

# Saavutettavampi maailma

Lentoliikenteen trendiraportti

Tammikuu 2025

*FINAVIA*



## TRENDIRAPORTTI 2025

# Sisältö

<b>Johdanto</b>	3
<b>Trendi 1</b> Matkalla kohti kestäväää lentoliikennettä	4
<b>Trendi 2</b> Kahden kohteen kylmä saari	6
<b>Trendi 3</b> Liikematkustus vähenee, muttei loppu	8
<b>Trendi 4</b> Suomalaiset lentävät aurinkoon	10
<b>Trendi 5</b> Asiakkaiden kasvavat vaatimukset	12
<b>Johtopäätökset</b>	14
<b>Lähdeluettelo</b>	15





## JOHDANTO

# Maailman kriisien myötä Suomi on kauempana

Koronapandemia, Venäjän hyökkäyssota, ilmastonmuutos ja Suomen julkisen talouden kriisi ovat muuttaneet lentoliikenteen toimintaympäristöä. Suomen maantieteellinen asema on heikentynyt vuosiksi.

Maailman kriisien myötä Suomi on menettänyt asemansa Aasian ja Euroopan välisten ihmis- ja tavara-virtojen risteysnä. Muut kuin kiinalaiset lentoyhtiöt eivät voi lentää Venäjän yli ja rautatieyhteys Venäjän läpi on suljettu. Aasiasta Venäjälle Itämeren kautta kulkenut konttiliikenne on hiljentynyt merkittävästi ja vientikontit on haettava kauempaa Euroopasta kalliimpien matkojen päästä.

Suomen lähimmät kilpailijamaat, jotka ovat lähempänä manner-Eurooppaa, investoivat edelleen saavutettavuuteen. Suomen suhteellinen etäisyys Eurooppaan kasvaa.

Lentoliikenne on kriittistä Suomen kasvuedellytyksille, kaupankäynnille ja huoltovarmuudelle. Sen lisäksi, että lentoliikenne rakentaa Suomelle elintärkeitä yhteyksiä maailmalle, tarvitsemme sitä ihmisten ja kult-

tuurien väliseen kanssakäymiseen. Tämän takia lentoliikenteen hyväksyttävyyttä ei pidä ylikuluttaa siellä, missä matkat ovat järjestävissä matkaketjuin ja kestävin kulkumuodoin.

Ilmastonmuutos, luontokato, valistuneemmat kuluttajat ja yritysten laajempi vastuu kuljetusten päästöistä edellyttävät entistä ilmastoystävällisempiä matkaja logistiikkaketjuja. Liikematkustamista vähentäviä trendejä ovat paitsi työelämän digitalisaatio ja etäyhteyksien yleistyminen, myös organisaatioiden matkustuspolitiikoiden kautta haetut kustannus- ja päästövähennykset. Samalla vapaa-ajan matkailun osuus lentoliikenteestä nousee ja lentoliikenteen merkitys arvokaiden tuotteiden ja kansainvälisten osaajien liikuttamisessa kasvaa.

## TRENDI 1

# Matkalla kohti kestäväää lentoliikennettä

Lentoliikenteen päästöt pitää saada laskemaan, mutta vastassa on vielä sekä haasteita että mahdollisuuksia. Kasvavan kysynnän myötä lentoliikenteen määrä kasvaa. Siksi päästövähennyksiä tulee hakea yhdistämällä useita eri ratkaisuja, kuten sääntelyä, kannustimia, uutta teknologiaa ja vaihtoehtoisia käyttövoimia.

## 2050

IATA:n\* ja ICAO:n\*\*  
tavoitevuosi lentoliikenteen  
nettonollapäästöille<sup>1</sup>

## 5 bilj.

Nettonollatavoitteen  
arvioitu kustannus  
dollareissa<sup>2</sup>

## +94 %

Lentokoneiden määrän  
arvioitu kehitys vuodesta  
2023 vuoteen 2042<sup>10</sup>

\* International Air Transport Association  
\*\* International Civil Aviation Organisation

## Isoimmat matkustajakoneet eivät pääse sähköllä edes ilmaan

2010-luvulla ilmailualan seminaarit sähkölentämisestä olivat tajunnanräjäyttäviä. Teknologian povattiin mullistavan kaupallisen lentoliikenteen. Näin ei ole käynyt.

Lentokoneet kuluttavat valtavasti energiaa. Tämänhetkisen arvion mukaan akkusähköä käyttävän lentokoneen toimintamatkana olisi jopa 500 kilometriä<sup>8</sup>. Matka on kuitenkin teoreettinen arvio, sillä lentoliikenteessä pitää huomioida esimerkiksi turvallisuuteen liittyvät energiareseptit ja sääolosuhteet.

Isoimmat matkustajakoneet eivät pääsisi akkujen painon vuoksi edes ilmaan. Pitkällä aikavälillä sähkölentäminen on osa lentämisen tulevaisuutta lyhyillä reiteillä ja pienillä koneilla.

### Lentoliikenteen päästöjä pitää vähentää

Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (IATA) ja Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) ovat asettaneet tavoitteekseen nettonollapäästöisen lentoliikenteen vuonna 2050<sup>1</sup>. Tämän toteutuminen vaatii lentoliikenteen päästöjen selvää laskua.

Samalla kasvava kysyntä kasvattaa lentoliikenteen määrää. Uusia koneita on tilattu erityisesti Aasian-markkinoille, esimerkiksi Intiaan ja Kiinaan. Uudet lentokonetyypit ovat energiatehokkaampia ja tuottavat vähemmän päästöjä. Tästä huolimatta lentoliikenteen päästöjen arvioidaan kasvavan jopa nelinkertaiseksi vuoteen 2050 mennessä, mikäli uusia päästövähennystoimenpiteitä ei tehdä.<sup>11</sup>

### SAF:in käyttö lisääntyy hitaasti

Kestävät, uusiutuvat lentopolttoaineet (Sustainable Aviation Fuels, SAF) mahdollistavat lentoliikenteen päästöjen vähentämisen teknologiaa muuttamatta<sup>4</sup>. SAF:in käytön yleistymistä hidastaa muna-kana-tilanne.

