# MUISTIO:

## Kotimaan lentojen ostoliikenne ja kotimaan markkinaehtoinen liikenne – näkymät tulevaan ja näkemykset markkinaehtoisesti kannattavasta kotimaan lentoliikenteestä.

### TIIVISTELMÄ


- Globaalisti lentoliikenne on ollut yksi nopeimmin kasvaneista toimialoista, joka on toipunut nopeasti erilaisista talouden kriiseistä.
- Suomen kotimaan lentoliikenne on jäänyt jälkeen globaalista kehityksestä jo 35 vuoden ajan. Myöskään COVID-kriisistä toipumisessa Suomen kotimaan liikenne ei ole päässyt osaksi kansainvälistä kehitystä.
- Suomen kotimaan lentoliikenteen pysähtyneisyyden taustalla on selkeitä syitä, jotka on mahdollista korjata.
- Kotimaan lentoliikenteen heikko tilanne aiheuttaa vuosittain miljardien eurojen tappiot Suomen kansantalouteen. Tilanteen korjaamiseksi vaadittava rahoitus on minimaalinen suhteessa lentoliikenteen tuomaan hyötyyn. Enemmänkin vaaditaan järkevää päätöksentekoa.
- Suomen kotimaan lentoliikenteen matkustajapotentiaali on noin viisinkertainen verrattuna nykytilanteeseen.
- Finncomm Airlines on lentänyt kannattavasti 17 reitin kokonaisuutta vuosina 1998-2011. Markkinatalouden esteitä purkamalla tämä olisi mahdollista edelleen.
- Suomessa tuetaan lentoyhteyksiä huomattavasti vähemmän mitä muissa Euroopan maissa. Tukeminen kuitenkin tulisi tehdä järkevästi niin, että liikenne saataisiin palautettua markkinaehtoiseksi siirtymäajan jälkeen, nykyisillä toimilla tämä ei onnistu.
- Elinkeinoelämää palvelevan kotimaan lentoliikenteen verkoston käynnistäminen järkevästi vaatisi yhteensä vähintään 1,5 kertaisen panostuksen nykyiseen tasoon nähden. Parantuneen lentoliikenteen palvelutason vaikutukset kansantalouteen olisivat asiantuntija arvion mukaan 10-15 miljardia euroa vuodessa.

