentoasemilla olisi halua lisätä tilauslentojen määrää, mutta ongelmaksi on muodostunut verkostoperiaate ja sen edellyttämä yhtenäinen hinnoittelu, mistä johtuen Finavia ei pysty tarjoamaan lentoyhtiöille alennuksia, jos ne liikennöisivät jonnekin muualle kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Koska muiden lentoasemien matkustajamäärät eivät juuri ole kasvaneet, ei niiden toimintakaan ole muuttunut kannattavammaksi, jolloin verkostoa rahoitetaan edelleen Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla. Joitain säästöjä on saatu keskittämällä pienempien lentoasemien lennonjohto Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mistä sitä pystytään ohjaamaan kameroiden avulla.

Kotimaan yhteyksillä lentoliikenne on säilyttänyt asemansa, koska suuria investointeja tie- tai rataverkkoon ei ole tehty. Matkaketjut ovat kehittyneet lähinnä aikataulujen näkökulmasta eikä lippujärjestelmiä tai lähtöselvityspalveluita ole saatu yhdistettyä. Kutsuhjattua joukkoliikennettä hyödynnetään joukkoliikennemuotona useammalla lentoasemalla kuin vuonna 2013. Valtion näkökulmasta mikään ei juuri ole muuttunut ja sen lentoliikenteeseen liittyvät kustannukset ovat samalla tasolla kuin vuonna 2013. Finavialle verkostoperiaatteen kustannukset ovat samaa luokkaa kuin vuonna 2013, mikä on ollut pois lentoasemien investoinneista. Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta Helsinki-Vantaan lentoasema yhdessä Finnairin kanssa tarjoaa laajat ja tiheät yhteydet erityisesti Eurooppaan ja Aasiaan, mutta myös muualle maailmaan. Yhteystarjonta olisi kuitenkin voinut kehittyä vielä paremmaksi, jos Helsinki-Vantaan lentoasemaan olisi investoitu enemmän. Lisäksi pienempien maakuntalentoasemien syöttötarjonta on yhtä harvaa kuin vuonna 2013, eikä näin aikataulullisesti edelleenkaan palvele kaikkia. Matkailualan näkökulmasta laaja verkosto mahdollistaa kansainvälisen matkailun kehittämisen useilla alueilla.

5.2 Kohti alueellista omistusta -skenaario

Suomessa päätettiin vuonna 2015 siirtyä vastaavanlaiseen lentoliikennejärjestelmään kuin Ruotsissa ja samana vuonna Turun lentoasema siirrettiin pilottina seutukunnan omistukseen. Lopullisen muotonsa Suomen lentoasemaverkosto sai 2020-luvun puolivälissä, kun Finavian haltuun jäivät Helsinki-Vantaan lentoaseman lisäksi Oulun, Tampere-Pirkkalan, Rovaniemen, Vaasan, Kuopion, Kittilän, Ivalon ja Kuusamon lentoasemat. Näistä Oulun, Vaasan ja Kuopion lentoasemat jäivät, koska ne olivat omien alueidensa suurimmat ja sijaitsivat riittävillä etäisyyksillä sekä toisistaan että pääkaupunki-

seudulta. Tampere-Pirkkalan lentoasema taas jätettiin Helsinki-Vantaan lentoaseman vara-asemaksiksi ja sille onkin ollut tarvetta, koska melurajoitukset ovat alkaneet vaikuttaa Helsinki-Vantaan lentoaseman yöaikaiseen liikenteeseen. Loput Finavialle jääneistä lentoasemista taas olivat pääasiassa tärkeitä alueidensa matkailulle. Pelkästään kuntien tai seutukuntien omistuksessa vuonna 2030 ovat Joensuu, Kajaanin, Jyväskylän, Seinäjoen, Porin, Enontekiön, Savonlinnan, Varkauden ja Mikkelin lentoasemat. Yksityiset sijoittajat tulivat osaksi omistuspohjaa Turun ja Lappeenrannan lentoasemilla 2020-luvulla ja Lappeenrannan lentoasemalla omistus on suurimmaksi osaksi venäläisillä sijoittajilla. Alueen yritystoimintaa on mukana omistamassa Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemia. Kuvassa 33 on esitetty tarkemmin Suomen lentoasemien omistuspohjaa.



Kuva 33. Suomen lentoasemaverkosto vuonna 2030 Kohti alueellista omistusta -skenaariossa.

Koska lentoasemilla on useita omistajia, järjestää lennonvarmistuspalveluita Ruotsin tapaan Finaviasta omaksi yksiköksi erotettu Ilmailulaitos, mutta pienemmillä lentoasemilla on kustannussyistä siirrytty käyttämään vain AFIS-järjestelmää. Alueellisten lentoasemien infrastruktuurin ylläpito on Liikenneviraston vastuulla, mutta runkoverkkona toimivien Finavian lentoasemien ylläpito on sen omalla vastuulla. Vaikka valtio on ottanut osan lentoasemien kustannuksista itselleen, vastaavat kunnat ja seutukunnat yhä muun muassa maapalveluiden järjestämisestä. Suurimmilla lentoasemilla kaupallista toimintaa on saatu lisättyä, mikä on parantanut lentoasemien kannattavuutta. Pienimmil-

lä lentoasemilla kannattavuutta taas on pyritty parantamaan kustannuksia karsimalla. Kaikki seutukunnat eivät kuitenkaan ole saaneet lentoliikennetoiminnasta kannattavaa, mutta valtio on tällöin enemmän tukenut lentoliikennettä kuin investoinut tie- ja rataverkon suuriin parannuksiin. Koska suuria investointeja näihin ei ole tehty, on lentoliikenteen merkitys kotimaan syöttöliikenteessä säilynyt. Lyhyempien matkaketjujen osalta monilla lentoasemilla on tapahtunut kehitystä juuri alueellisesta omistuksesta johtuen ja joillakin lentoasemilla matkatavaroiden lähtöselvitys on mahdollista tehdä lähialueen linja-autoasemilla.

Vuonna 2030 reittiliikennettä on niillä lentoasemilla, joilla sitä oli vuonna 2013. Suomessa toimii Ruotsin tapaan pienempiä alueellisia lentoyhtiöitä ja ne liikennöivät potkurikoneilla pääasiassa niitä reittejä, joiden liikennöinti oli ongelmissa jo ennen vuotta 2013. Finavia on investoinut paljon Helsinki-Vantaan lentoasemaan, jolloin Finnair on pystynyt vahvistamaan asemaansa Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemat ovat lisänneet yhteyksiä Eurooppaan ja erityisesti vapaa-ajanmatkustajia palvelevat halpalentoyhtiöt ovat kasvattaneet tarjontaansa kyseisillä lentoasemilla. Suorat reittiyhteydet lähialueille ovat lisääntyneet Oulun ja Vaasan lentoasemilta, mutta niiltä on yhä hyvät yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Kansainväliset reittiyhteydet ovatkin keskittyneet näille viidelle lentoasemalle. Kansainvälisten tilauslentojen määrä on kasvanut Lapin lentoasemilla, mutta suurin osa niiden matkustajista tulee yhä edelleen kotimaan liikenteestä.

