20.4.2022

Finnairin lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle - ajankohtaisselonteko turvallisuusympäristön muutoksesta

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua ajankohtaisesta ja tärkeästä turvallisuusympäristön muutosta koskevasta selonteosta. Selonteko on laadittu nopeasti ja laadukkaasti tilanteessa, joka vaatii yhteiskunnallisesti ripeää ja strategista toimintaa. Suomen turvallisuusympäristö on muuttunut ja tilanne vaatii poliittista reagointia.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan Finnair on omalta osaltaan ilmaissut tukensa Euroopan unionin ja Suomen valtion pakotetoimille. Kansainvälisen oikeuden ja ihmisoikeusperiaatteiden räikeä rikkominen edellyttää kansainväliseltä yhteisöltä voimakkaita toimia, joiden tavoitteena on palauttaa rauha Ukrainaan mahdollisimman nopeasti.

Nyt annetun selonteon tehtävä on arvioida toiminta- ja turvallisuusympäristön muutosta. Tuon tehtävän se toteuttaa ansiokkaasti eikä Finnairilla ole sen turvallisuuspoliittiseen analyysiin huomautettavaa. Alla kuitenkin liikenne- ja viestintävaliokunnalle valikoituja huomioita vallitsevasta tilanteesta Finnairin ja suomalaisen lentoliikennepolitiikan näkökulmasta.

Pakotepolitiikasta

Samalla kun kansainvälisen yhteisön toimet pyrkivät luomaan rauhalle otollista maaperää Ukrainassa, kansainvälisen yhteisön on alettava valmistautua tulevaan. Euroopan unionin keskeisin työkalu Venäjän painostamisessa sodan päättämiseksi ja rauhan palauttamiseksi Ukrainaan ovat olleet taloudelliset pakotteet. Kansainvälisistä pakotepolitiikan eri muodoista löytyy suuri määrä kansainvälistä tutkimusta, jotka osoittavat, että pakotteisiin liittyy lähes aina kaksi kriittistä kipukohtaa: niiden tarkka kohdentaminen ja vaikuttavuus, sekä niistä eroon pääseminen. Eurooppalainen – ja laajempi kansainvälinen – keskustelu keskittyy tällä hetkellä ymmärrettävästi yhä asetettujen pakotteiden vaikuttavuuteen ja uusien suunnitteluun. Finnair kuitenkin toivoo, että sekä EU-tasolla että kansallisesti ryhdytään pian valmistautua strategisesti vaiheeseen, jolloin pakotteita on mahdollista löyhentää tai purkaa.

Pakotteiden purkaminen ei luonnollisesti ole mahdollista ennen kuin rauhan aikaansaamisessa on otettu konkreettisia askelia. Mutta strateginen suunnittelu siitä, miten ja missä vaiheessa niitä voidaan helpottaa, tulee aloittaa hyvissä ajoin jo sanktioiden ollessa voimassa.

Ilmatilan sulun vaikutukset Suomelle ja Finnairille

Kuten selonteossa todetaan, osana pakotteita EU-maat sulkivat ensimmäisinä tekoinaan ilmatilansa venäläisiltä ilma-aluksilta. Tätä seurasi odotetusti Venäjän vastapakotteet, Venäjän ilmatilan sulku EU:n ilma-aluksilta. Tämän myötä kansainvälinen lentoliikenne EU:n ja Venäjän välillä on pysähtynyt, sekä ko. alueiden ylitse lentäminen on kielletty.

Venäjän ilmatilan käytön sulkemisen vaikutukset Finnairille ja Suomelle ovat moninkertaisesti merkittävämmät kuin muille EU-maille ja eurooppalaisille lentoyhtiöille. Helsinki-Vantaan asema Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen solmukohtana on ollut kansallinen projekti, jonka olemassaolo on tukenut suomalaisen elinkeinoelämän kannalta elintärkeää tavara- ja henkilöliikennettä. Kuten hyvin tiedettyä, myös Finnair on vuosikausia rakentanut strategiansa kasvavan Eurooppa-Aasia liikenteen pohjalle.

