



Mikkelin lentokentän nykytila ja kehittäminen



Tuomas Santasalo ja
Katja Kaartinen
27.10.2016



MIKKELIN KAUPUNKI





SISÄLLYS



1. NYKYINEN TOIMINTA
2. SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ
3. ALUETALOUDELLINEN MERKITYS
4. KEHITTÄMISVAIHTOEHDOT
5. JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITE 1 - TAUSTATIETOA



MIKKELIN KAUPUNKI



1. MIKKELIN LENTOKENTÄN TÄMÄN HETKINEN TOIMINTA: TIIVISTELMÄ

- Mikkelin lentokenttä on toimintakuntoinen pieni lentokenttä erinomaisella sijainnilla kaupungin keskustan reunalla.
- Tämän hetkinen ilmailutoiminta on vähäistä ja satunnaista. Puolustusvoimat on ainoa kentän säännöllistä liikennettä harjoittava taho. Kentällä olisi täysi valmius hoitaa myös pienimuotoista matkustajaliikennettä.
- Kentällä on toimiva organisaatio. Kaksi henkilöä vastaan lennonvarmistuksesta ja kaksi maapalveluista sekä muista kentän teknisestä ylläpidosta. Henkilöstön joustavat työajat mahdollistavat kentän nykyisen palvelutason ja kustannusrakenteen.
- Mikkelin kiitotie on 1700 m ja se soveltuu noin 100-paikkaisille ja sitä pienemmille matkustajakoneille.
- Lentokenttä on aloittanut yhteistyön miehittämättömän ilmailun testaukseen keskittyvän UAS Finlandin kanssa. Toiminta on vielä pienimuotoista, mutta kasvaa.
- Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi Mikkelin lentokentälle elokuussa 2016 eittaloudelliseen toimintaan avustusta yhteensä 316 000 euroa vuosille 2016 ja 2017.



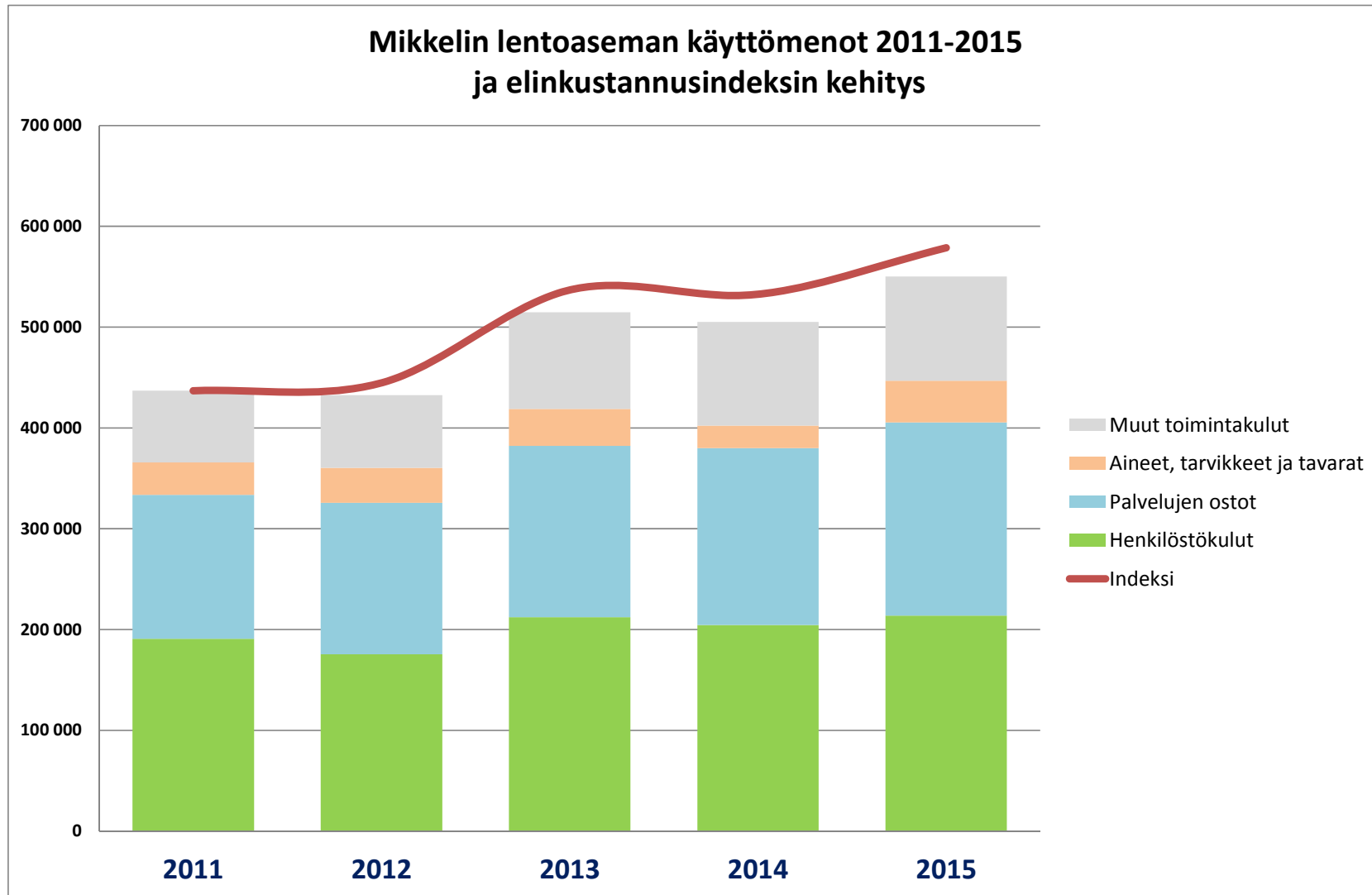
1. MIKKELIN LENTOKENTÄN TÄMÄN HETKINEN TOIMINTA: ASIAKKAAT JA MATKUSTAJAMÄÄRÄT

- Mikkelin lentokentän tärkein asiakas on maavoimien pääesikunta, jolla oli 84 lentoa vuonna 2015. Mikkelin lentokentän mahdollistama henkilöstölogistiikka oli yksi tärkeä tekijä maavoimien esikunnan sijaintipäätöksen valinnassa.
- Yleisilmailun lisäksi lentokentällä on tilausliikennettä, pääosin Venäjältä tulevaa. Vuonna 2015 kansainvälisiä tilauslentoja oli 9 ja matkustajamäärä oli 70.
- Ambulanssi- ja elinsiirtolentoja on noin kymmenkunta vuodessa.