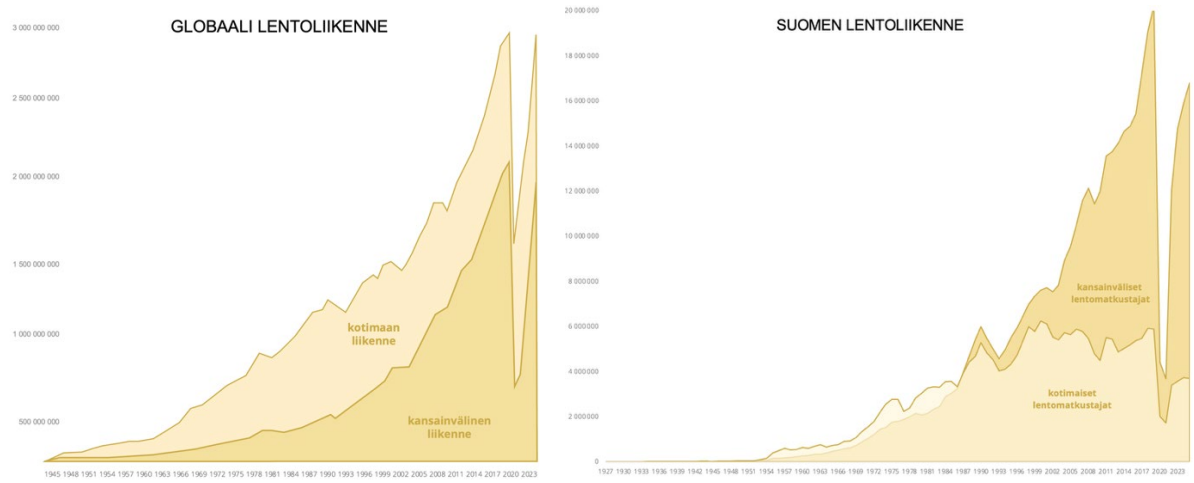

### KOTIMAAN LENTOLIIKENNE JA MAAKUNTALENTOASEMAT ON JÄÄNEET SELVÄSTI JÄLKEEN GLOBAALISTA KEHITYKSESTÄ

Globaalisti lentoliikenne on ollut yksi nopeimmin kasvaneista toimialoista, joka on kestänyt hyvin erilaisia talouden suhdanteita. Lentoliikenteen historian pahimmasta kriisistä – Covid19-pandemiasta – toimiala toipui muutamassa vuodessa.[1]

Kansainvälinen liikenne on kehittynyt Suomessa globaalien trendien mukaisesti. Kotimaan liikenne sen sijaan on tipahtanut trendien kelkasta jo vuosikymmeniä sitten:

[1] ACI World Airport Traffic Forecasts 2024-2053. https://aci.aero/2025/02/26/the-trusted-authority-on-air-travel-demand-insights/?utm_source=chatgpt.com

- Globaalisti lentoliikenteen kasvun veturina on toiminut kotimaan liikenne. Suomessa kotimaan lentoliikenne ei ole kehittynyt 1980-luvun jälkeen. (Kuva 1)
- Globaalisti pandemiasta toivuttiin vuoden 2023 loppuun mennessä, kotimaan liikenteen toimiessa ajurina.[1] Suomessa kotimaan liikenne ei ole toipunut pandemiasta: se on jäänyt 1980-luvun tasolle ollen lähes 40 % koronaa edeltävistä matkustajamääristä. Suomen kansainvälinen liikenne on sen sijaan palautunut pandemiasta nopeasti ollen tällä hetkellä vuoden 2017 tasolla (-17 % vuoteen 2019 verrattuna) ylilentokiellosta huolimatta.
- Kansainvälinen liikenne on kasvanut Suomessa globaalien keskiarvojen mukaisesti koko historiansa ajan.