Uusiutuvien raaka-ainelähteiden rajallisuus hidastaa SAF:in tuotantoa, mikä pitää sen hinnan korkeana verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin.

SAF:in korkea hinta on pitänyt sen kulutuksen vähäisenä. Tämä hidastaa sen tuotannon ja jakelun kasvua, mikä nostaa edelleen sen hintaa.

Kaliforniassa SAF:in käyttöä on saatu kasvatettua tukemalla sekä sen tuotantoa että käyttöä, mikä on johtanut myös sen hinnan laskuun. Monet isot lentoyhtiöt tankkaavatkin SAF:ia nimenomaan Kaliforniassa.

### EU tavoittelee pienempiä päästöjä sääntelyllä

Vuoden 2025 alussa EU:ssa otetaan käyttöön jakeluvelvoite, jonka myötä EU-alueella toimivien polttoaineen jakelijoiden toimittamasta lentopolttoaineesta kaksi prosenttia tulee olla SAF:ia. Vuonna 2050 osuuden tulee olla 70 prosenttia<sup>3</sup>. On kuitenkin epävarmaa, saadaanko SAF:ia tuotettua tarpeeksi paljon kattamaan tavoitteen.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n päästöjärjestelmä CORSIA:n (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) kompensointivelvoite käynnistyi vuonna 2021 ja se koskee CORSIA:an osallistuvien ICAO:n jäsenvaltioiden välisiä reittejä. Vuodesta 2027 lähtien kompen-

sointivelvoite koskee kaikkia ICAO:n jäsenvaltioita paitsi tietyin perustein järjestelmästä vapautettuja valtioita.<sup>5</sup>

### Vaihtoehtoiset käyttövoimat kehittyvät hitaasti

Fossiilisista polttoaineista riippuvaiselle lentokoneteknologialle on kehitteillä useita vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja, kuten sähkö- että vetykäyttöisiä lentokoneita. Mikään teknologia ei kuitenkaan ole vielä kypsä kaupalliseen käyttöön.

Vetyä pidetään lupaavana päästöttömänä käyttövoimana. Sen arvioidaan voivan pienentää lentoliikenteen ilmastoa lämmittävää vaikutusta 50–90 prosenttia<sup>6</sup>. Lentokonevalmistaja Airbus on ilmoittanut tuovansa vuonna 2035 markkinoille ensimmäisen vetykäyttöisen matkustajakoneensa<sup>7</sup>. Tavoitetta pidetään erittäin kunnianhimoisena.

Sähkölentokoneiden rajallisen akkukapasiteetin takia niiden rinnalla on alettu kehittää hybriditekniologiaa. Tällä hetkellä teknologiaa kehittävät esimerkiksi Airbus ja ruotsalainen Heart Aerospace.

**Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt** ovat globaalisti **2–3 %** kaikista ihmisen aiheuttamista päästöistä<sup>9</sup>.

Lentoliikenteen päästöjen arvioidaan nykyinenolla kasvavan vuoteen 2050 mennessä **jopa nelinkertaisiksi**<sup>11</sup>.

Vuosina 2023–2042 lentokoneiden määrän ennustetaan kasvavan **yli 90 prosentilla**<sup>10</sup>.



## TRENDI 2

# Kahden kohteen kylmä saari

Matkailijat hakevat Suomesta luontoa, rauhaa ja uniikkeja elämyksiä. Suomi erottautuu autenttisuudella, joka on tärkeää säilyttää myös matkailijamäärien kasvaessa. Maantieteellisesti Suomen matkailuun vaikuttavat kohteiden polarisoituminen ja saavutettavuus. Reittilennot ovat omatoimimatkailun kasvaessa matkailulle elintärkeitä.

## 5,46 milj.

Ulkomaalaisten yöpymistä suomalaisissa majoitusliikkeissä vuonna 2024<sup>12</sup>

## 16,3 milj.

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2024

## 948 000

Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2024

### Lappi ja Helsinki vetävät

Suomen matkailu on polarisoitunut. Lappi matkakohteena vahvistuu jatkuvasti. Alueen talvimatkailu on ylittänyt koronapandemiaa edeltävän tason ja kasvaa edelleen.

Toinen vahva matkakohde on Helsinki, jonka asema perustuu sen statukseen pääkaupunkina. Helsingin matkailun kasvu ei kuitenkaan ole yhtä vahvaa kuin Lapin, ja se on jäänyt matkailussa jälkeen kansainvälisistä verrokeistaan. Kansainvälisen matkailun laajentaminen muualle Suomeen on sen sijaan osoittautunut haastavaksi.

Kehitystä heijastelevat Finavian matkustajatilastot. Helsinki-Vantaan matkustajamäärä on Suomen lentoasemista ehdottomasti suurin. Ivalon, Kittilän, Kuusamon ja Rovaniemen lentoasemien matkustajamäärät ovat kasvaneet pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna. Pienten lentoasemien, kuten Joensuun, Kajaanin ja Kemi-Tornion, matkustajamäärä sen sijaan on laskenut yli 60 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna.

### Suomi erottautuu luonnolla ja autenttisuudella

Suomeen matkailijoita vetää kohteesta riippumatta puhdas ja kaunis luonto. Myös rauhallisuus kiinnostaa. Koronapandemian myötä ihmiset halusivat matkustaa kohteisiin, joissa on turvallista, rauhallista ja tilaa olla. Tämä trendi on jatkunut.

Suomi erottautuu kilpailijoistaan matkailun puitteilla. Täällä matkailijat eivät sulkeudu valtaviin lomakeskuksiin, vaan yöpyvät mökeissä ja hotelleissa lähellä paikallisia ihmisiä ja autenttisia elämyksiä.