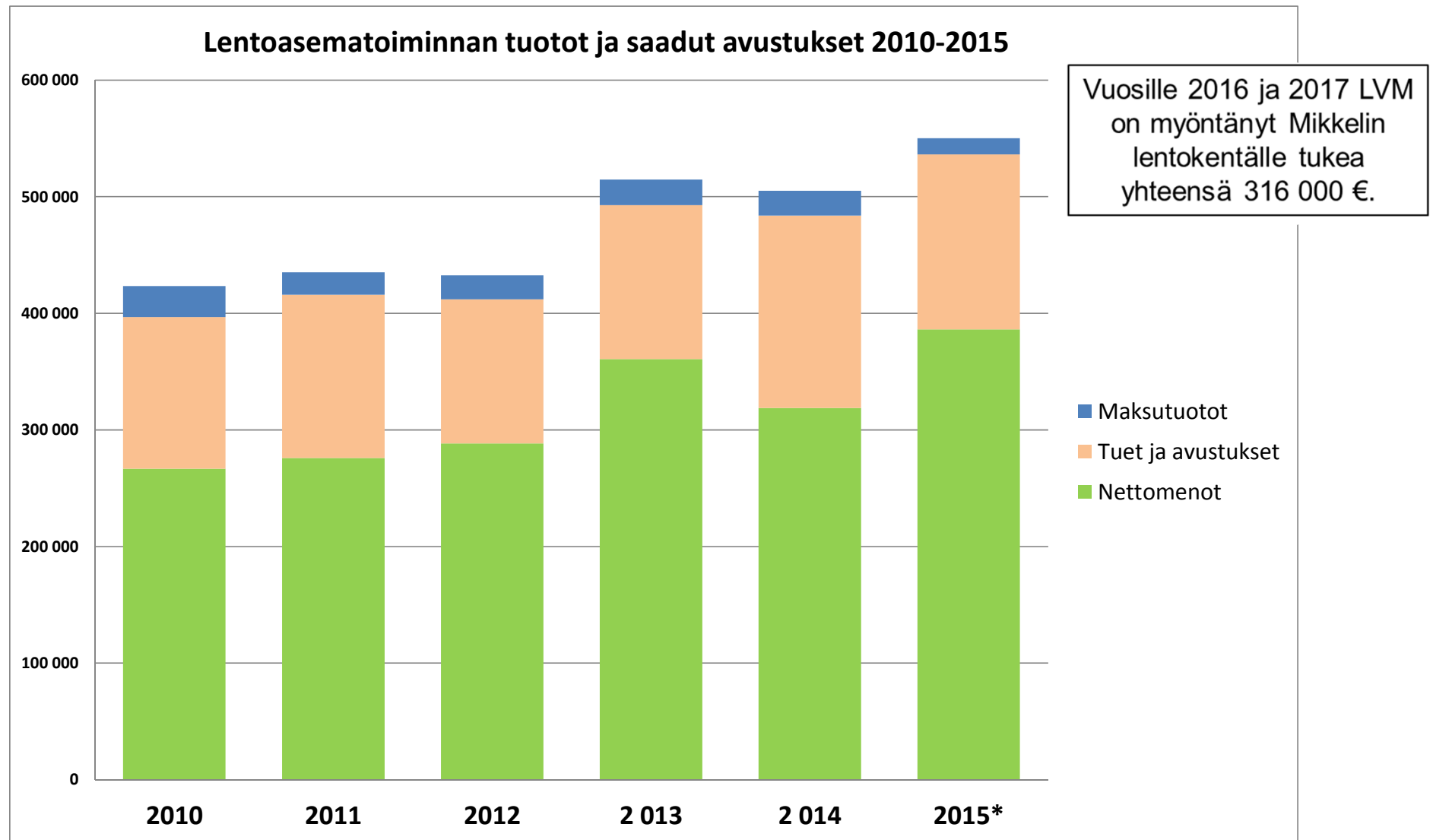
Vuosi	Liikenneilmailu/tilausliikenne		Yleisilmailu	Sotilasilmailu
	Kansainvälinen	Kotimainen		
2009	6 lentoa/41 matk.	122 lentoa/200 matk.	1591 lentoa/1510 matk.	54 lentoa
2010	15 lentoa/190 matk.	17 lentoa/160 matk.	1308 lentoa /864 matk.	55 lentoa
2011	14 lentoa/114 matk.	13 lentoa/120 matk.	1110 lentoa/1212 matk.	50 lentoa
2012	6 lentoa/45 matk.	1 lento/2 matk.	1063 lentoa/1482 matk.	153 lentoa
2013	4 lentoa/29 matk.	3 lentoa/27 matk.	823 lentoa/1432 matk.	126 lentoa
2014	10 lentoa/50 matk.	3 lentoa/34 matk.	631 lentoa/ 816 matk.	109 lentoa
2015	9 lentoa/70 matk.	6 lentoa/43 matk.	474 lentoa/1394 matk.	84 lentoa



1. MIKKELIN LENTOKENTÄN TÄMÄN HETKINEN TOIMINTA: KÄYTTÖMENOT JA NIIDEN KEHITYS



1. MIKKELIN LENTOKENTÄN TÄMÄN HETKINEN TOIMINTA: LENTOTOIMINNAN TUOTOT JA AVUSTUKSET



2. ALUEELLISTEN SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ MIKKELIN KENTÄSTÄ TÄLLÄ HETKELLÄ

- Lentokentän merkitys alueelle koetaan hyvin vaatimattomaksi
- Maakunnan ja seudun toimijat painottavat hyviä auto- ja junayhteyksiä. Lentokentän mahdollisuuksia täydentää yhteysverkkoa ei koeta tärkeäksi.
- Kun kentällä ei ole säännöllistä reittiliikennettä, sen merkitystä ja mahdollisuuksia ei tunnisteta.
- Matkailutoimialalla Saimaan markkinointi on markkinoinnin kärkenä ja saavutettavuus siltä osin painottuu hyviin liikenneyhteyksiin Helsinkiin. Lentokentän mahdollisuuksia ei ole laajemmin tutkittu.
- Luomu- ja lähituotteita markkinoivat tuottajat ovat nostaneet rohkeasti esille mahdollisuuden luonnossa tuotettujen elintarvikkeiden lentorahdista Keski-Euroopan pohjoisosiin. Asiaa ei ole syvällisemmin tutkittu.
- Yritysten näkökulmasta voisi löytyä kiinnostusta tilauslentoliikenteestä, jolla voisi sujuvoittaa asiakaskäyntejä lähialueille (Pietari, Petroskoi, Helsinki, Ruotsi, Baltian maat). EU-lainsäädännön muutokset ovat mahdollistamassa kustannustehokkaampaa liikelento-operointia.
- Matkanjärjestäjien mukaan tilausliikennettä voitaisiin järjestää Mikkelistä, jos vain onnistutaan markkinoimaan lähialueiden kohteita. (Savonlinnastahan on onnistuttu viemään ryhmiä lomakohteisiin)