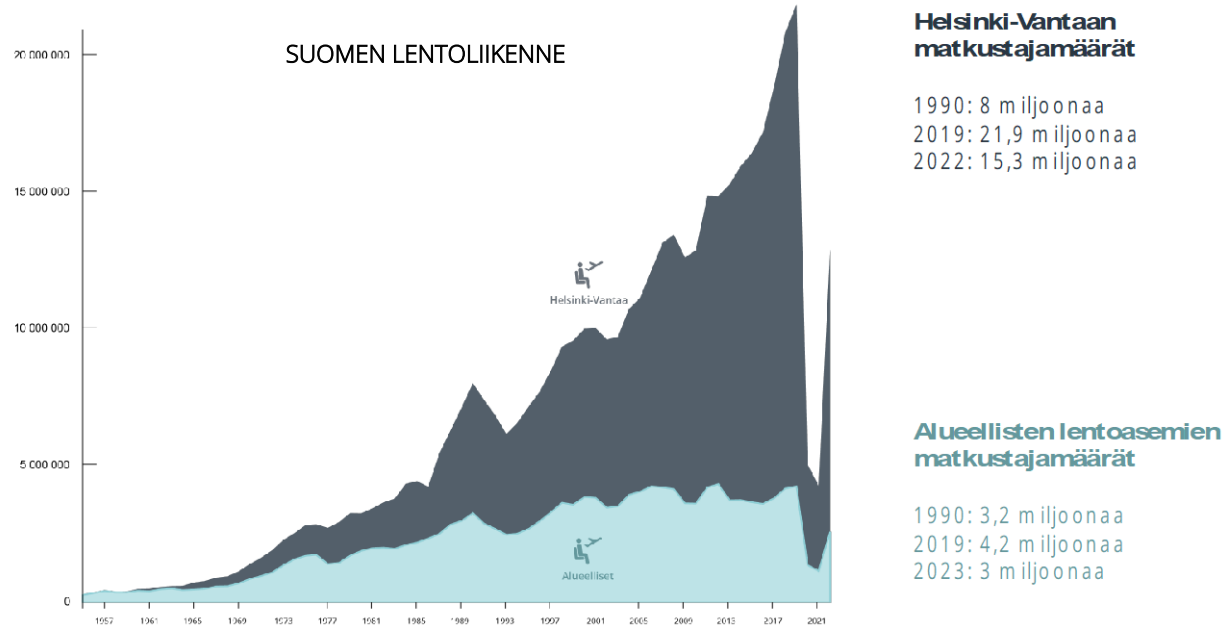



KUVA 1

*Lentoliikenteen matkustajamäärät globaalisti ja Suomessa. Kun globaalissa lentoliikenteessä kotimaan liikenne on dominoinut kasvua, Suomessa kotimaan liikenne ei ole kehittynyt 1980-luvun jälkeen. Globaalisti lentoliikenne palautui covid19-kriisistä kahdessa vuodessa kotimaan liikenteen vetäessä kasvua. Suomessa kansainvälinen liikenne on palautunut pandemiasta nopeasti kotimaan liikenne jäätyä lähes 40 % koronaa edeltävistä matkustajamääristä. (Lähde: ICAO, Finavia ja Tilastokeskus).*

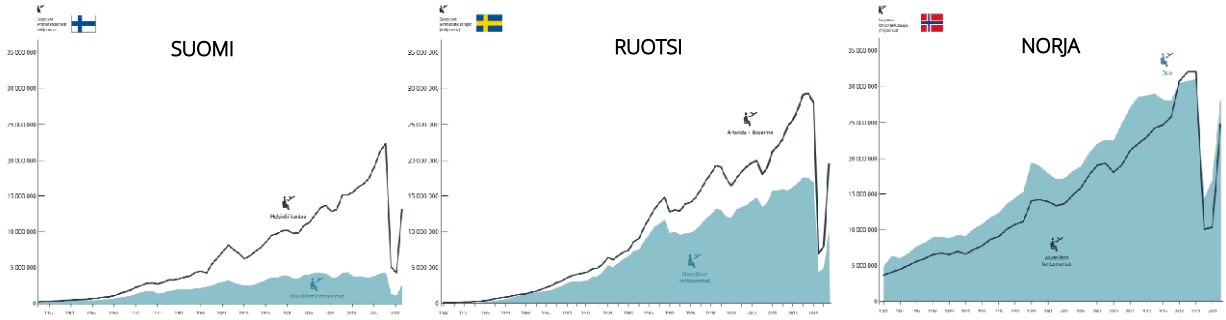
Kotimaan lentoliikenteen kehittymättömyydestä johtuen Suomen maakunnat ovat jääneet normaalin lentoliikennemarkkinan ulottumattomiin:

- Suomessa Helsinki-Vantaan lentoliikenne on kehittynyt globaalien keskiarvojen mukaisesti noin 5 % vuodessa. Alueellisten lentoasemien liikenteessä ei sen sijaan ole tapahtunut muutosta 1990-luvun alun jälkeen (Kuva 2).
- Muualta maailmasta ei löydy Suomen kaltaista maakuntalentämisen kehityksen pysähtymistä. Esimerkiksi Ruotsissa ja Norjassa alueellisten lentoasemien liikenne on kasvanut globaalien trendien mukaisesti – pääkaupunkikenttien tahdissa (Kuva 3).




KUVA 2

*Helsinki-Vantaan liikenne on kasvanut globaalien keskiarvojen mukaisesti noin 5 % vuodessa. Alueellisten lentoasemien liikenteessä ei sen sijaan ole tapahtunut kehitystä 1990-luvun alun jälkeen. (Lähteet: Tilastokeskus ja Finavia)*