Valtion näkökulmasta lentoliikenne aiheuttaa sille kustannuksia vuonna 2030 enemmän kuin vuonna 2013, joskin esimerkiksi infrastruktuurin ylläpito on Liikennevirastolle mittakaavaedusta johtuen edullisempaa kuin se Finavialle oli. Valtio tukee tapauskohtaisesti lentoasemien investointeja tai reittejä, joskin se teki niin jo vuonna 2013. Kuntien näkökulmasta lentoliikenteen alueellinen omistus on tuonut niille lisäkustannuksia, mutta myös mahdollisuuden vaikuttaa oman alueensa lentoyhteyksiin aiempaa paremmin. Finavian näkökulmasta sen taloudellinen tilanne on parantunut verkostoperiaatteen kustannusten pienentyessä ja sen rooli on muuttunut koko Suomea palvelevasta toimijasta enemmän tietyille alueille keskittyneeksi. Se on pystynyt investoimaan aiempaa enemmän. Elinkeinoelämän näkökulmasta toimintaedellytykset ovat lentoyhteyksien osalta samalla tasolla tai hieman parantuneet vuodesta 2013. Matkailun näkökulmasta alueellinen omistus on tuonut lisää kehitysmahdollisuuksia ja monella lentoasemalla paikallisilla matkailutoimijoilla on vahva rooli lentoaseman kehityksessä. Lapin matkailun osalta Finavia on pystynyt panostamaan pohjoisen lentoasemien kehittämiseen vuotta 2013 enemmän.

5.3 Keskitetty verkosto -skenaario

Junaliikenteen voimakas kehittyminen 2020-luvun alkupuolella ajoi lentoasemaverkoston rajuun karsimiseen 2020-luvun loppupuolella. Kunnilla ja seutukunnilla ei ollut va-

raa ylläpitää lähilentoasemien toimintaa eikä EU-lainsäädäntö antanut mahdollisuutta valtion suoralle tuelle. Verkostoperiaatteesta ei näin voitu luopua, mutta tie- ja rataverkon sekä matkaketjujen kehittyessä pienempien lentoasemien merkitys syöttöliikenteessä väheni ja vähitellen ne poistuivat siviili-ilmailun piiristä. Etelä-Suomeen jäivät Helsinki-Vantaan lentoaseman lisäksi Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemat. Finavia ei luopunut niistä, koska ne olivat Suomen suurimpien lentoasemien joukossa ja halpalentoliikenteestä johtuen vahvasti kansainvälisiä, mikä onkin taannut niiden kasvun. Lisäksi Helsinki-Vantaan lentoasema tarvitsee noin puolen tunnin etäisyydellä olevan varalaskukentän, jotta sinne voidaan ylipäänsä liikennöidä. Väli-Suomen alueella lentoliikennettä palvelevat lännessä Vaasan lentoasema ja idässä Kuopion lentoasema. Pohjoisemmassa elinkeinoelämän toiminnan varmistavat Oulun, Rovaniemen ja Kajaanin lentoasemat. Kittilän, Ivalon ja Kuusamon lentoasemat taas palvelevat Lapin matkailua. Tilannetta on havainnollistettu kuvassa 34.



Kuva 34. Suomen lentoasemaverkosto vuonna 2030 Keskitetty verkosto -skenaariossa.

Lentoasemia keskitettiin vähitellen tie- ja rataverkon investointien valmistuessa. Suunnitteilla olleet lentorata Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja läntinen oikorata Tampere-Pirkkalan lentoasemalle toteutuivat 2020-luvun keskivaiheilla. Matkaketjut molemmille lentoasemille ovat junaliikenteen ansiosta kehittyneet ja molemmille on mahdollista ostaa junalippu samalla kertaa lentolipun kanssa. Myös lähtöselvitys matkatavaroineen on mahdollista tehdä suurimmilla juna-asemilla ja junat on aikataulutettu lähteviin lentoihin. Junaliikenne mahdollistaa siis Suomen eteläisillä alueilla yhtä sujuvan syöttölii-

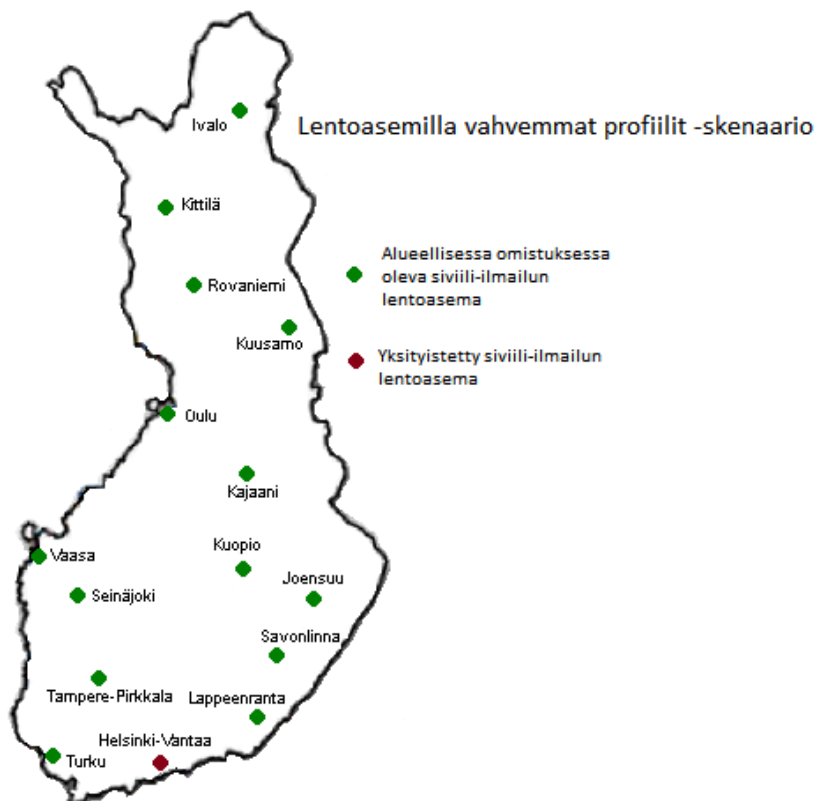
kenteen kuin lentoliikenne ja se onkin kasvattanut suosiotaan. Pietarin talousalueelta saapuminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle junalla on tehty myös yhtä vaivattomaksi ja venäläiset ovatkin kasvattaneet osuuttaan lentoaseman matkustajista. Oulun, Rovaniemen, Vaasan, Kuopion ja Kajaanin suunnilla investoinnit ovat olleet pienempiä ja painottuneet tieverkkoon. Matkaketjuyhteistyötä alueilla on tästä johtuen kehitetty linja-auto- ja taksiliikenteen kanssa ja kaupunkeja ympäröiviltä alueilta on vuonna 2030 mahdollista matkustaa lentoasemalle joko joukkoliikenteen linja-autolla tai lentokenttä-taksilla niin, että lähtöselvitys matkatavaroineen tehdään ennen autoon nousemista. Myös lippujärjestelmät ovat suureksi osaksi yhdistyneet.

Lentoliikenteen rooli Suomessa vuonna 2030 on pääasiassa kansainvälisissä yhteyksissä sekä pidemmällä kotimaan matkoilla. Kansainvälisiä reitti yhteyksiä on Helsinki-Vantaan lentoaseman lisäksi Tampere-Pirkkalan, Turun, Oulun ja Vaasan lentoasemilta ja niiden määrä on kaikilla lentoasemilla lisääntynyt vuodesta 2013. Tilauslentojen määrä taas on lisääntynyt erityisesti Lapin lentoasemilla, mutta myös Kuopion ja Kajaanin lentoasemilla. Suomen kansainväliset lentoyhteydet ovatkin jakautuneet laajasti kaikille lentoasemille ja lentoasemien pienemmästä lukumäärästä johtuen kaikkien lentoasemien kansainvälisten yhteyksien määrä on noussut. Kotimaan liikenteen puolella juna on korvannut syöttöyhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle Pirkanmaalla ja Varsinais-Suomessa, koska se pystyy tarjoamaan yhtä sujuvan syöttöyhteyden kuin lentokonekin. Myös samoilla etäisyyksillä itäisessä Suomessa ollaan tyytyväisiä junaliikenteen palvelutasoon syöttöliikenteessä. Joillakin alueilla liikenneyhteyksien palvelutaso on kuitenkin laskenut lentoasematoiminnan loppumisen myötä, koska aivan kaikkialla ei ole kustannussyistä voitu investoida tie- ja rataverkkoon niin paljon, että ne vastaisivat puuttuvaa lentoyhteyttä.

