



Itä- ja Pohjois-Suomen
LENTOLIIKENTEEEN KEHITTÄMISHANKE

Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Destination

IP - HANKKEEN
KUULUMISET

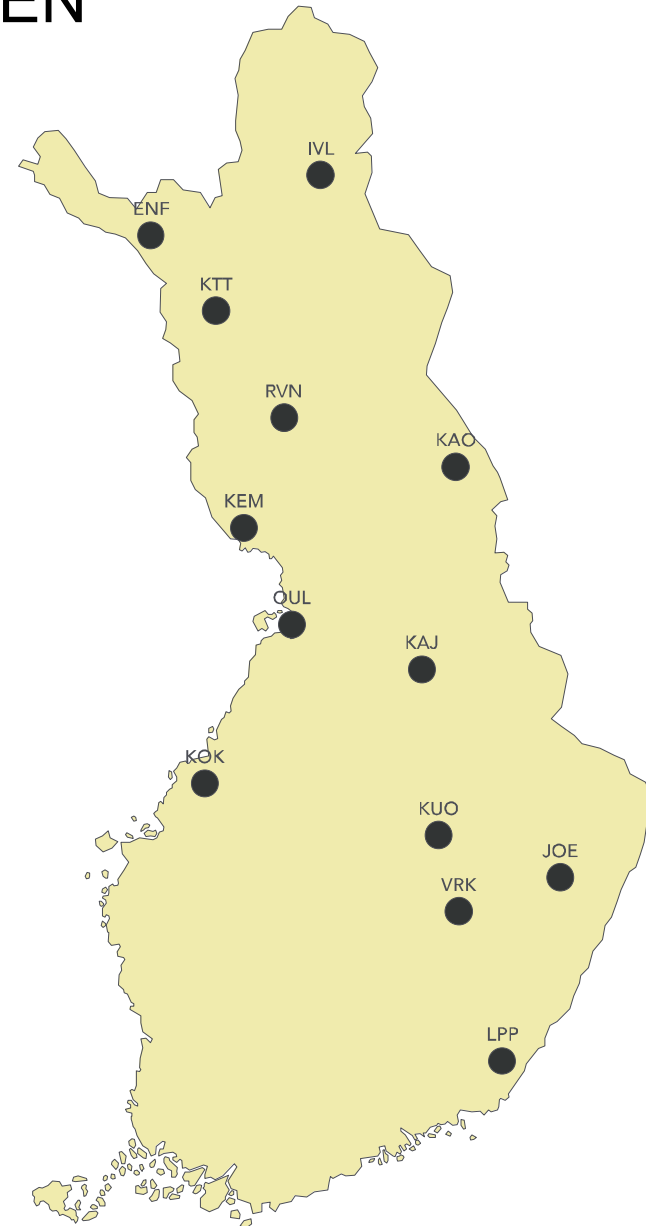


Projektipäällikkö
Hanne Junnilainen
Lapin liitto



ITÄ- JA POHJOIS-SUOMEN LENTOLIIKENTEEN KEHITTÄMISHANKE

- ➔ Ylimaakunnallinen EAKR-hanke (2014-2020)
- ➔ Budjetti 984 156 €
- ➔ Hankkeen kesto 8.6.2017 asti
- ➔ 13 lentoasemaa
- ➔ Mukana olevat maakunnat:
 - Kainuu
 - Keski-Pohjanmaa
 - Lappi
 - Pohjois-Karjala
 - Pohjois-Pohjanmaa
 - Pohjois-Savo
 - Etelä-Karjala





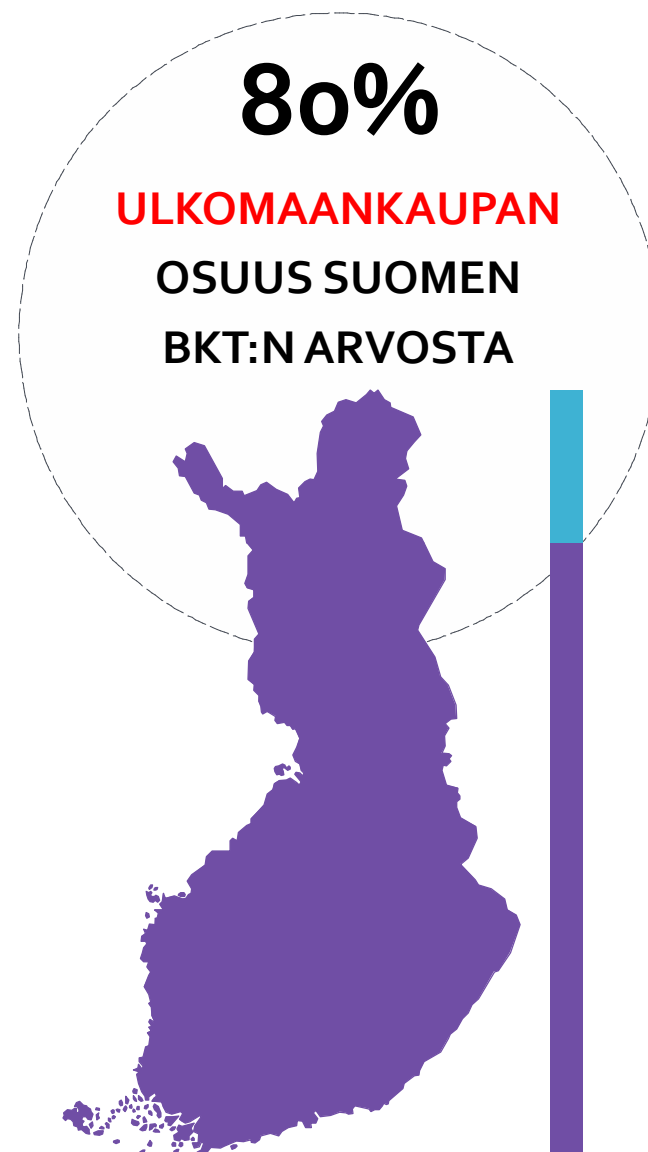
MIKSI LENTOLIIKENNE



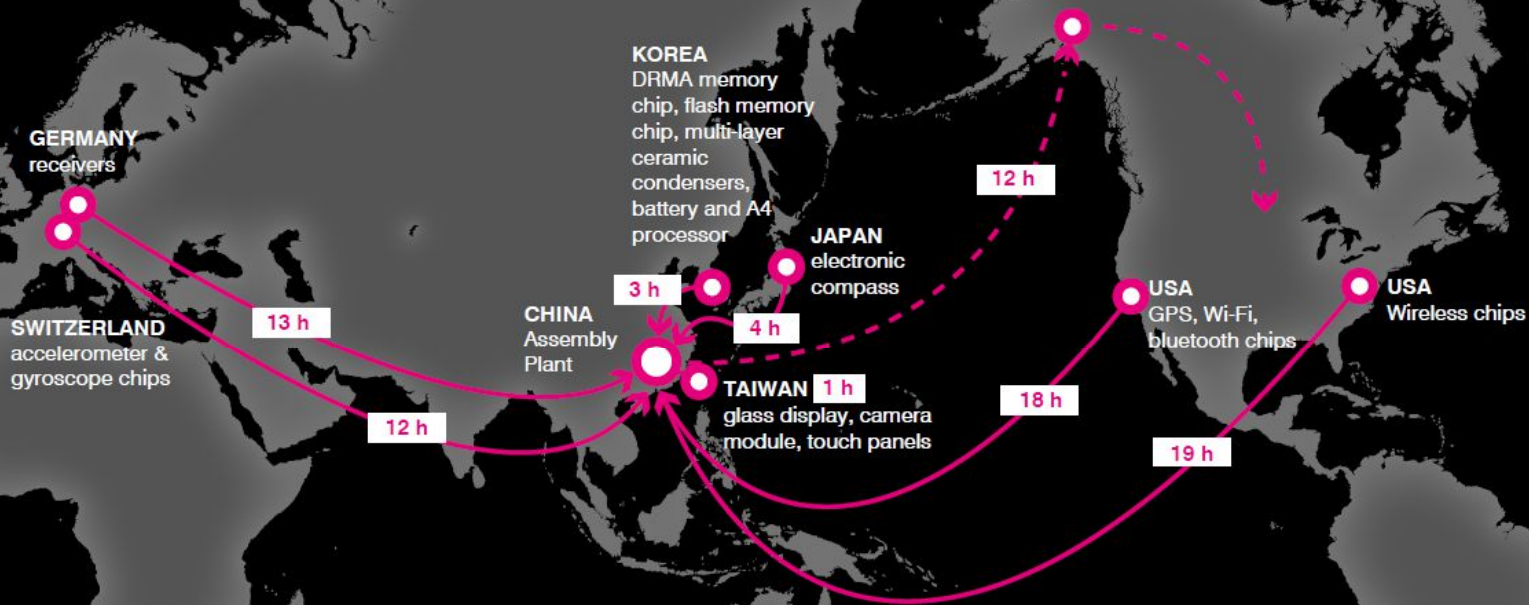
ON HYVÄ DIILI?



- ➔ Lentoliikenne on fyysinen internet, jonka avulla olemme kiinni maailmassa ja yhteiskuntaelämän toimintojen nopeutumisessa.
- ➔ Yritysten kilpailukyvyn näkökulmasta saavutettavuus on toiseksi tärkein kilpailutekijä.
- ➔ Jopa 40% maailman kaupan arvosta kulkee tällä hetkellä ilmaitse.

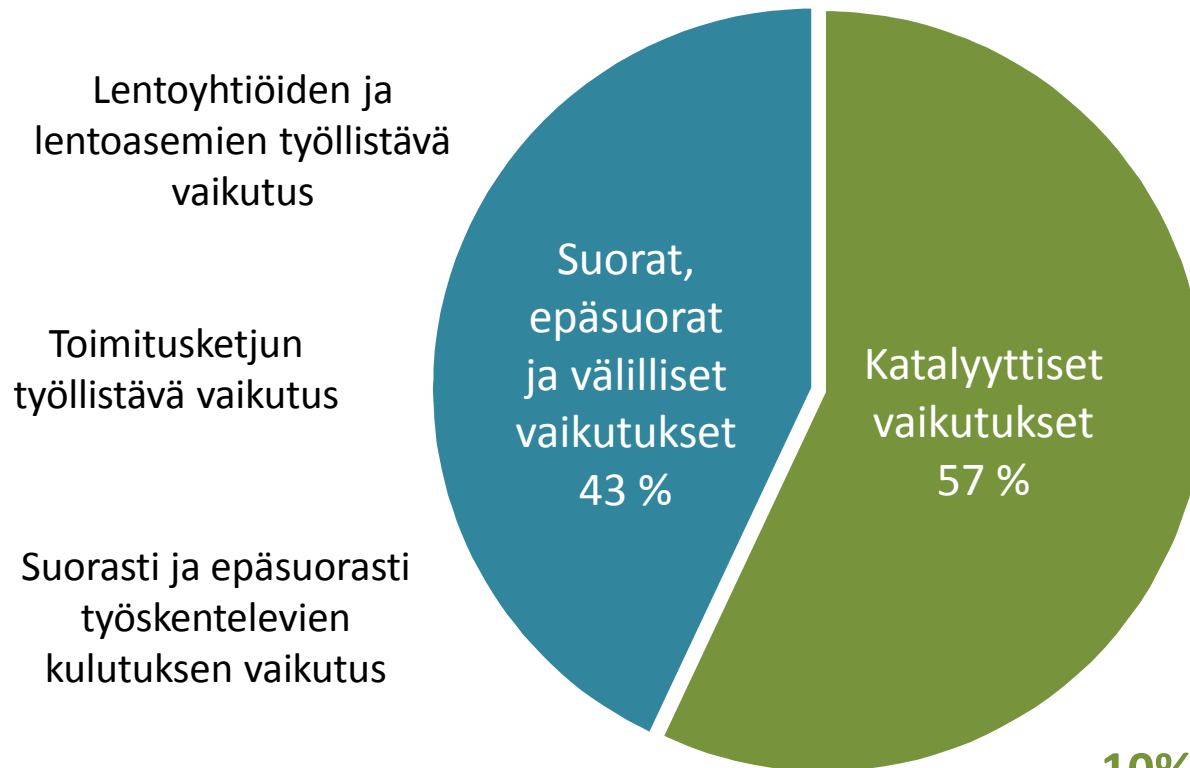


iPhonen kansainvälinen alihankintaketju



Ilman lentoliikennettä ei ole huipputeknologiaa!

LENTOLIIKENTEEN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET SUOMELLE: 8 MRD € VUODESSA



10% lisäys lentoyhteyksissä kasvattaa BKT:tä 0,5%!

LENTOLIIKENTEEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET

CASE: VÄSTERNORRLAND / RUOTSI

Tutkittiin 3 lentoaseman (Höga Kusten, Sundsvall Timrå ja Örnsköldsvik) sulkemisen vaikutuksia aluetalouden näkökulmasta.

Lentoaseman kannattavuus = sosioekonominen nettohyöty – lentoaseman operatiivinen alijäämä

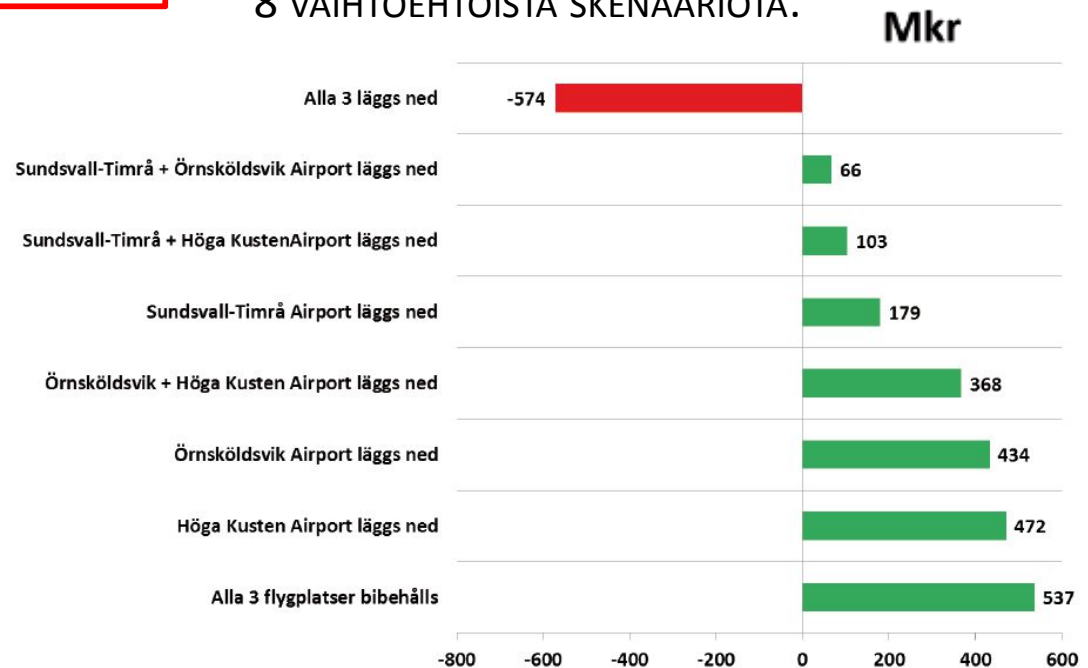


Lähde: Länsstyrelsen

TULOS:

- 3 lentoaseman kannattavuus on yli puoli miljardia kruunua vuodessa.
- Jokainen investoitu kruunu tuottaa 15 kruunua vuodessa.
- Kaikkien lentoasemien ylläpitäminen on kannattavaa.
- Jos 3 kenttää suljettaisiin, kokonaistappiollisuus olisi 574 M kruunua vuodessa.

8 VAIHTOEHTOISTA SKENAARIOTA:



LENTOASEMIEN SULKEMISEN VAIKUTUKSET ALUETALOUTEEN



Lentoliikennestrategia 2015–2030

Lentoliikennestrategian skenaariot	Kansantaloudellinen vaikutus Suomen BKT:hen
1: nykytila	0 €
2: suljetaan 12 lentoasemaa	+ 1 185 M €
3: suljetaan 6-9 lentoasemaa	+ 60 M €
4: suljetaan 12 lentoasemaa	+ 1 080 M €
5: suljetaan 4 lentoasemaa	- 5,5 M €

Suomen lentoliikennestrategiassa esitetyt tulokset ovat ristiriidassa kansainvälisten ja muiden kansallisten tutkimuksien kanssa.



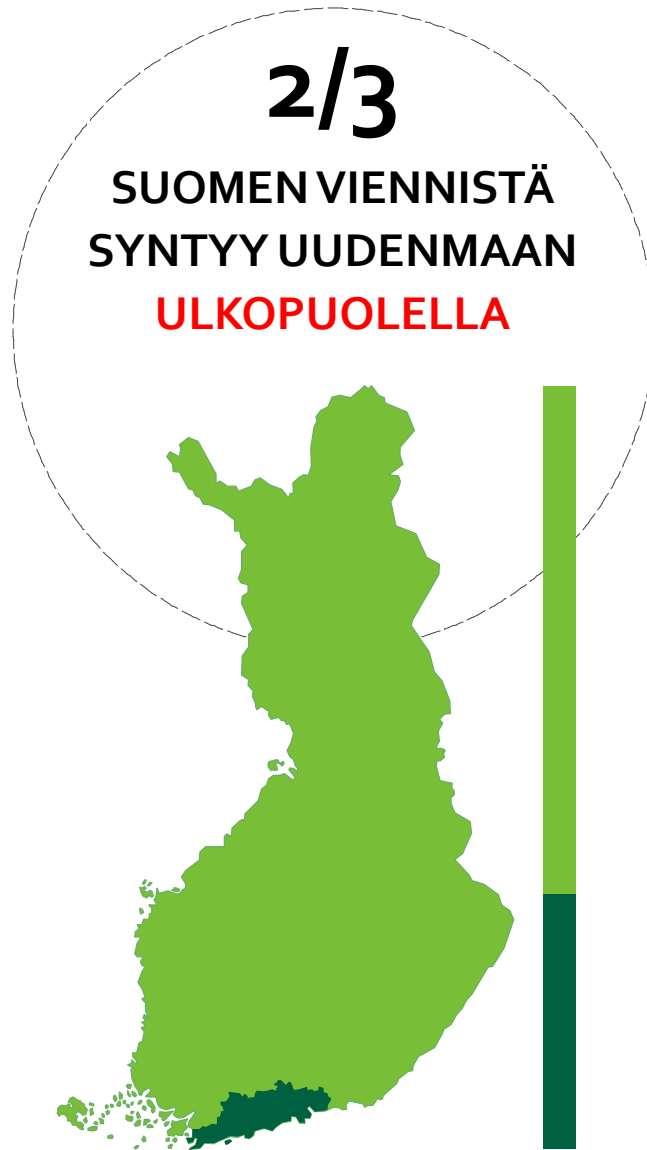
Lentoasema	Vaikutus-alueen väkiluku	Lentoaseman matkustajamäärä	Lentoaseman sulkemisen vaikutus vuodessa (palkkasummaan*)
Sundsvall Timra 2013	223 000	272 000	- 41 M €
Höga Kusten 2013	43 000	16 890	- 9 M €
Örnsköldvik 2013	60 000	80 123	- 12 M €
Kalmar 2010	162 000	166 000	- 6 M €
Västerås 2009	250 000	173 187	- 1 M €
Växjö 2010	740 000	163 000	- 9 M €

*Palkkasumma on työntekijöille maksettujen bruttopalkkojen summa ilman työsuhdeoptioita

LENTOASEMAVERKKOTARKASTELU, case Norja



- Avinor on ministeriön aloitteesta arvioinut pienempien lentoasemien tarpeellisuutta.
- Arvioinnin pohjana käytettiin seuraavia kriteerejä:
 - Ajoaika lähimmälle lentoasemalle pienempi kuin 1,5 tuntia
 - Ajoaika lähimmälle suurelle (= pitkä kiitotie) lentoasemalle pienempi kuin 2,5 tuntia
 - Kokonaismatka-aika Osloon pienempi kuin 4 tuntia
 - Alueen tiet ovat suljettuna huonon sään takia vähemmän kuin 15 päivää vuodessa
 - Lentoaseman tappio jaettuna PSO-tuen määrällä pienempi kuin 1000 NOK
 - Lentoaseman vaikutusalue käyttää toista lentoasemaa yli 50 prosenttisesti
- Analyysin perusteella päädyttiin lopputulokseen, ettei yhtään lentoasemaa suljeta.
- Seuraava tarkastelu tehdään vuonna 2019.
- Kahden lentoaseman osalta Avinor ilmoitti, että sulkeminen myöhemmin voisi olla mahdollista ja näiden kahden alueen kanssa on käynnistetty yhteistyö lentoliikenteen ja kustannustehokkuuden kehittämiseksi. Esimerkiksi mahdollisuuksia hyödyntää kuntien henkilökuntaa lentoasemalla on tutkittu, sillä pienempien lentoasemien on haastavaa tarjota työntekijöille kokoaikaista työtä.