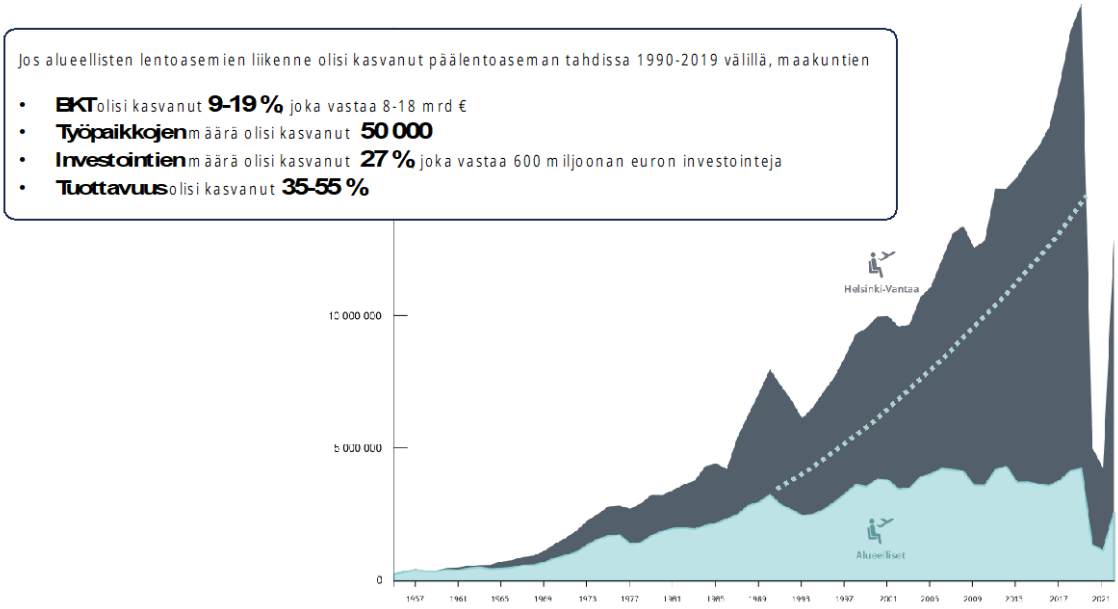

KUVA 3

*Helsinki-Vantaan, Tukholman ja Oslon liikenne on kasvanut noin 5 % vuodessa. Ruotsissa ja Norjassa myös alueellisten lentoasemien liikenne on kasvanut pääkaupunkikenttien tahdissa. Suomessa maakuntien lentoliikenne ei ole kasvanut 1990-luvun alun jälkeen. (Lähde: Avinor, Finavia, Transport Styrelsen, Tilastokeskus ja Statistics Norway)*

## KOTIMAAN LENTOLIIKENTEEN PYSÄHTYNEISYYS AIHEUTTAA VUOSITTAIN MILJARDIEN EUROJEN TAPPIOT KANSANTALOUTEEN

Käyttäen kansainvälisistä tutkimusta saatuja kertoimia, kotimaan liikenteen pysähtyneisyydestä on syntynyt Suomen kansantaloudelle 10-20 miljardin euron menetykset vuosien 1990-2019 välillä (Kuva 3).

MAAKUNTIEN KEHITTYMÄTTÖMÄSTÄ LENTOLIIKENTEESTÄ JOHTUVAT MENETYKSET




KUVA 4

*Kun käytetään kansainvälisistä tutkimuksista saatuja kertoimia, voidaan arvioida, että maakuntien kehittymätön lentoliikenne on aiheuttanut 9-19 % menetyksen BKT:ssä, mikä vastaa 8-18 mrd euroa. Työpaikkoja on jäänyt syntymättä 50 000 ja investointeja noin 600 miljoona euron edestä. Kasvavalla lentoliikenteellä maakuntien yritysten tuottavuus olisi kasvanut 35-55 % nykytilanteeseen verrattuna. Tarkastelujakson päättymisvuodeksi valittiin 2019 COVID-19:n aiheuttamasta lentoliikenteen merkittävästä vähenemisestä johtuen.*[2]

Yllä kuvattu arvio on varovainen, sillä käytetyissä kansainvälisissä kertoimisissa ei ole huomioitu täysin lentoliikenteen vaikutuksia muihin toimialoihin. Tarkempaa tietoa on tarjolla Kauppakamareiden[3], maakuntaliittojen[4] ja alueellisten kehitysyhtiöiden[5] tuottamissa selvityksissä:

- Tällä hetkellä Suomessa on tutkittu 17 lentoaseman aluetaloudelliset vaikutukset: niiden alueella toimivien yritysten lentoliikenneriippuvainen liikevaihto oli vuosina 2023-2024 **47 miljardia euroa**. Tulokset ovat linjassa kansainvälisten tutkimusten kanssa: sekä globaalisti että tutkituilla alueilla **25 prosenttia** yritysten liikevaihdosta on riippuvaista lentoliikenteestä.
- Lentoliikenneriippuvaisia työpaikkoja oli tutkituilla alueilla **110 000.** Joka viides työpaikka on riippuvainen lentoliikenteestä (20 %).

---

2 ACI (2015), AitBihiOuali (2020), AitBihiOuali, Carbo ja Graham (2020), ATAG (2020), ATAG (2005), Australian Government (2013), Carbo ja Graham (2020), Eurocontrol (2005), Finavia, IATA (2020), IATA (2007), IATA (2006) ja ICAO (2019), Green (2007), Tilastokeskus ja Zhang ja Graham (2020) ja York Aviation (2020)

3 16 lentoaseman taloudelliset vaikutukset (2024): https://www.ostro.chamber.fi/selvitys-lentoliikenteen-taloudelliset-vaikutukset/

4 Kajaanin, Kuusamon ja Oulun lentoasemien aluetaloudelliset vaikutukset (2023): https://www.pohjois-pohjanmaa.fi/uutiset/lentoliikenteen-vaikutukset-aluetalouteen-selvitettiin-heikot-yhteydet-nakyvat-yritysten-liikevaihdossa-ja-investoinneissa/

5 Etelä-Pohjanmaan lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset (2025): https://intoseinajoki.fi/uutiset/lentoliikenteella-merkittava-vaikutus-etela-pohjanmaan-talouteen/

- Lentoliikenneriippuvaisten verotulojen osuus alueiden kokonaisverokertymästä oli noin 15 prosenttia (2,8 miljardia euroa).
- Viimeisen kymmenen vuoden aikana lentoliikenne on vaikuttanut 46 prosenttiin (30 miljardia euroa) tutkittujen alueiden investoinneista.
- Tutkimuksen mukaan yli 98 prosenttia lentoliikenteen synnyttämistä vaikutuksista kohdistuu lentoliikennealan ulkopuoliseen yritystoimintaan. Lentoliikenteen tärkeimpänä yhteiskunnallisena merkityksenä voidaankin pitää lentoliikenteen laajempia taloudellisia vaikutuksia muiden toimialojen suorituskykyyn ja kasvuun.
- Koska 71 prosenttia Suomen vientitulosta syntyy maakunnista, maakuntalentoasemien kehittämisellä on keskeinen merkitys Suomen kansantalouden kannalta.

Voidaan luotettavasti arvioida, että kotimaan lentoliikenteen heikko tilaa aiheuttaa miljardien eurojen menetykset Suomen kansantalouteen vuosittain.