Valtion näkökulmasta tie- ja rataverkon parantaminen on tullut kalliiksi – paljon kalliimmaksi kuin lentoliikenteen tukeminen ja lentoasemien ylläpito olisi tullut. Vaikka tie- ja rataverkon kehittymisellä on ollut positiivisia vaikutuksia työllistymiseen investointivaiheessa ja myöhemmin esimerkiksi kotimaan sisäiseen matkailuun, on lentoyhteyksien puuttuminen vähitellen näivettänyt muutamia alueita ja siirtänyt vientiyritysten ja niistä riippuvaisten yritysten toimintaa lähemmäs olemassa olevia lentoasemia. Osa yritysten toiminnasta on myös poistunut kokonaan Suomesta. Kaikkialla näin ei kuitenkaan ole käynyt, sillä jo vuonna 2013 monet suuret vientiyritykset sijaitsivat usean tunnin etäisyydellä lähimmästä lentoasemasta. Finavian näkökulmasta keskittäminen on tuonut kustannussäästöjä ja jäljelle jääneiden lentoasemien matkustajamäärät ovat nousseet. Kasvaneista ihmisvirroista johtuen kaikilla lentoasemilla on saatu lisättyä kaupallista toimintaa, mikä on osaltaan parantanut lentoasemien kannattavuutta, mutta vaatinut myös investointeja Finavialta. Elinkeinoelämän ja matkailun näkökulmasta palvelutaso on Etelä-Suomen alueella säilynyt tai parantunut, kun taas Väli- ja Pohjois-Suomen alueilla se on joko pysynyt ennallaan tai hieman huonontunut.

5.4 Lentoasemilla vahvemmat profiilit -skenaario

Suomessa päätettiin 2020-luvun alussa siirtyä lentoliikennejärjestelmään, jossa suurimmat kansainväliset lentoasemat ovat yksityisessä omistuksessa ja pienemmät lentoasemat pääasiassa alueellisessa omistuksessa. Tästä johtuen Finavia nykymuotoisena lakasi olemasta ja sen pääasialliseksi rooliksi jäi olla lennonvarmistuspalveluita tarjoava yritys, jonka toimintaa rahoitetaan verovaroin. Lisäksi se on osaomistajana pienemmillä lentoasemilla noin kymmenen prosentin osuudella. Tämän järjestelyn tarkoituksena on turvata valtion rahoitus pienempien lentoasemien välttämättömille investoinneille tilanteen niin vaatiessa. Helsinki-Vantaan lentoasema on täysin yksityistetty ja se on listattu pörssiin. Lentoasemien määrä on jonkin verran vähentynyt vuodesta 2013, joskin alun perin kaikki lentoasemat siirrettiin alueelliseen omistukseen. Osalta siviili-ilmailu on kuitenkin täysin loppunut, koska valtio on ollut haluton tukemaan lentoasemia tai yhteyksiä alueilla, joilla liikenne on vähäistä ja alueen muita liikenneyhteyksiä voidaan pitää kohtalaisina. Suomen lentoasemien sijaintia on esitetty tarkemmin kuvassa 35.



Kuva 35. Suomen lentoasemaverkosto vuonna 2030 Lentoasemilla vahvemmat profiilit -skenaariossa.

Lentoasemat ovat profiloituneet vuotta 2013 enemmän. Helsinki-Vantaan lentoasema on vahvistanut asemiaan yhtenä merkittävistä solmupisteistä Euroopan ja Aasian liikenteen välillä. Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemat ovat lisänneet suoraa reittitarjontaa Eurooppaan ja Lappeenrannan lentoasema on profiloitunut vielä nykyistäkin enem-

män Pietarin alueen halpalentoasemaksi. Oulun lentoasema on profiloitunut pohjoisen alueen solmupisteeksi ja sieltä on aiempaa laajempi reittitarjonta, pääasiassa jatko-yhteyksiä lähialueille pohjoiseen. Se tekee vahvaa strategista yhteistyötä jatko-yhteyksiä ope-roivan lentoyhtiön kanssa. Vaasan lentoaseman omistuksessa on mukana alueen yritys-toimintaa ja sen lentotarjontaa onkin kehitetty ensisijaisesti elinkeinoelämän tarpeisiin. Tästä johtuen Seinäjoen lentoasema on kehittynyt tilauslentojen osalta ja se onkin profi-loitunut lomalentoasemaksi läntisen Väli-Suomen alueella. Kuopiossa lentoaseman ih-misvirtoja on saatu lisättyä investoimalla lentoaseman kaupalliseen toimintaan, lisää-mään yritys- ja vapaa-ajantoimintaa lentoaseman ympärillä sekä kehittämällä ulkomailta alueelle saapuvaa matkailua. Sen profiili onkin muuttunut pelkästä lentoasemasta pai-kaksi, jossa on erilaisia vapaa-ajan palveluja. Joensuussa, Kajaanissa ja Savonlinnassa lentoaseman tärkein tehtävä on edelleen olla pelkkä lentoterminaali ja toimintaan on haettu kustannussäästöjä erilaisten teknologisten innovaatioiden avulla. Savonlinnan lentoasema palvelee pääasiassa vain matkailijoita, sillä sinne on liikennettä vain kesäi-sin suurten tapahtumien aikaan. Pohjoisen lentoasemia on kehitetty vahvasti yhteistyös-sä paikallisen matkailualan kanssa, ja niiden toiminta talvikausilla on kannattavaa.

Lentoliikenteen merkitys syöttöliikenteessä on joillakin alueilla vähentynyt ja korvaan-tunut pääasiassa linja-autoliikenteellä, mutta joillakin alueilla myös junaliikenteellä. Kutsuohjattua joukkoliikennettä hyödynnetään paljon pienempien alueiden matkaket-juissa, kun taas Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuutta on pyritty vahvistamaan yhteistyöllä juna- ja linja-autoliikenteen kanssa. Helsinki-Vantaan lentoasemalle onkin jo mahdollista saapua lähimmistä suurimmista kaupungeista niin, että lähtöselvitys mat-katavaroineen tehdään juna- tai linja-autoasemalla. Junalla saavuttaessa matkustajan tulee tehdä vaihto Tikkurilassa, mutta se on suhteellisen vaivatonta huomioiden, ettei matkatavaroista tarvitse tässä vaiheessa enää itse huolehtia. Myös Oulun lentoasemalla vastaavanlainen järjestelmä on vähitellen otettu käyttöön yhdessä linja-autoliikenteen kanssa, jolloin lentoasemille saapuminen lähikaupungeista on helpottunut. Lentoasemi-en hajanaisesta omistuksesta johtuen infrastruktuurin ylläpito kuuluu Liikennevirastolle, mikä osaltaan on taloudellisesti mahdollistanut seutukuntien omistuksen lentoasemilla.