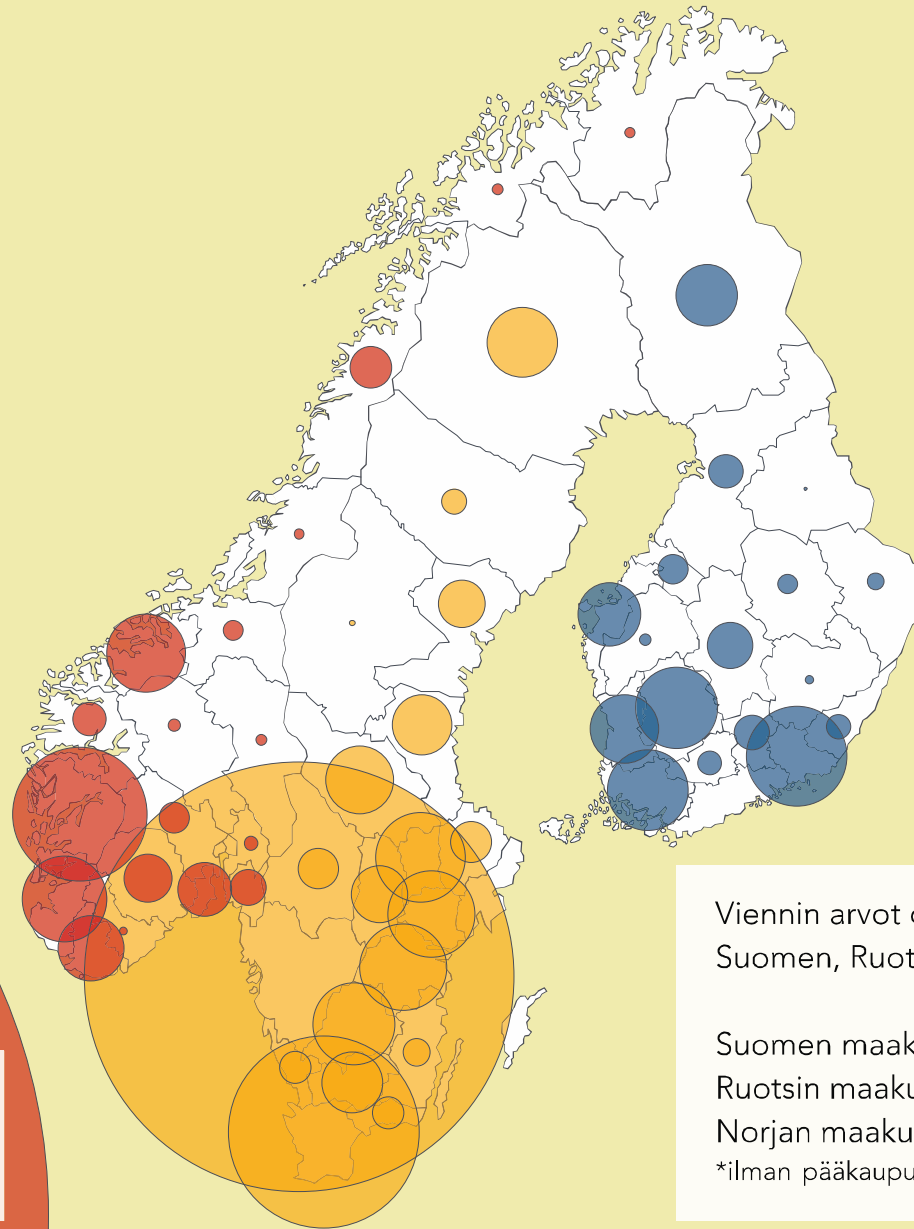




2011



VIENTI MAAKUNNITTAIN (pl. Uusimaa, Tukholma, Oslo)



Öljy-, kaasu- ja meriteollisuuden
osuus 60 Mrd € (ei ole huomioitu
maakunnallisissa vientiluvuissa)

Viennin arvot ovat samaa kokoluokkaa
Suomen, Ruotsin ja Norjan maakunnissa.

Suomen maakuntien vienti yht. 56 mrd €
Ruotsin maakuntien vienti yht. 81 mrd €
Norjan maakuntien vienti yht. 37 mrd €
*ilman pääkaupunkiseutuja

2011



VIENTI MAAKUNNITTAIN: Uusimaa, Tukholma ja Oslo



Uudenmaan vientitulo on merkittävästi pienempi Tukholman ja Oslon lääneihin verrattuna. Norjan öljyvienti kohdistuu käytännössä Oslon lääneihin.

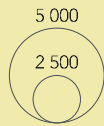
Uudenmaan vientitulo: 19 mrd €
Tukholman läänin vientitulo: 36 mrd €
Oslon läänin vientitulo: 61 mrd € (sis. öljyn)

Öljy-, kaasu- ja meriteollisuuden osuus 60 Mrd € (ei ole huomioitu maakunnallisissa vientiluvuissa)

2012



KAUPPATASE



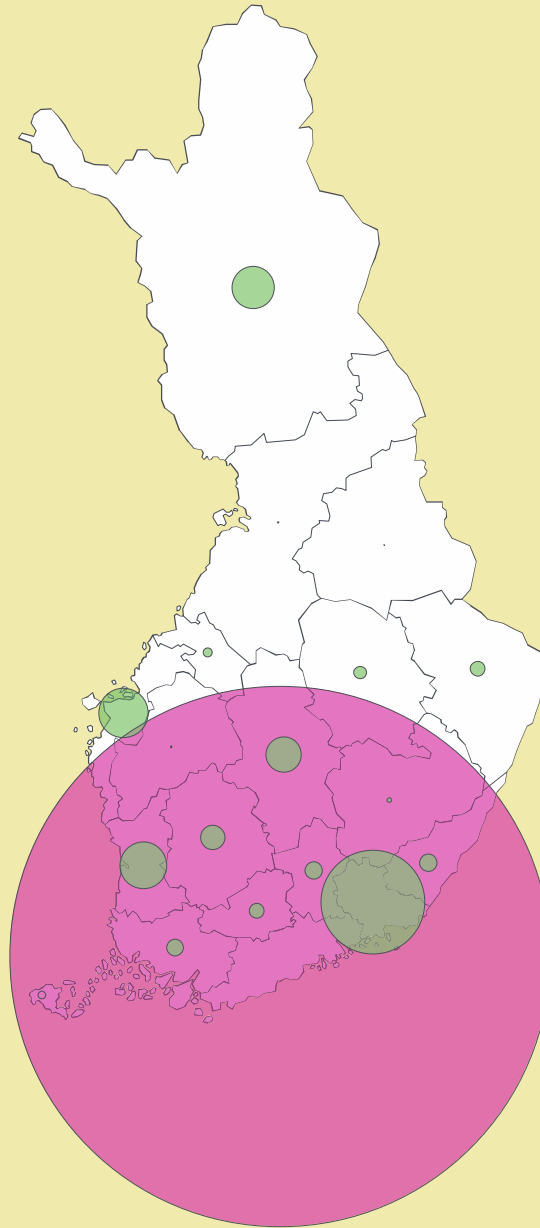
Miljoonaa euroa



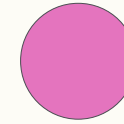
Ylijäämäinen kauppataase



Alijäämäinen kauppataase



Suomen kauppataase yhteensä:
-6 094 MEUR





LENTOLIIKENNE ON HALPA LIIKENNEMUOTO

Yhden lentoaseman tappiollisuudella saa (n. 1 M€ vuodessa)

- > kilometrin pyörätietä
- > 300 metriä moottoritietä
- > 250 metriä kaupungissa olevaa autotietä
- > 330 metriä rautatietä
- > 45 metriä tunnelissa olevaa rautatietä

KONETYYPPI: Airbus A321

ISTUIMIA: 220 kpl

TÄYTTÖASTE: 75%

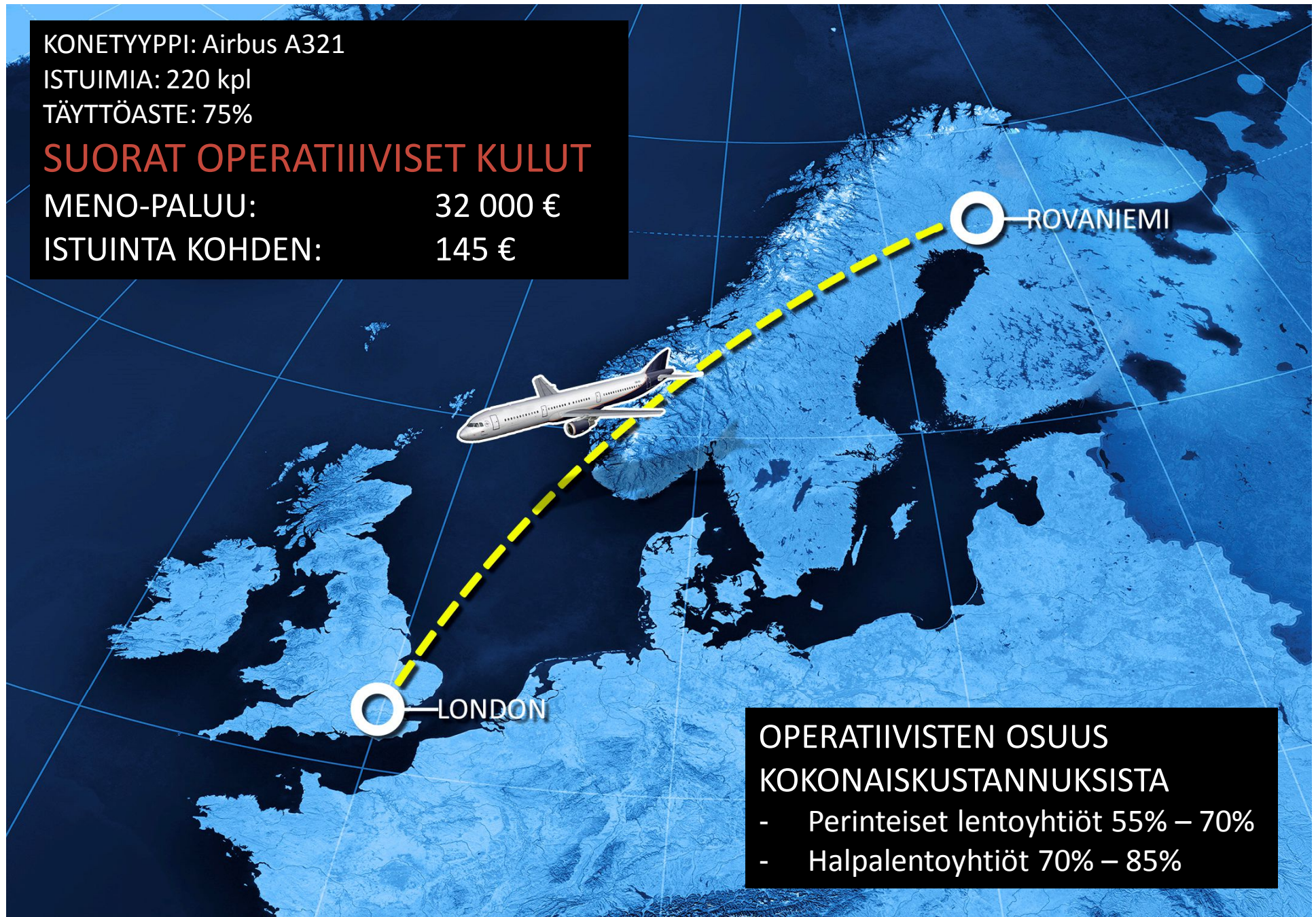
SUORAT OPERATIIVISET KULUT

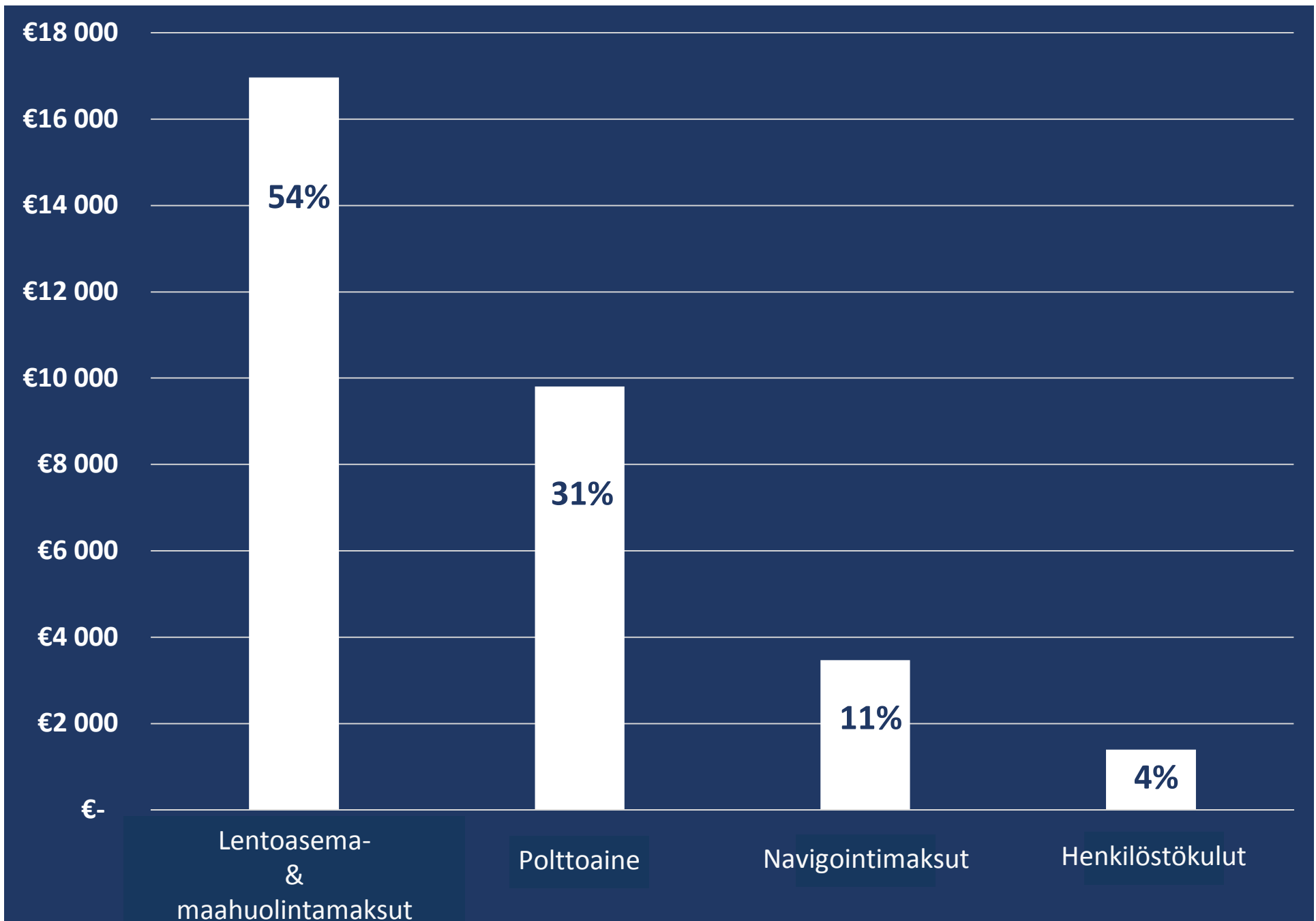
MENO-PALUU: 32 000 €

ISTUINTA KOHDEN: 145 €

OPERATIIVISTEN OSUUS KOKONAISKUSTANNUKSISTA

- Perinteiset lentoyhtiöt 55% – 70%
- Halpalentoyhtiöt 70% – 85%







SUOMI ON JÄÄNYT JÄLKEEN

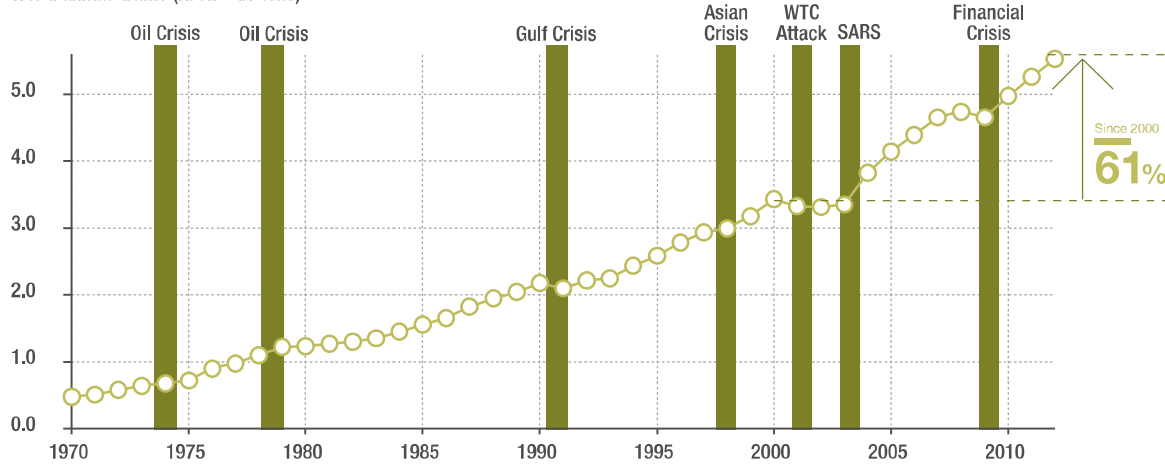


LENTOLIIKENNE ON KASVUALA (n. 5% vuodessa)

