

Ilmailualan selvitystyön loppuraportti

22.3.2021

Selvityshenkilö Kari Savolainen



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Selvityksessä ja raportissa tilannetta on analysoitu seuraavasti



1. Tilannekuva ennen pandemiaa ja pandemian välittömät vaikutukset

- Ennen pandemiaa Suomen ulkoinen ja sisäinen saavuttavuus oli huippuluokkaa
 - Mihin menestys perustui?
- Pandemian vaikutukset Suomen lentoliikenteelle ja siitä riippuvaisille elinkeinoille.

2. Akuutti tilanne, pandemiarajoitteiden aika

- Selvitettiin toimenpiteitä, joilla autettaisiin lentoliikenteen ekosysteemistä riippuvaisten yhtiöiden ja niiden työntekijöiden selviämistä pitkittyneen pandemian aiheuttamasta tilanteesta.

3. Lentoliikenteen elpymisvaihe pandemian hellittäessä

- Analyysi toimenpiteistä, joilla voidaan auttaa Suomen lentoliikenteen kilpailukykyä tiukassa markkinatilanteessa.

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita

- Pandemian jälkeinen aika: millaisena lentoliikenteen globaali kasvu jatkuu?
- Miten lentoliikenteen ekosysteemiä tulisi rakenteellisesti kehittää pitkällä aikavälillä?



1. Tilannekuva ennen pandemiaa

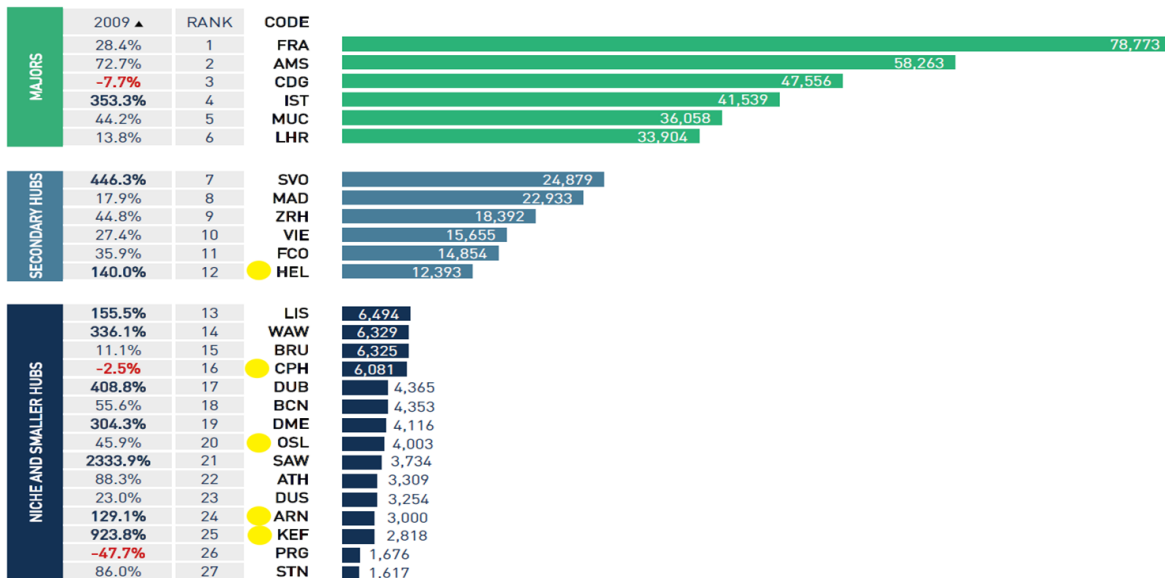
Suomen lentoliikennejärjestelmän ja Suomen hyvän saavutettavuuden menestystekijöitä ovat:

- 1. Kattava ja tarkoituksenmukainen kotimaan verkosto.** Laadukas ja riittävä yhteystarjonta Finavian pitämän verkoston pääkentille on kerännyt suomalaisten jatkolennot Helsinki-Vantaalle ja toisaalta mahdollistanut Suomeen suuntautuvan matkailun.
- 2. Helsinki-Vantaan asema Aasian ja Euroopan välisenä hubina.** Tuo tarvittavaa lisäkysyntää reiteille, luo lukuisia Aasian reittejä ja mahdollistaa suorat yhteydet käytännössä kaikille Euroopan pääkentille.
- 3. Helsinki-Vantaa on ollut merkittävä ”kotikenttä” Baltian ja Koillis-Venäjän matkustuspotentiaalille,** joskin venäläisten tilanne on vaikuttanut volyymeihin alenevasti.
- 4. Finnairin ja Helsinki-Vantaan erinomainen laatumaine ja toimivat prosessit vaihtoliikenteessä.**

Suomen saavutettavuus verrattuna Euroopan muihin pääkenttiin



GRAPH 10: HUB CONNECTIVITY LEVELS AT THE TOP 27 HUBS IN EUROPE (2019 VS 2009)



Vaihtoliikenteen yhteysvälien tuottama saavutettavuus Euroopassa. Pohjoismaat merkitty keltaisella (Lähde: ACI, Connectivity Index 2019).

Pandemian välittömän vaikutukset



Matkustajamäärät (Helsinki-Vantaa)	<u>2019</u>	<u>2020</u>	
Kotimaa	2 929 779	998 512	
Kansainvälinen	18 931 303	4 054 622	
YHTEENSÄ	21 861 082	5 053 134	Muutos -16 807 948 (76,9 %)

Tavaraliikenne (tonnia)	Kotimaa	2 461	1 968	
	Kansainvälinen	232 000	143 606	
	YHTEENSÄ	234 461	145 574	Muutos -88 887 (37,9 %)

Liikevaihdon muutos	Finnair	3,097 mrd. eur.	0,829 mrd. eur.	Muutos -2,268 mrd. eur.
	Finavia	389,2 milj. eur.	(ei julk.)	
	(1.1.-30.9.)	288,1 milj. eur.	125,8 milj. eur.	

2. Akuutti tilanne 1/2



Pitkittynyt pandemia on syönyt lentoliikenteestä riippuvaisten yhtiöiden taloudelliset puskurit ja johtanut henkilöstön osalta mittaviin lomautuksiin ja irtisanomisiin.

Avainkysymyksiä

- Miten voidaan auttaa normaalioloissa kannattavien ja toimintakykyisten yhtiöiden selviämistä pandemian yli.
 - Toimialalla ei ole liikevaihdon laskua hidastavia puskuireita. Toisaalta alalla on paljon kiinteitä ja pakollisia kuluja, jotka rasittavat yhtiöitä liikevaihdon häviämisestä huolimatta.
 - Lentoliikenteen tiukka regulaatio vaikeuttaa julkisen tuen suuntaamista alalle.
- Henkilöstön osalta
 - Menettääkö lentoliikenneala koronan pitkittyessä osaavaa työvoimaa?
 - Kykenevätkö heikossa taloudellisessa tilassa olevat yritykset selviämään velvoitteistaan työntekijöille?
 - Miten työntekijöiden taloudellista asemaa voitaisiin turvata?
 - Muutosturvajärjestelyt työpaikkojen hävitessä pysyvästi?