Valtion näkökulmasta lentoasemien ylläpito aiheuttaa sille enemmän kustannuksia kuin vuonna 2013, koska se vastaa välillisesti sekä lennonvarmistustoiminnan kustannuksista että lentoasemien infrastruktuurin ylläpidosta. Lisäksi se joutuu tukemaan osan lento-aseamista toimintaa jossain muodossa, esimerkiksi avustamalla lentoaseman korjauksis-sa. Helsinki-Vantaan lentoaseman kannalta tilanne on parantunut, koska sen tuotoilla ei tarvitse ylläpitää muita lentoasemia ja se onkin saanut rauhassa keskittyä oman aseman-sa parantamiseen. Elinkeinoelämän kannalta lentoliikenne on säilynyt alueilla, joilla liikennevirrat sitä edellyttävät ja joilla tie- ja rataverkon parannukset olisivat tulleet liian kalliiksi. Helsinki-Vantaan vahva kehittyminen on tarjonnut Suomen elinkeinoelämälle laajat yhteydet kaikkialle maailmaan, erityisesti Eurooppaan ja Aasiaan. Alueilta, joilta lentoliikenne on loppunut, muut liikenneyhteydet ovat parantuneet vuodesta 2013. Ne

eivät kuitenkaan ole pystyneet tarjoamaan samanlaista palvelutasoa kuin lentoliikenne tarjosi. Matkailun näkökulmasta erityisesti Lapin matkailu ja tilauslennot ovat kasvaneet, mutta myös muilla lentoasemilla tilauslentojen määrä on noussut. Kansainvälisten yhteyksien tarjonta Suomessa onkin huomattavasti laajemmin jakautunut useammalle lentoasemalle kuin vuonna 2013.

6 YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

Lentoliikenne elää maailmanlaajuisesti murrosvaiheessa, mikä heijastuu myös Suomen lentoliikenteen toimintaan (Savolainen 2013). Konsolidaatiokehitys ja kustannuskilpailu ovat yhdistäneet toimijoita yhä suuremmiksi yksiköiksi ja samalla vähentäneet niiden määrää (Suominen 2013). Suomessa lentoliikenteen markkinaosuus lyhyemmillä kotimaan matkoilla on vähentynyt tie- ja rataverkon kehittyessä ja ohuet matkustajavirrat ovat tehneet säännöllisestä reittiliikenteestä joillakin yhteysväleillä haastavaa lentoyhtiöille (Sundström 2013). Säännöllisen reittiliikenteen merkitys ei kuitenkaan ole lyhyillä matkoilla kotimaan sisäisessä liikenteessä vaan syöttöliikenteessä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jonne Suomen kansainväliset yhteydet ovat vahvasti keskittyneet. Muut liikennemuodot eivät pysty tällä hetkellä tarjoamaan yhtä sujuvaa syöttöyhteyttä kuin lentokone, mutta tulevaisuudessa esimerkiksi junaliikenne voisi osittain korvata kotimaan syöttöyhteydet. (Savolainen 2013) Tämä edellyttää kuitenkin asiakaslähtöistä suunnittelua, jolloin esimerkiksi lipunostojärjestelmät olisi yhdistetty ja lähtöselvityksen matkatavaroineen voisi tehdä jo lähtöasemalla, esimerkiksi lähtökaupungin juna-asemalla (Meriläinen 2009, s. 43).

Koska lentoliikenteen kasvun Suomessa uskotaan tulevaisuudessakin tulevan kansainvälisestä liikenteestä, on kansainvälisten yhteyksien jakaantuminen eri lentoasemien kesken myös yksi Suomen lentoliikenteen tulevaisuuteen vaikuttavista tekijöistä. On mahdollista, että kansainväliset lentoyhteydet keskittyvät nykyistä enemmän Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin muiden lentoasemien suorat kansainväliset yhteydet vähenevät ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle menevien reittiyhteyksien merkitys korostuu entisestään. On myös mahdollista, että Suomeen kehittyy muutama muu vahva kansainvälisen liikenteen keskittymä Helsinki-Vantaan rinnalle, sillä jo nyt muutamalla maakuntalentoasemalla kansainvälinen liikenne muodostaa huomattavasti suuremman osan liikenteestä. Monen lentoaseman kansainvälisen liikenteen määrän kehitys on ollut viimeisen 17 vuoden aikana moninkertaista (Finavia 2013b), jolloin trendin voitaisiin ajatella ainakin jossakin määrin jatkuvan myös tulevaisuudessa. Lisäksi joidenkin lentoasemien vaikutusalueella asuu riittävä määrä ihmisiä, jolloin kansainvälisen liikenteen lisääntymistä voidaan pitää realistisena (Liikenteen tutkimuskeskus Verne 2011). Kansainvälinen liikenne voi myös jakaantua tasaisemmin eri lentoasemille, erityisesti jos tilausliikenteen määrä kasvaa paljon nykyisestä. Tällöin kasvua olisi luultavasti suhteellisesti eniten Pohjois- ja Itä-Suomen lentoasemilla (Mäki-Fränti 2013).

Koska Suomen lentoliikenne on tällä hetkellä hyvin keskittynyttä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, on se ainut kannattava siviili-ilmailun lentoasema ja muun verkoston ylläpitoa kustannetaan sen tuotoilla noin 22 miljoonan euron edestä vuosittain (Inspira 2013). Kiristynyt kansainvälinen kilpailu on kuitenkin luonut painetta karsia Finavian kustannuksia ja mahdollisesti jopa lakkauttaa vähemmän liikennöityjä lentoasemia. Myös parin tunnin etäisyydellä toisistaan sijaitsevien lentoasemien ylläpito on mietityttänyt, sillä monessa maassa kahden, jopa kolmen tunnin kokonaismatka-aikaa lentoasemalle pidetään kohtuullisena etäisyytenä (Suominen 2013). Asia ei kuitenkaan ole niin yksinkertainen, sillä lentoasematoiminta katalysoi merkittäviä alueellisia vaikutuksia, joista matkailu ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset ovat tärkeimmät (Jääskeläinen 2013). Yksi ratkaisu tilanteeseen voisi olla joidenkin lentoasemien siirtäminen alueelliseen omistukseen. Tällöin verkostoperiaatteen purkautuminen mahdollistaisi alueellisten tahojen suuremman vaikutuksen lentoasemien kehittämiseen ja esimerkiksi lentoasemien hinnoitteluun voitaisiin tehdä muutoksia (Sundström 2013). Myös kaupallista toimintaa lentoasemilla voitaisiin kehittää paikallisista lähtökohdista, kun taas uudelleenjärjestelyjen ja teknologisen kehityksen myötä olisi mahdollista löytää kustannussäästöjä. Ongelmana kuitenkin on, ettei kunnilla ja kaupungeilla välttämättä ole varaa ylläpitää lentoasemia (Skogberg 2013), jolloin valtion tulisi tukea toimintaa verovaroin.

Lentoasemien omistuksen, niiden määrän, kansainvälisten lentoyhteyksien jakaantumisen ja matkaketjujen kehittymisen eri arvojen avulla tässä tutkimuksessa on muodostettu neljä erilaista skenaariota Suomen lentoliikenteelle vuoteen 2030. Ensimmäisessä, *Maltilliset muutokset* -skenaariossa oletetaan, ettei suuria muutoksia ole tapahtunut. Skenaarion avulla tuodaan esille, mitä tapahtuu jos lentoasemien omistussuhteisiin tai määrään ei tule muutoksia 17 vuodessa. Toisessa, *Kohti alueellista omistusta* -skenaariossa esitetään tilannetta, jossa Suomessa on siirrytty täysin samanlaiseen lentoliikennejärjestelmään kuin Ruotsissa. Skenaarion avulla tuodaan esille, että lentoasemien omistus voi olla myös alueellista. Kolmannessa, *Keskitetty verkosto* -skenaariossa esitellään noin puoleen harventunut lentoasemaverkosto, joka nojaa vahvasti juna- ja linja-autoliikenteen kehittämiseen. Siinä tuodaan esille, mitä lentoasemaverkoston radikaali harventaminen tarkoittaisi ja mitä se edellyttäisi. Neljännessä, *Lentoasemilla vahvemmat profiilit* -skenaariossa Helsinki-Vantaan lentoasema on yksityistetty ja muut lentoasemat ovat pääasiassa alueellisessa omistuksessa. Skenaarion avulla tuodaan esille, millaisia erilaisia profiileja lentoasemille voitaisiin löytää ja mitä lentoasemien määrän pieni väheneminen tarkoittaisi.