Matkailun kasvu asettaa haasteita Suomen vahuuksille. Koskematon luonto, rauhallinen ympäristö ja autenttisuus tulee säilyttää kasvusta huolimatta.

### Viileydestä voi kehittyä ympärivuotinen valtti

Etenkin Aasiassa mielikuva Suomesta kylmänä maana on vahva. Viileys voi kääntyä ilmaston lämpenemisen edetessä Suomen vahvuudeksi. Esimerkiksi Tanskassa jo realisoitunut viileän kesämatkailun trendi ei ole vielä näkynyt Suomen matkailutilastoissa, mutta kiinnostusta sitä kohtaan on jo ollut.

Viileän kesän ilmiöittäminen voisi houkuttaa matkailijoita esimerkiksi Etelä-Euroopasta, mistä paikalliset pakenevat jo nyt kesien hellejaksoja pohjoisemmas.

### Omatoimimatkailu lisää reittilentoja

Globaali omatoimimatkailun trendi liittyy digitalisaatioon. Matkailijoiden on helppo etsiä netistä itselleen sopivat lennot, majoitus ja aktiviteetit. Koronapandemia vauhditti kehitystä.

Muutos charter-matkoista omatoimimatkoihin on Suomessa tapahtunut noin kymmenessä vuoteen.

### Uudet reitit ovat investointeja

- Lentoyhtiöt suunnittelevat reittinsä kannattavuus edellä. Kalliille kalustolle etsitään parasta mahdollista tuottoa.
- Lentoyhtiöiden konehankintojen taustalla on näkemys kannattavista lisälentoista. Kysyntään pyritään vastaamaan optimimalla koneiden käyttöä.
- Halpalentoyhtiöt ovat nopeita aloittamaan ja lopettamaan reittejä. Kannattamattomia reittejä lopetetaan myös kesken kauden.
- Perinteiset lentoyhtiöt tarkastelevat reittejä kokonaisina kausina. Esimerkiksi reitin kesäkauden kannattavuus vaikuttaa seuraavan kesään.

dessa. Tämä on kasvattanut reittilentojen määrää. Esimerkiksi Rovaniemellä reittilentoilla saapuvien matkustajien määrä ohitti tilauslentoilla saapuvien määrän vuonna 2015.

### Saavutettavuus vaatii lentoyhteyksiä

Suomen nopea saavutettavuus on lentoreittien varassa. Viime vuosina saavutettavuutta on heikentänyt Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, mikä pidensi lentomatkoja Aasiasta Suomeen useilla tunneilla.

Saavutettavuuteen vaikuttaa myös lentoyhtiöiden reittikehitys. Sekä halpalentoyhtiöiden että perinteisten lentoyhtiöiden kasvua hidastavat lentokonevalmistajien uusien lentokoneiden toimitusvaikeudet.

Euroopan sisäisessä liikenteessä vahvat halpalentoyhtiöt ovat toistaiseksi suhtautuneet Suomeen varovaisesti. Niiden markkinaosuuden kasvaessa voi yhtiöiden kuitenkin olettaa investoivan lisää myös tänne.

## Joulupukin kotikaupunki – Suomen matkailun suuri onnistuja

Vuonna 2023 Rovaniemen lentoasemasta tuli matkustajamäärällä mitattuna Suomen toiseksi suurin. Saman vuoden joulukuussa kaupungin majoituspaikkojen käyttöaste oli 104 prosenttia, mikä tarkoittaa, että käytössä oli myös ylimääräisiä vuoteita ja varatiloja.

Kasvun taustalla on kaupungin ja alueen matkailuyrittäjien määrätietoinen yhteistyö. 2010-luvun alussa kaupungin matkailubrändi määri-

teltiin uudelleen. Kaikki alueen toimijat lähtivät edistämään yhteistä brändiä ja tavoitetta. Kun matkailu pandemian jälkeen avautui talvikauden, oli Rovaniemi pohjatyönsä tehnyt. Lentojen määrä kasvoi lumipallon lailla.

Rovaniemi toimii itsenäisenä kohteena ja porttina muualle Lappiin. Se edistää alueen saavutettavuutta keskitetysti. Norjan Tromssan tavoin se on kasvanut niin sanotuksi bucket list -kohteeksi.



## TRENDI 3

# Liikematkustus vähenee, muttei lopu

Etäkokousten valtavirtaistuminen, vastuullisuustavoitteet ja yritysten taloustilanne ovat vähentäneet liikematkustusta. Toisaalta Suomessa on alettu opetella bleisure-matkustus eli yhdistämään työ- ja vapaa-ajanmatkustus. Myös asiakaskohtaamiset halutaan edelleen hoitaa kasvotusten – ja sijaintimme takia se vaatii toimivia lentoyhteyksiä ulkomaille.

## -27 %

Kotimaassa yön yli tehtyjen työmatkojen määrä laski vuodesta 2019 vuoteen 2023<sup>13</sup>

## -43 %

Ulkomaille yön yli tehtyjen työmatkojen määrä laski vuodesta 2019 vuoteen 2023<sup>13</sup>



## Etäkokoukset ovat korvanneet liikematkoja

Suomalaisten liikematkustus ei ole koronapandemian jälkeen palautunut pandemiaa edeltävälle tasolle. Trendi on ollut samanlainen kaikkialla Euroopassa.

Suomessa kehitys on ollut laskeva myös pandemian jälkeisinä vuosina. Keväällä 2024 yöpymisen sisältäneitä kotimaan liikematkoja tehtiin noin 30 prosenttia vähemmän kuin keväällä 2023. Ulkomaille tehtyjen liikematkojen määrä väheni noin 20 prosenttia<sup>13</sup>. Finavian lentoasemista kehitys näkyy selvimmin niillä, joilla matkustamisen syy on perinteisesti ollut liikematkustus. Oulu on yksi perinteisistä työmatkaliikennekentistä. Vuoden 2024 ensimmäisellä puolikkaalla sen matkustajamäärä on palautunut vasta 52 prosenttisesti vuodesta 2019.