2. Akuutti tilanne 2/2

Avainkysymyksiä

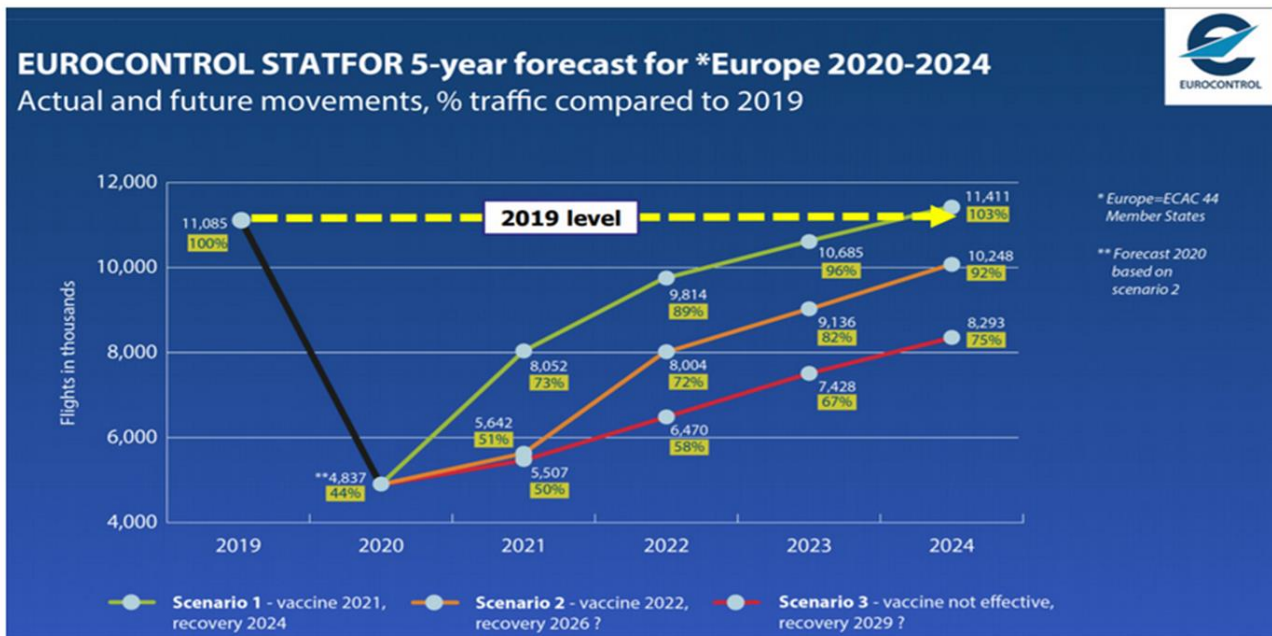


- ⇒ Olisi luotava uusia tuki- ja lainoitusjärjestelmiä sellaisille aloille kuten lentoliikenne, joilla liikevaihdon äkillistä romahtamista ei ole edes osittain korvattavissa muokkaamalla liiketoimintamallia ja joilla on esim. investointiasteesta johtuen suuri kiinteiden kulujen kuorma.
- ⇒ Nyt pandemian aikana opittujen nopeiden reagoitokeinojen, kuten nopeutetun yt-menettelyn ja nopeasti implementoitavien tukijärjestelmien jatkokehittäminen.
- ⇒ Viranomaismaksuista tulisi pidättäytyä poikkeustilanteen ajaksi.
- ⇒ Henkilöstösivukuluja tulisi tilapäisesti alentaa poikkeustilanteen ajaksi.
- ⇒ Henkilöstön osaamisen ja kelpoisuuksien ylläpitäminen suuntaamalla tukea koulutukseen ja alan vaatiman käytännön harjoitteluun.
- ⇒ Palkkaturvajärjestelmän kehittäminen nykyistä kattavammaksi tilanteessa, jossa yhtiöiden oma varallisuus ei riitä kattamaan työntekijöiden saatavia esim. konkurssitilanteessa.
- ⇒ Panostaminen toimiviin muutosturvajärjestelmiin, joilla mahdollisesti pysyvästi työpaikkansa menettäviä voidaan muuntokouluttaa muille aloille hyödyntäen ilmailussa saatua osaamista.
- ⇒ Alan koulutusta tulisi lähtökohtaisesti kehittää laaja-alaisempaan tutkintomuotoiseen suuntaan, mikä helpottaisi siirtymistä muille toimialoille.

3. Lentoliikenteen elpymisvaihe pandemian hellittäessä 1/4



Yleinen arvio on, että lentoliikenteen volyymi alkaa hitaasti kasvaa vuoden 2021 aikana. Palautuminen pandemiaa edeltävälle tasolle tapahtuu arvioiden mukaan kuitenkin todennäköisesti aikaisintaan vasta vuonna 2024.