Tämä tutkimus vastasi tutkimuskysymykseensä esittelemällä toimintamalleja ulkomailta ja teoreettista taustaa erilaisille kehityspoluille sekä luomalla niiden pohjalta neljä erilaista skenaariota. Tältä osin tutkimus onnistui. Tutkimuksen tavoitteena oli kuitenkin näiden lisäksi herättää keskustelua erilaisista vaihtoehdoista Suomen lentoliikenteen tulevaisuudelle, eikä tämän tavoitteen onnistumista voida arvioida ennen tutkimuksen julkaisemista. Tutkimusmenetelmien osalta tutkimuksen voidaan sanoa onnistuneen

haastatteluiden suhteen paremmin kuin kirjallisuuden. Haastateltujen asiantuntijoiden osittain erilaiset ja osittain yhtenevät näkemykset mahdollistivat skenaarioiden synnyn ja antoivat arvokasta tietoa toimialasta ja sen kehittymisestä. Kirjallisuuden osalta oli alusta asti tiedossa, että Suomen lentoliikenteeseen liittyvää tutkimusta on tehty vain vähän. Maailmalla tutkimusta lentoliikenteestä on tehty paljonkin, mutta koska tämä tutkimus keskittyi niin vahvasti Suomen lentoliikenteeseen, on sitä pystytty hyödyntämään vain vähän. Siksi tässä tutkimuksessa on jouduttu käyttämään diplomityölle epätyypilliseen tapaan lähteenä useaan otteeseen muun muassa uutisartikkeleita.

Suurin tutkimuksen aikana tehty huomio oli eri sidosryhmien erilainen suhtautuminen lentoasemiin. Pelkistetysti voidaan sanoa, että elinkeinoelämä näkee lentoasemat osana alueellista infrastruktuuria, jonka ylläpito kuuluu valtion vastuulle. Niitä pidetään yhtenä peruspalveluna ja ne luovat toimintaedellytyksiä elinkeinoelämän toiminnalle. Lentoasemat ovat tällöin verrattavissa maanteihin ja rataverkkoon eikä niiden kannattavuutta voida mitata yksinkertaisesti, sillä liikenneinfrastruktuuri katalysoi alueelleen taloudellisia vaikutuksia yritysten menestymisen ja matkailun kehittymisen myötä. Toinen näkemys lentoasemien tarkoituksesta on liiketoiminnallinen eli suhtautuminen lentoasemiin liiketaloudellisina yksikköinä. Tätä näkökulmaa ei voida täysin sivuttaa, koska lentoliikenne on globaali toimiala ja täten ainakin osa Suomen lentoasemista kilpailee kansainvälisessä toimintaympäristössä. Lentoasemiin ei siis täysin voida suhtautua Suomen sisäisenä asiana, koska pärjääminen kansainvälisessä kilpailussa on edellytys toimialan kasvulle Suomessa. Toimialan kasvulla taas on useita positiivisia vaikutuksia: työpaikkojen ja verotulojen lisäksi toimialan kasvu parantaa Suomen saavutettavuutta, mikä taas vahvistaa elinkeinoelämän ja matkailun toimintaedellytyksiä sekä lisää ulkomaalaisten investointien osuutta maassa (Oxford Economics 2011).

Suomen lentoasemat palvelevat erilaisia matkustajaryhmiä ja tällä hetkellä oleellista olisikin tunnistaa jokaisen lentoaseman tarkoitus tulevaisuutta ajatellen. Osalla tarkoitus voi olla puhtaasti alueen palvelutasoon liittyvä, kun taas Helsinki-Vantaan lentoasemalle sen pysyminen mukana kansainvälisessä kilpailussa ja solmupisteen aseman säilyttäminen on koko Suomen etu. Myös muutamalla muulla lentoasemalla on potentiaalia laajentaa kansainvälistä liikennettä, kun taas toisilla alueilla arvostetaan ensisijaisesti hyviä yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Kansainväliset suorat yhteydet maakuntalentoasemilta eivät kuitenkaan ole itsestäänselvyys, sillä ulkomaalaiset lentoyhtiöt, erityisesti halpalentoyhtiöt, ovat aikaisemmin lopettaneet kannattavia reittejä Suomessa siksi, että ne eivät ole olleet riittävän kannattavia. Reitit eivät siis välttämättä ole olleet tappiollisia, mutta lentoyhtiö on saanut paremman tuoton käyttämällä kapasiteetin jollain muulla reitillä. (Lapp 2006, s. 38) Oleellista on siis tunnistaa jokaisen alueen tarpeet ja kehittää lentoasemia tästä lähtökohdasta. Mahdollisia lakkauttamispäätöksiä pohtiessa olisi tärkeää miettiä kustannusten lisäksi myös alueen tulevaisuuden potentiaalia sekä muiden liikennemuotojen mahdollisuutta korvata tarvittavat liikenneyhteydet alueella.

Lopuksi on hyvä muistaa, että esitetyt skenaariot ovat vain mahdollisia tulevaisuuskuvia ja niihin johtavia kehityspolkuja. Niiden tarkoitus on vain herättää ajatuksia, eikä yksikään skenaario pyri ennustamaan tulevaisuutta. Todennäköisempää onkin, että vuonna 2030 Suomen lentoliikenne ei vastaa tarkalleen yhtäkään skenaariota, vaan on sekoitus eri piirteitä jokaisesta. Lisäksi se voi sisältää piirteitä, joita yhdessäkään skenaariossa ei ole. Jotta näitä skenaarioita voitaisiin hyödyntää tulevaisuuden suunnittelussa, tulisi niiden vahvuuksiin ja heikkouksiin paneutua vielä paremmin. Esimerkiksi Euroopan Unionin lainsäädännöstä tulisi selvittää, millaisia mahdollisuuksia valtiolla on tukea alueellisessa omistuksessa olevia lentoasemia. Toisaalta tulisi myös pohtia, millaiset mahdollisuudet eri alueilla on omistaa lentoasema ja mitkä kaikki tahot voisivat olla mahdollisia omistajia. Myös kokemuksia Ruotsista tai muista maista olisi hyvä selvittää. Lisäksi lentoasemien todelliset alueelliset vaikutukset sekä kustannukset tulisi selvittää, jotta pystytään arvioimaan lentoasemien merkittävyyttä sekä tarpeellisuutta kaikilla alueilla.