Kehitykseen vaikuttaa kaikkialla maailmassa pandemian aikana käyttöön otetut etäkokouksetkäytännöt, joista ei ole luovuttu. Digitaaliset työkalut ovat nykyään varteenotettava vaihtoehto kasvokkaisille tapaamisille.

## Kiristyneet vastuullisuusvaatimukset näkyvät liikematkoissa

Vuonna 2024 voimaan astuvan EU:n CSRD-direktiivin myötä monen yrityksen tulee raportoida myös liikematkustuksen aiheuttamat päästösä. Vastuullisuusvaatimusten tiukentaminen on tiukentanut yritysten matkustuspolitiikkoja. Tällöin vastuullisimaksi vaihtoehdoksi koetaan usein, että matkalle ei lähdetä ollenkaan.

Kotimaan sisäisessä liikematkustuksessa junayhteydet ovat nostaneet asemaansa samasta syystä. Pidemmällä matkoilla kotimaassa ja ulkomaille matkustettaessa käytetään edelleen lentokoneita. Fin-

vian alueellisilla lentokentillä suomalaisten lentomatkustajien pääsyy matkustamiselle onkin työmatka.

## Heikko taloustilanne vähentää matkustamista

Liikematkustuksen määrään vaikuttaa väistämättä yritysten taloustilanne. Arvonlisäveron nousu on nostanut matkalippujen hintoja, mutta myös muut yritysten kustannukset ovat nousseet. Säästösyistä liikematkoista tehdään vain kriittisimmät.

Yleisen talouskehityksen lisäksi suomalaisyritysten talouteen on vaikuttanut sekä Venäjän että Kiinan tilanne. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan lopetti



monelle suomalaisyritykselle tärkeän Venäjän-vienin ja sai yritykset vetäytymään markkinalta täysin, mikä lopetti myös liikematkat Venäjälle. Venäjän ilmatilan sulkeutuminen puolestaan on vaikuttanut yritysten Aasian-matkoihin.

## Bleisure-matkat nousussa myös Suomessa

Yhdysvalloissa tavalliset bleisure-matkat<sup>16</sup> eli matkat, jotka yhdistävät työn ja vapaa-ajan ovat nostamassa päätään myös Suomessa. Tällöin kohteeseen matkustetaan pidemmäksi aikaa ja mukaan saatetaan ottaa esimerkiksi perhe, mikä mahdollistaa työmatkan ja loman yhdistämisen.

Suomessa kehitystä hidastaa työkuluttuuri, johon ei ole perinteisesti kuulunut työn ja vapaa-ajan yhdistäminen. Lisäksi työ- ja lomamatkan yhdistäminen voi olla hankala mahdollisten vakuutusten näkökulmasta. Bleisure-matkustamista puoltavat ajankäyttö ja ilmastosyyt.

## Yritykset matkustavat tapaamaan asiakkaitaan

Suomalaisten liikematkustus on tarkoituksenmukaista. Liikematkoja ei tehdä heppoisin perustein, vaan matkalle lähdetään silloin, kun kasvokkaisesta tapaamisesta on hyötyä tai kun työtehtävä vaatii paikan päällä oloa, kuten valvonta- ja asennustehtävissä. Sisäiset asiat hoidetaan etäyhteyksin; asiakastapaamiset, myynti ja uusasiakashankinta sen sijaan kasvotusten.

Suomen maantieteellinen sijainti vaatii ulkomaan liikematkustuksessa käytännössä aina lentämistä. Suorat lentoyhteydet Helsinki-Vantaalta kaikkialle maailmaan ovat olleet suomalaisyrityksille merkittävä etu ja jopa edellytys. Vastaavasti heikenneet yhteydet jollekin alueelle vaikuttaa suoraan yritysten liiketoimintaan kyseisellä markkinalla.

Vuoden 2024 keväällä suomalaiset tekivät 700 000 yöpymisen sisältänyttä kotimaan liikematkaa ja 300 000 ulkomaan liikematkaa<sup>13</sup>.

Työmatkustukseen paljon käytetyn Oulun lentoaseman matkustajista 54 % oli vuonna 2024 työmatkalla.

Suomalaisista palkansaajista 35 prosenttia teki etätöitä vuonna 2023<sup>14</sup>.

Työpaikkojen, joita ei ole sidottu mihinkään paikkaan, arvellaan lisääntyvän vuoteen 2030 mennessä globaalisti **noin 25 prosenttia**<sup>15</sup>.

## TRENDI 4

# Suomalaiset lentävät aurinkoon

Suomalaisten matkustuksesta yhä isompi osa on vapaa-ajanmatkoja. Vaikka ilmastonmuutos huolettaa puheiden tasolla, ei se ole vielä juurikaan vaikuttanut suomalaisten matkustuskäyttäytymisen. Naapurimaiden lisäksi suomalaisia kiinnostaa Välimeren alue. Aurinkorannoille suunnataan lähes aina lentäen.

## +10 %

Suomalaisten vapaa-ajanmatkailun kasvu keväällä 2024 edellisvuoteen verrattuna<sup>17</sup>

## 26,3 milj.

Suomalaisten vapaa-ajan yöpymiset kotimaassa vuonna 2023<sup>18</sup>

## 32 %

Suomalaisista kertoi Finavialle vuonna 2023 lisäävänsä matkustamisen määrää

Suomalaisten vapaa-ajanmatkojen ulkomaan kohteiden top 5 oli vuonna 2023 **Viro, Espanja, Ruotsi, Kreikka ja Italia**<sup>19</sup>.

Alueellisilta lentoasemilta lähtevät **suorat ulkomaanlennot ruokkivat** etenkin pitkällä aikavälillä alueen asukkaiden **matkustushalukkuutta** tarjolla oleviin kohteisiin.

**Omatoimimatkustaminen** on vähentänyt matkatoimistojen kysyntää, mikä on etenkin pandemian jälkeen mullistanut Suomen matkatoimistokentän.