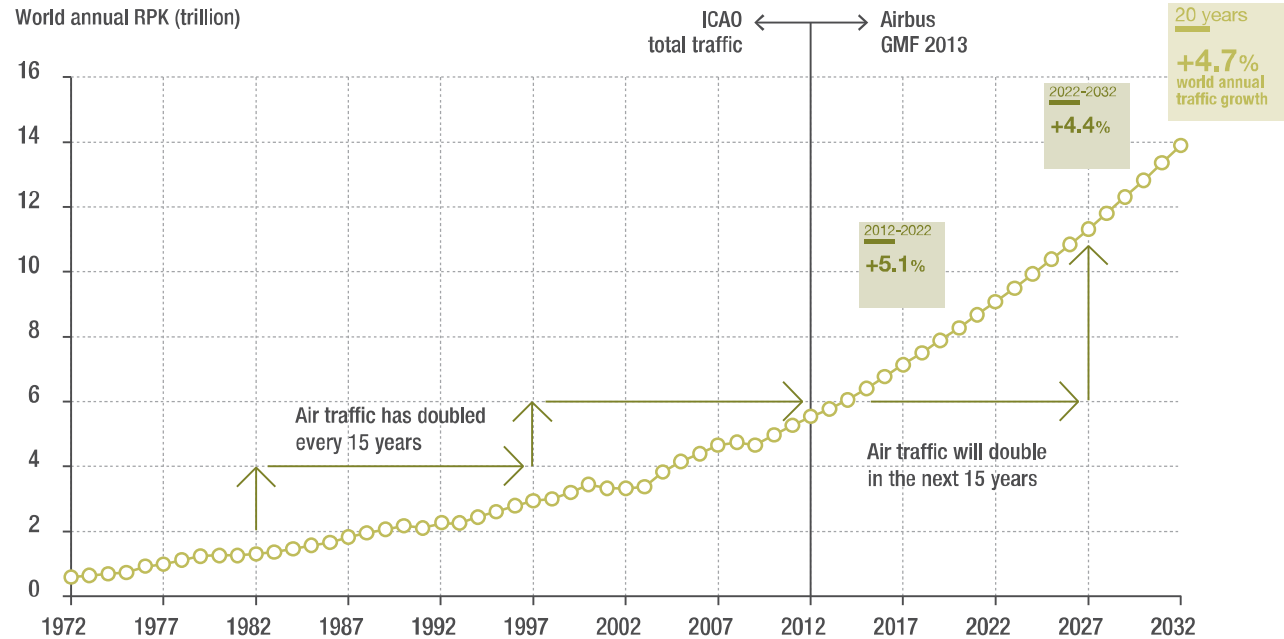
AIR TRAVEL HAS PROVED TO BE RESILIENT TO EXTERNAL SHOCKS

Source: ICAO, Airbus

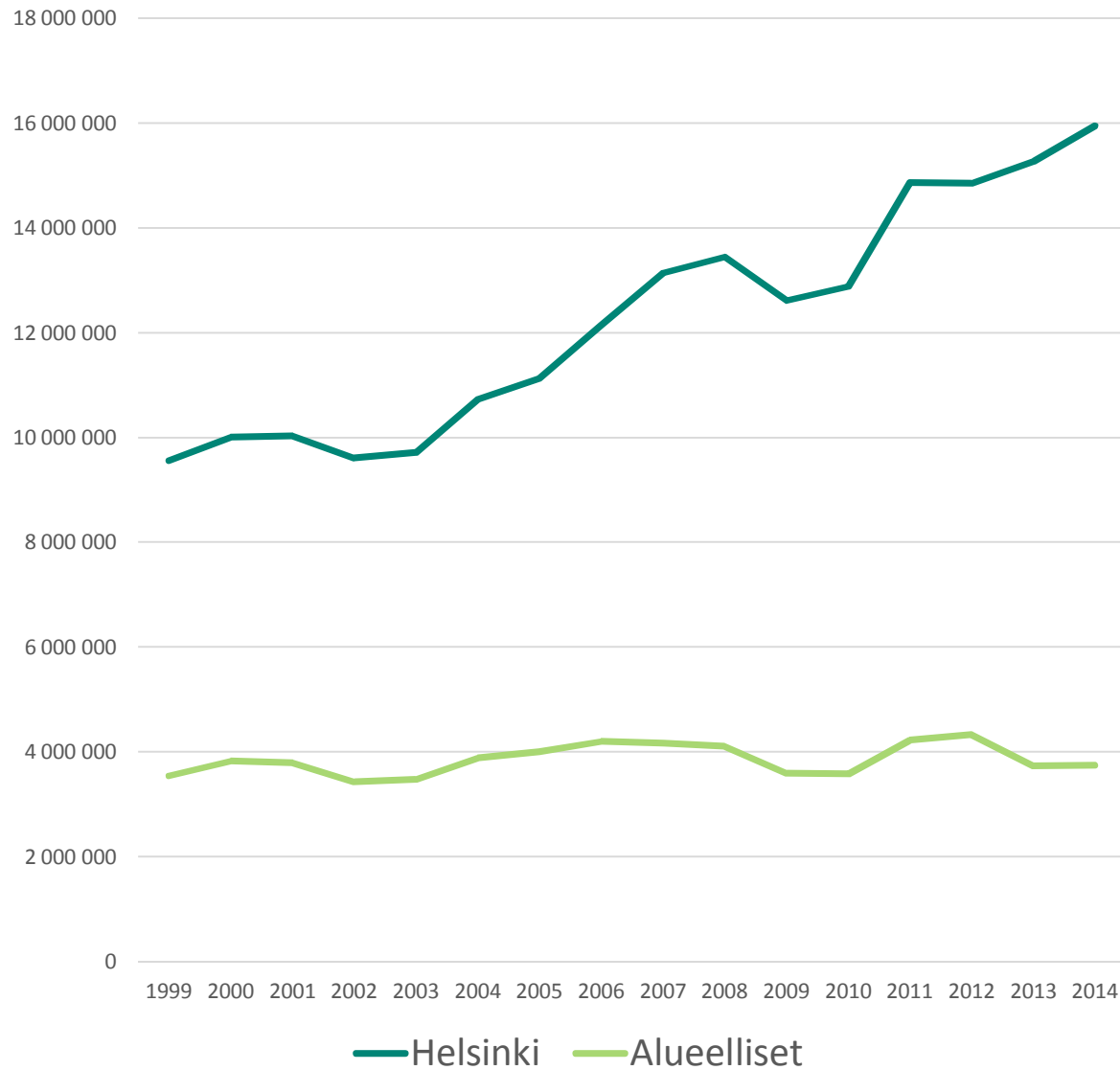
World annual traffic (RPKs - trillions)



World annual RPK (trillion)



MATKUSTAJAMÄÄRIEN KEHITYS 1999-2014

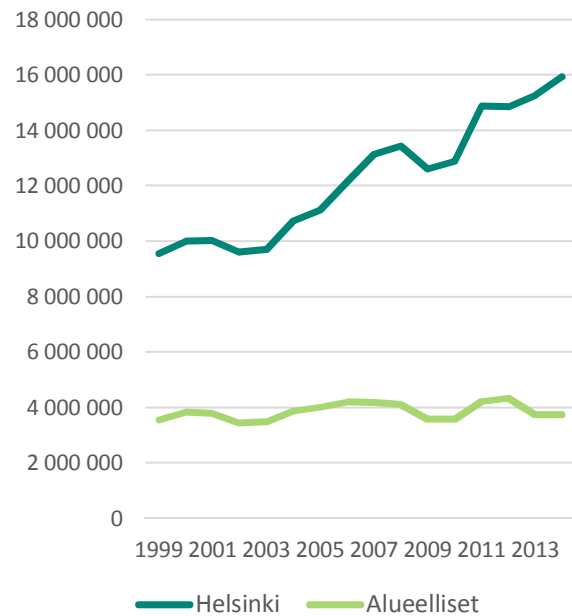


Suomessa lentoliikenteen kasvu on jäänyt alle globaalin keskiarvon

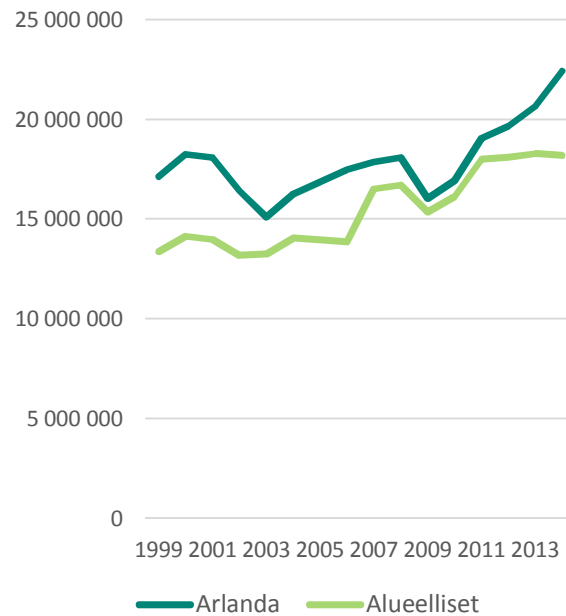
SUOMI
+2,4 %
vuodessa
(1990-2014)

SUOMESSA LENTOLIIKENNE ON JAKAUTUNUT KAHTIA

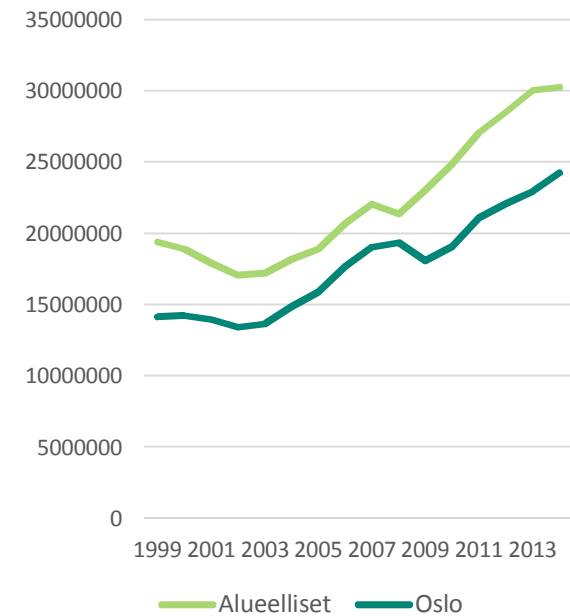
SUOMI



RUOTSI



NORJA





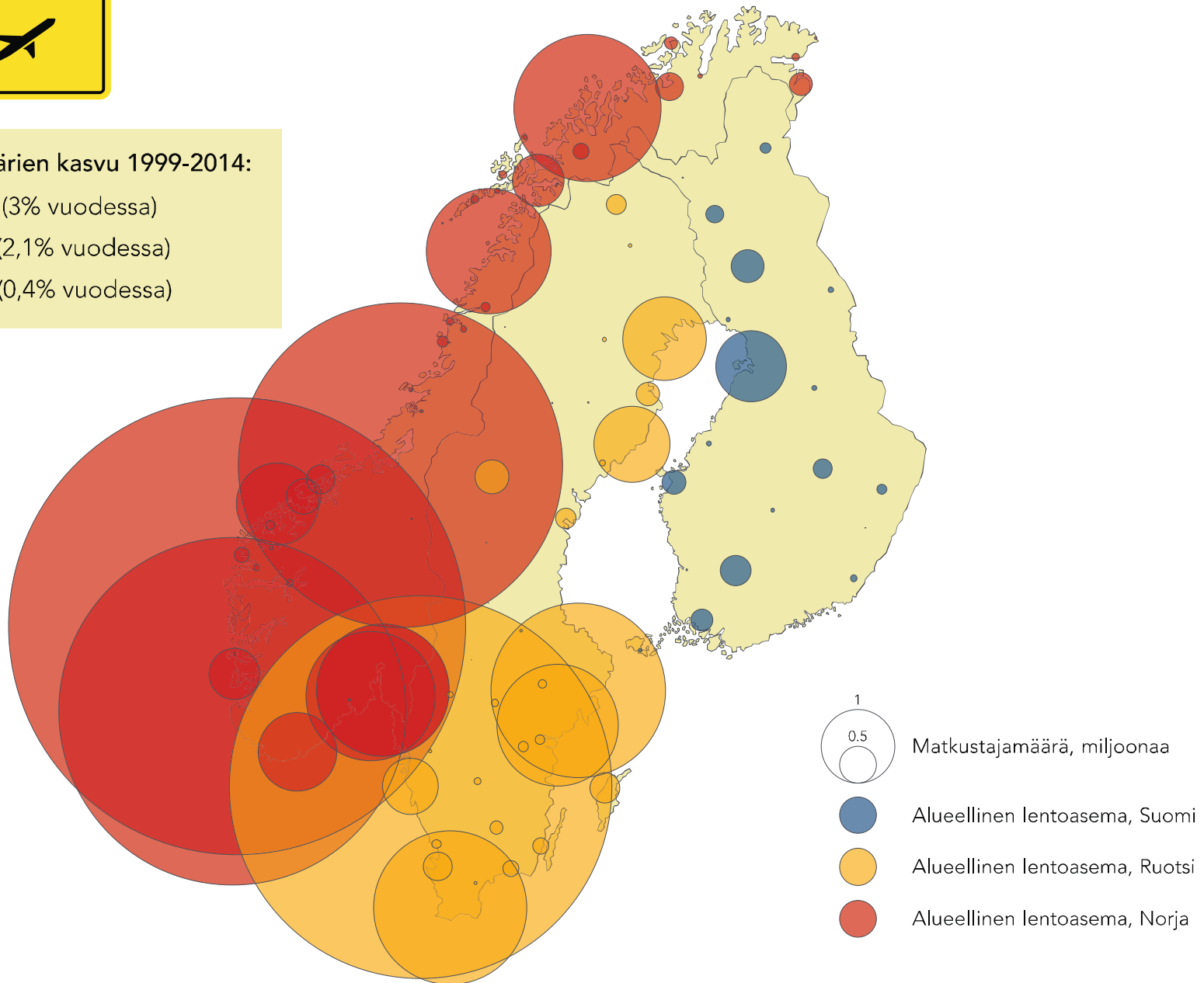
ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT

Matkustajamäärien kasvu 1999-2014:

Norja 10,8M (3% vuodessa)

Ruotsi 4,8M (2,1% vuodessa)

Suomi 0,2M (0,4% vuodessa)





MIKSI SUOMI ON JÄÄNYT



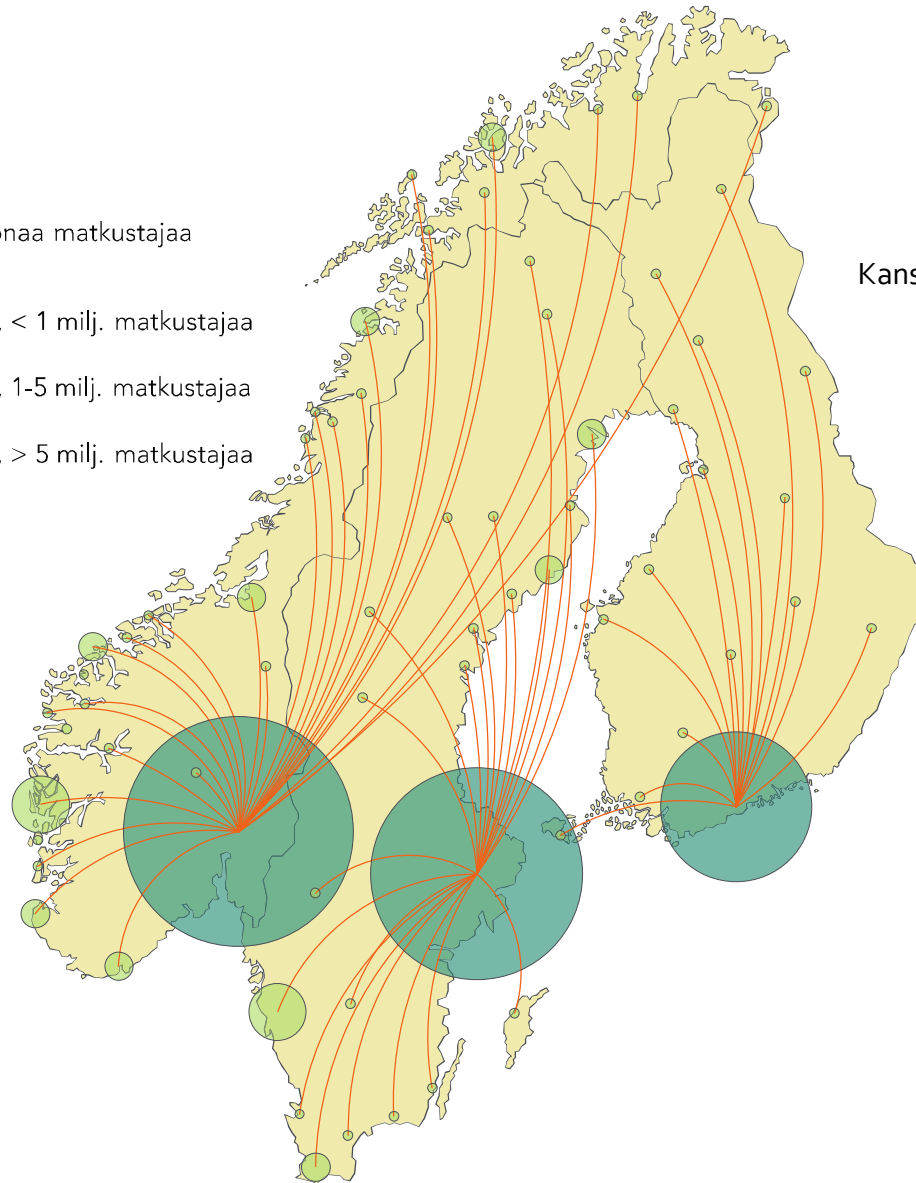
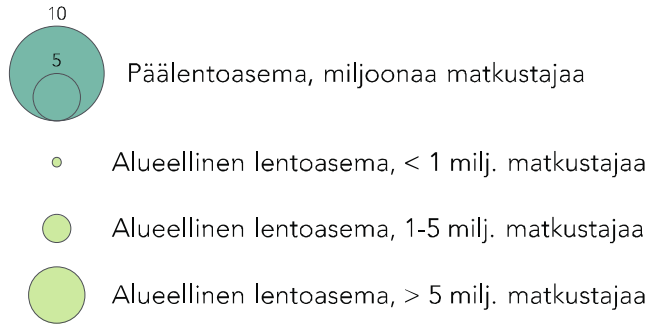
JÄLKEEN?



