Dnro TRAFICOM/704964/03.03.01/2025

23.10.2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Viite: Liikennejaosto torstai 16.10.2025 klo 11.00 / HE 99/2025 vp / Asiantuntijapyyntö

Lausuntoon liittyvät kirjalliset vastaukset aiheeseen Lentoliikenteen tilannekuvakuva ja näkymät

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt 16.10.2025 pidetyssä asiantuntijakuulemisessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta kirjallista lisätietoa teemasta Lentoliikenteen tilannekuvakuva ja näkymät, ml. linjaukset lentoliikenteen ostoista sekä uusimmat tilastotiedot lentoliikenteen kehityksestä (erityisesti kotimaan reitit).

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta tarkentaa kuulemisessa pidettyä esitystä ja toteaa kunnioittaen esillä olleisiin kysymyksiin kysymyskohtaisesti seuraavaa:

Kuinka suuri keskimääräinen täyttöaste tarvittaisiin, jotta markkinaehtoisen kannattavuuden raja täyttyisi ostoliikenteen lennoilla?

Yleensä puhutaan, että täyttöasteen break-even point on noin 70 %. Kannattavuus edellyttää korkeampaa täyttöastetta. Lentojen nykyisten operaattoreiden (Finnair, Norra ja DAT) verkostoon nämä PSO-lennot sopivat hyvin, mutta jos jokin muu yhtiö lentää yksittäistä reittiä Suomessa, ollaan kaukana markkinaehtoisuudesta ja kannattavuutta kuvaavia tunnuslukuja on siksi vaikeaa kuvata tarkemmin.

Keskimääräisen täyttöasteen vaatimusta, kannattavuutta ja tarvittavia toimenpiteitä on mahdollista vielä tarkentaa operaattorikohtaisilla keskusteluilla. Esimerkiksi Finnairin tapauksessa, joka on voittanut PSO maakuntalentojen kilpailutukset vuodesta 2022 ja pystynyt siten operoimaan näitä viiden maakunnan PSO lentoja pitkäjänteisesti, huomioitavaa on sekin, että Finnairin visio- ja konseptinmuutoksen myötä (tapahtumat maailmalla, idässä) PSO lennot ovat tällä hetkellä myös syöttöliikenteenä suora yhteys Finnairin muuhun verkostoon.

Joensuun ja Kajaanin lentojen tilanne - saisiko näistä tiedon esim. niiden lentojen osuudesta, jotka ovat lentäneet täysinä?

Kajaani
Vuonna 2025 Kajaanin lentoja on lennetty 754, joista 256 lentoa, 34%, on lennetty yli 70 prosentin täyttöasteella. Alle 30 prosentin täyttöasteella on lennetty 16% lennoista.

Kajaani	Lentoja	Lentojen osuus
0-20%	50	6,6 %
20-30%	69	9,2 %
30-40%	83	11,0 %
40-50%	90	11,9 %
50-60%	108	14,3 %
60-70%	93	12,3 %
70-80%	95	12,6 %
80-90%	69	9,2 %
90-100%	92	12,2 %
Yhteensä	754	100,0 %

Matkustajia Kajaanin lennoilla on ollut kaikkiaan 29 930, ja keskimäärin lentoa kohden heitä on ollut 39,7 matkustajaa keskimääräisen täyttöasteen ollessa 58%.

Row Labels	Matkustajia	Istuimia	Täyttöasteen keskiarvo	Lentoja yhteensä	Matkustajia keskimäärin lennolla
2025					
Q1					
tammi	2 931	5 776	50,8 %	84	34,9
helmi	3 522	5 784	60,9 %	84	41,9
maalis	3 567	6 330	56,4 %	92	38,8
Q2					
huhti	2 925	5 222	56,1 %	76	38,5
touko	3 353	5 840	57,4 %	85	39,4
kesä	3 405	5 564	61,1 %	81	42,0
Q3					
heinä	2 867	5 648	50,7 %	82	35,0
elo	3 439	5 725	60,1 %	83	41,4
syys	3 921	5 986	65,4 %	87	45,1
Yhteensä	29 930	51 875	57,7 %	754	39,7

Joensuu
Vuonna 2025 Joensuun lentoja on lennetty 795, joista 207 lentoa, 26%, on lennetty yli 70 prosentin täyttöasteella. Alle 30 prosentin täyttöasteella on lennetty 19% lennoista.