### Suomessa kiinnostaa luonto, ulkomailla Välimeri

Suomalaisten matkustus ei ole vielä palautunut pandemiaa edeltävälle tasolle, mutta vapaa-ajanmatkustuksen suhteellinen määrä on noussut vuosi vuodelta. Pandemian jälkeen ensimmäisenä elpyi kotimaanmatkailu, joka oli mahdollista jo pandemian aikana.

Erityisesti suomalaisia kiinnostavat kotimaassa luontokohteet ja Lappi. Suomen sisäinen junamatkustus on kasvanut selvästi nimenomaan vapaa-ajan matkustamisen lisääntymisen myötä. VR:n kaukojunaliikenteessä tehtiin vuonna 2023 ennätysmäärä matkoja.

Ulkomaille lähtiessään suomalaiset suuntaavat naapurimaidemme Ruotsin ja Viron lisäksi aurinkoon. Välimeren alueen perinteisissä matkakohteissa Kreikka, Espanjassa, Portugalissa, Italiassa ja Kroatiaassa on viime vuosina ylitetty koronapandemiaa edeltävät luvut. Välimeren lisäksi suomalaisia kiinnostaa matkakohteena yhä enemmän Yhdysvallat.

Ulkomaan vapaa-ajanmatkoille suomalaiset suuntaavat edelleen lentäen. Vuonna 2023 Helsinki-

Vantaan suomalaisista matkustajista 71 prosenttia ja alueellisten lentoasemien suomalaismatkustajista 39 prosenttia kertoi matkansa syyksi vapaa-ajan matkan.

### Suomalaisten matkustusvalinnat

Eniten suomalaisten matkustusintoon vaikuttaa tällä hetkellä talouden taantuma. Taloustilanteen myötä ihmiset käyttävät aiempaa vähemmän rahaa myös matkustamiseen.

Vuonna 2022 tehdyn kyselyn mukaan 46 prosenttia kuluttajista maailmanlaajuisesti olisi joko lopettamassa lentämisen tai korvaamassa osan lennoistaan juna- tai bussimatkoilla vähentääkseen henkilökohtaisia ilmastopäästöjään<sup>20</sup>. Myös Finnairin matkustajadatan mukaan 56 prosenttia Helsinki-Vantaan matkustajista kertoi lentämisen ilmastovaikutusten huolettavan heitä.

Tilastojen mukaan suomalaiset vapaa-ajanmatkustajat lentävät ulkomaille entiseen malliin. Sama ilmiö on ollut havaittavissa myös muualla maailmassa<sup>21,22,23</sup>.

Suomalaisten vapaa-ajanmatkustamisessa ristiriita vastuullisuusajattelun ja käytännön matkustamisen välillä näkyy konkreettisesti Välimeren matkailun

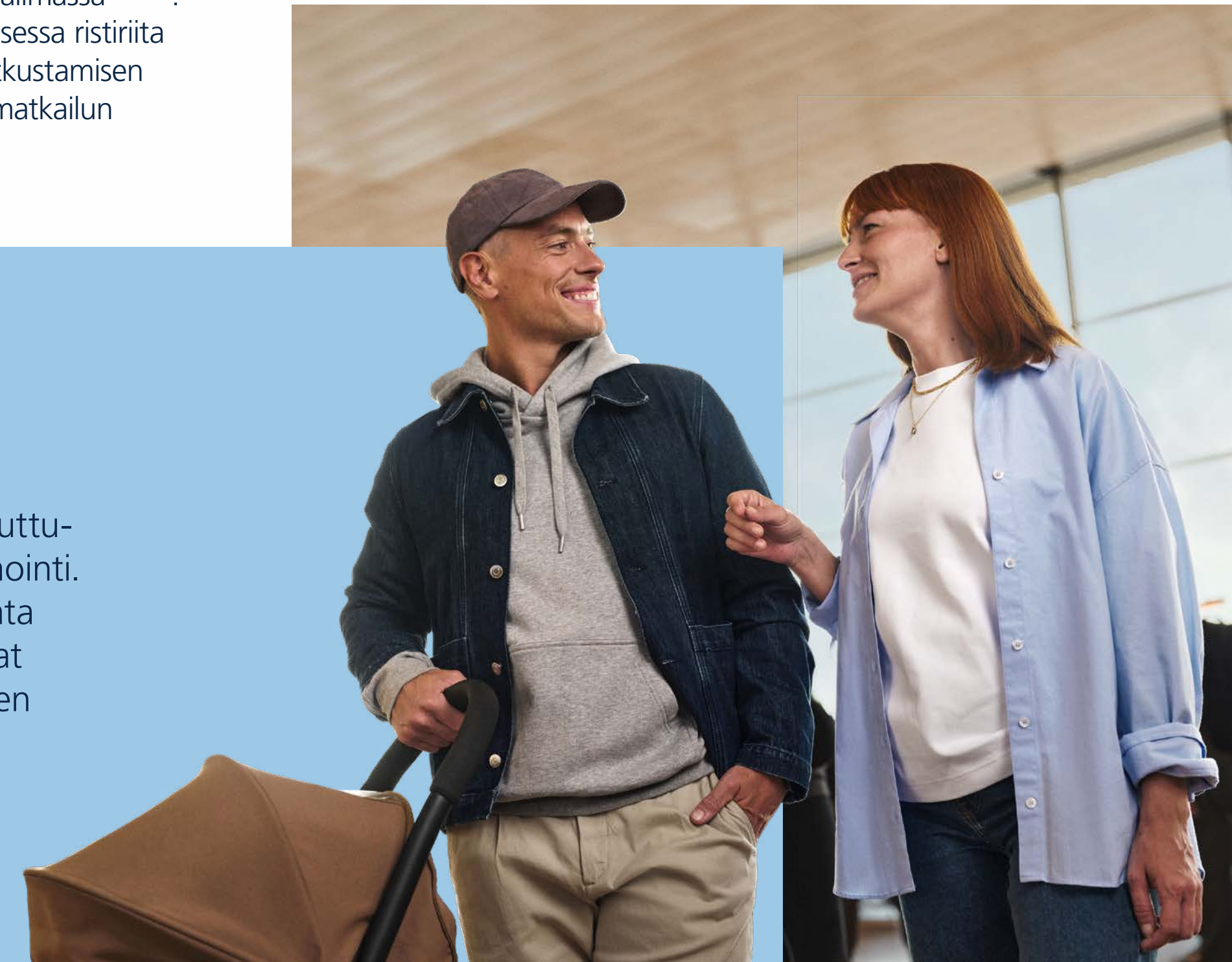
suosiossa. Median otsikot alueen ennätyshelteistä ja maastopaloista eivät ole vaikuttaneet suomalaisten matkailuhalukkuuteen.