Haastatellut: Markku Kakriainen (E-S Kauppakamari), Nina Rasola (E-S Yrittäjät), Maisa Häkkinen ja Juha Kauppinen (Miksei oy), Jarmo Vauhkonen ja Janne Nulpponen (E-S liitto), Jukka Tikka (Länsi-Savo), Jari Lappalainen (Savot)



2. ILMAILUTOIMIJOIDEN NÄKEMYKSIÄ MIKKELIN KENTÄSTÄ

- Mikkelin lentokentän suurimmaksi eduksi koettiin kaupungin omistus (vrt. suurin osa lentoasemista Suomessa on osa valtiollisen Finavian omistuksessa).
- Suurimpana puutteena nähtiin kiitotien lyhyys sekä A1-polttoaineen jakelujärjestelmän puuttuminen. Lentokentän kehittäminen nähtiin haasteellisena ilman pidempää kiitotietä.
- Kentän nykyinen toimintamalli, jossa neljä henkilöä työskentelee joustavin työajoin, on kustannustehokas.
- Mikkelin lentokentän palvelutaso on erinomainen ja henkilöstön joustavuutta kehoitettiin.
- Kunnossapidon ja/tai lennonvarmistuksen ulkoistaminen yksittäisinä toimintoina nähtiin haastavana ja helposti lentokentän kustannuksia kasvattavana tekijänä. Mikkelin kentällä pitäisi olla merkittävästi enemmän toimintaa, jotta yksityinen voisi kiinnostua kentän operoinnista.
- Yksityinen toimija on todennäköisempää löytää mukaan kehittämään ja elävöittämään kentän toimintaa kuin vastaamaan arkipäiväisistä operaatioista. Tämä vaihtoehto edellyttää kaupungin sitoutumista lentokentän toiminnan ylläpitoon ja rahoittamiseen. Haastattelussa tunnistettiin yksi toimija, jolla on kiinnostusta kentän kehittämiseen.

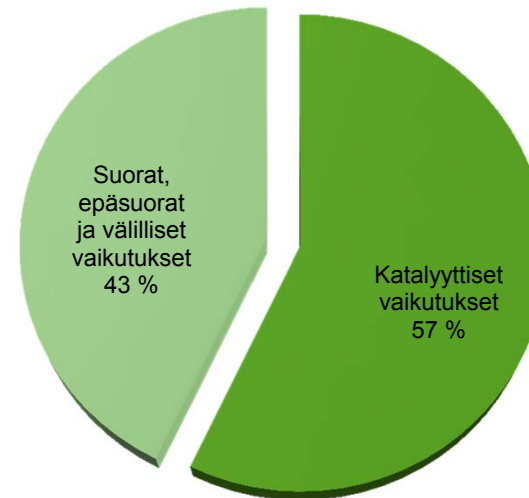
Haastatellut: Sakari Silvennoinen (Mikkelin lentoasema), Markku Roschier (ALMT Finland), Anssi Viljanen (Scanwings), Eija ja Esa Korjula (Paradox Aviation), Teemu Majasaari (Seinäjoen lentoasema), Pekka Mäntynen (ATS Finland), Kai Vana (Mikkelin ilmailuyhdistys), Reima Huttunen (ilmailuharrastaja)



3. LENTOLIIKENTEEEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET MIKKELISSÄ

- **Suorat , epäsuorat ja välilliset vaikutukset:**

- Suorat työpaikat Mikkelin lentokentän osalta on neljä henkilötyövuotta
- Epäsuorat ja välilliset työpaikat ovat ACI Europen tutkimustulosten perusteella noin kuusi henkilötyövuotta



Kuva.
Katalyyttiset vaikutukset muodostavat merkittävän osan lentoliikenteen taloudellisista vaikutuksista. Suomessa niiden osuus on 57 prosenttia (lähde: ACI Europe)

- **Katalyyttiset vaikutukset:**

- Maavoimien pääesikunnalle Mikkelin kentällä ei ole sotilaallista merkitystä, mutta se palvelee pääesikunnan tärkeitä henkilökuljetuksia. Pääesikunta työllistää Mikkeliissä noin 285 henkilöä.
- Toinen tärkeä asiakasryhmä ovat tilauslentoliikenteen asiakkaat, erityisesti venäläisten matkailijoiden lennot. Vuonna 2015 lentokentän kansainvälisen tilausliikenteen matkustajamäärä oli 70, mikä tarkoittaa 35 henkilöä. Keskimääräinen viipymä on ollut noin 4-5 päivää. Visit Finlandin tilastojen mukaan venäläinen matkailija käyttää keskimäärin 103 euroa matkapäivää kohden. Näin ollen nykyinen matkailu tuo uutta liikevaihtoa alueelle arviolta 15.000 – 20.000 euroa.
- Mm. Patria Pilot Trainingin Mikkelin lentokentällä harjoittama yölentokoulutus on tuonut alueelle vuosittain 10-20 oppilasta, jotka ovat hyödyntäneet alueen majoitus- ja ravintolapalveluita.

- **Lisäksi** Mikkelin lentokenttä palvelee ambulanssi- ja elinsiirtolentoja. Tämä mahdollistaa elinten luovutusten Mikkelin keskussairaalassa.