Ennuste Euroopan lentoliikenteen kehityksestä 2021–2024.
(Lähde: Eurocontrol)

3. Lentoliikenteen elpymisvaihe pandemian hellittäessä 2/4



- Markkinat jaetaan uudelleen nousun alettua.
- Äärimmäisen tärkeää on, että Suomi avaa lentoliikennettään erityisesti vaihtolentoasemana vähintään samaan tahtiin kuin muu Eurooppa.

=> Tavoite korkeammalle: ei kieltävää vaan mahdollistavaa regulaatiota.

=> Osallistuttava aktiivisesti yleiseurooppalaisten käytäntöjen luomiseen.

3. Lentoliikenteen elpymisvaihe pandemian hellittäessä 3/4



Helsinki-Vantaan koronaturvallinen avautuminen

- ⇒ Avautumisen kriteereille on määriteltävä ja viestittävä selkeät kriteerit.
 - Pahinta liikenteen avaamisen kannalta on tilanne, jossa vuoron perään kiristetään ja höllennetään rajoituksia ja perutaan jo matkustajien varaamia lentoja.

- ⇒ Sosiaali- ja terveysministeriön johdolla tulisi jo ennen palautumisen alkua määritellä koronaturvallinen prosessi tarvittavia asiantuntijoita hyödyntäen.

- ⇒ Prosessia toteuttavien osapuolten (Vantaa, Finavia, Finnair ja muut lentoyhtiöt sekä kentällä toimivat viranomaiset) tulee sitoutua ja implementoida STM:n johdolla määritetyn toimintamallin mukaiset käytännöt.



3. Lentoliikenteen elpymisvaihe pandemian hellittäessä 4/4

- ⇒ Tuki- ja poikkeusjärjestelyjen purkaminen EU-tasolla on tärkeä osa palautumisprosessia. Suomen tulee vaikuttaa aktiivisesti etenkin seuraaviin:
- **matkustajien ennakkotestien käyttöönotto lähtökentällä,**
 - **sähköinen rokotuspassi ja muut terveystodistukset,**
 - **lentokentillä tapahtuvista testauskäytännöistä sopiminen ja**
 - **positiivisiin testituloksiin liittyvät karanteenikäytännöt.**
- ⇒ **Eri viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä pitää kokonaisuutenaan parantaa.** Suunnitellut toimenpiteet on saatava määrätietoisesti toteutukseen, jotta koronan ensimmäisen aallon tapaiselta sekavalta tilanteelta vältytään.

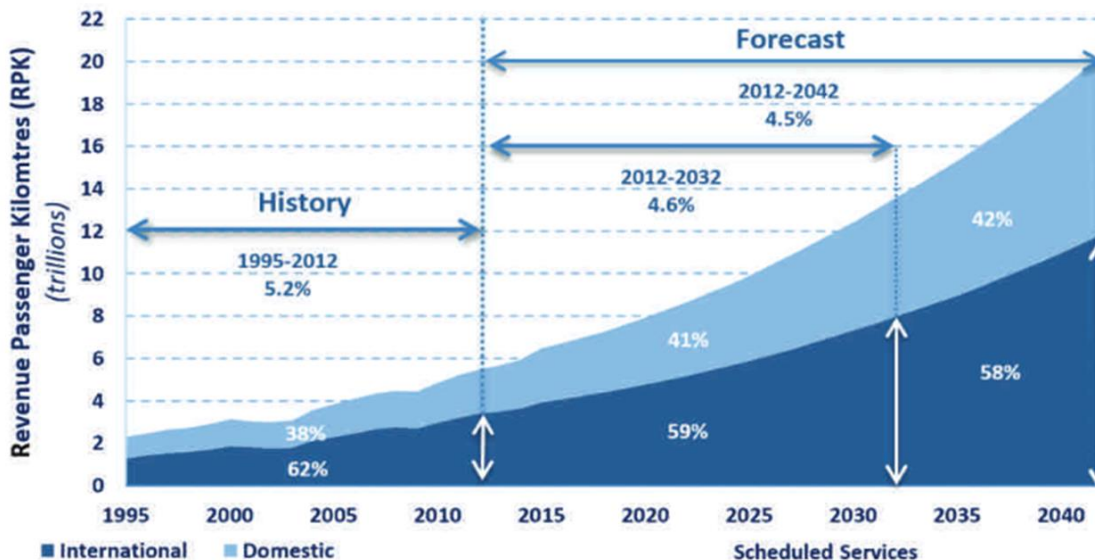
Kun terveysturvallinen prosessi saadaan tehokkaasti toteutettua ja tiedotettua, Helsinki-Vantaa voi menestyä hyvin markkinoiden uusjaossa vahvuuksiaan hyödyntäen. Tehokkaasti ja turvallisesti toimiva lentoyhtiö-lentoasema-kombinaatio tarjoaa hyvät palvelut vaihtomatikustajille.