Kotimaan matkailussa vastuullisuusajattelu on nostanut suomalaisten kiinnostusta ja halukkuutta junamatkailuun. Vastuullisuuden lisäksi tähän ovat vaikuttaneet esimerkiksi kehittynyt junakalusto ja palvelutaso, lyhentyneet matka-ajat sekä mahdollisuus hyödyntää matka-aika esimerkiksi työskentelyyn.

## Suomi tarvitsee matkaketjuja

Toimivat matkaketjut ovat Suomen alueelliselle saavutettavuudelle etenkin tulevaisuudessa elintärkeitä, sillä Suomen sisäinen lentoliikenne ei ole nykyisessä laajuudessaan kestävä. Matkaketjujen avulla pystytään takaamaan sujuvat, kestävät ja kilpailukykyiset yhteydet koko Suomeen. Ne palvelevat sekä suomalaisia että ulkomaalaisia matkustajia.

Matkaketjujen haasteena ovat kuluttajien hitaasti muuttuvat tottumukset ja liikematkustajien ajankäytön optimointi. Hyvin suunnitellut matkaketjut eivät kuitenkaan kasvata esimerkiksi matka-aikaa radikaalisti. Lisäksi ne takaavat tärkeimpien alueellisten lentoasemien elinvoimaisuuden myös jatkossa.



## TRENDI 5

# Jokainen asiakas on myös vaikuttaja

Digitalisaatio ja kehittyvä tuote- ja palveluvalikoima ovat kasvattaneet asiakkaiden valtaa myös lentoliikenteessä. Matkustajien lisäksi myös lentoyhtiöt ovat asiakkaita, jotka odottavat tiettyä palvelutasoa. Tulevaisuudessa asiakaskokemusta haastavat ja kohottavat matkaketjut.

## 4,28

Helsinki-Vantaan matkustajien asiakastyytyväisyys vuonna 2023 asteikolla 1–5

## 4,4

Finavian verkostolentoasemien asiakastyytyväisyys vuonna 2023 asteikolla 1–5

## 49 %

Matkustajista pitää Helsinki-Vantaata yhtenä parhaista vierailemistaan lentoasemista

### Asiakkaiden valta kasvaa

Jatkuvasti kasvava ja kehittyvä valikoima tuotteita ja palveluita ja niistä saatavilla olevaa informaatiota sekä mahdollisuus jakaa helposti kokemuksen laajalle yleisölle ovat kasvattaneet asiakkaiden vaatimuksia asiakaskokemukselle ja heidän valtaansa yrityksiin nähden. Tämä näkyy myös matkustamisessa ja etenkin vapaa-ajanmatkailussa.

Matkailun käynnistyttyä uudelleen pandemian jälkeen matkailijoiden tyytyväisyys kokemuksiinsa oli huomattavan korkealla tasolla. Tyytyväisyys on kuitenkin kääntynyt laskuun. Tämän arvellaan johtuvan siitä, että pandemian jälkeen vapaa-ajanmatkailijat olivat tyytyväisiä päästessään taas matkustamaan, jolloin asiakaskokemus jäi sivuosaan. Ihmisten tottuessa matkustamiseen myös asiakaskokemuksen merkitys tyytyväisyydelle on kasvanut.<sup>24</sup>

Lentoliikenteen ominaispiirteet rajoittavat asiakkaille tarjolla olevien vaihtoehtojen määrää luonnostaan. Tästä huolimatta asiakaskokemus on kilpailuvaltti lentoalan toimijoille. Helsinki-

Vantaan lentoaseman maine on tässä suhteessa erinomainen ja lentoaseman kehitysohjelma on tukenut tätä entisestään.

Vuonna 2024 Helsinki-Vantaan lentoasema valittiin kokoluokkansa parhaaksi eurooppalaiseksi lentoasemaksi ja liikematkustajat äänestivät sen maailman viidenneksi parhaaksi lentoasemaksi. Myös muiden Finavian lentoasemien asiakastytyväisyys on korkea.

### Matkaketjut haastavat asiakaskokemuksen

Koko Suomen saavutettavuudelle toimivat matkaketjut ovat elinehto. Matkustajat saapuvat Suomeen pääasiassa lentäen, mutta maan sisällä heidän tulee päästä liikkumaan sujuvasti muilla kulkuvälineillä. Matkaketjut takaavat myös suomalaisten kotimaanmatkojen sujuvuuden, sillä Suomen sisäiset lentoreitit nykyisessä laajuudessaan eivät ole tulevaisuudessa realistinen vaihtoehto.

Onnistuneen asiakaskokemuksen takaamiseksi matkaketjujen pitää olla sujuvia, asiakasystävälli-

siä ja katkeamattomia. Nykyisillä palvelumalleilla ja infrastruktuurilla tämä ei Suomessa vielä toteudu, mitä heijastelee esimerkiksi Traficomin tutkimus, jonka mukaan suomalaiset ovat pitkillä matkoilla tyytymättömiä eri kulkutapojen yhteentoimivuuteen<sup>26</sup>.