4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA

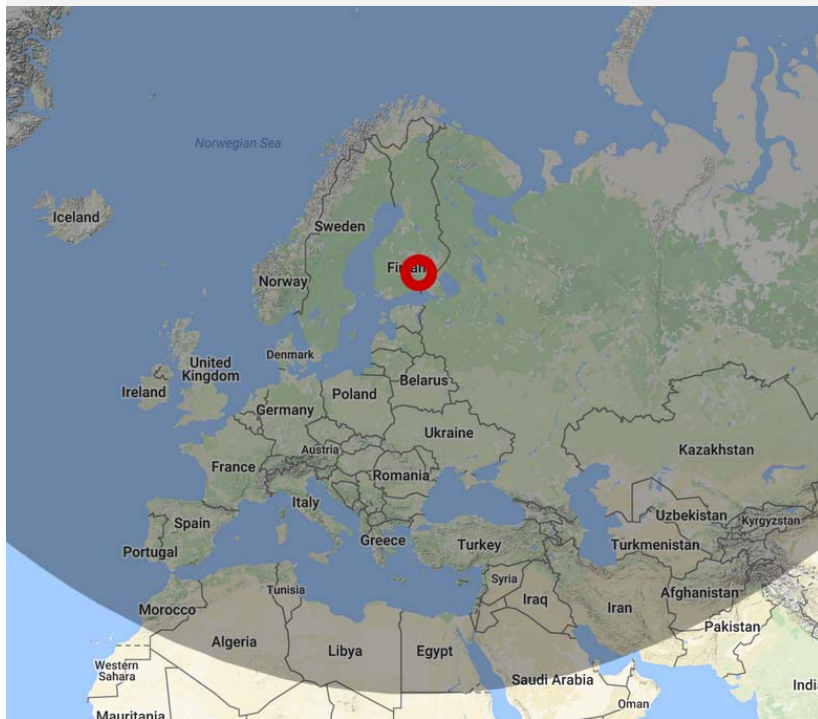
1. Kaupallisen liikenteen kehittäminen
2. Yleisilmailun ja muiden toimintojen kehittäminen
3. Lentokenttätöimintojen ulkoistaminen



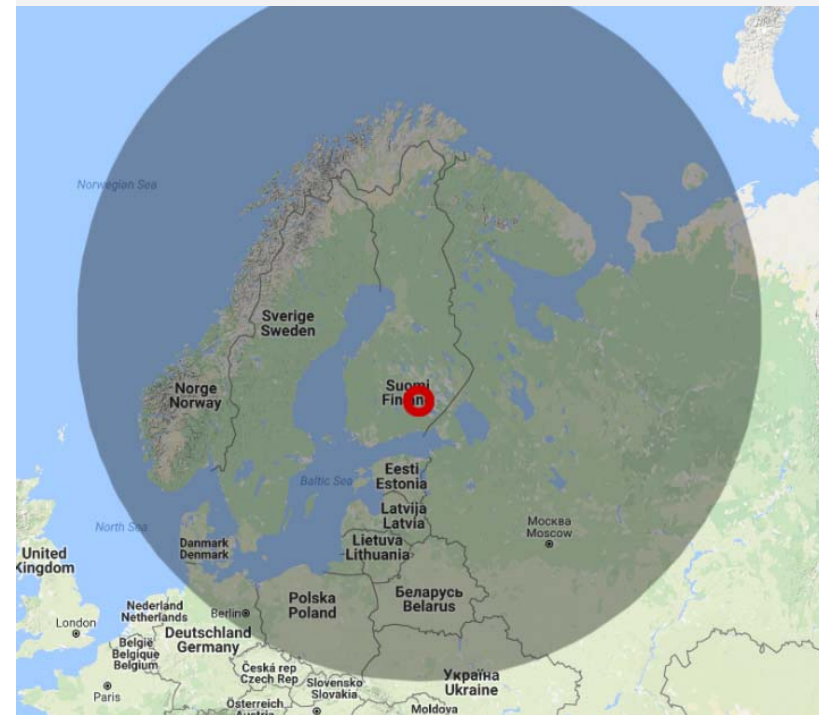
4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA: KAUPALLISEN LIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

- Mikkelin lentokentän osalta suurin rajoittava tekijä on nykyisen kiitotien pituus, joka mahdollistaa vain noin 100-paikkaisten ja sitä pienempien koneiden laskeutumiset ja nousut riittävällä polttoainemäärällä. Sopivia konetyyppejä ovat esimerkiksi Embraer 190 (noin 100 paikkaa) ja ATR-72 (noin 70 paikkaa):

Embraer 190 –konetyypin kantama Mikkelistä



ATR-72 konetyypin kantama Mikkelistä



4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA: KAUPALLISEN LIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

- Nykyisen kiitotien mahdollistamilla konetyypeillä on mahdollista kehittää liikennettä Eurooppaan. Lentoyhtiöille kannattavan liikenteen harjoittaminen edellyttää suurempien konetyyppien käyttöä, jotta yksikkökustannukset matkustajaa kohden saadaan kilpailukykyiseksi. Lentoliikenne on luonteeltaan volyymibisnestä. Myös koneiden täyttöasteen merkitys kustannuksiin on merkittävä.
- Tilausliikennettä kehittämällä voidaan kasvattaa lentokentän maksutuottoja.

Taulukko 1. Esimerkkejä menopaluulennon operointikustannuksista* reitillä Mikkeli – Riika (560 km)

	€ / istuin (täyttöaste 70 %)	€ / istuin (täyttöaste 80 %)	€ / istuin (täyttöaste 90 %)	€ / istuin (täyttöaste 100 %)	Lennon kokonaiskustannus
70-paikkainen kone	310 €	270 €	240 €	210 €	15 000 €
100-paikkainen kone	240 €	210 €	190 €	170 €	17 000 €
180-paikkainen kone **	180 €	150 €	140 €	120 €	22 000 €

Taulukko 2. Esimerkkejä menopaluulennon operointikustannuksista* reitillä Mikkeli – Split, Kroatia (2150 km)

	€ / istuin (täyttöaste 70 %)	€ / istuin (täyttöaste 80 %)	€ / istuin (täyttöaste 90 %)	€ / istuin (täyttöaste 100 %)	Kokonais- kustannus
100-paikkainen kone	360 €	320 €	280 €	260 €	25 500 €
180-paikkainen kone **	270 €	230 €	210 €	190 €	33 500 €

* Luvut ovat karkeita suuruusluokka-arvioita. Todelliset kustannukset poikkeavat mm. lentoasemamaksuista, polttoaineen hinnasta, lentoyhtiön kustannusrakenteesta sekä muista tekijöistä riippuen.