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 1/3



Pandemian jälkeinen aika, lentoliikenteen globaali kasvu jatkuu CAGR- tasolla (4-5) %

Total passenger traffic: history and forecasts



Matkustajaliikenteen toteutunut ja arvioitu kehitys 1995-2042 koko maailmassa. (Lähde: ICAO 2016)

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 2/3



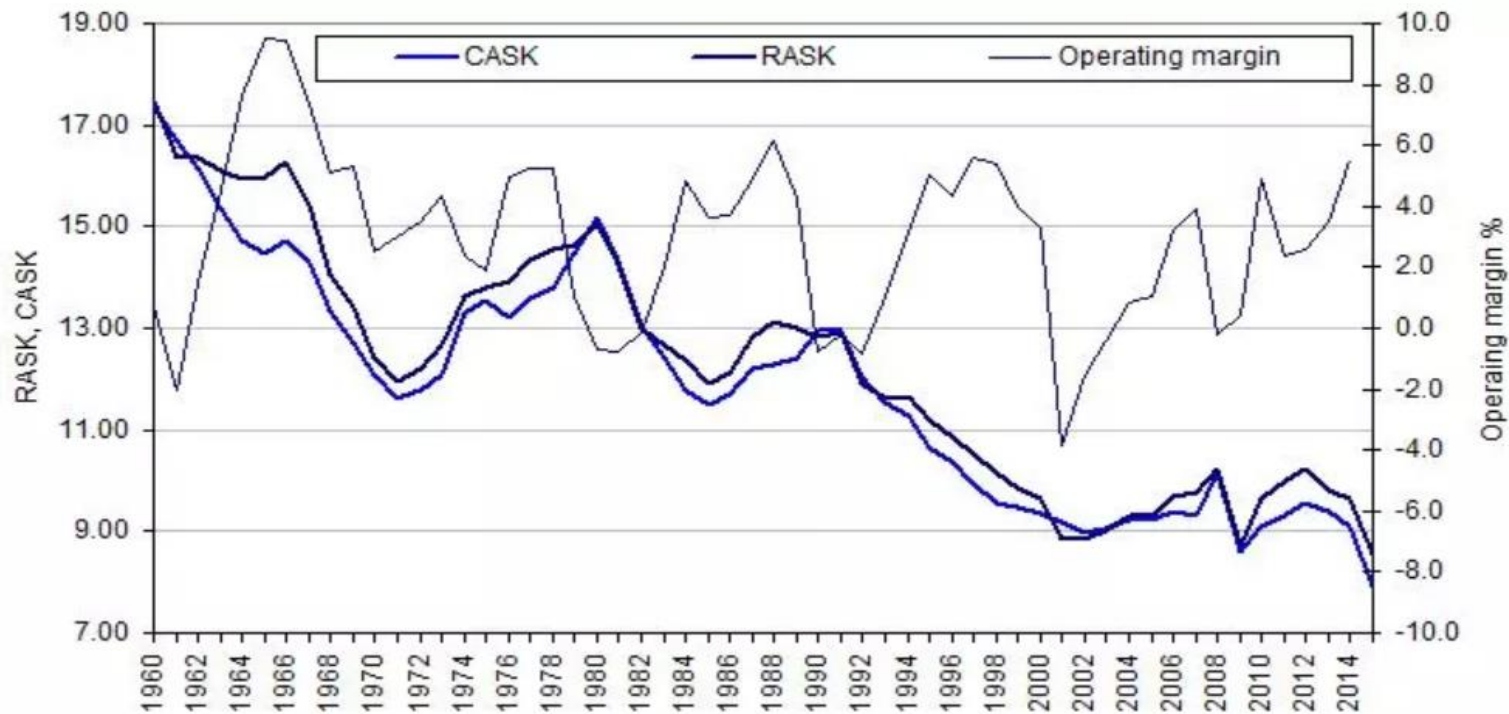
Lentoliikenteen kasvun ajurit

- Kasvu perustuu pääosin lentoliikennetoimijoille heikompikatteisen vapaa-ajan matkustuksen lisääntymiseen, työmatkailun kasvua hidastavat uudet työtavat ja lisääntyvä etätyöskentely.
 - ⇒ Kilpailu halpalentoyhtiöiden kanssa kiristyy.
 - ⇒ Lentolippujen hinnat jäävät alhaiselle tasolle?
- Ilmailun päästöjen ja niihin liittyvien kustannusten hallinta tulee olemaan merkittävä toimijoiden kilpailukykyyn vaikuttava tekijä.
 - ⇒ Tämä voi johtaa lentoliikenteen kulkutapaosuuden alenemiseen lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla suhteessa muihin liikennemuotoihin.
 - ⇒ Lentoyhtiöiden tulee kyetä integroimaan muilla kulkuvälineillä kentille tuleva syöttöliikenne osaksi yhdellä lipulla toteutuvaa lentomatkaa.

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 3/3



- Kiristynvä kilpailu ja tarve lykkääntyneiden investointien aloittamiseen pakottaa lentoyhtiöt kiinnittämään erityistä huomiota toiminnan kustannuksiin.
 - ⇒ Tämä edellyttää toiminnan jatkuvaa tehostamista myös niille palveluita (esim. lentoasemat, maahuolinta) tuottavilta yrityksiltä, joten tehostamistarve tulee kohdistumaan koko lentoliikenteelle palveluja tuottavaan arvoketjuun.