Matkaketjut asettavat haasteen myös kuluttajansuojalle ja kansainväliselle sääntelylle. Ketjun eri osapuolten vastuut pitää määritellä selkeästi, jotta kuluttajansuoja esimerkiksi myöhästymistilanteissa tai matkatavaroiden hukkuessa toteutuu.

Suomessa seuraava merkittävä askel matkaketjujen kehittämisessä on Lentorata-hanke. Lentorata yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman päärataa siten, että matkustajien ei tarvitse vaihtaa junaa Tikkurilassa, kuten tällä hetkellä. Näin se takaa sujuvat yhteydet lentoasemalta kaikkialle Suomeen.

Digitalisaatio on kasvattanut kuluttajien valtaa. Sosiaalisen median myötä heistä on tullut asiakkaiden lisäksi kriitikoita ja vaikuttajia.

**64 prosenttia kuluttajista** toivoo, että yritykset reagoisivat nykyistä nopeammin asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin<sup>25</sup>.

Vuonna 2023 suomalaiset olivat pitkillä matkoilla (yli 100 km) matkustamisen palvelutasossa tyytymättömiä eri kulkutapojen yhteentoimivuuteen<sup>26</sup>.

## Lentoliikenteessä myös lentoyhtiöt ovat asiakkaita

Lentoliikenteessä matkustajien lisäksi asiakkaita ovat lentoyhtiöt. Kilpailu lennoista on kovaa, joten lentoasemien on tärkeää taata laadukas ja kilpailukykyinen palvelutarjonta lentoyhtiöille.

Kilpailukykyisyys edellyttää lentoasemilta kustannuste-

hokuutta, koska lentoyhtiöt tekevät reittipäätöksensä kannattavuus edellä. Tulevaisuudessa lentoasemien tulee palvella lentoyhtiöitä myös vaihtoehtoisten käyttövoimien edellyttämällä infrastruktuurilla, jotta lentoyhtiöt voivat valita teknologiaratkaisunsa markkinaehtoisesti. Tämä vaatii lentoasematoimijoilta merkittäviä investointeja.



## JOHTOPÄÄTÖKSET

# Kestävä lentoliikenne edellyttää markkinaehtoisia ratkaisuja

### Lentoliikenteen sääntelyn oltava kansainvälistä

- Lentoliikenteen päästökauppa on teknologia-neutraali ja markkinaehtoinen ohjauskeino päästöjen vähentämiseksi.
- Lentoliikenteen päästökauppatulot tulee ohjata toimialan päästöjen vähentämiseen.
- Kansainvälisellä toimialalla kansalliset erillistoimet, kuten lentovero tai tiukempi sekoitelvelvoite, heikentäisivät Suomen kilpailukykyä.
- Uusiutuvien polttoaineiden saatavuuden vauhdittaminen edellyttää kotimaisia ja EU-tason investointi- ja kannustinmekanismeja.
- Matkaketjujen syntyminen edellyttää, että kansainvälinen kuluttajansuoja ja korvausvastuut ovat selkeämpiä, kun ostettu matka on koottu usean palveluntarjoajan ja kulkumuodon yhdistelmäksi.

### Kotimaassa parempi saavutettavuus matkaketjuja kehittämällä

- Kotimaan reittiliikenne nojaa maakuntien päälentoasemien varaan, joiden saavutettavuus taataan matkaketjuin. Sähkö- ja hybridilentäminen voivat toimia parhaimmillaan syöttöliikenteenä maakuntien pääkentille.
- Lentoliikenne tulee palauttaa Suomessa markkinaehtoiseksi ja Finavian lentoasemaverkosto optimoida aitoa kysyntää vastaavaksi.
- Alueiden saavutettavuus tulee taata taloudellisesti ja ilmastollisesti kestäväällä tavalla hyödyntämällä matkaketjuja.

### Lentoliikenteen kysyntä muuttui pysyvästi

- Liikematkustus on vähentynyt pysyvästi etäkokousten vakiintumisen ja yritysten ilmasto-vastuun takia.
- Venäjän ylilentokiellon myötä Helsinki on menettänyt asemaansa Eurooppaan ja Aasian välisten matkustajavirtojen välittäjänä.
- Vapaa-ajan matkustaminen vauhdittaa lentoliikenteen kansainvälistä kasvua.
- Väestön keskittyminen ja alueiden ikääntyvä väestörakenne Suomessa vähentävät vähäliikenteisten lentoasemien kysyntää entisestään.

### Asiakaskokemus siivittää Suomen matkailua

- Matkailun roolia kasvu- ja elinkeinopolitiikassa tulee nostaa vientiteollisuuden varjosta arvoiseensa asemaan Suomessa.
- Suomen matkailun suurimmat kasvumahdollisuudet ovat pääkaupunki Helsingin ja Lapin matkailussa.
- Suomen tulee tarjota maailman parasta matkustajakokemusta, mikä edellyttää matkan kaikkien vaiheiden palveluiden kehittämisessä korkeinta kunnianhimon tasoa.
- Lentorata parantaa Suomen ja maakuntien kansainvälistä saavutettavuutta sekä tarjoaa Suomessa vieraileville korkeatasoisen liikkumis- ja asiointikokemuksen.
- Matkustajakokemuksen lisäksi on tärkeää tarjota laadukasta palvelutarjontaa lentoyhtiöille, mikä lentoliikenteen armoittoman hintakilpailun maailmassa edellyttää kustannustehokkuutta.
- Lentoasemien on tarjottava potentiaalisille käyttövoimille infrastruktuuri, jotta lentoyhtiöt voivat valita voittavat teknologiat markkinaehtoisesti.