** Liian suuri konetyyppi Mikkelin lentokentän nykyiselle kiitotielle. Kuitenkin erittäin käytetty konetyyppi halpalento- ja tilausliikenteessä.



4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA: KAUPALLISEN LIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

- Kansainvälistä reittiliikennettä alueellisilta lentokentiltä ovat kasvattaneet pääasiassa halpalentoyhtiöt (mm. Ryanair, Wizzair, Norwegian). Heidän käyttämä konetyyppi Boeing 737 (noin 180 paikkaa) on liian suuri Mikkelin lentokentän nykyiselle kiitotielle. Myös useat tilauslentoyhtiöt käyttävät lomalento-operointiin Boeing 737 tai vastaavaa Airbus 320 –konetyyppiä. Kiitotien pidentäminen riittävään mittaan on arviolta noin 10 miljoonan euron investointi.
- Naapurimaihin verrattaessa, Mikkelin lentokentän realistisena matkustajamääränä voidaan pitää noin 150.000 matkustajaa. Yleisten arvioiden mukaan 1000 matkustajan lisäys lentoasemalla synnyttää tutkimusten mukaan neljä työpaikkaa sisältäen suorat, epäsuorat, välilliset ja katalyyttiset työpaikat*. Mitä suurempi on alueelle tulevien matkailijoiden osuus, sitä suurempia aluetaloudelliset vaikutukset ovat.

* ACI Europe. 2015. The Total Impact of an Airport.



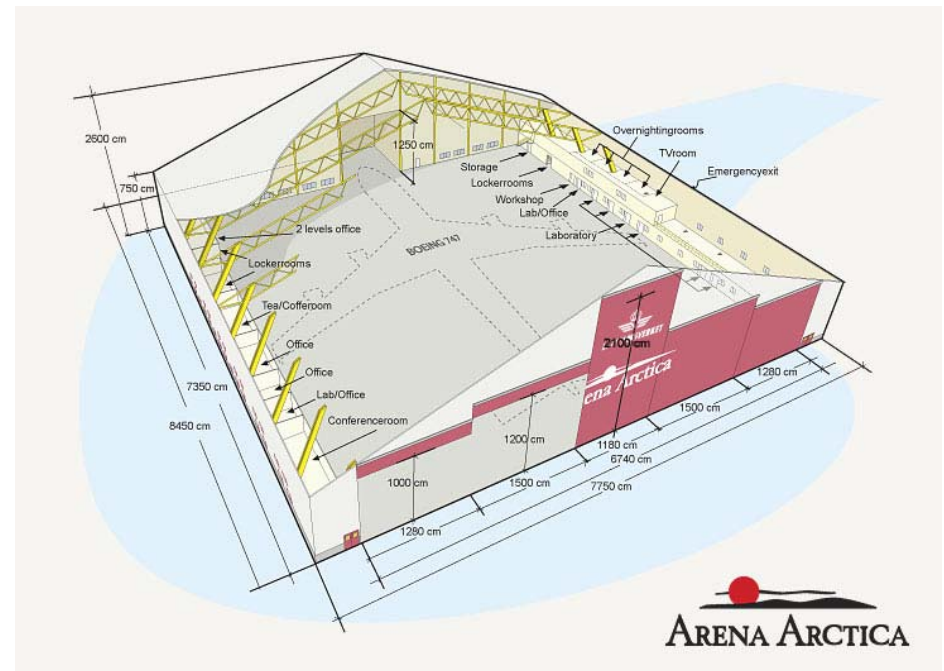
4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA: YLEISILMAILUN JA MUIDEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN

- Yleisilmailun kehitysvaihtoehdot:
 - *Lentokoulutus*: Helsinki-Malmin lakkauttamisen takia lentokoulutuksen siirtämään joutuvat lentokoulut ovat pitkälti jo päätöksensä tehneet. Yölentotoiminta, jota osalla lentokouluista on Mikkeliissä ollut, jatkuu.
 - *Korjaus- ja huoltotoiminta*: Lentokentän alueella sijaitsevia lentokonehalleja tulee kehittää ilmailun korjaus- ja huoltotoimintaan sekä tarvittaessa myös laajentaa toiminnan tarpeita vastaavaksi (yhteistyössä hallin omistajien kanssa).
 - *Harrasteilmailu*: Ei ennusteta kasvavan merkittävästi tulevaisuudessa. Lähtökohtaisesti harrasteilmailu on pieni tulonlähde lentokentille.
- Miehitämättömän ilmailun testaustoimintaa tekevä UAS Finland on tehnyt sopimuksen Mikkelin kentän kanssa. Toiminta on vielä hyvin pienimuotoista, mutta sen odotetaan kasvavan tulevaisuudessa.
- Ilmailuun liittymättömien toimintojen (mm. messut, tapahtumat, näyttelyt, konsertit) kehittäminen vaatii aktiivisia markkinointia ja yhteistyökumppaneita.
- Lentokentän markkinointi ja toiminnan laajennukset voidaan ulkoistaa.



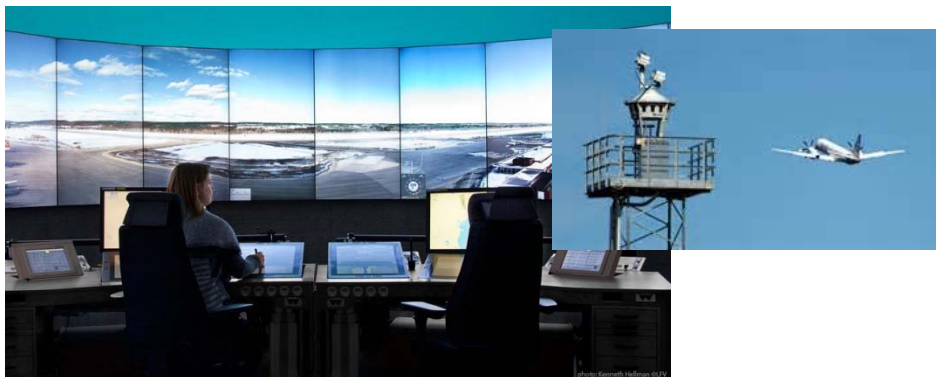
4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA: MARKKINOINNIN JA MUIDEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN

- Esimerkiksi Kiirunan lentoasemalla Pohjois-Ruotsissa yksi lentokonehalleista on brändätty "Arena Arcticaksi" ja varsinaisen toimintansa lisäksi hallissa on järjestetty mm. Euroviisujen aluekarsinnat sekä musiikkiyhtye Kentin keikka. Haastatellun lentokentän markkinointijohtaja Carina Johnssonin mukaan lentokonehallin käyttäminen muihin tarkoituksiin on pitkäjänteisen työn tulos.
- Vastaava esimerkki on Friedrichshafenin lentoasema Etelä-Saksassa. Alueen teollisuuden hiipuesssa, lentokentän toimintaa elävöitettiin järjestelmällä lentokonehallissa mm. ilmailumessuja.