LÄHTEET

- Aalto, E., Pöllänen, M., Mäntynen, J. & Rauhamäki, H. 2012. Suomen lentoliikenne vuoteen 2025 – neljä skenaariota. Helsinki, Trafín julkaisuja 12/2012. 51 s.
- Air100. 2013. Etusivu. [WWW]. [Viitattu: 4.7.2013]. Saatavissa: <http://www.air100.fi>
- AirBaltic. 2013. Book a trip. [WWW]. [Viitattu: 4.7.2013]. Saatavissa: <https://www.airbaltic.com/en/index>
- Airbus. 2012. Global Market Forecast 2012–2031: Navigating the future. 160 s.
- Airpro. 2013. Turun ja Tampere-Pirkkalan Terminaali 2:n palvelumaksut. [WWW]. [Viitattu: 20.9.2013]. Saatavissa: <http://www.airpro.fi/halpalentoterminaalit>
- Alasuutari, P. 1999. Laadullinen tutkimus. 3. Uudistettu painos. Osuuskunta Vastapaino. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy. 317 s. ISBN: 951-768-055-4
- Boeing. 2012. Current Market Outlook 2012–2031. 41 s.
- Button, K. 2009. The impact of US-EU ”Open Skies” agreement on airline market structures and airline networks. *Journal of Air Transport Management*. 15, ss. 59–71
- Bradfield, R., Wright, G., Burt, G., Cairns, G. & Van Der Heijden, K. 2005. The origins and evaluation of scenario techniques in long range business planning. *Futures*. 37, ss. 795–812
- Börjesson, L., Höjer, M., Droborg, K-H., Ekvall, T. & Finnveden, G. 2006. Scenario types and techniques: Towards a user’s guide. *Futures*. 38, ss. 723–739
- Charles, M. B., Barnes, P., Ryan, N. & Clayton J. 2007. Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model. *Futures*. 39, ss. 1009–1028
- Cullicane, K., Gong, S.X.H. & Firth, M. 2012. The impact of airport and seaport privatization on efficiency and performance: A review of the international evidence and implications for developing countries. *Transport Policy*. 24, ss. 37–49
- Dieke, P. U. C. & Barros, C. P. 2007. Performance evaluation of Italian airports: A data envelopment analysis. *Journal of Air Transport Management*. 13, ss. 184–191
- Doganis, R. 2006. *The Airline Business*. 2. Painos. Routledge, New York. 370 s. ISBN: 0-203-59680-3
- Doganis, R. 2010. *Flying Off Course: Airline economics and marketing*. 4. Painos. Routledge, New York. 352 s. ISBN: 0-203-86399-2
- Elinkeinoelämän keskusliitto. 2012. Kilpailukyky. [WWW]. Julkaistu: 6.6.2012. [Viitattu: 8.6.2013]. Saatavissa: http://www.ek.fi/ek/fi/suhdanteet_ym/perustietoja_suomen_taloudesta/kilpailukyky.php
- Elinkeinoelämän keskusliitto. 2013. Tuotanto. [WWW]. Julkaistu: 6.3.2013. [Viitattu: 9.6.2013]. Saatavissa: http://www.ek.fi/ek/fi/suhdanteet_ym/perustietoja_suomen_taloudesta/kokonaistuoannonrakenne.php
- Eskola, J. & Suoranta, J. 1999. *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. 3. Painos. Vastapaino. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä. 268 s. ISBN: 951-768-035-X

- Euroopan Komissio. 2011. Flightpath 2050 Europe's Vision for Aviation. Belgia. 26 s. ISBN: 978-92-79-19724-6
- Euroopan Komissio. 2013. Real GDP growth rate -volume. [WWW]. [Viitattu: 11.7.2013]. Saatavissa: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tec00115>
- Finnair. 2013a. Aikataulut. [WWW]. [Viitattu: 3.7.2013]. Saatavissa: <http://www.finnair.com/FI/FI/flights/timetable>
- Finnair. 2013b. Konserni/Finnair lyhyesti. [WWW]. [Viitattu: 7.8.2013]. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_1.html
- Finnair. 2013c. Konserni/Historia/Ennen sotia. [WWW]. [Viitattu: 9.3.2013]. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_2.html
- Finnair. 2013d. Konserni/Historia/Sodan jälkeen. [WWW]. [Viitattu: 9.3.2013]. Saatavissa: http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_14_6.html
- Finavia. 2012a. Hallituksen toimintakertomus vuodelta 2012. 7 s.
- Finavia. 2012b. Selvitys hakemuksen meluun liittyvistä toimintarajoituksista Helsinki-Vantaan lentoasemalla. 24 s.
- Finavia. 2012c. Vuosikertomus 2012. [WWW]. [Viitattu: 11.6.2013]. Saatavissa: <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/>
- Finavia. 2013a. Finavia yrityksenä. [WWW]. [Viitattu: 11.3.2013]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi/tietoafinaviasta/finavia-yrityksena>
- Finavia. 2013b. Liikennetilastot. [WWW]. [Viitattu: 16.3.2013]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi/tietoafinaviasta/liikennetilastot>
- Finavia. 2013c. Suomen lentoasemat. [WWW]. [Viitattu: 1.7.2013]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi>
- Finavia. 2013d. Lapland Airports. [WWW]. [Viitattu: 12.4.2013]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi/airlines/laplandairports>
- Finavia. 2013e. Osavuosikatsaukset ja tilinpäätöstiedotteet. [WWW]. [Viitattu: 5.7.2013]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi/tietoafinaviasta/taloustiedot/osavuosikatsaus>
- Flybe. 2013. Etsi lento. [WWW]. [Viitattu: 3.7.2013]. Saatavissa: <http://fi.flybe.com>
- Fraport. 2013. Basic Data & Shareholder Structure. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.fraport.com/content/fraport/en/investor-relations/the-fraport-share/basic-data-shareholder-structure.html>
- Gillen, D. The evolution of airport ownership and governance. *Journal of Air Transport Management*. 17, ss. 3–13
- Graham, A. 2008. *Managing Airports: An international perspective*. 3. Painos. Elsevier Ltd. Unkari, Butterworth-Heinemann. 333 s. ISBN: 978-0-7506-8613-6
- Haapasalo, T. 2013. Haastattelu 21.5.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Hajkowicz, S., Cook, H. & Littleboy, A. 2012. *Our Future World: Global megatrends that will change the way we live. The 2012 Revision*. CSIRO, Australia. 30 s.

- Hakola, M. 2007. Aika matka kiitotiellä – The Finavia Story. 1. Painos. Hämeenlinna, Karisto Oy:n Kirjapaino. 251 s. ISBN: 978-952-468-130-8
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. Osittain uudistettu painos. Keuruu, Otavan kirjapaino Oy. 448 s. ISBN: 978-951-26-5635-6
- Huhtala, J. 2013. Lentoliikennekysely – Yhteenvetoraportti. Julkaistu 26.3.2013. Saatu Jarkko Huhtalalta Porin Kauppakamarista 11.6.2013.
- IMD. 2012. IMD announces its 2012 World Competitiveness Rankings. [WWW]. Julkaistu: 31.5.2012. [Viitattu: 12.6.2013]. Saatavissa: <http://www.imd.org/news/IMD-announces-its-2012-World-Competitiveness-Rankings.cfm>
- Inspira. 2013. Esitys Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston kulurakenteen ja hinnoittelun selvityksestä. Esitetty 23.1.2013 kuulemistilaisuudessa lentoliikenneverkostosta.
- Intres Consulting. 2007. Selvitys lentoreittien säilyttämisestä. 24 s.
- Jääskeläinen, K. 2013. Haastattelu 10.6.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Jönköping Airport. 2013. Flygplatsen. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.jonkopingairport.se/omoss.html>
- Kasarda, J. D. 2013. Aerotropolis. [WWW]. [Viitattu: 30.5.2013]. Saatavissa: <http://www.aerotropolis.com>
- Kauppalehti. 2011. Jyväskylä ostaa lentoja sadoilla tuhansilla euroilla. [WWW]. Julkaistu: 15.12.2011 klo 11:41. [Viitattu: 3.7.2013]. Saatavissa: <http://www.kauppalehti.fi/etusivu/jyvaskyla+ostaa+lentoja+sadoilla+tuhansilla+euroilla/201112108511>
- Kauppalehti. 2013. Finavian kenttien määrä voi pudota rajusti. Julkaistu: 18.6.2013, ss. 4–5
- Lapin liitto. 2013. Lapland Airports lentoasemat tukevat koko Suomen kilpailukyvyn kehitystä: Lentoasemat tulee säilyttää ja niiden kannattavuutta parantaa palvelutasoa kehittämällä. Muistio 8.4.2013. Laatineet: Matkailuasiantuntija Satu Luiro ja Maakuntainsinööri Hanne Junninen. Saatu Hanne Junniselta 30.5.2013 Tampereen teknillisellä yliopistolla.
- Lapp, T. 2008. Halpalentotoiminnan rooli ja potentiaali Suomen lentoliikennejärjestelmässä. Tampereen teknillinen yliopisto. Tiedonhallinnan ja logistiikan laitos. Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät. Tutkimusraportti 71. ISSN: 1797-9072
- LFV. 2012. Swedish Airports. [WWW]. Julkaistu 18.9.2012. [Viitattu: 20.4.2013]. Saatavissa: <http://www.lfv.se/en/About-us/Swedish-Airports/>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013a. Lentoliikennestrategia. [WWW]. [Viitattu: 28.2.2013]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/lentoliikennestrategia>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013b. Ilmailu. [WWW]. [Viitattu: 21.3.2013]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/web/fi/ilmailu>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013c. LVM pyytää tarjouksia Savonlinnan ja Varkauden lentoreiteille. [WWW]. Julkaistu: 5.7.2013. [Viitattu: 20.9.2013]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/uutinen/4153146/lvm-pyytaa-tarjouksia-savonlinnan-ja-varkauden-lentoreiteille>