## LÄHDELUETTELO

### Trendi 1: Matkalla kohti kestäväää lentoliikennettä

Henri Hansson, johtaja, tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus, Finavia

1) ICAO: Long term global aspirational goal (LTAG) for international aviation <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

2) IATA: The cumulative transition cost of the four principal mitigation measures is about USD 4.7 trillion between 2023 and 2050. <https://www.iata.org/contentassets/8d19e716636a47c184e7221c77563c93/finance-net-zero-roadmap.pdf>

3) European Commission: ReFuelEU Aviation [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation_en)

4) Traficom: Biopohjaiset kestävät polttoaineet, 2023 [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Biopohjaiset%20kest%C3%A4v%C3%A4t%20lentopolttoaineet\\_raportti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Biopohjaiset%20kest%C3%A4v%C3%A4t%20lentopolttoaineet_raportti.pdf)

5) Traficom: CORSIA <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/corsia>

6) EU Clean Aviation: Hydrogen-powered Aviation <https://www.clean-aviation.eu/media/publications/hydrogen-powered-aviation>

7) Airbus: Hydrogen <https://www.airbus.com/en/innovation/energy-transition/hydrogen>

8) Traficom: Sähköinen lentäminen Suomessa, 2022 <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/S%C3%A4hk%C3%B6inen%20lent%C3%A4minen%20Suomessa.pdf>

9) Lentoliikenne ja ilmasto <https://www.lentoliikennejailmasto.fi>

10) Avolon: World Fleet Forecast 2023–2042 <http://www.avolon.aero/news/avolon-forecasts-global-passenger-fleet-to-almost-double-by-2024>

11) ICAO: Environmental Trends in Aviation to 2050 [https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2022/ENVReport2022\\_Art7.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2022/ENVReport2022_Art7.pdf)

### Trendi 2: Kahden kohteen kylmä saari

Petri Vuori, johtaja, myynti ja reittikehitys, Finavia

Kristiina Hietasaari, johtaja, Visit Finland

Sanna Kärkkäinen, toimitusjohtaja, Visit Rovaniemi

12) Vuosittaiset yöpymiset ja saapuneet vieraat majoitusliikkeissä, 1995–2024\* (\*ennakkotieto) [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_matk/statfin\\_matk\\_pxt\\_11j1.px/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_matk/statfin_matk_pxt_11j1.px/)

### Trendi 3: Liikematkustus vähenee, muttei loppu

Sari Viljamaa, toiminnanjohtaja, Suomen liikematkayhdistys ry FBTA

13) Tilastokeskus: Yöpymisen sisältäneet matkat keston mukaan, 2012–2024 [https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_smat/statfin\\_smat\\_pxt\\_13fa.px](https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_smat/statfin_smat_pxt_13fa.px)

14) Tilastokeskus: Työolot <https://stat.fi/julkaisu/cln0hlj6d8jlh0avttwdum2g2>

15) World Economic Forum, 2024: More and more jobs can be done from anywhere. What does that mean for workers? <https://www.weforum.org/stories/2024/01/remote-global-digital-jobs-whitepaper/>

16) Statista, 2023: Bleisure is a growing trend in the travel and tourism sector. <https://www.statista.com/chart/30977/bleisure-and-the-travel-tourism-sector/>

### Trendi 4: Suomalaiset lentävät aurinkoon

Jani Jolkkonen, johtaja, verkostoliiketoiminta, Finavia

Juho Hannukainen, uuden liikenteen johtaja, VR

17) Tilastokeskus: Matkailu lisääntyi sekä kotimaassa että ulkomaille keväällä 2024. <https://stat.fi/julkaisu/cln1daxyw2az80bw1dz7i7v75>

18) TEM: Toimialaraportti: Toimintaympäristö haastaa edelleen matkailualan kasvua <https://tem.fi/-/toimialaraportti-toimintaymparisto-haastaa-edelleen-matkailualan-kasvua>

19) Tilastokeskus: Suomalaisten vapaa-ajan ulkomaanmatkat 2023 [https://stat.fi/tup/suoluk/suoluk\\_liikenne.html#suomalaisten-vapaa-ajan-ulkomaanmatkat](https://stat.fi/tup/suoluk/suoluk_liikenne.html#suomalaisten-vapaa-ajan-ulkomaanmatkat)

20) Statista: Share of consumers trying to replace flights for climate change worldwide 2022 <https://www.statista.com/statistics/1310614/consumers-trying-to-replace-flights-with-more-sustainable-options-for-climate-change/>

21) Árnadóttir et al. 2021 Climate change concern and the desire to travel: How do I justify my flights? <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214367X21000405>

22) Cocolas et al. 2020 Consumer attitudes towards flying amidst growing climate concern <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09669582.2020.1849234>

23) Alcock et al. 2017 ‘Green’ on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel [https://www.researchgate.net/publication/312509414\\_%27Green%27\\_on\\_the\\_ground\\_but\\_not\\_in\\_the\\_air\\_Pro-environmental\\_attitudes\\_are\\_related\\_to\\_household\\_behaviours\\_but\\_not\\_discretionary\\_air\\_travel](https://www.researchgate.net/publication/312509414_%27Green%27_on_the_ground_but_not_in_the_air_Pro-environmental_attitudes_are_related_to_household_behaviours_but_not_discretionary_air_travel)

### Trendi 5: Jokainen asiakas on myös vaikuttaja

Jani Jolkkonen, johtaja, verkostoliiketoiminta, Finavia

Petri Vuori, johtaja, myynti ja reittikehitys, Finavia

24) McKinsey 2021: Rebooting customer experience to bring back the magic of travel <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/rebooting-customer-experience-to-bring-back-the-magic-of-travel>

25) Accenture 2022: The human paradox: From customer centricity to life centricity <https://www.accenture.com/us-en/insights/song/human-paradox>

26) Traficom 2023: Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten\\_tyytyvaisuus\\_liikennejarjestelmaan\\_2023.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_2023.pdf)

Lisäksi raportissa on käytetty lähteenä Finavian matkustajadataa.

*FINAVIA*

*FOR SMOOTH TRAVELLING*

Finavia Oyj  
Lentäjätie 3, 01530 Vantaa  
[www.finavia.fi](http://www.finavia.fi)