Ukrainan sodan vaikutukset Finnairille ovat merkittävät. Sitä ne olisivat normaalioloissa, mutta taustalla oleva kahden vuoden koronakriisi ja sen kautta tapahtunut liiketoiminnan romahdus tekevät tilanteesta vielä vaikeamman. Aasian liikenteen merkitys Finnairin liiketoiminnalle ja sen tuloksellisuudelle on kriittinen. Venäjän ilmatilan sulkeutumisen jälkeen Finnair voi operoida vain pienen osan siitä liikenteestä, joka Aasia-verkostossa oli vuonna 2019. Jäljellä oleva liikenne tulee tehdä Venäjän ilmatila kiertäen joko pohjoista tai eteläistä reittiä. Lentoaikojen kasvaessa rajusti kustannusrakenteet kärsivät ja samalla Finnairin ja Suomen maantieteellinen etu, mahdollisuus operoida Helsingistä Itä-Aasian kohteisiin ja takaisin 24 tunnin rotaatiolla on Aasian liikenteessä menetetty. Siinä missä Finnair operoi vuonna 2019, ennen koronakriisiä, 89 viikoittaista lentoa Itä-Aasiaan, tällä hetkellä lentoja on 13 (kts. alla oleva kuva Aasian reiteistä 2019 vs. 2022).

Routes and frequencies to North East Asia 2019

Tokyo, Narita 14
Osaka, 10
Nagoya, 7
Fukuoka, 3 (summer)
Sapporo 3 (winter)

Beijing Daxing Airport 3
Beijing Capital Airport 7
Shanghai 7
Guangzhou 4
Chongqing 4 (summer)
Nanjing 3 (summer)
Xian 3 (summer)
Hongkong 14
Seoul 7

In total: 89 weekly flights (combined summer & winter)



Routes and frequencies to North East Asia summer 2022

Tokyo, Narita 7
Shanghai 1
Hongkong 2
Seoul 3

In total: 13 weekly flights



3

Selonteossa sivutaan lyhyesti turvallisuusympäristön muutoksen vaikutusta matkailulle, etenkin matkailuviennin näkökulmasta. Finnair toivoo, että asiaa koskevassa keskustelussa matkailu nähdään laajempana kokonaisuutena, eikä vain Suomeen kohdistuvana matkustuksena. Kansainvälisen matkailun näkökulmasta Suomi on myös merkittävä läpikulkumaa. Sujuvan vaihtoliikenteen turvaamisella on suuri vaikutus suomalaiselle matkailusektorille, etenkin Finnairille ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Turvallisuus ja Suomen saavutettavuus

Kuten todettua, vaikka eurooppalaisista lentoyhtiöistä ilmatilaan liittyvät pakotteet osuvat Finnairiin huomattavasti rajummin kuin koronakriisin vaikutuksista hyvää vauhtia nouseviin eurooppalaisiin kilpailijoihinsa, Finnair tukee nyt käytössä olevia pakotteita. Kriisinkin keskellä on kuitenkin syytä muistaa, että Suomen saavutettavuudelle lentoliikenteellä on huomattavasti suurempi merkitys kuin muille EU-maille. Onkin toivottavaa, että Suomi priorisoi ilmatilan käyttöön liittyviä kysymyksiä yhteisen EU-politiikan linjauksissa, kun tilanne sen sallii. Lentoliikenteen rooli Suomen saavutettavuuden turvaajana on suomalaisen liikenne- ja logistiikkapolitiikan kohtalonkysymyksiä myös tulevaisuudessa. Valtio on määritellyt Finnairin strategisen intressin yhtiöksi, jonka omistuksen pohjana on turvata kattavat lentoyhteydet Suomesta maailmalle. Jotta Suomen saavutettavuus ei kärsi tulevaisuudessa, näiden yhteyksien turvaaminen myös turvallisuusympäristön muutosten keskellä on tärkeää.