- Liikenteen tutkimuskeskus Verne. 2011. Lentoliikenteen kehitys Suomessa 1998–2011 – Kuuden kansainvälisimmän lentoaseman matkustajamäärät ja saavutettavuudet. Juliste. Saatu professori Jorma Mäntyselältä 19.3.2013.
- Liikenteen tutkimuskeskus Verne. 2013. Mikkelin ja Seinäjoen matkustajamäärät vuonna 2011. Saatu tutkija Elisa Aallolta 22.5.2013.
- Liikennevirasto. 2010. Lentoaseman kaukoliikenneterä – Ratayhteys selvitys. Sokonet Oy, Helsinki. 52 s. ISBN: 978–952–255–531–1
- Liikennevirasto. 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011 – Suomalaisten liikkuminen. Kopijyvä Oy, Kuopio. 98 s. ISBN: 978–952–255–103–0
- Liikennevirasto. 2013. Lentoasemien joukkoliikennetyhteydet: Nykytilan analyysi. Liikennevirasto, Helsinki. 85 s. ISBN 978–952–255–272–3
- Linköping City Airport. 2013. En internationell cityflygplats. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.linkopingcityairport.se/sv/om-oss/om-linkoeping-city-airport>
- Luukas, S. 2012. Lappeenrannan lentokentän henkilökuljetusten kehittämismahdollisuudet. Saimaan ammattikorkeakoulu, Liiketoiminta ja kulttuuri Imatra, Majoitus- ja ravitsemisala, Matkailun koulutusohjelma. 37 s.
- Maailman talousfoorumi. 2012. The Global Competitiveness Report 2012–2013. SRO-Kundig, Geneve. 527 s. ISBN: 978–92–95044–35–7
- Mannermaa, M. 1999. Tulevaisuuden hallinta – skenaariot strategiatyöskentelyssä. Porvoo, WSOY. 227 s. ISBN: 951–0–23147–9
- Matkahuolto. 2013. Aikataulut, hinnat ja lipun osto. [WWW]. [Viitattu: 1.7.2013]. Saatavissa: <http://www.matkahuolto.fi/fi/>
- Matkalehti. 2010. EasyJet: Suomi on halpalentojen kehitysmaa. [WWW]. Julkaistu: 11.3.2010 klo 09:16. [Viitattu: 30.5.2013]. Saatavissa: <http://www.matkalehti.fi/index.php?name=Show&nodeIDX=134371>
- Meriläinen, A. 2009. Nopean junaliikenteen kehittämisen vaikutukset – kirjallisuustutkimus. Ratahallintokeskus, Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 5/2009. Kopijyvä Oy, Kuopio. 63 s. ISSN: 1455–2604
- Meristö, T. 1991. Skenaariotyöskentely yrityksen johtamisessa. 1. Painos. Tulevaisuuden tutkimuksen seura, VAPK-kustannus. Valtion painatuskeskus, Helsinki. ISBN: 951–37–0675–3
- Mikkelin lentoasema. 2013. Mikkelin lentoasema. [WWW]. [Viitattu: 11.3.2013]. Saatavissa: <http://www.mikkelinlentoasema.fi/fi/www/lentoasema/lentoasema>
- Milde, M. 2008. International Air Law and ICAO. Eleven International Publishing, Utrecht. 351 s. ISBN: 978–90–77596–54–8
- Munich Airport. 2013. Group structure. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.munich-airport.de/en/company/konzern/portraet/struktur/index.jsp>
- Mäki-Fränti, H. 2013. Haastattelu 21.5.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Mäkinen, P. 2013. Haastattelu 20.6.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Norrköping Flygplats. 2013. Ägare. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.norrkopingsflygplats.se/se/om-oss/aegare/>

- Norwegian. 2013. Etsi halvimmat lennot. [WWW]. [Viitattu: 3.7.2013]. Saatavissa: <http://www.norwegian.com/fi/>
- Oxford Economics. 2011. Economic Benefits from Air Transport in Finland. Finland Country Report. 26 s.
- Oum, T. H., Adler, N. & Yu, C. 2006. Privatization, corporatization, ownership forms and their effects on the performance of the world's major airports. *Journal of Air Transport Management*. 12, ss. 109–121
- Paavola, I. 1997. Ilmailuasiain esittelijästä ilmailulaitokseksi: katsaus ilmailuhallinnon menneisyyteen ja nykypäivään. *Ilmailulaitos*. 110 s.
- Pekkarinen, J & Sutela, P. 2007. *Kansantaloustiede*. 9–12. Painos. Sanoma Pro Oy, WSOY. 353 s. ISBN: 951-0-27436-4
- Pels, E. 2009. Airline network competition: Full-service airlines, low-cost airlines and long-haul markets. *Research in Transport Economics*. 24, ss. 68–74
- Pirkanmaan maakuntakaava. 2013. Tampereen läntinen ratayhteys. [WWW]. [Viitattu: 11.6.2013]. Saatavissa: <http://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/ratayhteys>
- Rauhamaa, H., Mäntynen, J., Mäkelä, T., Sinisalo, E. & Kalenoja, H. 2006. *Lentoliikenne ja lentoasemat*. 2. painos. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenne- ja kuljetustekniikanlaitos, *Opintomoniste* 40. 138 s. ISSN: 1459-3068
- Rubin, A. 2004. Tulevaisuuden tutkimuksen oppimateriaali. [WWW]. [Viitattu: 26.3.2013]. Saatavissa: <http://www.tulevaisuus.fi/topi/default.asp>
- Ryanair. 2013. Flights. [WWW]. [Viitattu: 4.7.2013]. Saatavissa: <http://www.ryanair.com/fi>
- Saario, K. 2011. Alueiden kilpailukyky – yrityksen näkökulma. *Keskuskauppakamari*, Helsinki. 69 s. ISBN: 978-952-560-59-7
- SAS. 2013. Varaa lennot. [WWW]. [Viitattu: 2.7.2013]. Saatavissa: <http://www.flysas.com/fi/fi/>
- Saunders, M., Lewis, P. & Thornhill, A. 2009. *Research methods for business students*. 5. Painos. Pearson Education Limited, Harlow. 614 s. ISBN: 978-0-273-72686-0
- Savolainen, K. 2013. Haastattelu 24.5.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Savon Sanomat. 2013. Kuopion lentoaseman alueelle rakentamista 40 miljoonalla eurolla. [WWW]. Julkaistu: 7.5.2013 klo 21:03. [Viitattu: 1.8.2013]. Saatavissa: <http://www.savonsanomat.fi/uutiset/kotimaa/kehittamisryhma-kuopion-lentoaseman-alueelle-rakentamista-40-miljoonalla-eurolla/1323932>
- Seinäjoen lentoasema. 2013. Yhteystiedot. [WWW]. [Viitattu: 11.3.2013]. Saatavissa: <http://seinajoenlentoasema.fi/index.php/yhteystiedot>
- Skogberg, P. 2013. Haastattelu 2.5.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Sotarauta, M., Mustikkamäki, N. & Linnainmaa, R. 2001. Alueiden kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä. *Suomen kuntaliitto*. 207 s. ISBN: 952-213-027-3
- Starkie, D. 2012. European airport and airlines: Evolving relationship and the regulatory implications. *Journal of Air Transport Management*. 21, ss. 40–49