- 1) MARKKINATILANNE
- 2) KEHITTÄMISSUUNNITELMAT
- 3) OMISTAJAOHJAUS



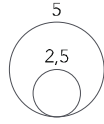
KOTIMAAN LIIKENNE PÄÄLENTOASEMILTA



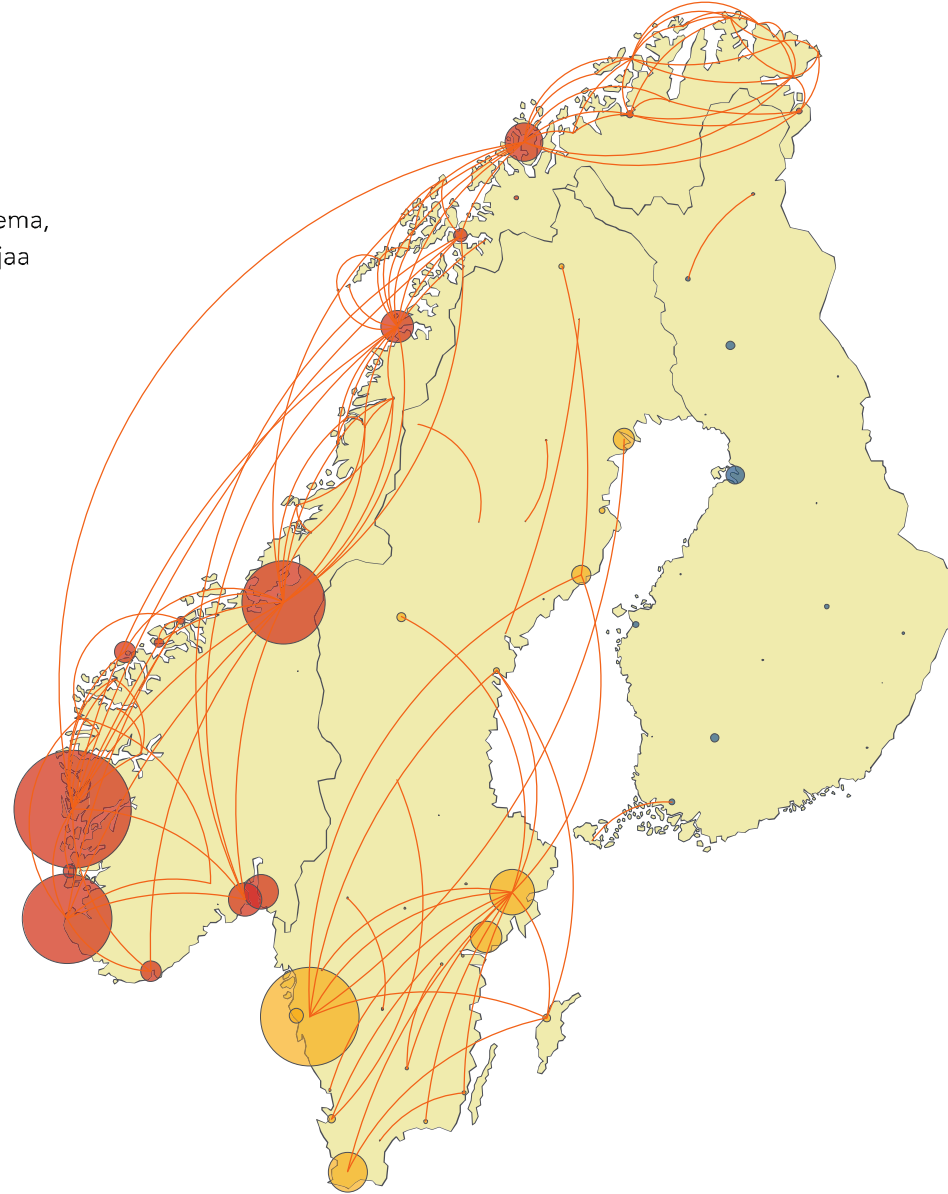
**ENNEN SÄÄNTELYN
VAPAUTUMISTA:**
Kansalliset lentoyhtiöt lensivät kotimaan
liikennettä päälentoasemilta



KOTIMAAN LIIKENNE ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN VÄLILLÄ



Alueellinen lentoasema,
miljoonaa matkustajaa



Alueellisten lentoasemien kannalta merkittävä käänne:

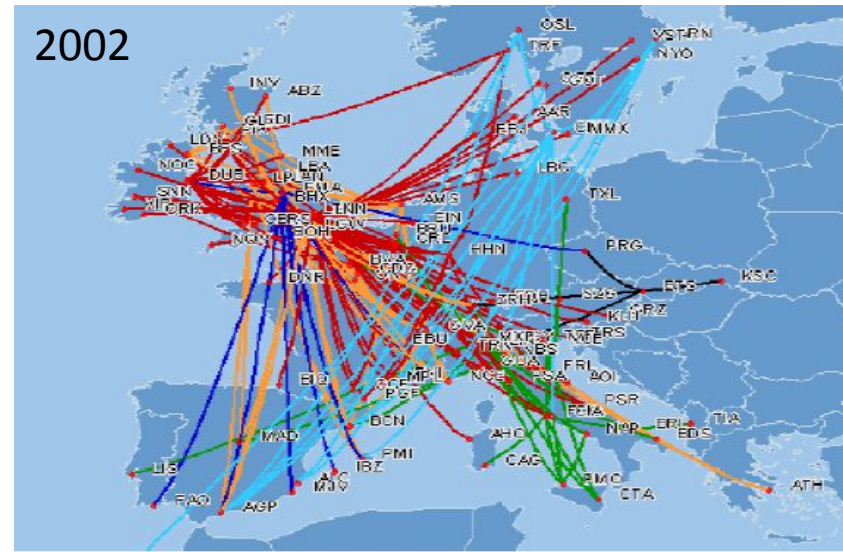
SÄÄNTELYN VAPAUDUTTUA HALPALENTOYHTIÖT ALOITTIVAT SUORAT YHTEYDET

www.elfaa.com Olipra (2012)

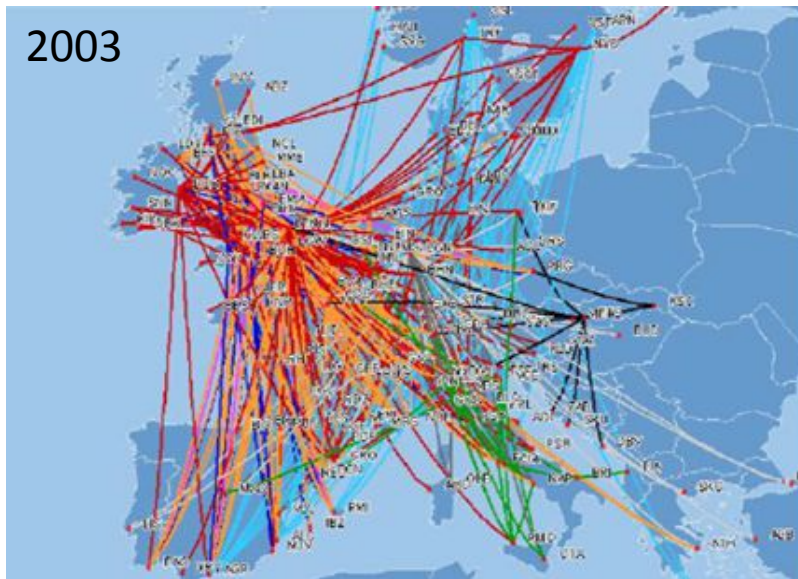
2001



2002



2003

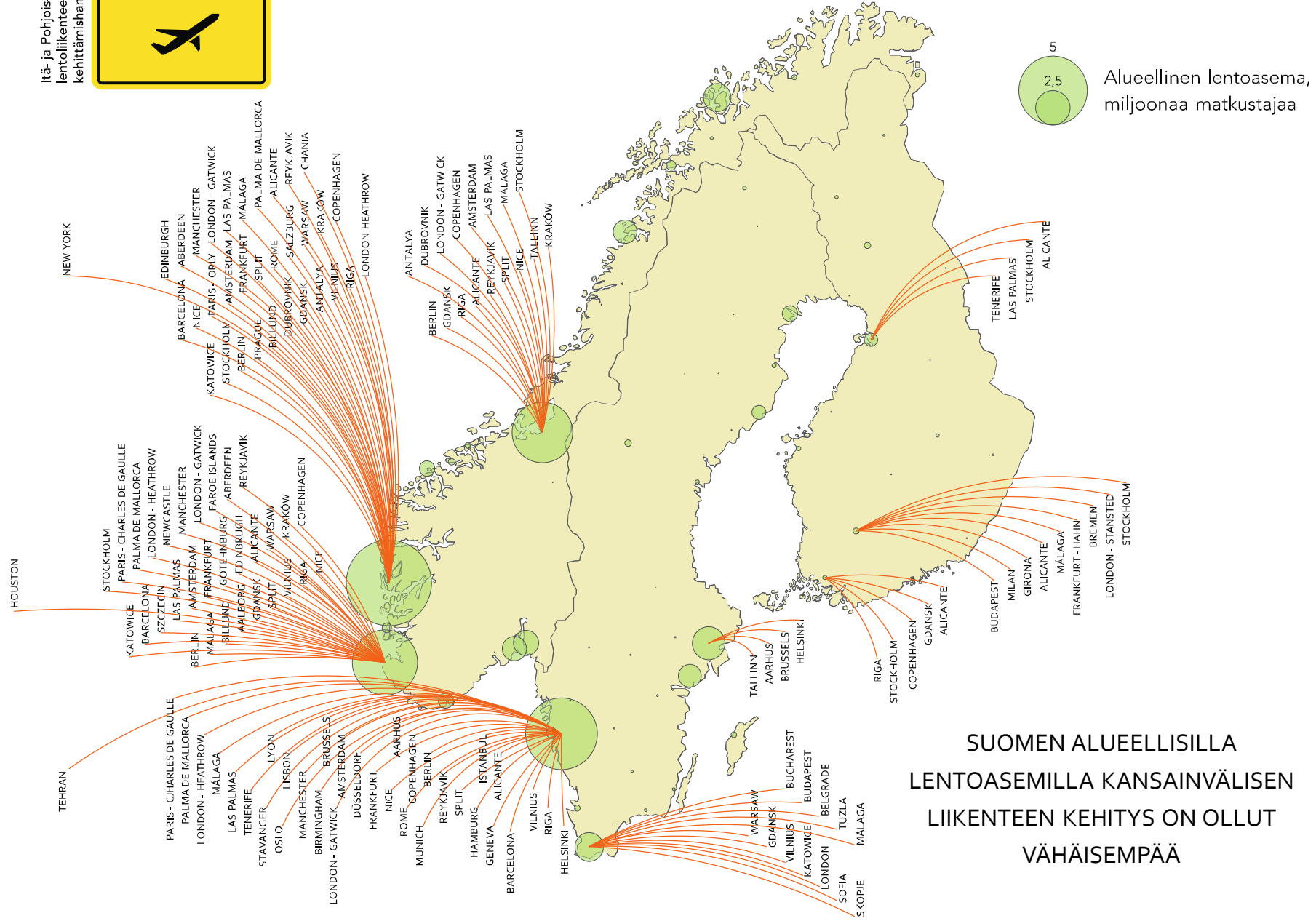


2005





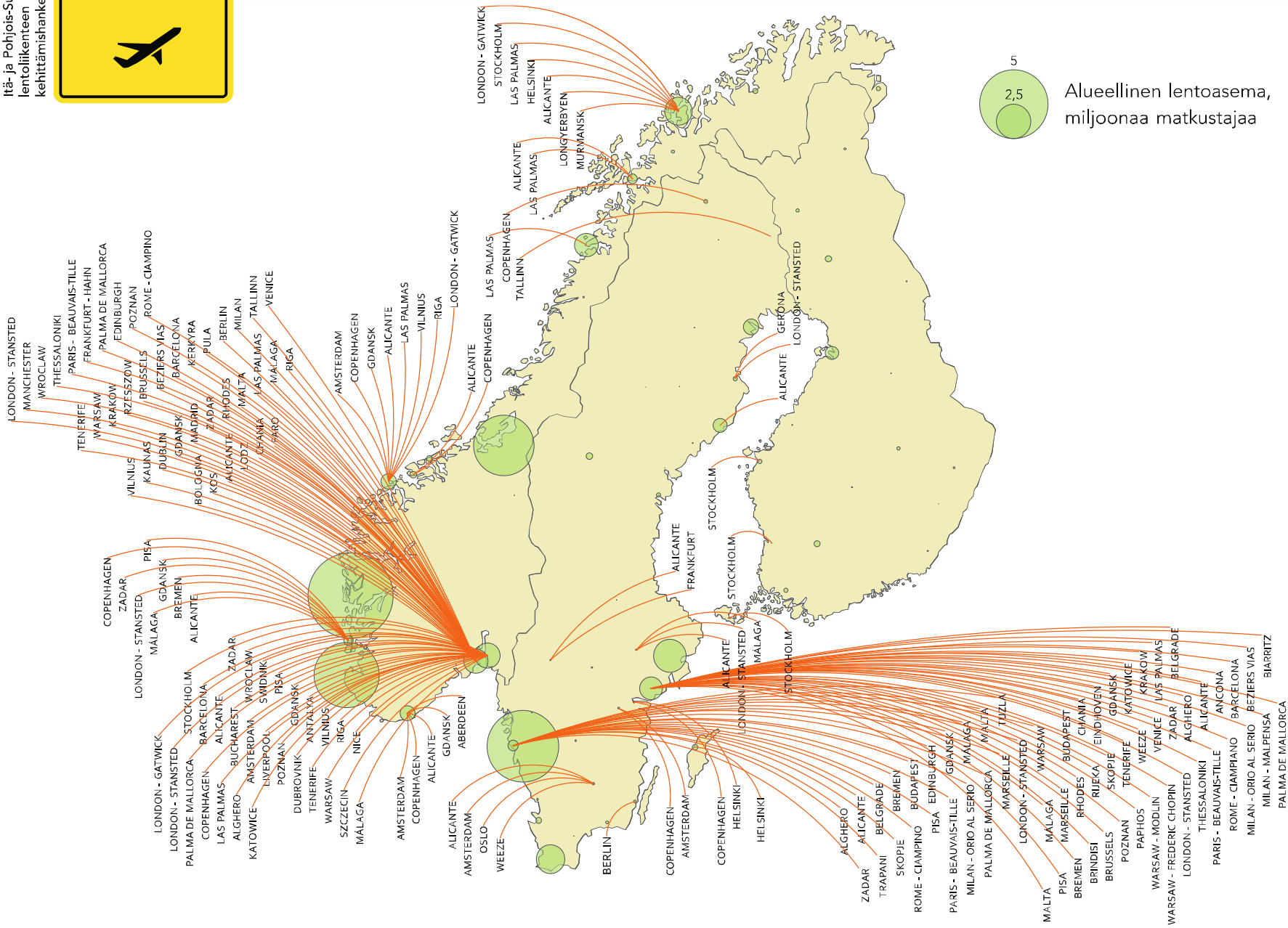
KANSAINVÄLINEN REITTIKILKENNE



SUOMEN ALUEELLISILLA
LENTOASEMILLA KANSAINVÄLISEN
LIIKENTEEN KEHITYS ON OLLUT
VÄHÄISEMPÄÄ

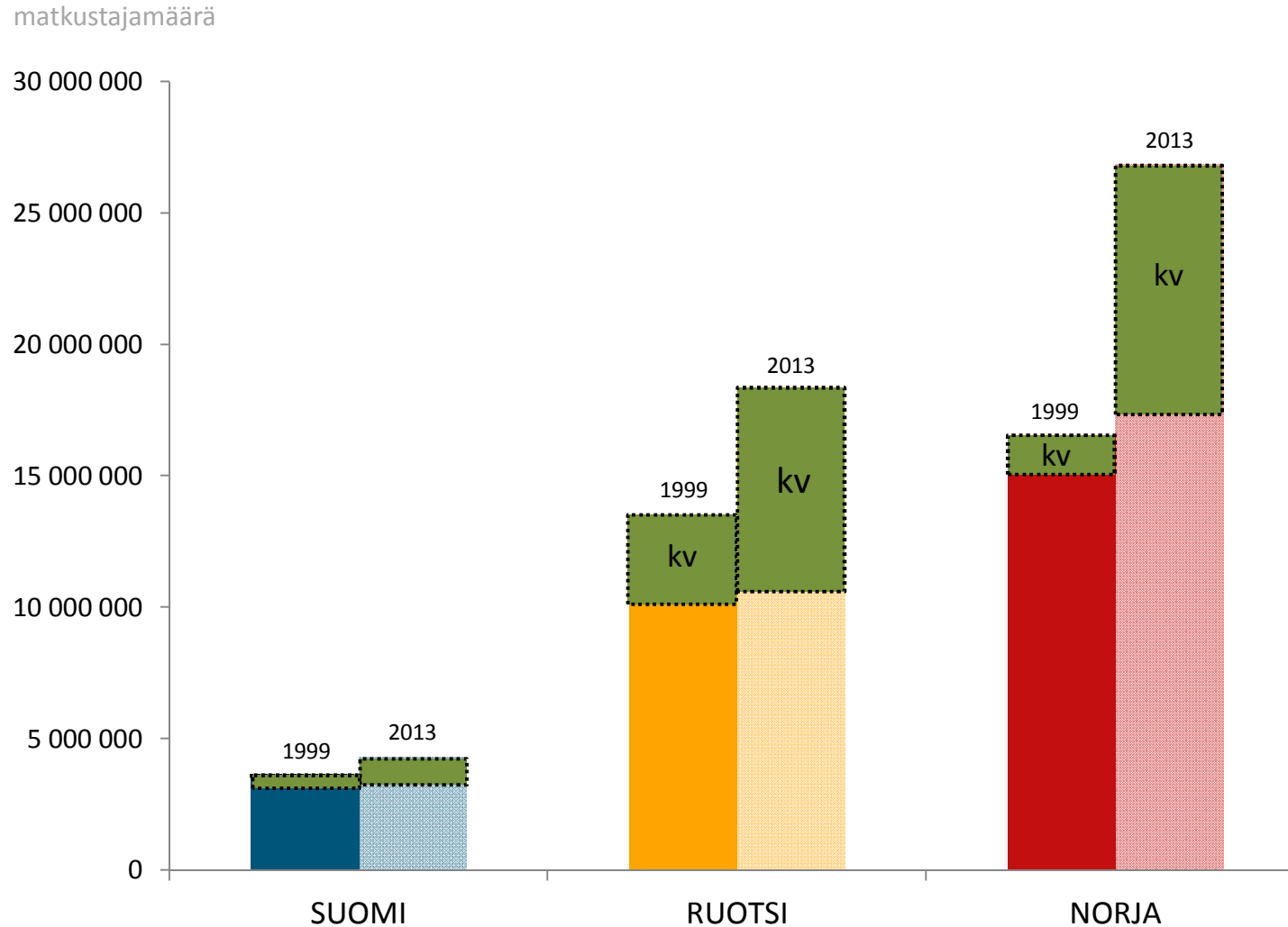


KANSAINVÄLINEN REITTIKILKENNE



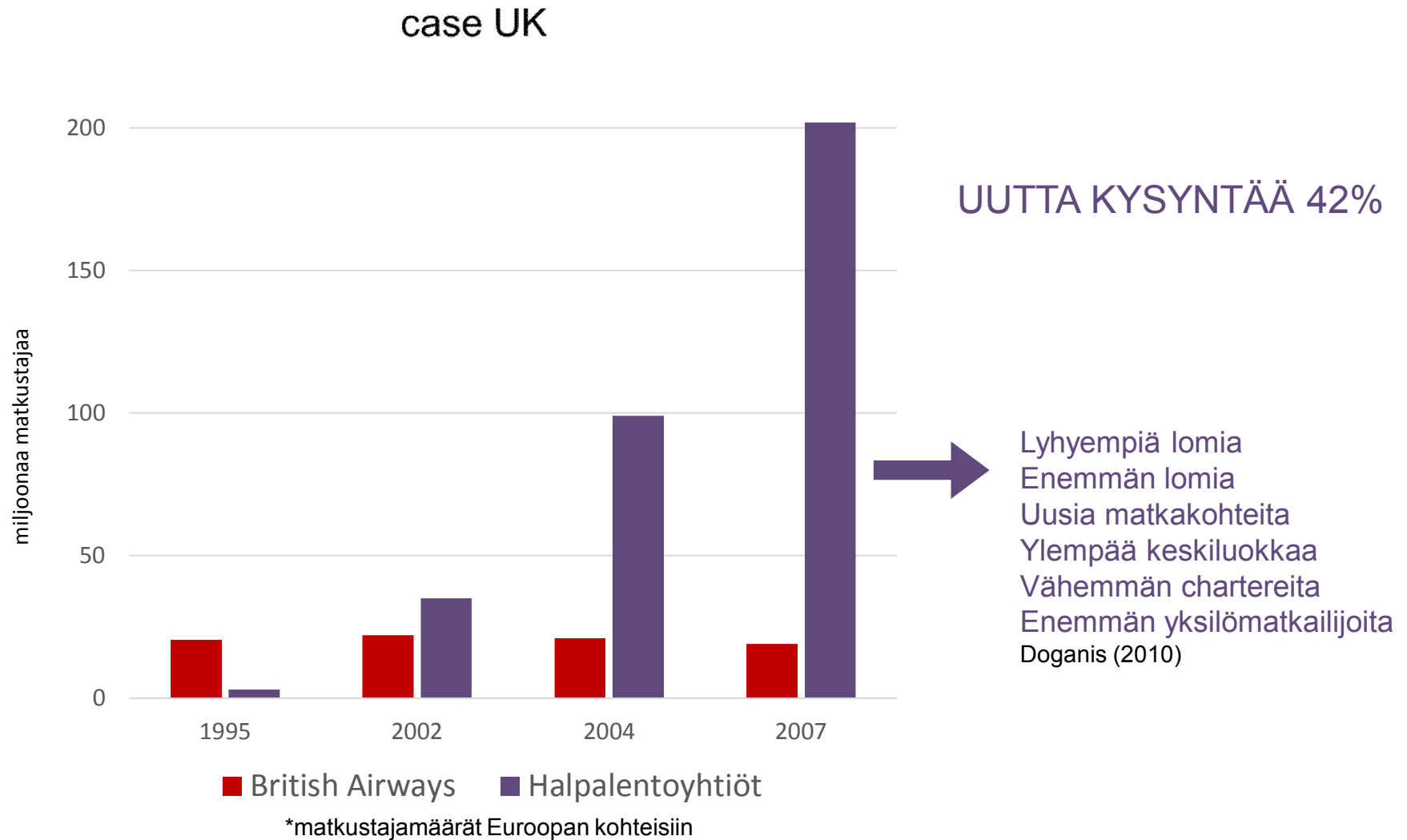
Alueellisten lentoasemien matkustajamäärät 1999 ja 2013 & kansainvälisen liikenteen osuus