## KOTIMAAN LENTOLIIKENTEEN HAASTEET ON MAHDOLLISTA RATKAISTA

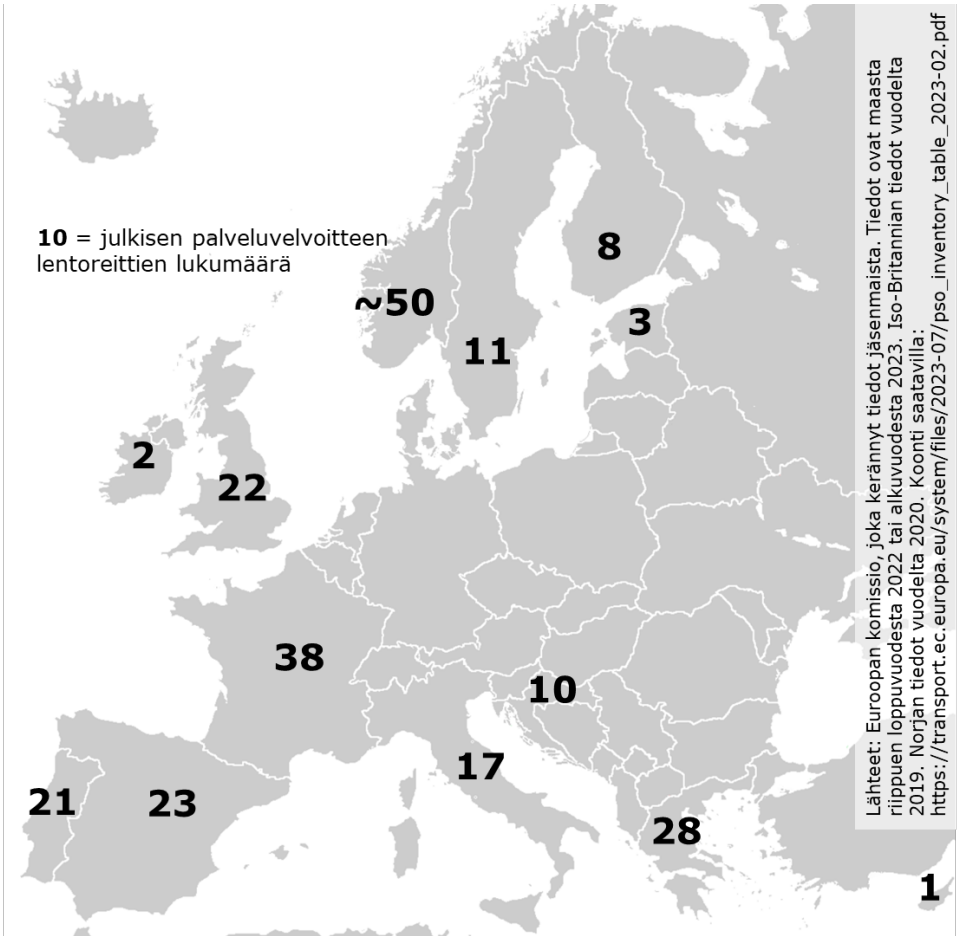
Suomen lentoliikenteen heikon nykytilan takana on selkeitä syitä. Kysynnän kannalta merkittäviä ilmiöitä, kuten alueellisten lentoasemien suoria kansainvälisiä reittilentoja ja halpalentoyhtiöitä, ei ole rantautunut merkittävissä määrin Suomeen. Myöskään maan sisäinen lentoliikenne ei ole toiminut markkinatalouden hengessä.

Finncomm Airlines lensi Suomen kotimaan lentoliikennettä vuosina 1998-2011 seuraaville maakuntalentoasemille: Enontekiö, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, (Kittilä, kevät sesongilla suoraan maakuntakentiltä), Kokkola- Pietarsaari, Kuopio, (Kuusamo kevät sesongilla suoraan maakuntakentiltä), Oulu, Pori, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku, Vaasa ja Varkaus. Jokaisella asemalle lennettiin 4-6 lentovuoroa päivässä. Toiminta muuttui radikaalisti loppuvuodesta 2011, kun Finnair ja Flybe olivat ostaneet yrityksen (yhtiön nimi nykyään Norra).

Finncommin kotimaan lentojen keskimääräinen käyttöaste oli 46 %, joka riitti kannattavaan toimintaan. Yrityksen kustannusrakenne ja toiminnan tehokkuus oli luotu puhtaasti tätä liikennettä varten.

## LENTOLIIKENTEEN JULKINEN TUKEMINEN

Suomessa on pitkäjänteisesti tuettu kolmea lentoreittiä: Porista ja Savonlinnasta Helsinki-Vantaalle sekä Maarianhaminasta Tukholmaan. Lentoyhteyksien tukeminen on muissa Euroopan maissa huomattavasti yleisempää (Kuva 5).