- Stockholm Skavsta Airport. 2013. Företagsinformation om Stockholm Skavsta Flygplats. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.skavsta.se/sv/content/8/150/foretagsinformation-om-stockholm-skavsta-flygplats.html>
- Sundström, M. 2013. Haastattelu 8.5.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Suomen Itämeri Instituutti. 2013. Suomen Itämeri-instituutin (BALTIC BIRD hanke) ja Aamulehden suorittaman kyselyn tulokset. Esitetty kuulemistilaisuudessa 7.3.2013. Saatu professori Jorma Mäntyselältä 7.3.2013.
- Suominen, A. 2013. Haastattelu 29.5.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Swedavia. 2013a. Statistics. [WWW]. [Viitattu: 3.7.2013]. Saatavissa: <http://www.swedavia.com/about-swedavia/statistics/>
- Swedavia. 2013b. Swedavia a new company. [WWW]. [Viitattu: 10.7.2013]. Saatavissa: <http://www.swedavia.com/about-swedavia/this-is-swedavia/swedavia-a-new-company-/>
- Tekniikka&Talous. 2013a. Kiskot vievät etelään. Julkaistu: 28.3.2013, ss. 16–17.
- Tekniikka&Talous. 2013b. Kehärata avaa Euroopan hitaimman lentokenttäyhteyden. Julkaistu: 17.5.2013, ss. 2–3
- Tervonen, I. 2002. Veljekset Karhumäki Suomen ilmailun pioneereina 1924–1956. 1. Painos. Apali Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna. 236 s. ISBN: 952–5026–25–6
- Tervonen, I. 2004. KAR-AIR Tilausliikenteen edelläkävijänä 1957–1980. 1. Painos. Apali Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna. 240 s. ISBN: 952–4026–40–X
- Tervonen, I. 2007. KARAIR Matkustajalentoliikenteen perinteiden vaalijana 1980–1996. 1. Painos. Apali Oy. Tallinna Raamatutrükikoja OÜ, Tallinna. 216 s. ISBN: 978–952–5026–64–1
- Tilastokeskus. 2013a. Liikenne- ja matkailu. [WWW]. [Viitattu: 27.5.2013]. Saatavissa: <https://www.stat.fi/til/lii.html>
- Tilastokeskus. 2013b. Väestö. [WWW]. Julkaistu: 6.5.2013. [Viitattu: 16.5.2013]. Saatavissa: <https://www.stat.fi/til/vrm.html>
- Trafi. 2013a. Ilmailu. [WWW]. [Viitattu: 21.3.2013]. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/ilmailu>
- Trafi. 2013b. Finavian meluhakemus yhä käsittelyssä. [WWW]. Julkaistu: 28.3.2013 klo 14:00. [Viitattu: 12.6.2013]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2135/finavian_meluhakemus_yh_a_kasittelyssa
- Tullihallitus. 2012. Tavaroiden ulkomaankauppa maakunnittain vuonna 2011. 10 s.
- Tullihallitus. 2013a. Ulkomaankauppa 2012 Taskutilasto. 37 s.
- Tullihallitus. 2013b. Tavaroiden ulkomaankauppa yritysten kokoluokittain tammi-maaliskuussa 2013. [WWW]. Julkaistu: 12.6.2013. [Viitattu: 28.8.2013]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/yritykset/kokoluokat13_1/index.html

- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 5. Uudistettu painos. Tammi. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä. 175 s. ISBN: 978-951-31-4865-2
- TurkuAir. 2013. Suorat lennot Turusta Maarianhaminaan. [WWW]. [Viitattu: 4.7.2013]. Saatavissa: http://www.turkuair.fi/suomeksi/turku_maarianhamina
- Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK. 2011. Lentomatikustajatutkimus – Lappeenrannan lentokenttä 2011. 20 s.
- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2013. Matkailun merkitys Suomen kansantaloudelle. [WWW]. Julkaistu: 8.5.2013. [Viitattu: 6.6.2013]. Saatavissa: <http://www.tem.fi/?s=2839>
- UNWTO. 2013. Tourism Highlights 2013 Edition. 15 s.
- Valtioneuvosto. 2012a. Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 13.4.2012. 68 s.
- Valtioneuvosto. 2012b. Liikenne- ja viestintäministeriön budjetti 2,95 miljardia euroa. [WWW]. Julkaistu: 17.9.2012 klo 11:30. [Viitattu: 30.5.2013]. Saatavissa: <http://valtioneuvosto.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedote/fi.jsp?oid=364939>
- Vienna Airport. 2013. Annual Report 2012 Flughafen Wien AG. 214 s.
- Virkkunen, T. 2013. Haastattelu 7.6.2013. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- VR. 2013. Aikataulut. [WWW]. [Viitattu: 1.7.2013]. Saatavissa: <http://www.vr.fi/fi/index/aikataulut.html>
- Wizzair. 2013. Bookings. [WWW]. [Viitattu: 4.7.2013]. Saatavissa: <http://wizzair.com/en-GB/Search>
- YLE. 2011a. Oulun lentoaseman laajennus otettiin käyttöön. [WWW]. Julkaistu 23.9.2010 klo 6:37. [Viitattu: 27.6.2013]. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/ouulun_lentoaseman_laajennus_otettiin_kayttoon/5427771
- YLE. 2011b. Rengonharju-säätiö odottaa kuntien takauksia. [WWW]. Julkaistu: 20.10.2012 klo 14:58. [Viitattu: 4.7.2013]. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/rengonharju-saatio_odottaa_kuntien_takauksia/5442617
- YLE. 2013. Seinäjoen reittilennot loppuvat jälleen. [WWW]. Julkaistu 15.3.2013 klo 13:56. [Viitattu: 3.7.2013]. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/seinajoen_reittilennot_loppuvat_jalleen/6539758
- Ängelholm Helsingborg Airport. 2013. Historik om Ängelholm Helsingborg Airport. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.angelholmhelsingborgairport.se/Om-oss/Historia/History/>
- Örebro Airport. 2013. En kort bakgrund. [WWW]. [Viitattu: 24.7.2013]. Saatavissa: <http://www.orebroairport.se/omflygplatsen/faktaomflygplatsen/agareochhistoria.4.3b7ad41611f3587d4c580007720.html>