ALUEELLISEN LENTOLIIKENTEEN KASVU ON PERUSTUNUT PÄÄOSIN SUORIIN YHTEYKSIIN

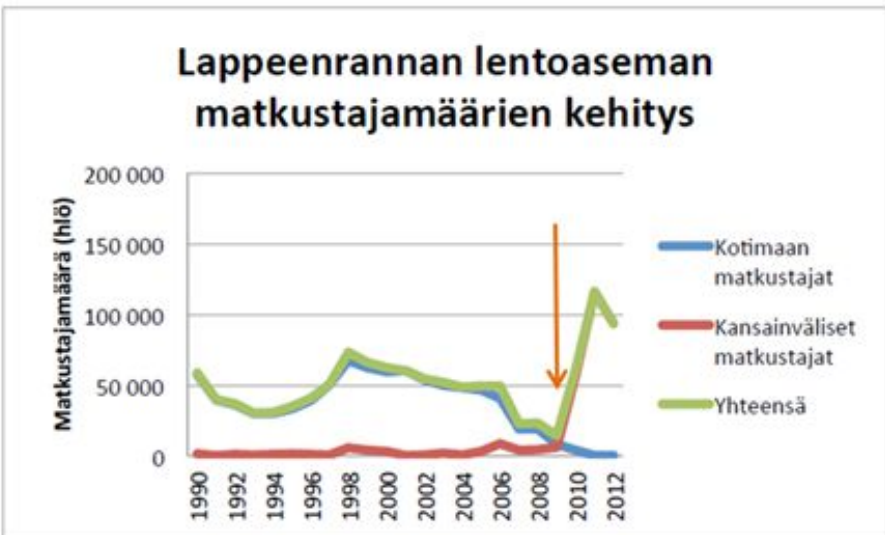
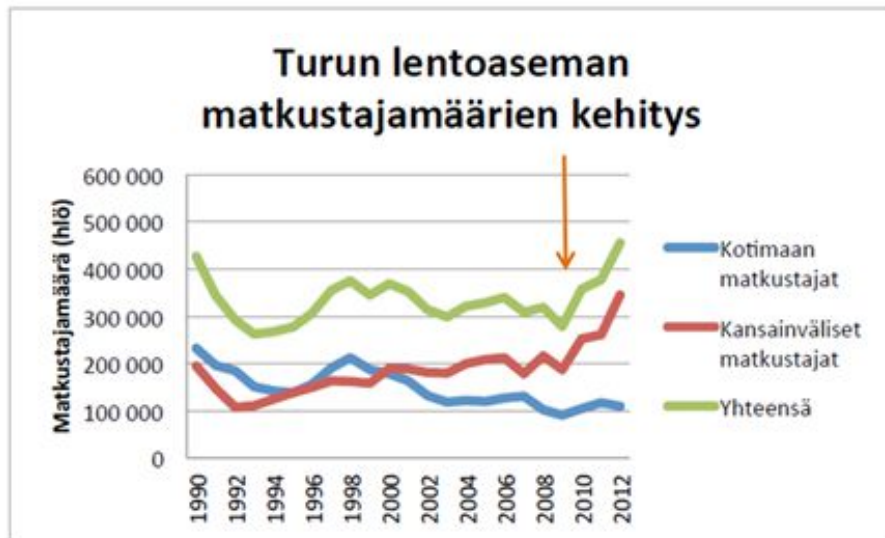
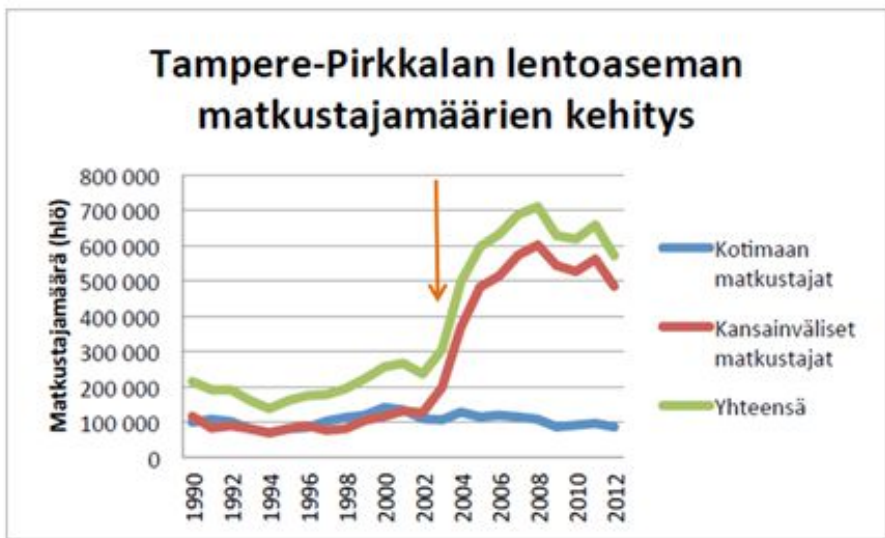


Lähde: Avinor, Transport styrelsen, Finavia

HALPALENTOYHTIÖT SYNNYTTIVÄT NOPEASTI UUTTA KYSYNTÄÄ



SUORAT KV-YHTEYDET MUUTTIVAT LENTOASEMIEN KEHITYSPOLUN MYÖS SUOMESSA



Tampere-Pirkkalan, Turun ja Lappeenrannan lentoasemien matkustajamäärien kehitys vuosina 1990-2012 (muokattu Kaartinen 2013).

Lähde muokattu: Kaartinen 2013

LENTOLIIKENNESTRATEGIA EI SUOSI SUORIA REITTILENTOJA

4 § Lentoasemaverkko ja –palvelut: 2011

”Jos säännöllinen reittiliikenne ja valtion ilmailu ja sotilasilmailu lentoasemaverkkoyhtiön hallinnoimalla lentoasemalla keskeytyy, liikenne- ja viestintäministeriö voi lentoliikenteen jatkumisen selvittämiseksi määrätä lentoasemaverkkoyhtiön jatkamaan lentoaseman ylläpitoa enintään 12 kuukauden ajan.”

Lentoliikennestrategia 2015–2030

- Jos jollekin verkostoon kuuluvalle lentoasemalle säännöllinen **markkinaehtoinen** reittilentoliikenne **toiselta verkoston lentoasemalta** loppuu, Finavia Oyj voi luopua lentoaseman ylläpidosta.
- Lento-asemaverkon tulevaisuuden osalta on valittu strategian päälinjaukseksi se, että Finavia Oyj:n ylläpitovastuu lentoasemaverkoston nykyisin kuuluvista lentoasemista säilyy siihen asti, kunnes lentoasemaverkoston välisillä lentoasemilla eli **käytännössä Helsinki-Vantaan lentoaseman ja maakunnallisten verkostolentoasemien välillä on säännöllistä**, markkinaehtoista reittilentoliikennettä.



ALUEELLISILLE LENTOASEMILLE SUORIA KANSAINVÄLISIÄ REITTILENTOJA LENTÄVÄT YHTIÖT

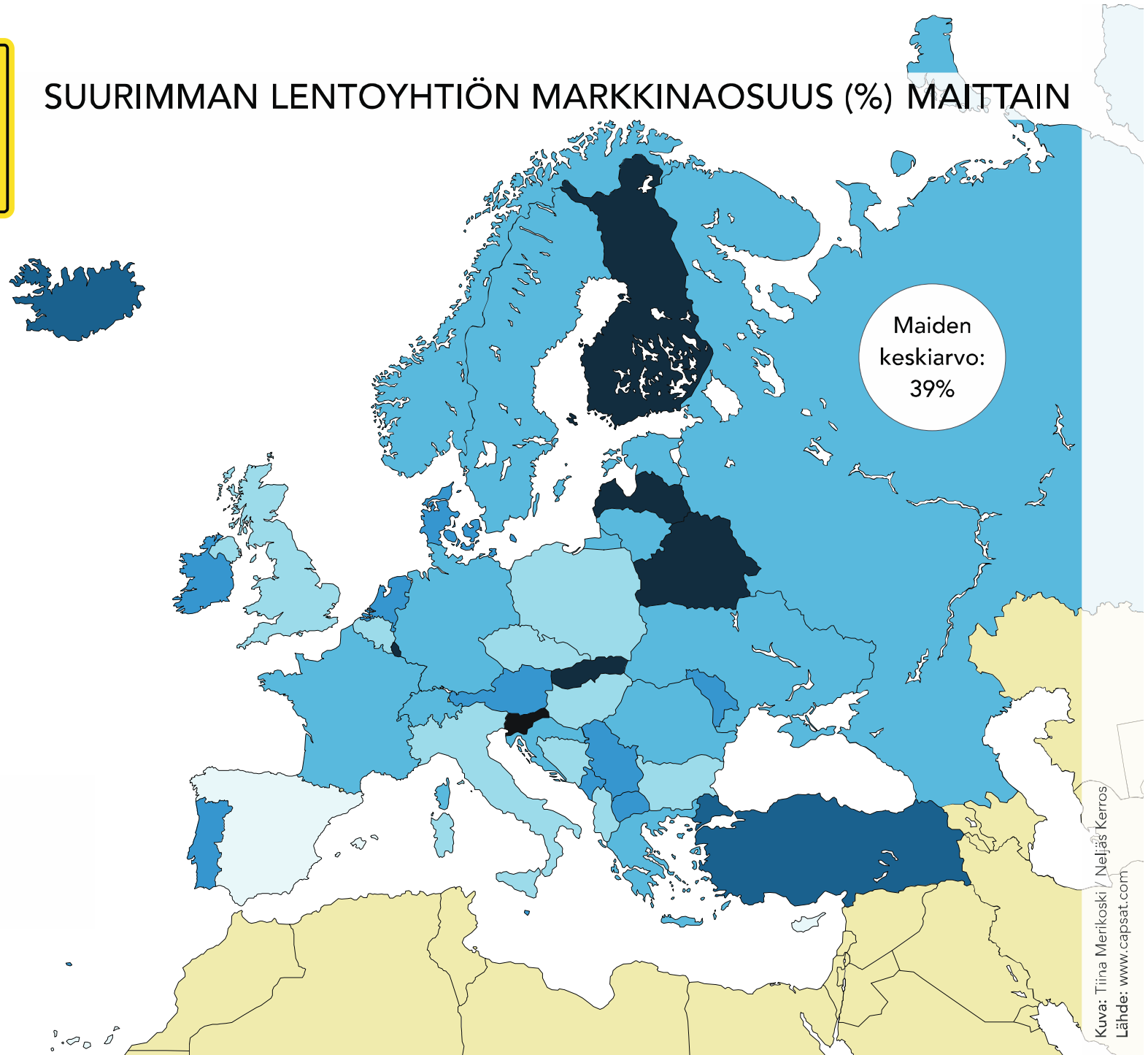
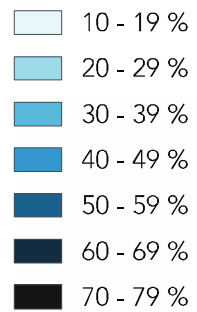


NAAPURIMAISSA KILPAILU ON
LISÄÄNTYNYT SUORIEN
REITTILENTOJEN KAUTTA
Myös perinteiset lentoyhtiöt ovat
seuranneet perässä



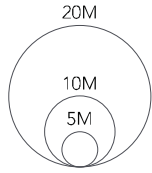
SUURIMMAN LENTOYHTIÖN MARKKINAOSUUS (%) MAITTAIN

Markkinaosuus:

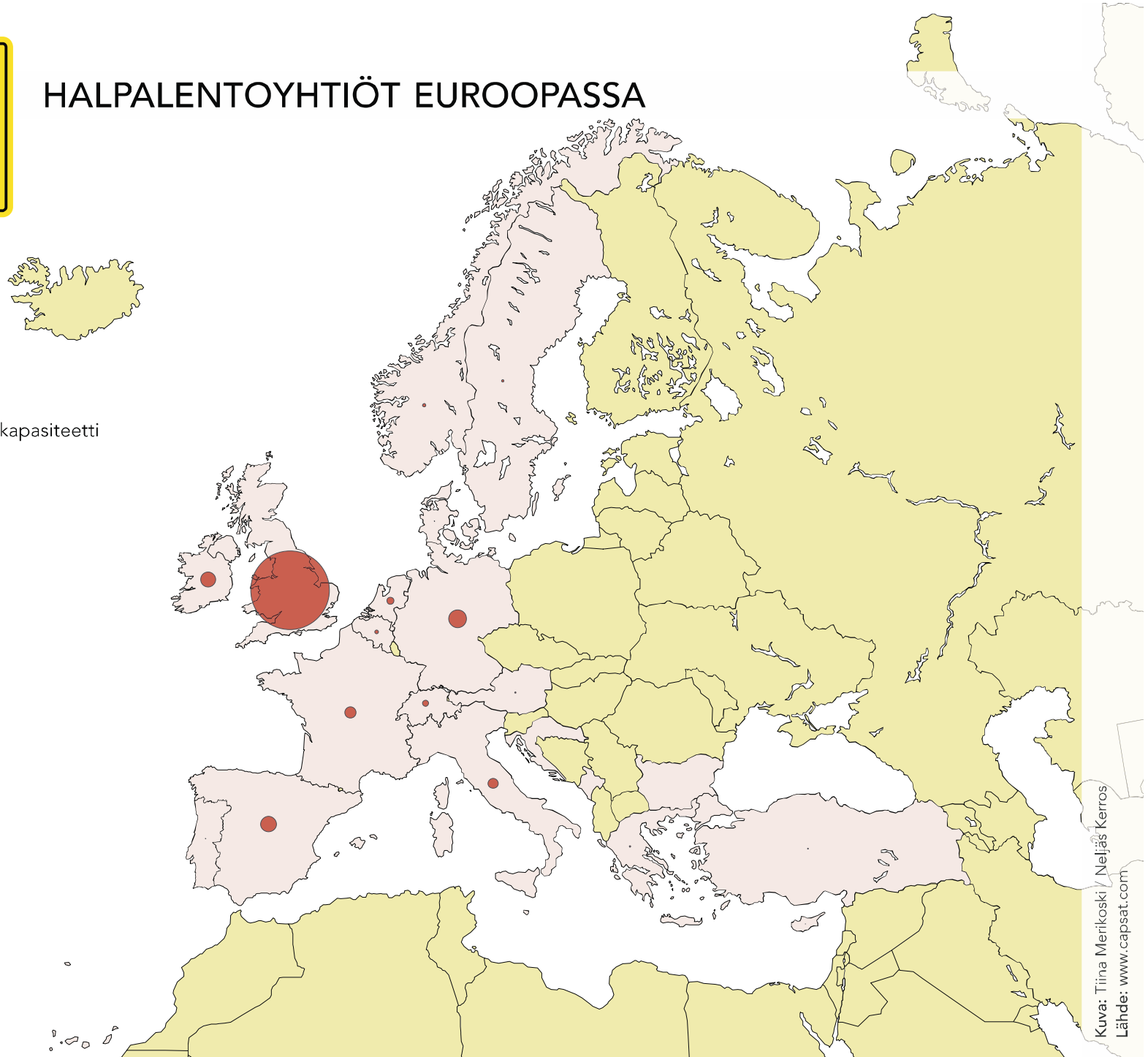




HALPALENTOYHTIÖT EUROOPASSA

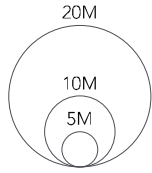


Istuinkapasiteetti

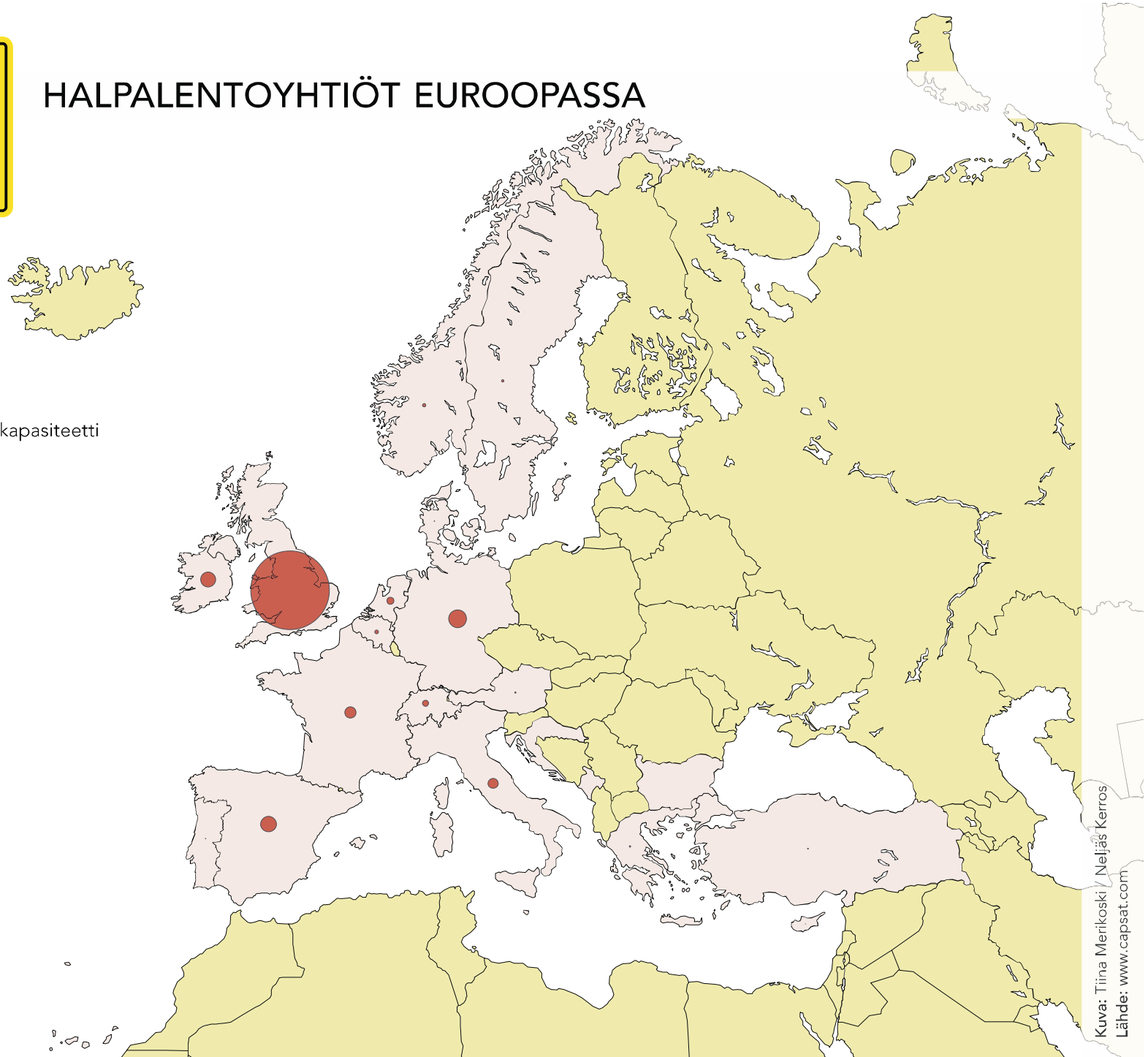




HALPALENTOYHTIÖT EUROOPASSA

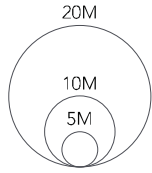


Istuinkapasiteetti

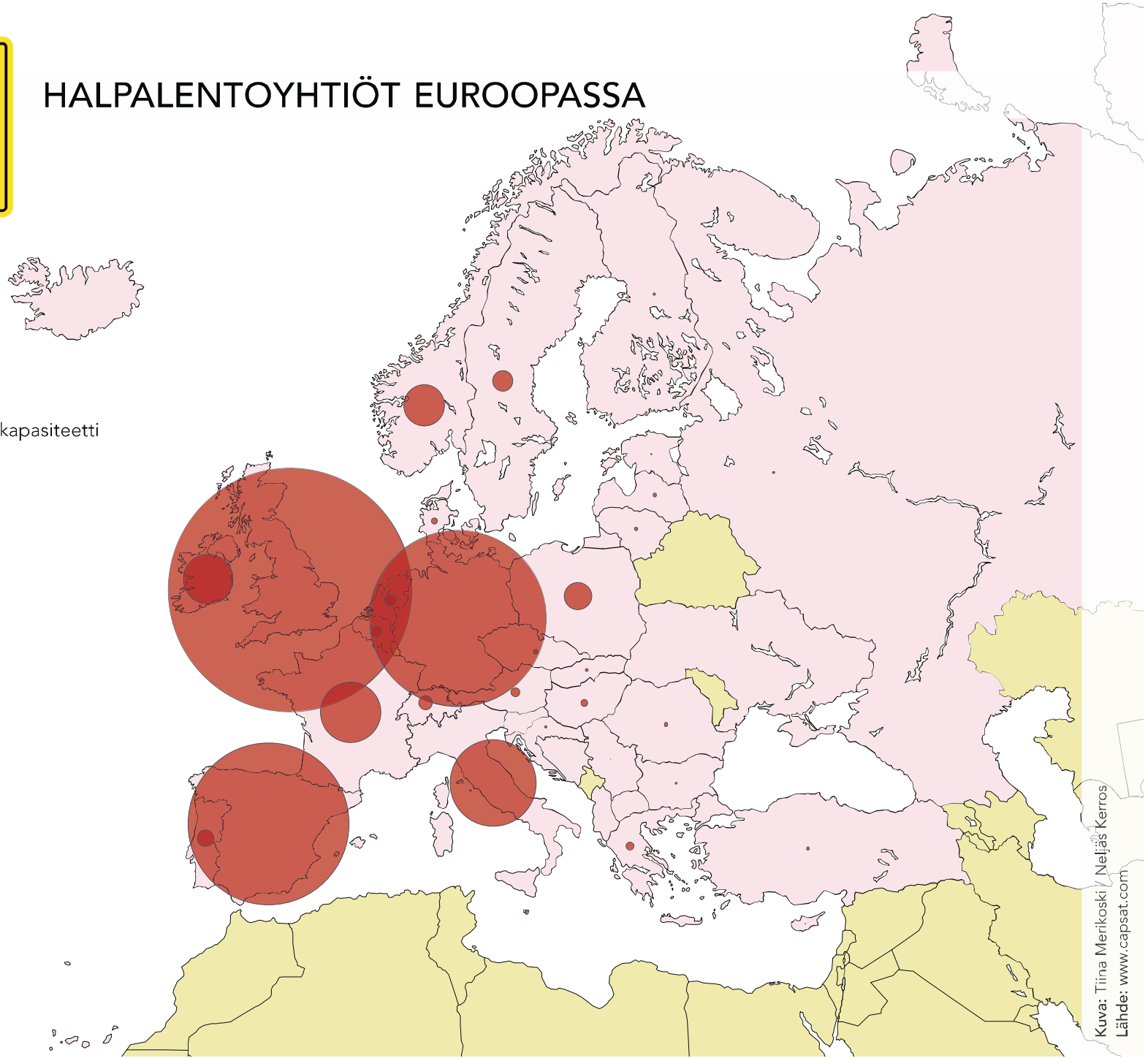




HALPALENTOYHTIÖT EUROOPASSA

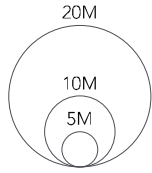


Istuinkapasiteetti

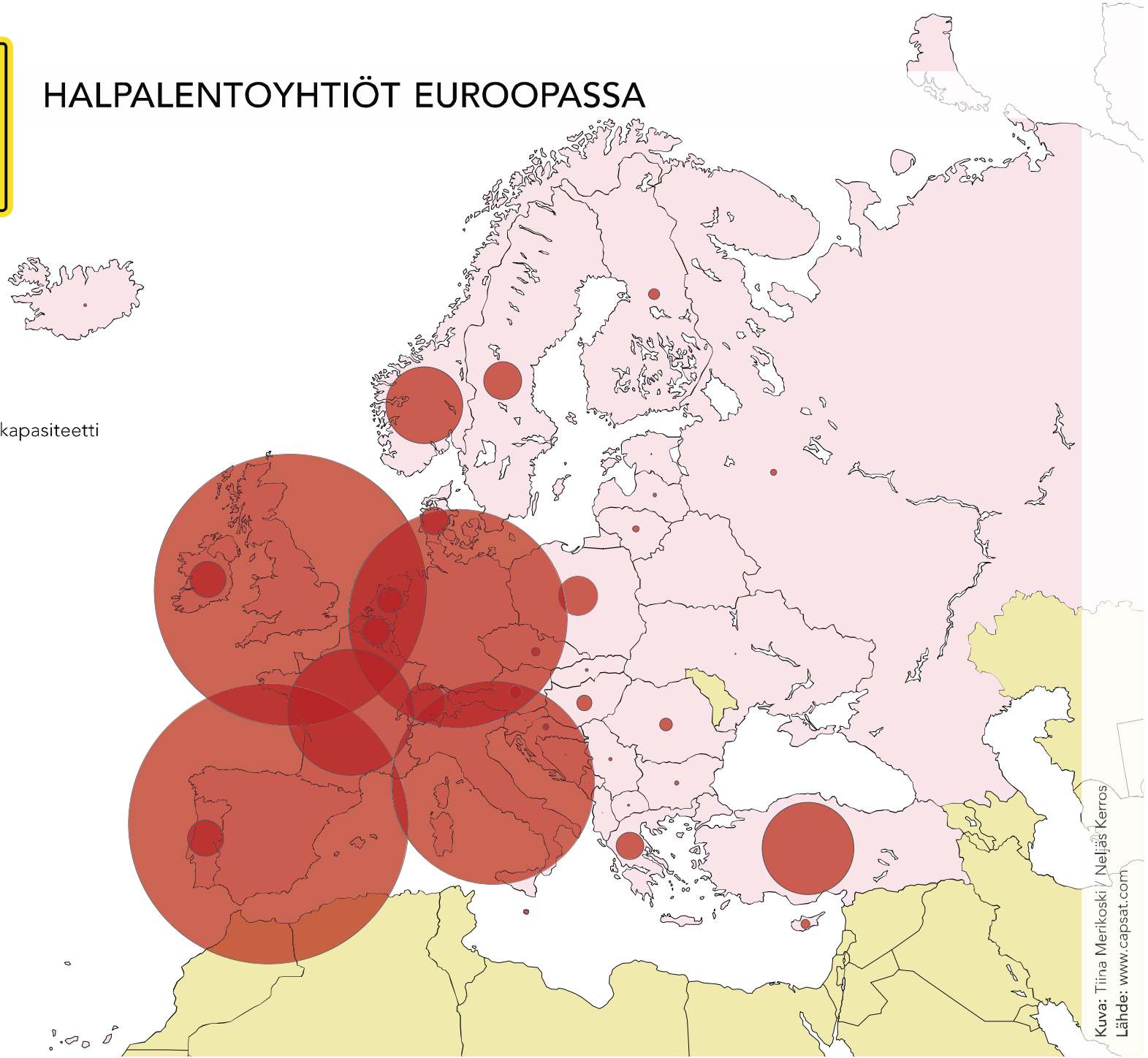




HALPALENTOYHTIÖT EUROOPASSA

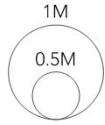


Istuinkapasiteetti

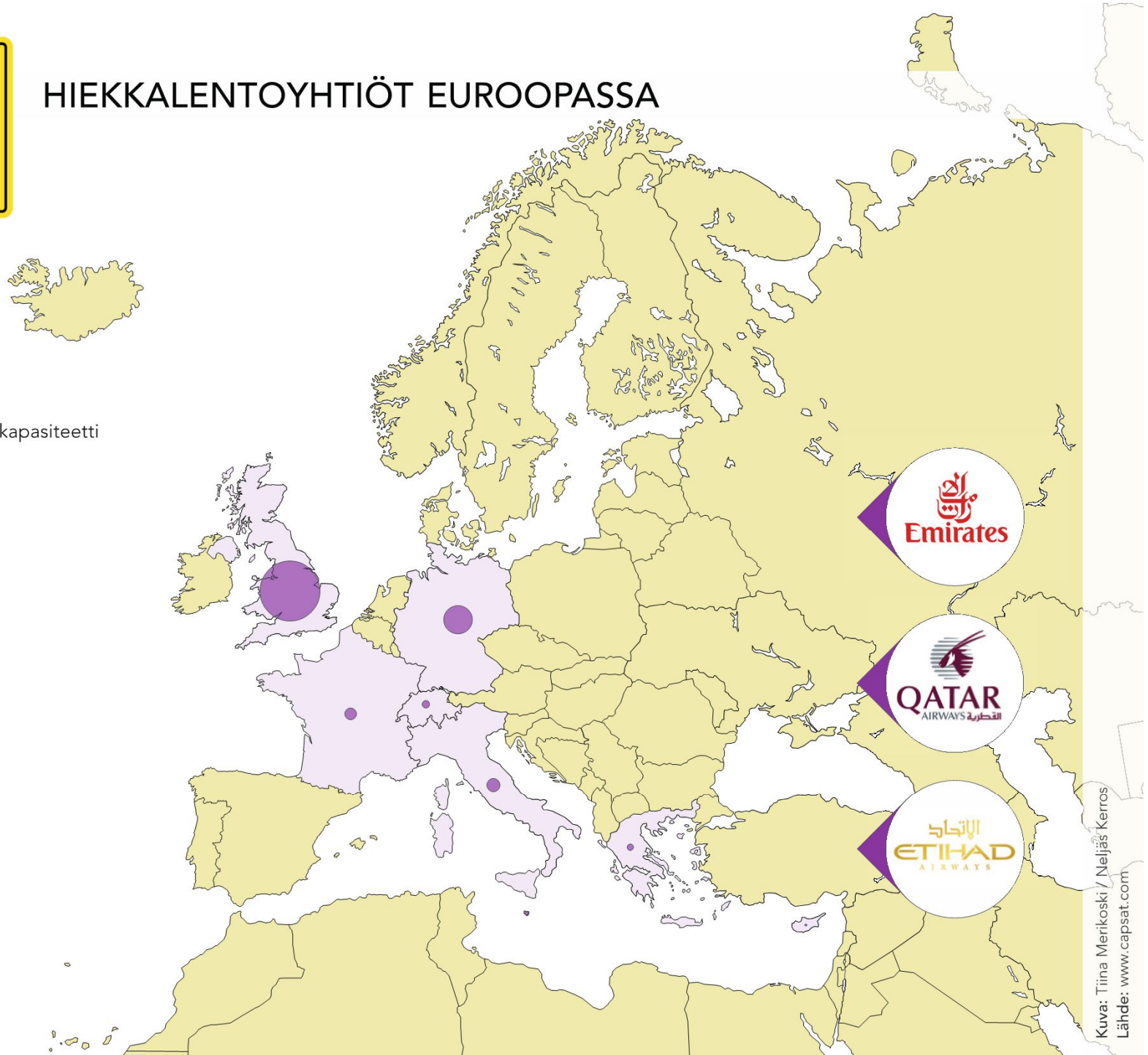




HIEKKALENTOYHTIÖT EUROOPASSA

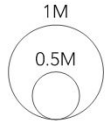


Istuinkapasiteetti

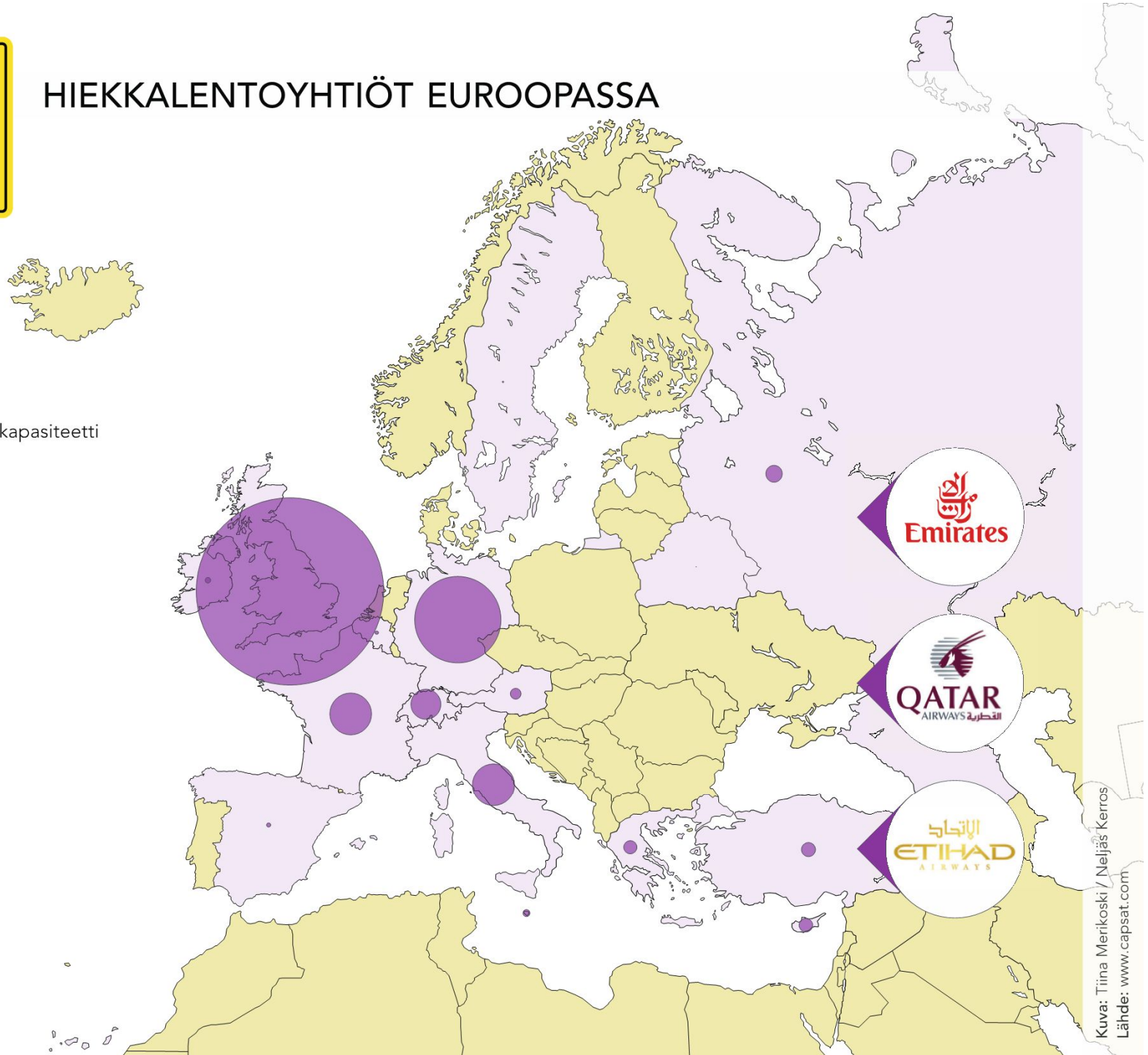




HIEKKALENTOYHTIÖT EUROOPASSA

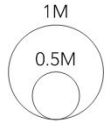


Istuinkapasiteetti

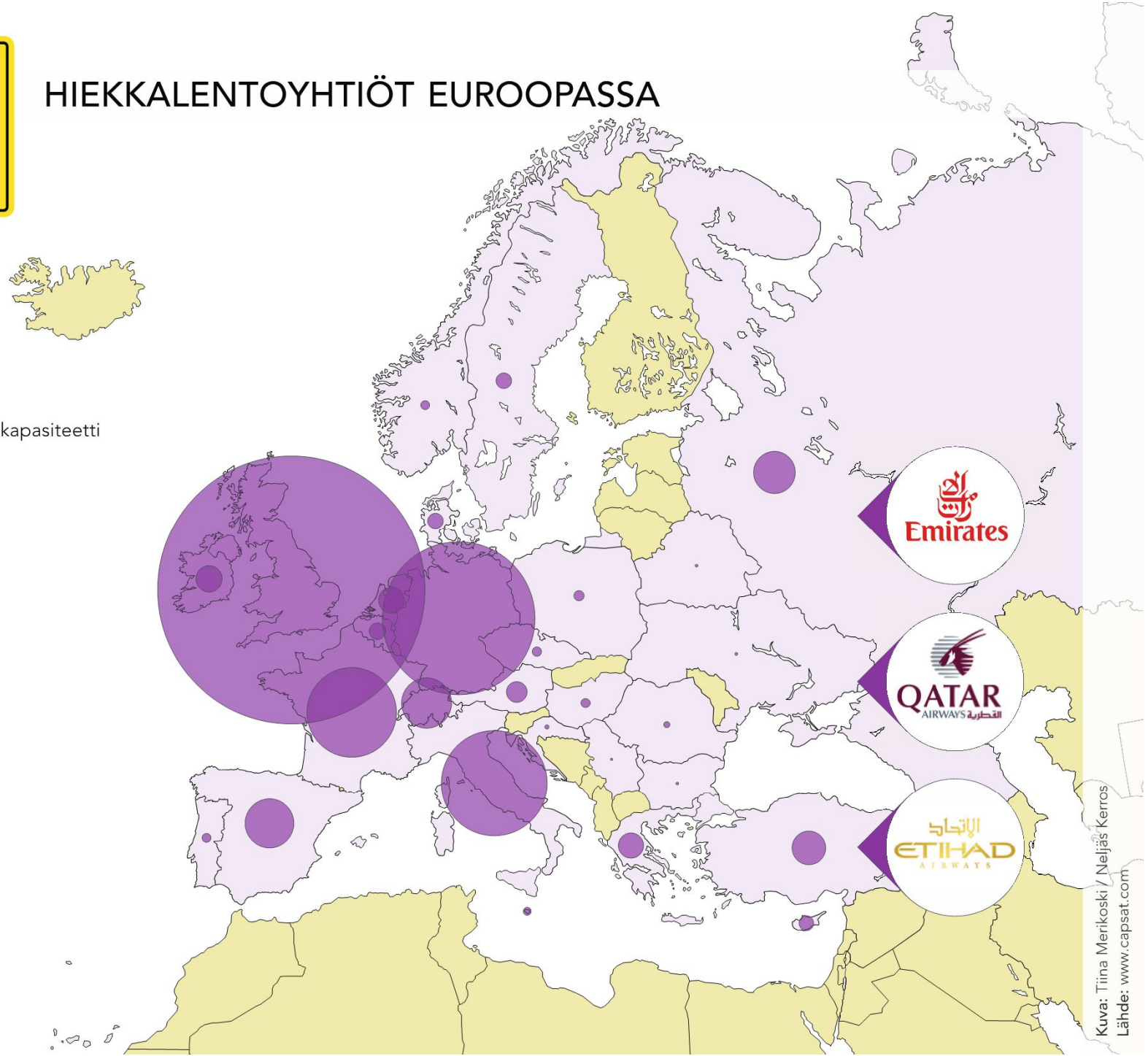




HIEKKALENTOYHTIÖT EUROOPASSA



Istuinkapasiteetti





MIKSI SUOMI ON JÄÄNYT



JÄLKEEN?