KUVA 5

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

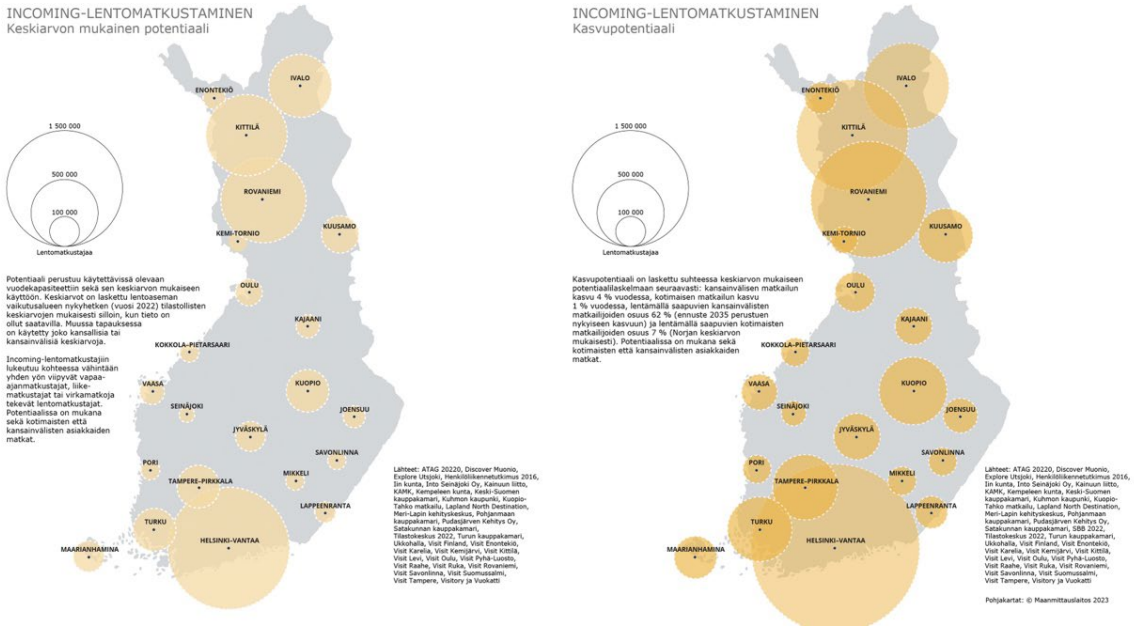
Julkista tukea on myönnetty seuraavasti:

- Pori-Helsinki: Porin kaupunki on rahoittanut reittiä noin 3 miljoonalla € vuodessa.
- Savonlinna-Helsinki: Savonlinnan kaupunki on rahoittanut reittiä noin 1,2 miljoonalla € vuodessa ja valtio noin 1 miljoonalla € vuodessa.
- Maarianhamina-Tukholman liikenteen rahoittaa Ahvenanmaan itsehallintoalue (Traficom 2022)
- Koronapandemian takia valtio on lisäksi ostanut lentoliikennettä Joensuusta, Jyväskylästä, Kajaanista, Kemi-Torniosta ja Kokkola-Pietarsaaresta Helsinki-Vantaalle vuodesta 2021 alkaen. Reitit ovat toimineet aieimmin markkinaehtoisesti.
- Lentoyhteyksien tukemisen lisäksi Suomen valtio takasi Finnairille toukokuussa 2020 lainaa 540 miljoonalla eurolla ja lainasi yhtiölle 400 miljoonaa euroa maaliskuussa 2021. (VNK 2021, Lentoposti 2020)

Elinkeinoelämän kannalta toimivan kotimaan liikenteen rakentaminen vaatisi valtion tukia alkuvaiheessa vähintään 1,5 kertaisen määrän, nykyiseen tasoon verrattuna. Aikataulujen tulee olla liike-elämää palvelevaa, muutoin tuki menee hukkaan, eikä tavoitetta saavuteta.