 - ⇒ Lentoliikenteen yksikkötuotot, yksikkökustannukset ja toiminnan kate kehittyvät jatkossakin oheisen kuvan mukaisesti.



Source: CAPA - Centre for Aviation, Airline Monitor, ICAO

Lentoliikenteen suoritekohtainen liikevaihto rask (\$/tkm) ja kustannus cask (\$/tkm) sekä operatiivinen kate (%).
(Lähde: CAPA, ICAO)

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 1/4



Toimenpiteitä lentoliikenteemme kilpailukyvyn turvaamiseksi

- **Kotimaassa alueiden liikenneyhteyksiä tulisi kehittää siten, että matkustuskysyntä kohdistuu riittävästi eri alueilla yhteen solmupisteeseen**, josta on tiheät yhteydet alueen muihin osiin sekä Helsingin kautta edelleen maailmalle. Tällä mahdollistetaan lentoyhtiöiden ja -asemien kannattava toiminta.
Tämä edellyttää eri liikennemuodoista koostuvien yhtenäisten matkaketjujen luomista hyödyntämällä digitalisaatiota ja parantamalla lentoliikennettä syöttävien liikennemuotojen (maantie- ja rautatieliikenne, kevytilmailu) toimintaedellytyksiä.
- Lentoliikenteen kustannusten alentaminen **panostamalla etälennonjohdon (MROT) nopeampaan käyttöön** alueellisilla lentoasemilla.
- **Lentoliikenteen päästöjen vähentäminen on välttämätöntä** ja toisaalta päästöjen hyvä hallinta luo kilpailuetua. Suomen lentoliikenteellä on hyvä mahdollisuus toimia ilmastotoimien edelläkävijänä: lentoasemaverkostomme on jo nyt käytännössä CO₂- neutraali, ilmatilamme on erittäin tehokas, Suomen ja Aasian kasvukeskusten väliset reitit ovat kilpailevia reittejä vähäpäästöisempiä.