- 1) MARKKINATILANNE
- 2) KEHITTÄMISSUUNNITELMAT
- 3) OMISTAJAOHJAUS

KOTIMAAN LIIKENTEEN ENNUSTE

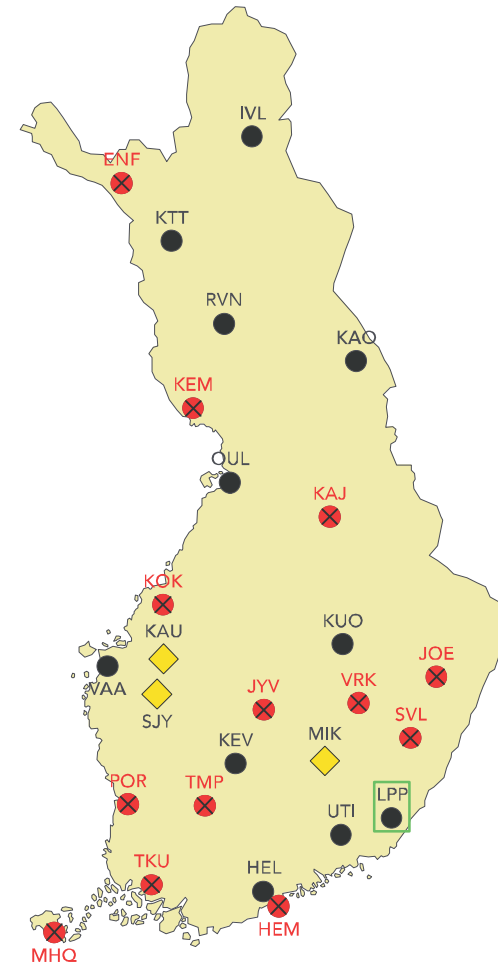


Suomen alueellisen lentoliikenteen positiivisin skenaario on nykytila. Käytännössä toteutetaan skenaarioita, joissa lakkautetaan ja yksityistetään lentoasemia.

Lentoliikennestrategia 2015–2030

NYKYTILASKENAARIO: ”Todennäköistä kuitenkin on, että nykytilaskenaarion mukaisesti matkustajamäärät jatkavat kotimaan lentoliikenteessä tasaista laskua, joten myös lentoyhtiöiden tarjoama palvelutarjonta jatkaa laskuaan, vaikka lentoasemaverkko olisikin nykyisen tasoinen.”

”Skenaario 5 (4 lentoaseman lakkauttaminen/yksityistäminen) on se, jonka mukaisesti on strategiavalmistelun aikana päädytty käytännössä etenemään.”



- ✘ Lentoasemat, joiden siirtämistä verkoston ulkopuolelle esitetään lentoliikennestrategiassa
- Lentoasema, jonka yksityistämistä esitetään lentoliikennestrategiassa
- ◆ Kunnallisessa/yksityisessä omistuksessa oleva lentoasema

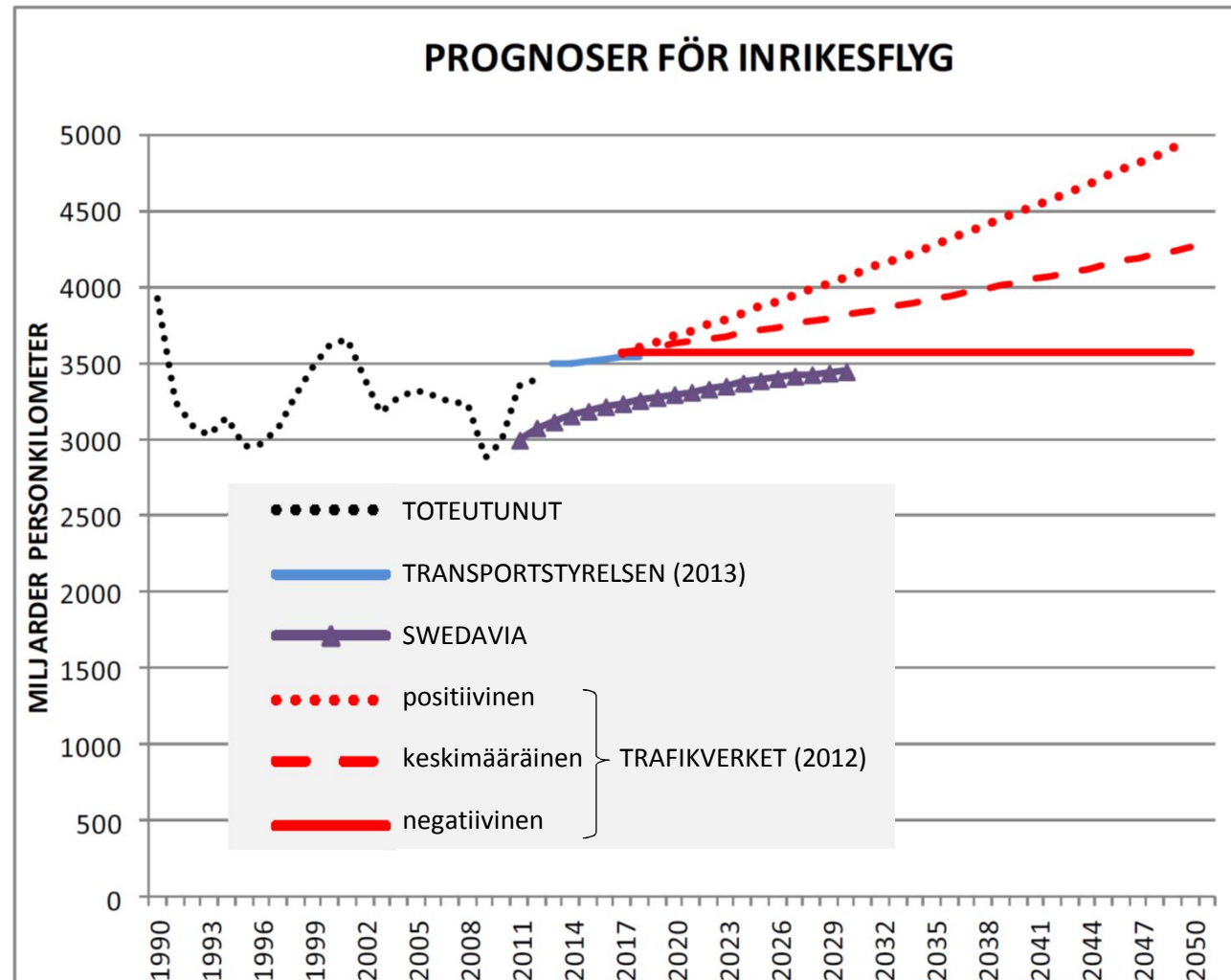
KOTIMAAN LIIKENTEEN ENNUSTE



Negatiivisin skenaario on nykytila.

Suunnitelmissa on avata kaksi uutta lentoasemaa (Sälen ja Heden) sekä avata Uppsala-Ärnän lentoasema matkustajaliikenteelle.

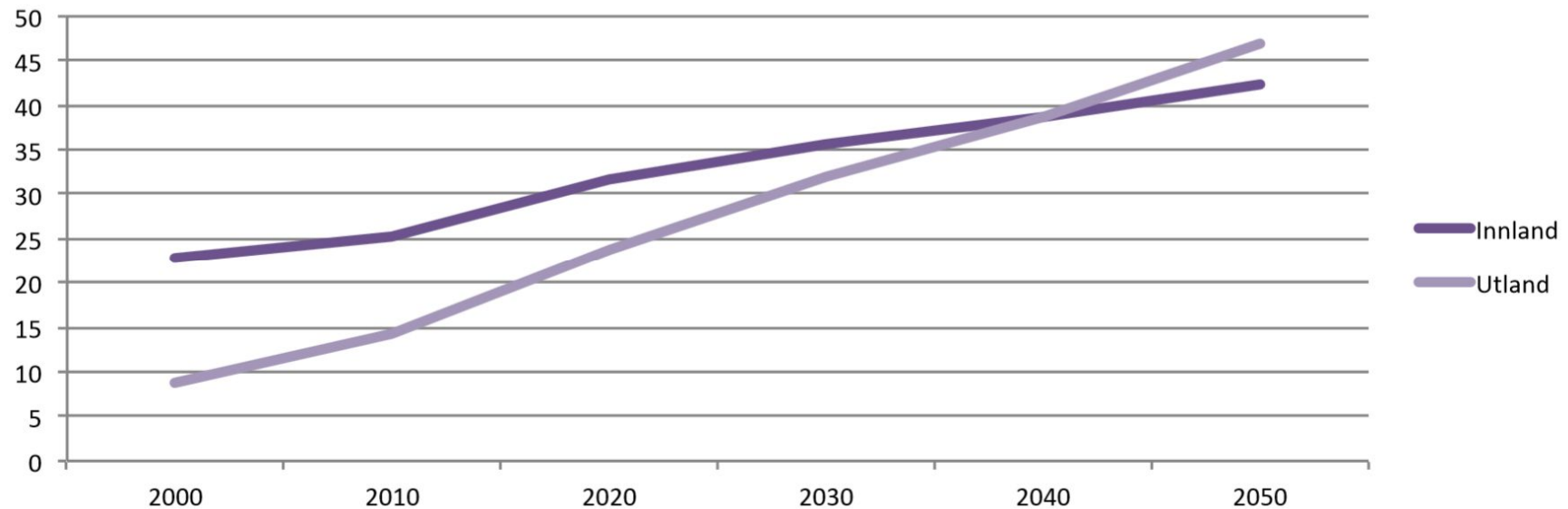
Vilhelmiinan lentoasemalle suunnitellaan uutta, pitkää kiitotietä.



KV JA KOTIMAAN LIIKENTEEN ENNUSTE



- Lentoliikenteen kasvu on viime vuodet perustunut suoriin kansainvälisiin yhteyksiin. Tällä hetkellä suorat kv-yhteydet ovat keskittyneet 4 suurimmalle lentoasemalle, mutta tämän kehityksen odotetaan leviävän myös muille lentoasemille.
- Kotimaan liikenteessä on paljon kilpailua.
- Avinor suunnittelee uutta lentoasemaa Mo i Ranaan erityisesti öljy- ja elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Ministeriö toivoo uusia lentoasemia Lofoteille ja Hammerfestiin.
- Useille lentoasemille ollaan suunnittelemassa pidempiä kiitoteitä.
- Pohjoisen kentille oma strategia arktisen kehityksen ja matkailun näkökulmista.

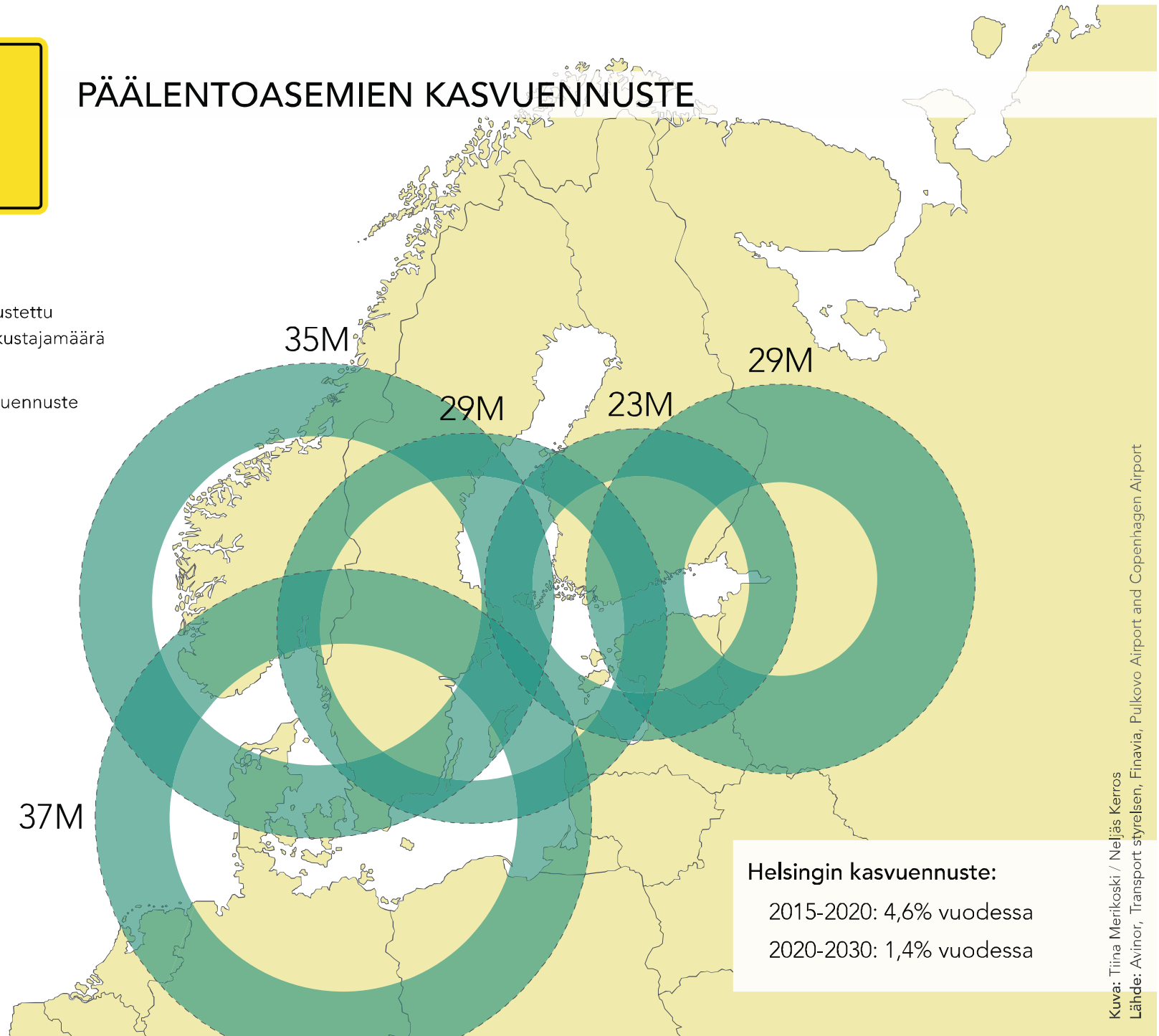




PÄÄLENTOASEMIEN KASVUENNUSTE

23M Ennustettu
matkustajamäärä

 Kasvuennuste





MIKSI SUOMI ON JÄÄNYT




JÄLKEEN?



- 1) MARKKINATILANNE
- 2) KEHITTÄMISSUUNNITELMAT
- 3) OMISTAJAOHJAUS

NORJASSA LENTOASEMIEN OMISTAMINEN NÄHDÄÄN STRATEGISESTI TÄRKEÄNÄ

Government ownership and strategic importance to Norwegian infrastructure

Category 1: Commercial objectives	Category 2: Commercial objectives and domestic headquarter	Category 3: Commercial and other defined objectives	Category 4: Regulatory and political objectives
Baneservice	DNB	Eksportkreditt	 AVINOR
Entra	Kongsberg	NSB	Norsk Tipping
SAS	Norsk Hydro	Posten	NRK
Flytoget	Statoil	Statkraft	Petoro
Mesta	Telenor		Statnett
	Yara		Statskog
			Vinmonopolet

Importance of «government related entity»

A Category 4 company fulfils national sectorial political objectives. The Norwegian government sets guidelines for a number of conditions, including airport structure, emergency preparedness, aviation fees and duties imposed by society.*

* Norsk Tipping (state lottery); NRK (national broadcaster); Petoro (government ownership in oilfields); Statnett (grid owner); Statskog (forestry); Vinmonopolet (wholly owned by the state and has a monopoly of sale of wine, spirits and strong beer)

Lähde: Avinor

YHTEISKUNNALLINEN TEHTÄVÄ PÄÄROOLISSA KANNATTAMATTOMIEN KENTTIEN RISTISUBVENTOINTI OK

120 M € vuodessa

TULOS 2014:
+167 M €



The very strong performance of Oslo and other Large Airports allows to fund the deficit of smaller airports and support the system and societal objectives of the government.

Radisson Blu hotel at Oslo Airport is sold to strengthen equity for the Avinor while building a new terminal at Bergen airport.

INVESTOINTISUUNNITELMAT



Yhteensä

154 M €

450 M €

Alueelliset lentoasemat

4 M €

225 M €

Lainsäädäntö

Avinorin omistajaohjaus

EU

EDUSKUNTA
HALLITUS
white paper

Kansalliset strategiat
Avinorin tavoitteet
Lentoasemaverkon laajuus

LIIKENNEMINISTERIÖ
Nasjonal transportplan

Kokonaisvaltainen ja laaja ohjausvalta
Tulostavoitteet
Lentoasemamaksut
Navigointimaksut
Yhtiön hallituksen jäsenten valinta
Lentoaseman yksityistäminen

Luftfarts-
tilsynet

AVINOR

Hallitustyöskentely
Pörssiyhtiön tulosohjaus
Raportointi ministeriölle

LENTOASEMA

Finavian omistajaohjaus



EU

EU:n lentoliikenneasetus
1008/2008

EDUSKUNTA
HALLITUS
VALTIONEUVOSTO

Laki lentoasemaverkostosta ja -maksuista

Kansalliset strategiat:
elinkeinostrategiat, kilpailukyky,
liikennepoliittinen selonteko

TRAFI

Liikennevirasto

LVM
LIIKENNEPOLITIikka

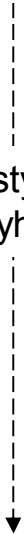
Lentoliikennestrategia
Tulostavoitteet ja mittarit

POLKU ON RIKKOONTUNUT:
Lentoliikennestrategia on
ristiriidassa EU-asetuksen ja
lentoasemaverkkolain kanssa

FINAVIA

Hallitustyöskentely
Osakeyhtiön tulosohjaus

LENTOASEMA



LENTOLIIKENNESTRATEGIAN TOTEUTUMINEN

Skenaario 1

Nykytilavaihtoehto

Vanhentunut

Skenaario 5

Varkauden, Porin, Lappeenrannan ja Helsinki-Malmin lentoasemien jääminen Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolelle.

Varkauden ja Porin liikenne loppunut

Helsinki-Malmin lakkauttamisesta päätetty

Lappeenrannan lentoaseman yksityistämisneuvottelut odotustilassa

Skenaario 3a

Finavian ylläpitovastuu poistuu myös Savonlinnan ja Kemi-Tornion lentoasemien osalta.

Savonlinnaan ei ole markkinaehtoista liikennettä

Kemi-Tornion lentokapasiteetti puolitettu

Skenaario 3b

Kokkola-Pietarsaaren, Kajaanin ja Joensuun kenttien tarpeellisuutta selvitetään.

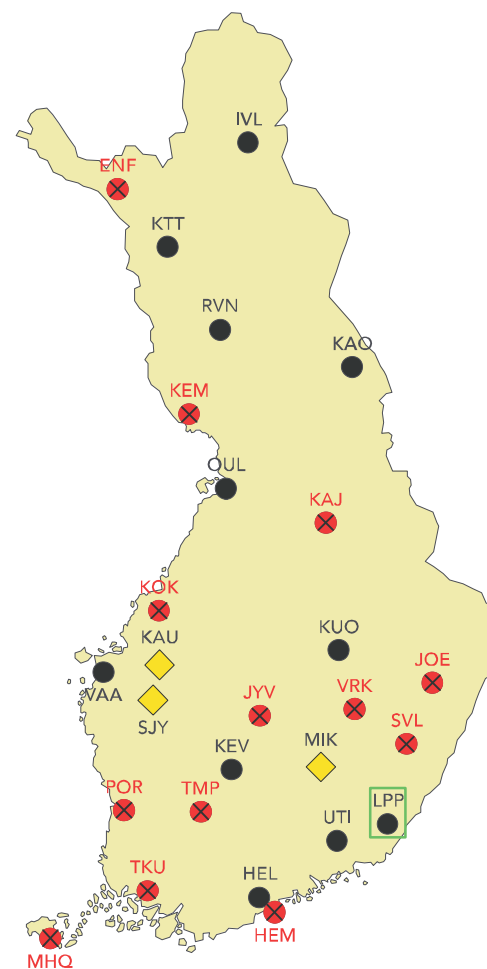
Skenaario 2

Finavian ylläpitovastuu poistuu lisäksi Enontekiön ja Maarianhaminan lentoasemilta, mutta Tampereen ja Turun lentoasemat säilyvät verkostossa.

Enontekiöllä ei ole säännöllistä, markkinaehtoista reittiliikennettä.