Monenkeskisyys pohjana kahdenvälisyydelle

Selonteko turvallisuusympäristön muutoksista pohtii ansiokkaasti Suomen roolia osana mahdollisia monenkeskisiä turvallisuusratkaisuja. Tämä on luonteva jatko Suomen kansainvälistä yhteistyötä korostavalle monenkeskiselle linjalle, jonka puolesta Suomi on toiminut johdonmukaisesti vuosikymmeniä. Globaali lentoliikenne perustuu myös samalla kansainväliselle, sääntöpohjaiselle yhteistyölle. Monenkeskisyyden varaan on hyvä rakentaa. Samalla selonteko korostaa myös kahdenvälisten suhteiden merkitystä osana valtioiden välistä yhteistyötä.

Turvallisuusympäristön muuttuessa monenkeskisiä turvallisuusratkaisuja tulee aina täydentää hyvillä ja toimivilla kahdenvälisillä suhteilla kaikkiin ilmansuuntiin. Suomen turvallisuuspolitiikan ratkaisujen tulee olla itsenäisiä, omasta edusta huolehtivia ja eteenpäin katsovia. Sotilaallinen vakaus ja turvallisuus edellyttää kuitenkin myös taloudellisen vakauden päämäärätietoista edistämistä. Myös taloudellisen vakauden osalta Suomen tulee aktiivisesti huolehtia omista strategisista intresseistään ja pitää niiden puolta.

Kyberturvallisuudesta

Finnair kiittää myös selonteon ansiokasta kyberturvallisuuteen liittyvää osiota. Kansainväliselle lentoliikenteelle kyberturvallisuudesta huolehtiminen ja siihen panostaminen ovat jo normaalioloissa tärkeitä, mutta turvallisuusympäristön merkittävissä muutoksissa niiden merkitys korostuu.

Kuten selonteossa todetaan, toimitusketjujen hallinnan merkityksen näkökulmasta on entistä tärkeämpää ymmärtää mahdolliset riskit koko arvoketjulle ja tunnistaa erilaiset saumakohdat. Käynnissä oleva turvallisuusympäristön muutos korostaa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistoiminnan merkitystä kyberympäristössä ja yritysten roolia kokonaisturvallisuudessa.

Suomen turvallisuuspolitiikkaa uudelleen määriteltäessä olisi oleellista pohtia tarkemmin sitä, miten tämä yhteistoiminta tulee näkymään konkretian muodossa ja miten kokonaisturvallisuuteen varautumista tuetaan julkisen sektorin toimesta, erityisesti kriittisen infran ja huoltovarmuuden toimijoiden osalta. Konkreettisia kysymyksiä liittyy esimerkiksi kyberturvallisuuden vahvistamisen rahoitukseen ja yhteisen tilannekuvan jakamiseen, jotta peräänkuulutettua julkisen ja yksityisen sektorin yhteistoimintaa saadaan aidosti vahvistettua.

Huoltovarmuus

Selonteon kappaleessa 4.2. käsitellään kansallista huoltovarmuutta ja sen roolia kokonaisturvallisuudessa. Huoltovarmuuden osalta Suomen kaltaisen, lentoliikenneriippuvaisen maan on syytä huolehtia siitä, että saumaton ja ennakoitava kansainvälinen saavutettavuus on huoltovarmuuden ytimessä. Jotta tämä toteutuu, Suomi tarvitsee toimivan lentoliikenneverkoston, jolla on mahdollisuudet toimia kaupallisesti tehokkaasti ja maantieteellisesti kattavasti.

Lisätietoja: yhteiskuntasuhdejohtaja Sami Lahdensuo, sami.lahdensuo@finnair.com, p. 050 4141715