Joensuu	Lentoja	Lentojen osuus
0-20%	59	7,4 %
20-30%	91	11,4 %
30-40%	114	14,3 %
40-50%	119	15,0 %
50-60%	108	13,6 %
60-70%	95	11,9 %
70-80%	85	10,7 %
80-90%	66	8,3 %
90-100%	56	7,0 %
Yhteensä	795	100,0 %

Matkustajia Joensuun lennoilla on ollut kaikkiaan 29 117, ja keskimäärin lentoa kohden heitä on ollut 36,6 matkustajaa keskimääräisen täyttöasteen ollessa 53%.

	Matkustajia	Istuimia	Täyttöasteen keskiarvo	Lentoja yhteensä	Matkustajia keskimäärin lennolla
2025					
Q1					
tammi	2 561	5 780	44,4 %	84	30,5
helmi	3 149	6 058	52,0 %	88	35,8
maalis	3 337	6 508	51,2 %	94	35,5
Q2					
huhti	3 436	6 604	51,9 %	96	35,8
touko	3 714	6 714	55,4 %	97	38,3
kesä	3 323	5 644	58,9 %	82	40,5
Q3					
heinä	2 357	4 524	52,0 %	66	35,7
elo	3 346	6 396	52,3 %	93	36,0
syys	3 894	6 520	59,8 %	95	41,0
Yhteensä	29 117	54 748	53,2 %	795	36,6

Millaisia kustannuksia Venäjän GNSS-häirintä on käytännössä tuottanut? Onko häirinnän määrä vähentynyt?

Venäjän toteuttama GNSS-häirintä, joka vaikuttaa Suomen alueella, on saatavilla olevien tietojen mukaan ns. omasuojahäirintää. Sen tarkoituksena on suojata Venäjän omaa infrastruktuuria esimerkiksi muiden valtioiden droneiskuilta, eikä Suomi ole varsinainen häirinnän kohde. Häirintä ei ole aiheuttanut vaikutuksia lentojen turvallisuuteen.

Häirintää havaittiin Suomen alueella ensimmäistä kertaa maaliskuussa 2022. Vuosina 2022 ja 2023 Suomeen vaikuttava häirintä oli harvinaista. Tammikuusta 2024 eteenpäin häirintä on ollut päivittäistä, ja se jatkuu edelleen. Häirinnän määrä on pysynyt likimain samalla tasolla tammikuusta 2024 alkaen.

Häirintää havaitaan edelleen päivittäin niin viraston omassa monitoroinnissa kuin ilmailussa. Suomen alueella tilanne on pitkälti muuttumaton eli useat ilma-alukset havaitsevat häirintää ja tarvitsevat lennonjohdon suunnistusapua viikoittain. Uutena ilmiönä 2025 aikana on ollut lisääntynyt spoofingin eli harhautuksen määrä ilmailussa ja merenkulussa.

Häirinnän seuranta sekä häirintään varautuminen on aiheuttanut kustannuksia suoraan tai epäsuorasti niin kansallisille viranomaisille kuin ilmailun ja merenkulun toimijoille. Kansallisesti viranomaisten varautumiseen ja yhteistyöhön on panostettu, mikä näkyy mm. henkilöstökuluina ja resurssien kohdentamisessa niin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa kuin muissakin viranomaisissa (mm. Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos ja Väylävirasto). Lisäksi GNSS-häirinnän vuoksi on tehty myös suoria laitehankintoja liittyen esimerkiksi Traficomin kansallisen monitorointikyvykkyyden tekniseen kehittämiseen. Olennaisina laitteistojen osalta ovat myös esimerkiksi vaihtoehtoisten navigointijärjestelmien toteuttamiseen panostetut kulut (mm. Fintraffic ja Väylä).