4. MIKKELIN LENTOKENTÄN KEHITTÄMISVAIHTOEHTOJA: LENTOKENTÄN ULKOISTAMINEN, MIKKELI

- Koko lentokenttätöiminnan ulkoistamisen voidaan jakaa kunnossapitoon, lennonvarmistukseen, hallintoon ja markkinointiin. Osatoimintojen ulkoistamisella ei synny säästöjä vaan pikemminkin vaarannetaan kentän toimivuus ja nostetaan kokonaiskustannuksia.
- Kunnossapidon henkilöstö työskentelee tällä hetkellä joustavilla työajoilla ja vastaa varsinaisen kunnossapidon lisäksi myös muista lentokenttätöiminnoista (jotka usein vaativat sertifikaattia). Pienillä lentoasemilla henkilökunnan multiosaaminen on erittäin tärkeää ja esimerkiksi Norjan lentoasemaoperaattori suosittaa juuri pienillä lentoasemilla toimintojen pitämistä itsellä ulkoistamisen sijaan.
- Lentokentän markkinointi ja brändäys kannattaa tässä vaiheessa ulkoistaa toiminnan vahvistamiseksi ja kentän laajennettujen toimintojen kehittämiseksi.
- Mikkelin lentokentällä annetaan lentotiedotuspalvelua. Ruotsissa ja Norjassa pienemmillä lentoasemilla on testattu Remote tower –järjestelmää eli nk. ”etälennonjohtopalvelua”. Tällä hetkellä järjestelmän hinta on yhdestä miljoonasta ylöspäin. Remote tower –järjestelmän investointikustannus on liian korkea Mikkelin lentokentän nykyisillä operaatiomäärillä.



5. JOHTOPÄÄTÖKSET KENTÄN TALOUDESTA JA HALLINNOINNISTA

- Mikkelin lentokentän tärkeimmät aluetaloudelliset vaikutukset ovat katalyyttisiä eivätkä suoraan näy lentokentän käyttötaloudessa. Ne ovat kuitenkin merkittäviä lentokentän nykyisille sidosryhmille ja tätä kautta Mikkelin seudulle. Lentokenttää kehittämällä suoraa vahvistetaan sen aluetaloudellisia vaikutuksia.
- Lentokentällä sijaitsevien hallien käyttöä tulee tehostaa ilmaliikenteen huollon ja varastoinnin käyttöön yhdessä hallien omistajien kanssa. Hallien käyttöä tapahtumien paikkana tulee tutkia.
- Lentokentän kehittämiseksi kaupungin tulee etsiä yhteistyökumppania kentän markkinointiin ja brändäykseen. Jatkotoimenpiteenä kaupungin tulee selvittää markkinointia Eija ja Esa Korjulan (Paradox Aviation) kanssa.
- Lentokentän kunnossapito- tai lennonvarmistustoimintojen ulkoistamisella ei saavuteta kustannussäästöjä vaan pikemminkin vaarannetaan toimivuus.
- Nykyisen kiitotien mahdollistamaa tilausliikennettä sekä yleisilmailua voidaan – ja tulisi – lentoasemalla kehittää. Pienillä yleisilmailun koneilla ei ole suurta vaikutusta lentokentän tuloihin. Siksi lentoliikenteen kasvun tulee perustua suurempaan kalustoon ja liikennemäärään.
- Kiitotien pidentäminen on välttämätöntä jos kaupallista liikennettä halutaan merkittävästi kehittää.