Skenaario 4

Finavian ylläpitovastuu poistuu lisäksi Jyväskylän, Tampereen ja Turun lentoasemilta.



✘ Lentoasemat, joiden siirtämistä verkoston ulkopuolelle esitetään lentoliikennestrategiassa

▣ LPP Lentoasema, jonka yksityistämistä esitetään lentoliikennestrategiassa

◆ Kunnallisessa/yksityisessä omistuksessa oleva lentoasema



LENTOLIIKENTEEN



TUKEMINEN



LENTOLIIKENTEEN TUKEMISEN KAKSI MALLIA

EU:n uudet säädökset 02/2014 selkeyttivät julkisen tuen käyttöä: PSO- ja markkinointituen käyttäminen on mahdollista. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm

Kotimaan reitit: julkinen PSO-tuki (Public Service Obligation)

- Tuetaan kotimaan liikennettä reittiväleillä, joilla lentoliikenne ei ole kannattavaa, mutta se nähdään tarpeellisena peruspalveluna
- Lentoyhtiö täytyy kilpailuttaa

Suorat kv-reitit: alueiden markkinointituki

- Esim. Ryanairin tuloista 22% (Scribid 2012)
- Norjassa 100 M € fund
- Case Karlstad-Frankfurt: voiton- ja riskinjakomalli

LENTOLIIKENTEEN JULKINEN TUKI VUODESSA (PSO)



2,4 M€

1 reitti

2,4 M€/reitti

1%

0,2%



7,5 M€

5 reittiä

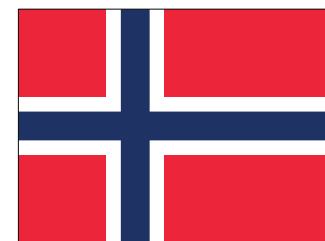
1,5 M€/reitti

2%

osuus kotimaan liikenteestä

1,6%

osuus kokonaisliikenteestä



80 M€

40-50 reittiä

1,7 M€/reitti

10%

4%



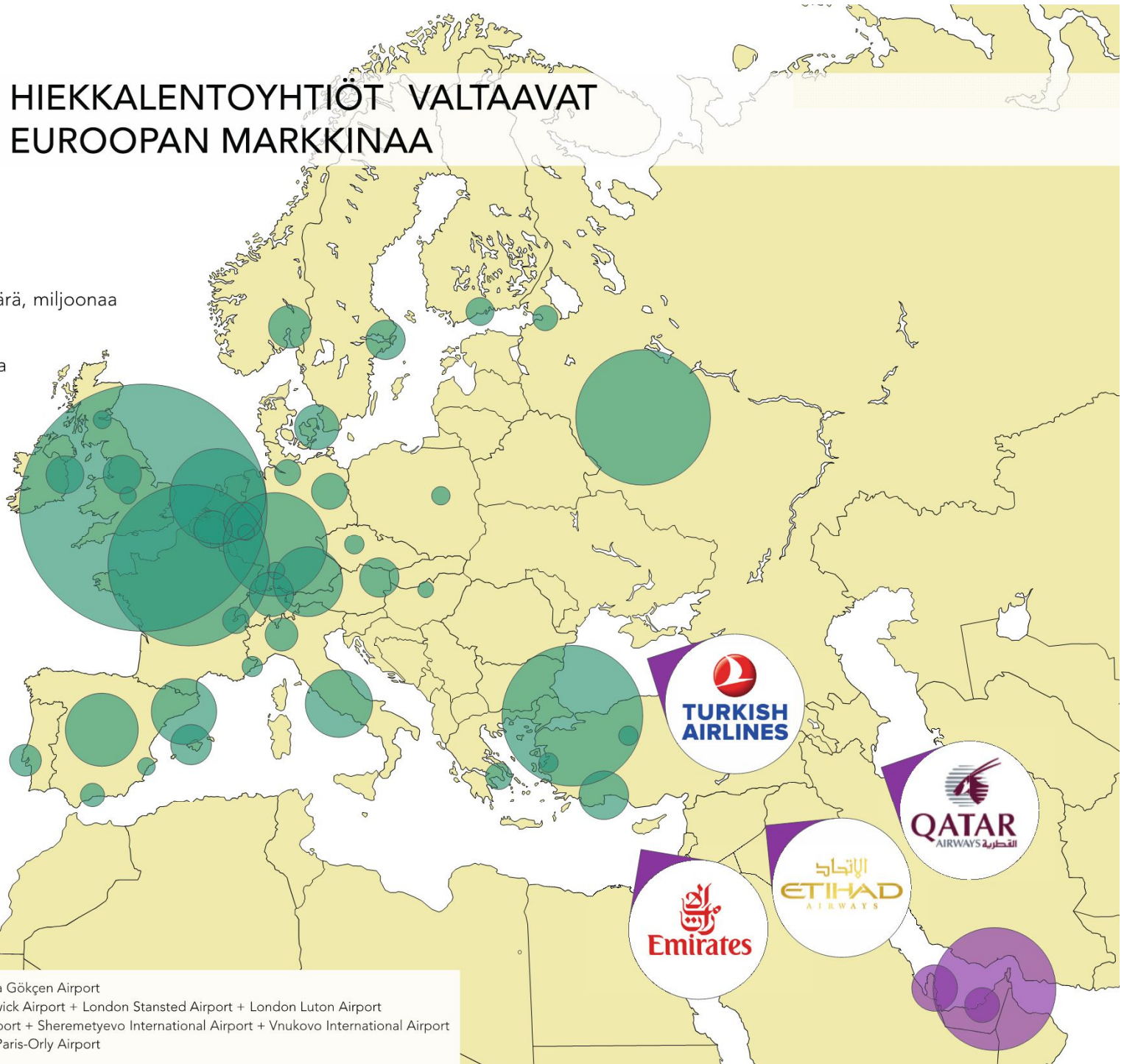
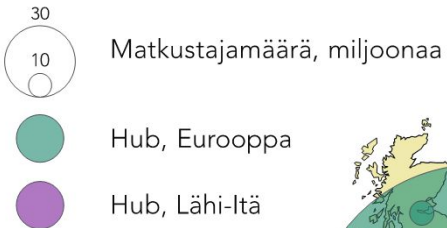
EUROOPPALAINEN KEHITYS



Euroopan lentoliikennemarkkinassa on tapahtumassa merkittäviä muutoksia, jotka tulevat vaikuttamaan myös Suomen lentoliikennemarkkinaan.













HIEKKALENTOYHTIÖT VALTAAVAT EUROOPAN MARKKINAA



Kuva: Tiina Merikoski / Neljäs Kerros
Lähde: ACI Europe







Istanbul = Istanbul Atatürk Airport + Sabiha Gökçen Airport
Lontoo = London Heathrow Airport + Gatwick Airport + London Stansted Airport + London Luton Airport
Moskova = Domodedovo International Airport + Sheremetyevo International Airport + Vnukovo International Airport
Pariisi = Paris-Charles de Gaulle Airport + Paris-Orly Airport

PERINTEISET LENTOYHTIÖT KÄRSIVÄT MERKITTÄVISTÄ TAPPIOISTA

	Tulos		
	2012 (M€)	2013 (M€)	2014 (M€)
	592	407	-732
	- 1 225	- 1 827	-198
	485	225	745
	7	- 316	-377
 SAS Group	-350	-152	-78
 =   	-885	147	982
	11	11	- 83

Lähde: lentoyhtiöiden vuosikertomukset

HALPALENTOYHTIÖT KASVAVAT JA TEKEVÄT HYVÄÄ TULOSTA

	Tulos 2014 (M €)	Matkustajat 2014 (M)	
	523	81,7	(+3%)
	562	64,8	(+6,6%)
	-120 ensimmäinen tappiollinen vuosi 7 vuoteen	24	(+14%)
	98	17,2	(+16%)
	49	19,7	(+17%)
	89	15,8	(+17%)



SUURIMMAN LENTOYHTIÖN MARKKINAOSUUS (%) MAITTAIN

Markkinaosuus:

- 10 - 19 %
- 20 - 29 %
- 30 - 39 %
- 40 - 49 %
- 50 - 59 %
- 60 - 69 %
- 70 - 79 %



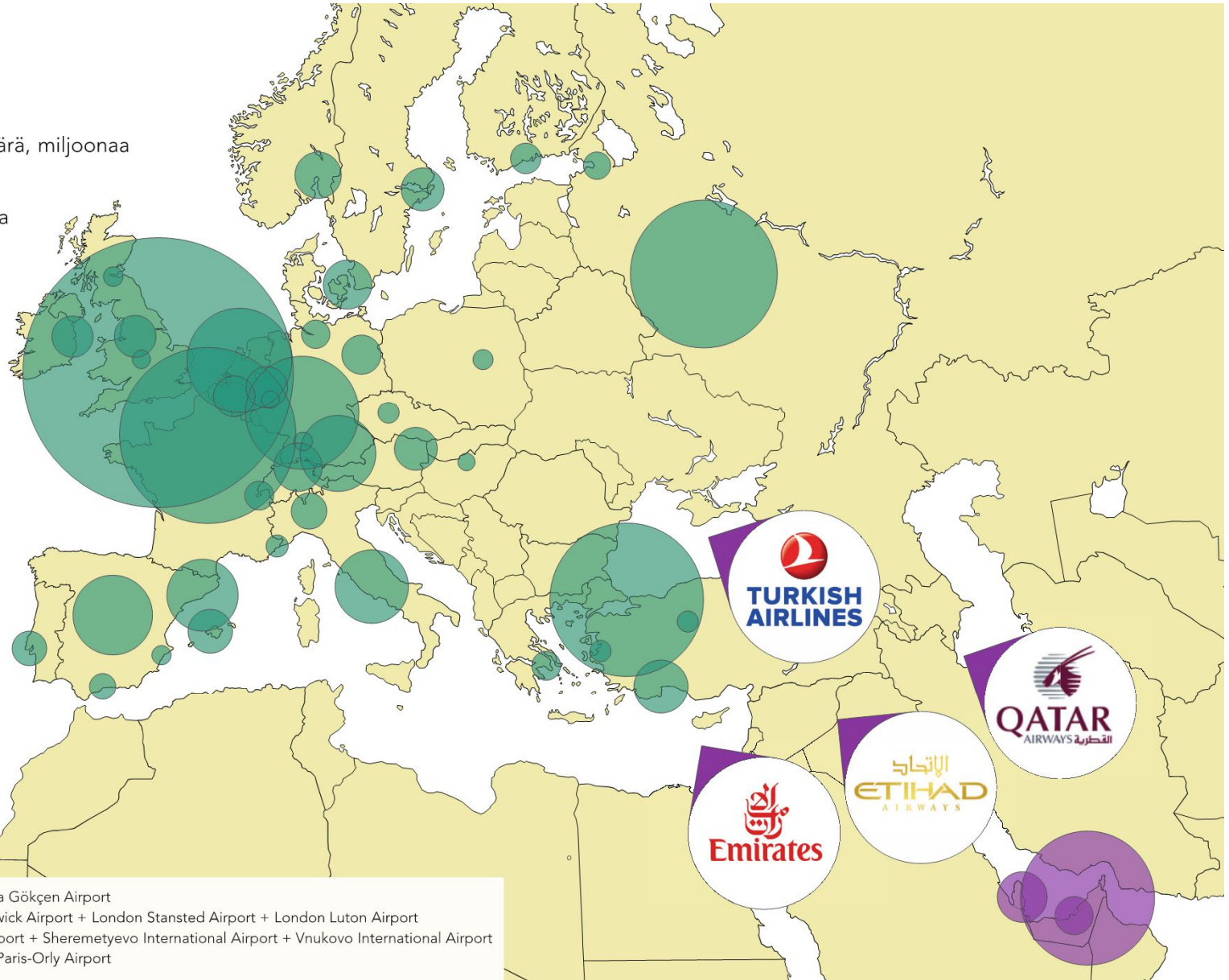
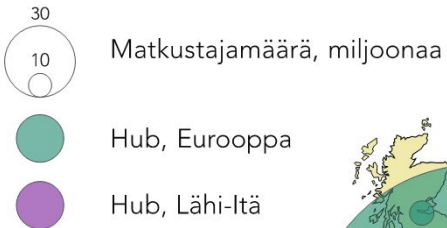


JATKOTOIMENPITEET





1) SUOMEN TULISI VARAUTUA KILPAILUN LISÄÄNTYMISEEN JA AVAUTUMISEEN



2) LENTOASEMAT OVAT VALTION KANNALTA KRIITTISTÄ INFRASTRUKTUURIA

- ➔ Lentoasemien ylläpitäminen on yhteiskunnan näkökulmasta erittäin kustannustehokas ratkaisu: lentoasemaverkosto on edullista infrastruktuuria, johon satsatut investoinnit palautuvat – oikein tehtynä – moninkertaisina kansantalouteen.
- ➔ Lentoasemat ovat valtion kannalta kriittistä infrastruktuuria, jonka kehittämisestä ja ylläpitämisestä tehtävät päätökset tulisi olla – markkinoiden päätösten sijaan – poliittisia. Esim. Norjassa lentoaseman lakkauttamisesta päättää eduskunta.
- ➔ Muualla Euroopassa ei keskustella laajasta lentoasemaverkoston supistamisesta. Esim. 15 vuotta sitten alkaneen Ruotsin yksityistämisen yhteydessä ei ole suljettu yhtään lentoasemaa.

3) LENTOLIIKENTEEN TUKEMINEN TULISI TEHDÄ VIISAASTI

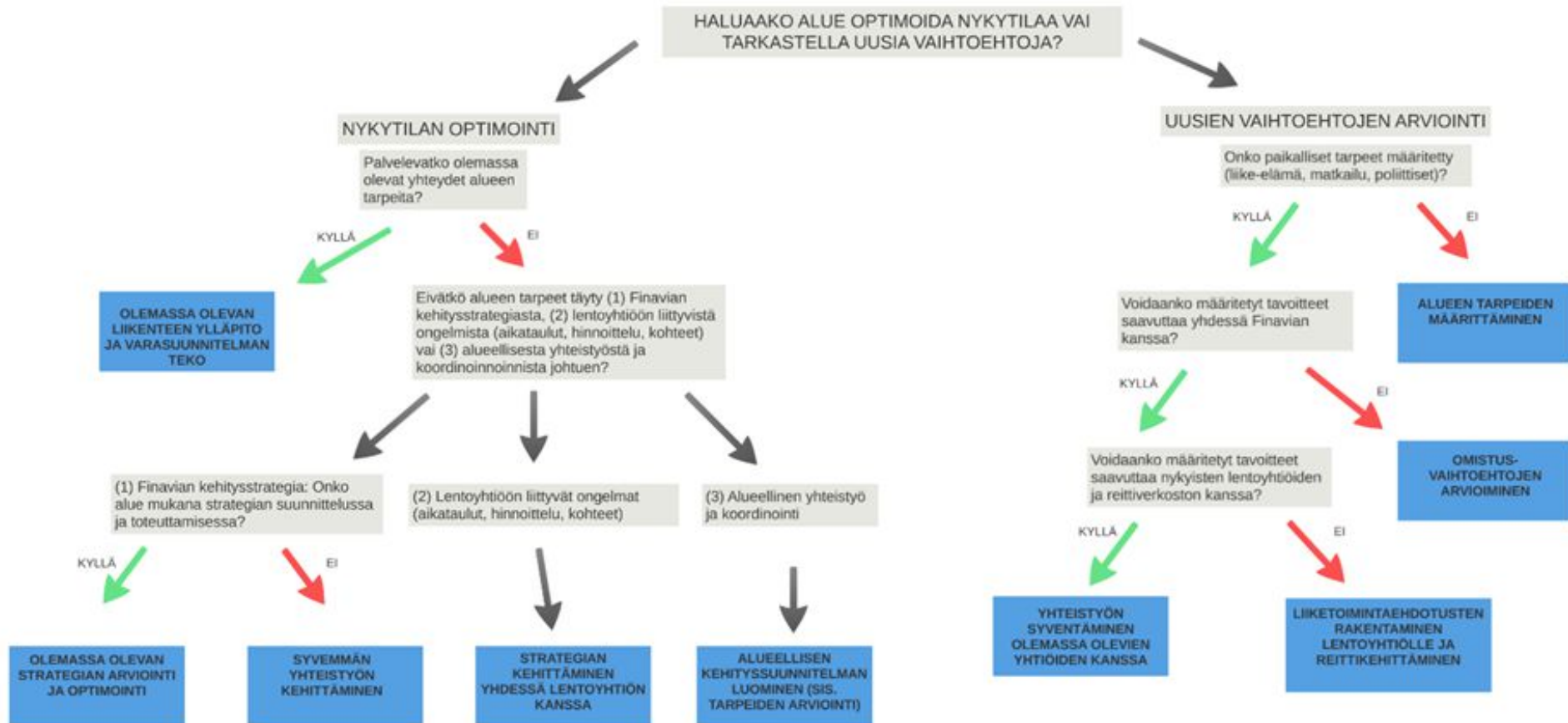
- ➔ Lentoliikenteeseen tehdyt viisaat investoinnit palautuvat moninkertaisina kansantalouteen. 10% lisäys lentoyhteyksissä kasvattaa BKT:tä 0,5 %-yksiköllä. Tämä kasvu saavutettaisiin kahdessa vuodessa, jos lentoliikennemarkkinamme kehittyisi globaalin keskiarvon mukaisesti.
- ➔ Kaupallista liiketoimintaa kehittämällä (vaatii investointeja) myös lentoasemien kannattavuutta voidaan kehittää merkittävästi.
- ➔ Yhden yhtiön tukemisen sijasta tulisi tukea kilpailun lisäämistä, esim.:
 - lentoasemamaksujen alentaminen
 - rahastot suorien lentoyhteyksien kehittämiseen.

4) KEHITTÄMISASENNETTA JA OIKEITA PÄÄTÖKSIÄ

- Suomen lentoliikenteen heikon nykytilan takana on selkeitä syitä: esim. monia lentoliikenteen kysyntää merkittävästi nopeuttaneita ilmiöitä, kuten alueellisten lentoasemien suoria kansainvälisiä reittilentoja ja halpalentoyhtiöitä, ei ole rantautunut Suomeen.
- Tilanteen korjaaminen ei vaadi suuria investointeja. Omistajaohjauksesta on hyviä esimerkkejä esim. Norjasta (Avinor)
- Lentoliikenteen roolista osana liikennejärjestelmää ja tukipolitiikkaa tulisi tehdä päätöksiä. Lentoliikenne on halpa liikennemuoto.
- Lentoliikenteessä on valtava kasvupotentiaali, myös Suomessa.



IP-HANKKEEN JATKO: alueelliset toimenpidepolut





IP-HANKKEEN JATKO: aikataulu syksy 2015

Alueelliset työpajat

- Kajaani 10.11.2015

Lentoliikenteen ja matkailun linkittämisen seminaari

- Kemi 8.-9.10.2015.
- Ilmoittautumislinkki: <http://www.lappi.fi/lapinliitto/lapin-matkailuparlamentti-2015>

Alueellisen lentoliikenteen tulevaisuus Suomessa -seminaari

- Kevät 2016, Helsinki
- Suunnattu kansallisen tason päätöksentekoon
- Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen potentiaalın ja tulevaisuuden vaihtoehtojen esittely
- Benchmarkkaus-esimerkit, kansainväliset puhujat

Hankkeen nettisivu

<http://www.ip-lentoliikenne.fi/>

Hankkeen twitter

<https://twitter.com/iplentoliikenne>

Departures



Destination

SUOMEN LENTOLIIKENTEEN TULEVAISUUS

KASVUA ELINKEINOELÄMÄLLE

PIENELLÄ RAHALLA

Flight

KASVU

ULKOMAANKAUPPA

KV-MATKAILU

Remark

GATE CLOSING

GATE CLOSING

www.twitter.com/iplentoliikenne

www.IP-lentoliikenne.fi

Lisätietoja:

Hanne Junnilainen

Liikenneasiantuntija

Lapin liitto

hanne.junnilainen@lapinliitto.fi

040 120 7779