Kustannusluokkia:

- Suorat operatiiviset kustannukset
  - Lentojen peruuntumiset/kiertoreitit, polttoaine- ja miehistökustannukset, matkustajakorvaukset
  - Meriliikenteen viivästykset, turvatoimet ja navigointihenkilöstön lisätyö

- Infrastruktuuri- ja investointikustannukset
  - Vanhojen maaperäisten navigointijärjestelmien asentaminen/huolto (esim DME-DME) ja vaihtoehtoisten navigointiratkaisujen hankinnat

- Valvonta, tutkimus ja hallinnolliset kulut (viranomaiset)
  - Traficomilla häiriöilmoitusten käsittely/tutkiminen, tilannekuvatuotanto, taajuuksien valvonta, liikenteen turvallisuuden / toimenpiteiden koordinaatio ja toimijayhteistyö
  - Väylän ja Fintrafficin (lennonvarmistus ja meriliikenteenohjaus) toimenpiteet

- Epäsuorat ja kerrannaisvaikutukset
  - Toimitusketjujen viivästykset, logistiikkakustannusten nousu, työkuorman lisääntyminen, häiriötilanteiden selvittämiseen käytetty työaika

Käytännössä GNSS-häirinnän aiheuttamat ylimääräiset taloudelliset vaikutukset ovat olleet mm. seuraavanlaisia:

1. Ilma-alukset ovat joutuneet määrälentokentällä odottamaan ilmassa, että GNSS-signaali on palautunut riittävän hyväksi laskeutumisen suorittamiseksi. Tällaisia tapauksia on 3/2022-10/2025 Suomessa ollut arviolta muutamia kymmeniä. Kustannukset ovat tulleet lentoyhtiöille pääasiassa ylimääräisen kulutetun polttoaineen muodossa.

2. Ilma-alukset ovat joutuneet palaamaan lähtökentälle tai varakentälle, koska GNSS-signaali ei ole ollut riittävän hyvän laskeutumisen suorittamiseksi. Tällaisia tapauksia on 3/2022-10/2025 Suomessa ollut alle 10.
Kustannukset ovat tulleet lentoyhtiöille pääasiassa ylimääräisen kulutetun polttoaineen sekä mahdollisten matkustajien majoitusten tai vaihtoehtoisten matkajärjestelyjen myötä.

3. Ilma-alukset ovat joutuneet kiertämään tai lentämään kauempaa tietyistä alueista (esim. Kaliningradin alue) vähentääkseen GNSS-häirinnän määrää. Tämä on pääasiassa vaikuttanut ulkomailla suomalaisiin ilma-aluksiin. Suomessa lentoreitit on voitu pitää edelleen varsin suorina. Kustannusvaikutukset ovat tulleet ylimääräisen kulutetun polttoaineen muodossa.

4. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja Fintraffic ANS on lisännyt niiden lennonjohtoyksiköiden määrää, joissa on tarjolla tutkaan tai muihin sensoreihin perustuvaa valvontapalvelua (jonka avulla lennonjohto voi ohjata ilma-alukset laskuun myös GNSS-häirintätilanteessa). Tarvittava laitteistoinfrastruktuuri on suurelta osin ollut jo olemassa, ja Fintraffic ANSin suunnitelmissa on ollut valvontapalvelun lisääminen, joten GNSS-häirintä itsessään ei näitä kustannuksia ole merkittävästi lisännyt, mutta toki mahdollisesti aikaistanut myöhemmille vuosille suunniteltujen kustannusten kohdistumista.

"Suomen lentoliikenne on palautunut koronasta yhtenä hitaimmista Euroopassa" - millaista vertailutietoa tästä löytyy?

Suomen lentoliikenteen palautumisesta on esitetty lukuja esim. ACI raportissa lentoasemien tilanteesta: https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2025/suomen-lentoyhteydet-kasvavat-muuta-eurooppaa-hitaammin-euroopassa-jo-ylitetty, tilastokeskus https://stat.fi/julkaisu/cm1iz-mkkacgkj07w5cjoo70r3 . Matkustajamäärän kehitys ja operaatioiden kehitys Suomessa osoittavat molemmat samansuuruisia lukuja verrattuna vuoteen 2019.