LIITE 1 - Taustatietoa

Lentoliikenteen markkinatilanne

Lentokenttien omistaminen ja yksityistäminen

Lentoliikenteen julkinen rahoittaminen

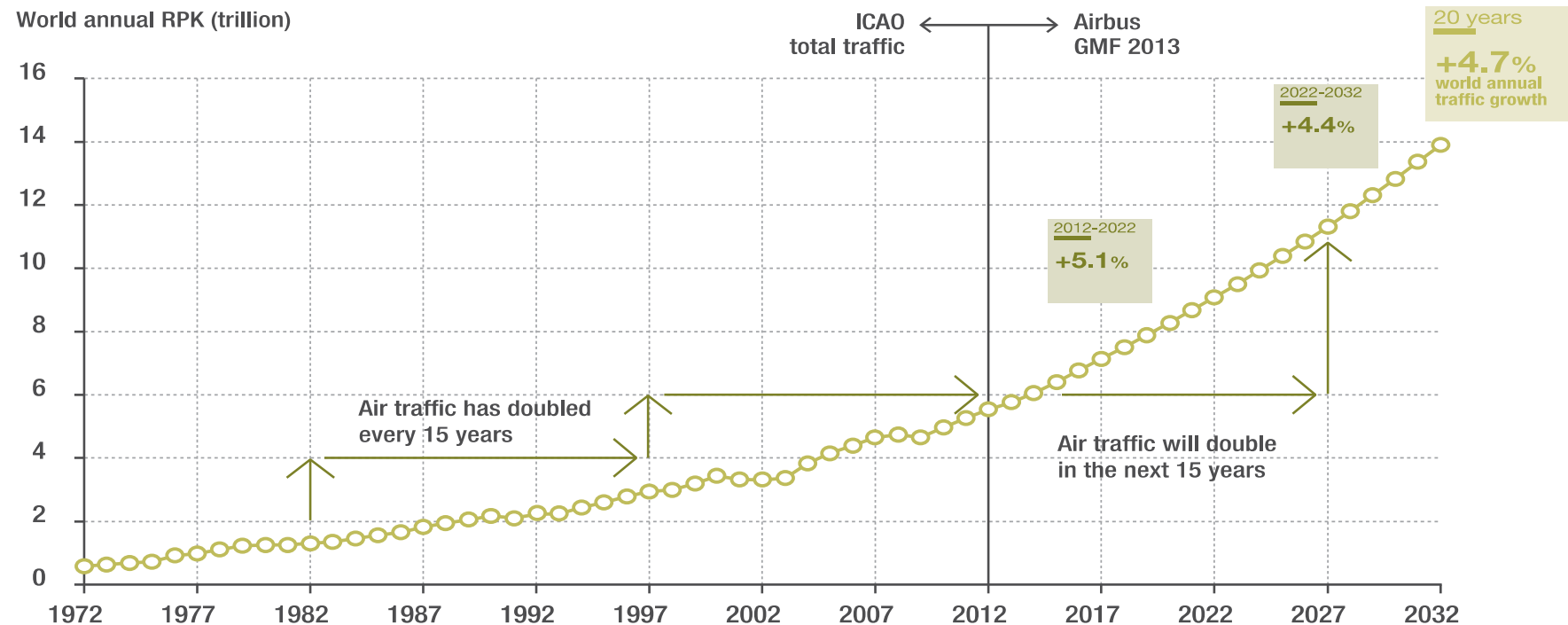


LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

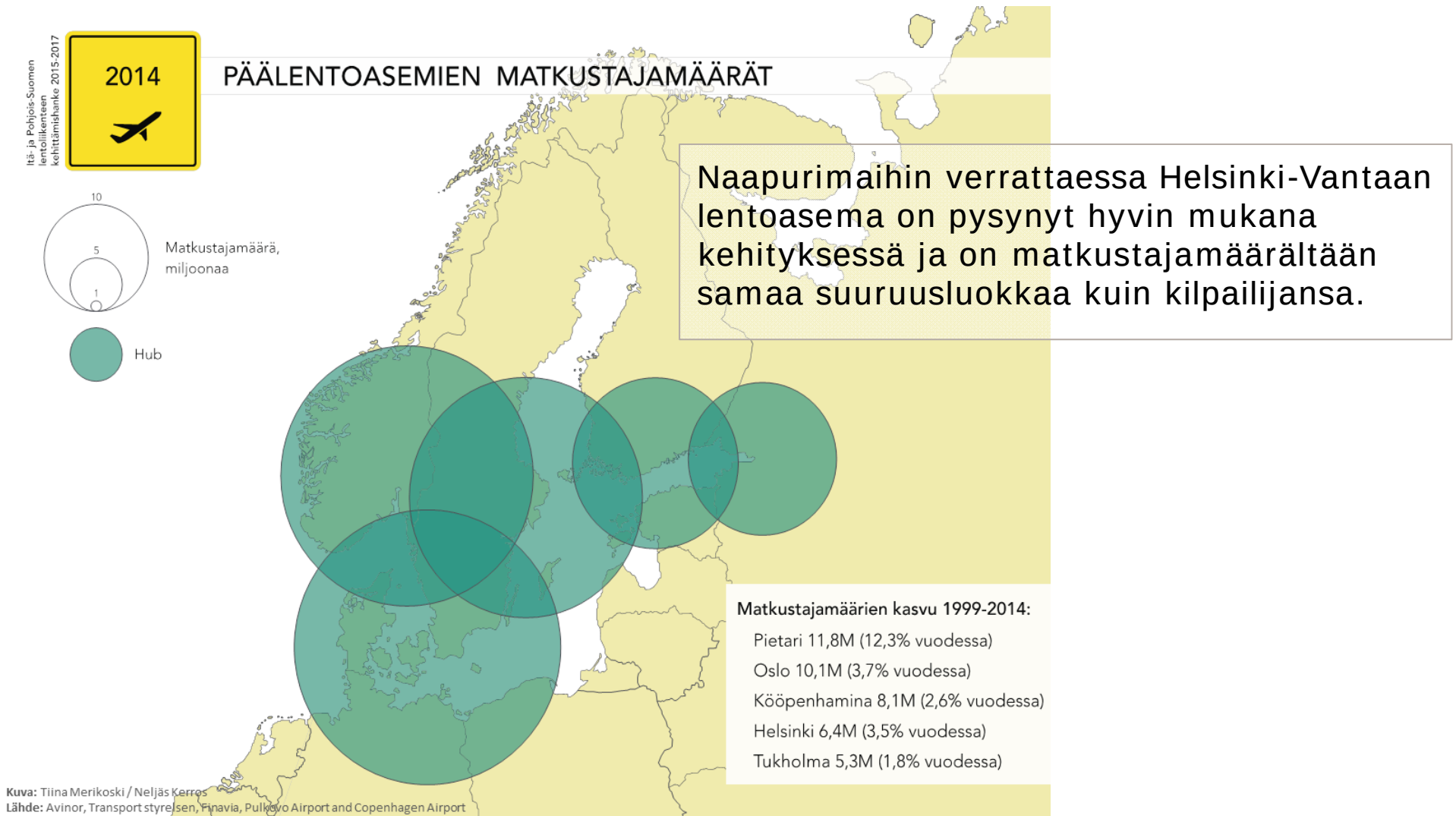
Lentoliikenne on koko historiansa ollut kasvava toimiala (keskimäärin 4 prosenttia vuodessa). Kasvun ennustetaan jatkuvan tulevaisuudessa taloudellisen hyvinvoinnin, globalisaation ja vapaa-ajan matkustuksen suosion lisääntyessä.