## SUOMEN MAAKUNTALENTOASEMIEN JA KOTIMAAN LENTOLIIKENTEEN POTENTIAALI

Maakuntalentoasemien matkustajamäärä on tällä hetkellä 3,5 miljoonaa. Liikenne 12-työssä tehtyjen arvioiden mukaan maakuntalentoasemien potentiaali vaihtelee 9-18 miljoonan lentomatkustajan välillä.[6] Toimivan kotimaan lentoliikenteen kansantaloudellisiksi vaikutuksiksi voidaan arvioida – kansainvälisiä kertoimia käyttäen - 10-15 miljardia euroja vuodessa.[7]



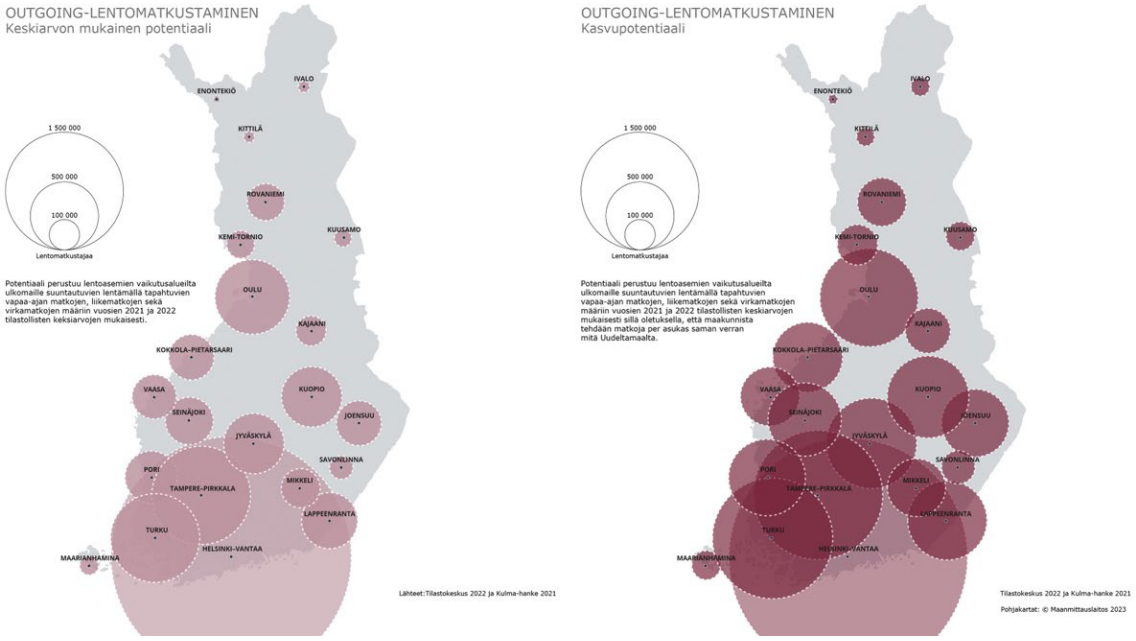

KUVA 6

*Liikenne 12 -työssä on arvioitu incoming-lentomatkustamisen potentiaalia (LVM 2024). Incoming-lentomatkustamisen potentiaali painottuu Pohjois-Suomeen ja Uudellemaalle, mutta myös keskisessä Suomessa on olemassa matkailun potentiaalia lentoliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Tarkemmat laskentaperusteet on kuvattu LVM julkaisun liitteessä 5.*[5]

---

6 LVM (2024). Lentoasematoiminnan järjestämisen vaihtoehtoja. https://lvm.fi/-/selvitys-tarkastelee-vaihtoehtoja-lentoasematoiminnan-jarjestamiselle

7 ACI (2015), AitBihiOuali (2020), AitBihiOuali, Carbo ja Graham (2020), ATAG (2020), ATAG (2005), Australian Government (2013), Carbo ja Graham (2020), Eurocontrol (2005), Finavia, IATA (2020), IATA (2007), IATA (2006) ja ICAO (2019), Green (2007), Tilastokeskus ja Zhang ja Graham (2020) ja York Aviation (2020)




KUVA 7

*Liikenne 12 -työssä on arvioitu outgoing-lentomatkustamisen potentiaalia (LVM 2024). Outgoing-lentomatkustamisen potentiaali keskittyy eteläiseen ja keskiseen Suomeen.*