ACI raportti esittää luvut seuraavasti:

- Verrattuna vuoden 2019 covid-tilanteeseen matkustajaliikenteen suorituskykyerot olivat vuonna 2024 karuja, mikä jälleen heijastaa muuttunutta markkinadynamiikkaa ja geopolitiikan jatkuvaa vaikutusta
- Lentokentät 20 kansallisella markkina-alueella eivät ole vieläkään palautuneet pandemiaa edeltäneelle tasolleen, mukaan lukien sodan runtelema Ukraina (-100 %) ja Israel (-38,9 %), sekä Suomi (-24,9 %) ja Ruotsi (-23,1 %).
- Spektrin toisessa ääripäässä useat nopeasti kehittyvät ilmailumarkkinat ylittivät reilusti pandemiaa edeltäneen tasonsa – Albania (+220,8 %) ja Uzbekistan (+185,9 %) olivat kärjessä, ja niitä seurasivat Kazakstan (+74,7 %), Kosovo (+72,1 %), Armenia (+66,3 %) ja Azerbaidžan (+59,9 %).
- Suurimmista ilmailumarkkinoista Turkki (+23,1 %), Italia (+17,0 %) ja Espanja (+13,0 %) olivat selvästi pandemiaa edeltäneen tason yläpuolella – toisin kuin Iso-Britannia (-0,1 %), Ranska (-3,0 %) ja Saksa (-16,6 %).
- Samaan aikaan EU+-markkinoilla parhaat suoritukset tulivat Islannilta (+24,2 %), Maltalta (+22,5 %), Kreikasta ja Puolasta (+22,1 %), Portugalista (+17,0 %) sekä Kroatiasta (+16,6 %).

Toisaalta Venäjän ilmatilan sulku vaikuttaa niin merkittävästi Suomen ilmatilassa lennettyihin reittilentoihin, että operaatioiden kehityksestä ei pysty enää vetämään johtopäätöksiä koronasta palautumisesta. Liikennemäärät ovat jopa laskeneet merkittävästi viime vuodestakin, koska aasialaiset Venäjän ilmatilaa käyttävät lentoyhtiöt ovat siirtyneet käyttämään eteläisempiä lentoreittejä. Alhaisilla reittilento-operaatiomäärillä on vaikutusta hinnoitteluun. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että esim. Helsingistä Kajaaniin operoiva lento joutuu maksamaan suurempaa yksikköhintaa reittilennon aikaisesta lennonvarmistuspalvelusta.

Lentomatkustajien määrä Suomessa kasvoi vuonna 2024 seitsemän prosenttia vuoteen 2023 verrattuna. Vuoden 2025 tammi–syyskuussa kasvu jatkui neljän prosentin vauhdilla. Vuoden 2025 lennot alkoivat täyttöasteiltaan heikompina kuin 2024. Tammi–maaliskuussa täyttöaste jäi 36–41 %:iin, kun vuotta aiemmin oltiin 45–48 % tasolla. Keväällä (huhti–toukokuussa) kehitys kuitenkin parani. Täyttöasteet nousivat 43–45 %:iin, kun 2024 vastaava jakso oli 48 %. Kesällä 2025 nähtiin lievä vahvistuminen: kesä–heinäkuun keskiarvo nousi 49 %:iin, ja syyskuussa saavutettiin vuoden paras lukema 51 %, mikä on yhtä hyvä kuin 2024 syyskuussa.

Kokonaisuutena lentoliikenne kasvaa edelleen. Helsinki-Vantaan ja Lapin lentoasemien vahva kehitys pitää kokonaisluvut positiivisina, vaikka useilla maakuntakentillä kehitys on tasaantunut tai kääntynyt laskuun.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Nina Frösén
Johtaja

Elo Ruutu
Erityisasiantuntija