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 2/4



- **Hallitusohjelman tavoite kansallisesta 30 %:n uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteesta vuoteen 2030 mennessä tulee kilpailukyvyn säilyttämiseksi arvioida nykytilanteessa uudelleen**
- Suomessa on huippuluokan osaamista biopolttoaineiden ja synteettisten polttoaineiden valmistuksessa. **Suomen tulisikin panostaa kärkihankkeena erityisesti synteettisten polttoaineiden kehitykseen.** Paitsi päästöjen osalta on kohtuuhintaisen fossiilittoman nestemäisen polttoaineen kehittäminen välttämätöntä lentoliikenteen kustannusten pitämiseksi kohtuullisena.
- Pienelle, lentoliikenteestä riippuvaiselle kansantaloudelle on tärkeää, että lentoliikenteen regulaation on oltava tasapuolista ja ottaa huomioon liikenteemme erityispiirteet. **Tämän vuoksi on tärkeää tehostaa edunvalvontaa kaikilla tasoilla ja olla mukana vaikuttamassa jo siinä vaiheessa, kun esimerkiksi EU-regulaatiota laaditaan.**
- Kun pandemia päättyy, Suomen lentoliikenneklusterin tulee palata mahdollisimman nopeasti markkinaehtoiseen toimintaan. **Suomen tulee edistää myös EU:ssa alan markkinaehtoista kilpailua,** jotta myös pienistä talouksista tulevilla toimijoilla on tasavertaiset mahdollisuudet menestyä.

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 3/4



- **Valtion ilmailulle tuottamat palvelut tulisi saattaa kustannusvastaavaksi.** Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi aluevalvontaan, ilmatilanhallintaan, lentopelastukseen, ilmailutiedotukseen ja yhteistoimintakenttiin (kaupallinen liikenne ja valtionilmailu) liittyvät tehtävät. Valtion ilmailulle tuotettujen palveluiden kustannusten kattaminen täysimääräisesti alentaisi lentoreittimaksun kustannuspohjaa jopa viidenneksellä.
- Eurocontrolin jäsenmaksu tulisi siirtää lennonjohtopalveluiden kulupohjasta pysyvästi valtion vastattavaksi, kuten muut vastaavat kansainväliset jäsenmaksut.
- Henkilöstöryhmien kanssa tulisi jatkuvan neuvottelun periaatteella kyetä sovittamaan työnteonmallit muuttuviin tarpeisiin soveltuviksi. Työehtosopimukset tulisi päivittää ainakin siltä osin, että liian jäykät ja reagointia vaikeuttavat työehdot korvattaisiin paremmin alan vaatimuksia vastaaviksi.

4. Lentoliikenteen rakenteellisia kehityskohteita 4/4



- Lentoyhtiöiden ja lentoasemien asiakaskunta on kansainvälistä, minkä vuoksi ulkomaisen työvoiman rekrytointi kansainvälistä asiakaskuntaa palvelemaan tulisi olla mahdollisimman suoraviivaista.
- **Matkailun kilpailukyvyä edistäminen lisää lentoliikenteen kysyntää, mikä mahdollistaa saavutettavuuden parantamisen.**
 - Suomen tulee kasvattaa suosiotaan matkailumaana ympärivuotisesti, mikä mahdollistaa kotimaan reittien elinvoimaisuuden ja pysyvyyden. Esimerkkinä tästä on Lapin lentoasemien talviaikainen reittitarjonta samoin kuin frekvenssi Helsinki-Vantaalle.
 - Matkailupalvelujen tuotteistamiseen ja paketointiin samoin kuin myyntikanavien kehittämiseen ja ostamisen helppouteen tulisi panostaa entistä enemmän, jotta Suomeen saadaan ympärivuotista matkailua ja matkailijoita enenevässä määrin muuallekin kuin Lappiin ja pääkaupunkiseudulle.