> TRAFFIC WILL DOUBLE IN THE NEXT 15 YEARS

Source: ICAO, Airbus



LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE



LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

Itä- ja Pohjois-Suomen
lentoliikenteen
kehittämishanke 2015-2017

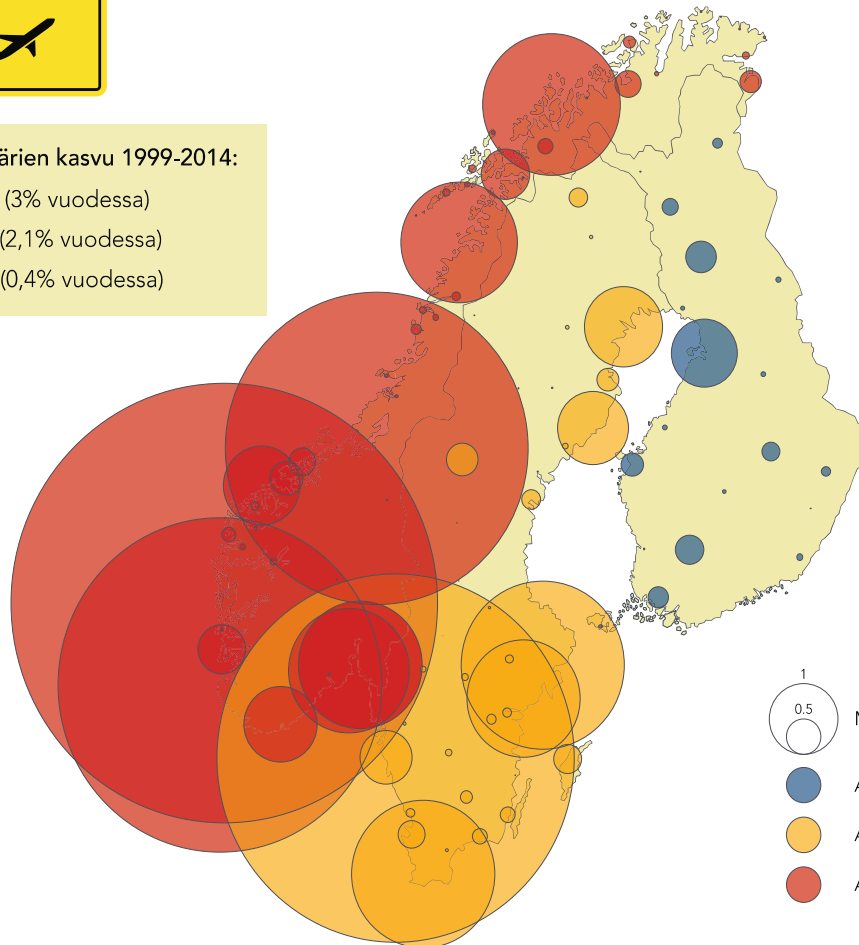
2014



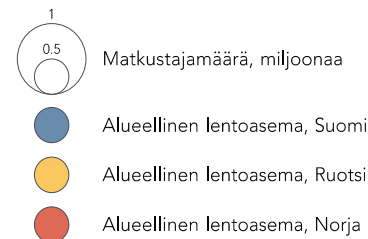
ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT

Matkustajamäärien kasvu 1999-2014:

Norja 10,8M (3% vuodessa)
Ruotsi 4,8M (2,1% vuodessa)
Suomi 0,2M (0,4% vuodessa)



Sen sijaan alueelliset lentoasemat eivät ole kehittyneet vastaavalla tavalla kuin naapurimaissa.

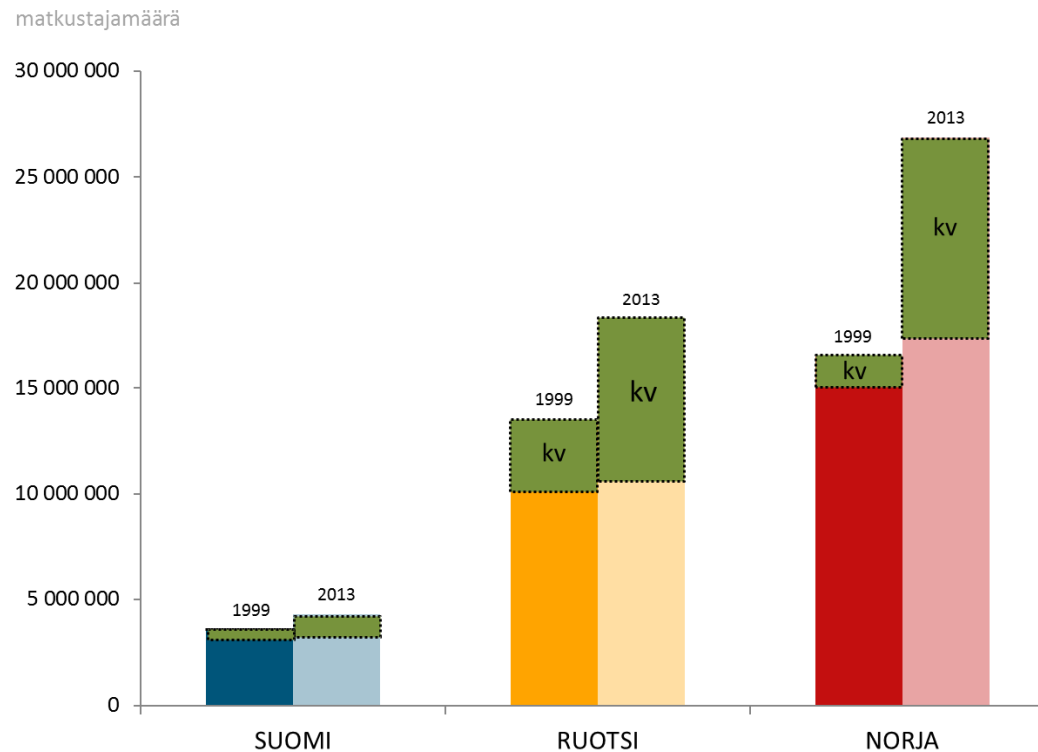


Kuva: Tiina Merikoski / Neljäs Kerros
Lähde: Avinor, Transport styrelsen, Finavia

LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

Alueellisten lentoasemien matkustajamäärät 1999 ja 2013 & kansainvälisen liikenteen osuus

ALUEELLISEN LENTOLIIKENTEEEN KASVU ON PERUSTUNUT PÄÄOSIN SUORIIN YHTEYKSIIN



Sekä Ruotsissa että Norjassa alueellisten lentoasemien matkustajamäärien kasvu on tullut pääosin kansainvälisestä liikenteestä.

Lähde: Avinor, Transport styrelsen, Finavia

LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT ALUEELLISILTA LENTOASEMILTA.



1,3



9,0



9,0

Kehitys on johtanut siihen, että Ruotsin ja Norjan alueellisilta lentoasemilta on merkittävästi enemmän kansainvälistä matkustusta kuin Suomen vastaavilta.

miljoonaa matkustajaa vuodessa (2013)

© Tampere AiRRport/ Lundén Architecture

LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

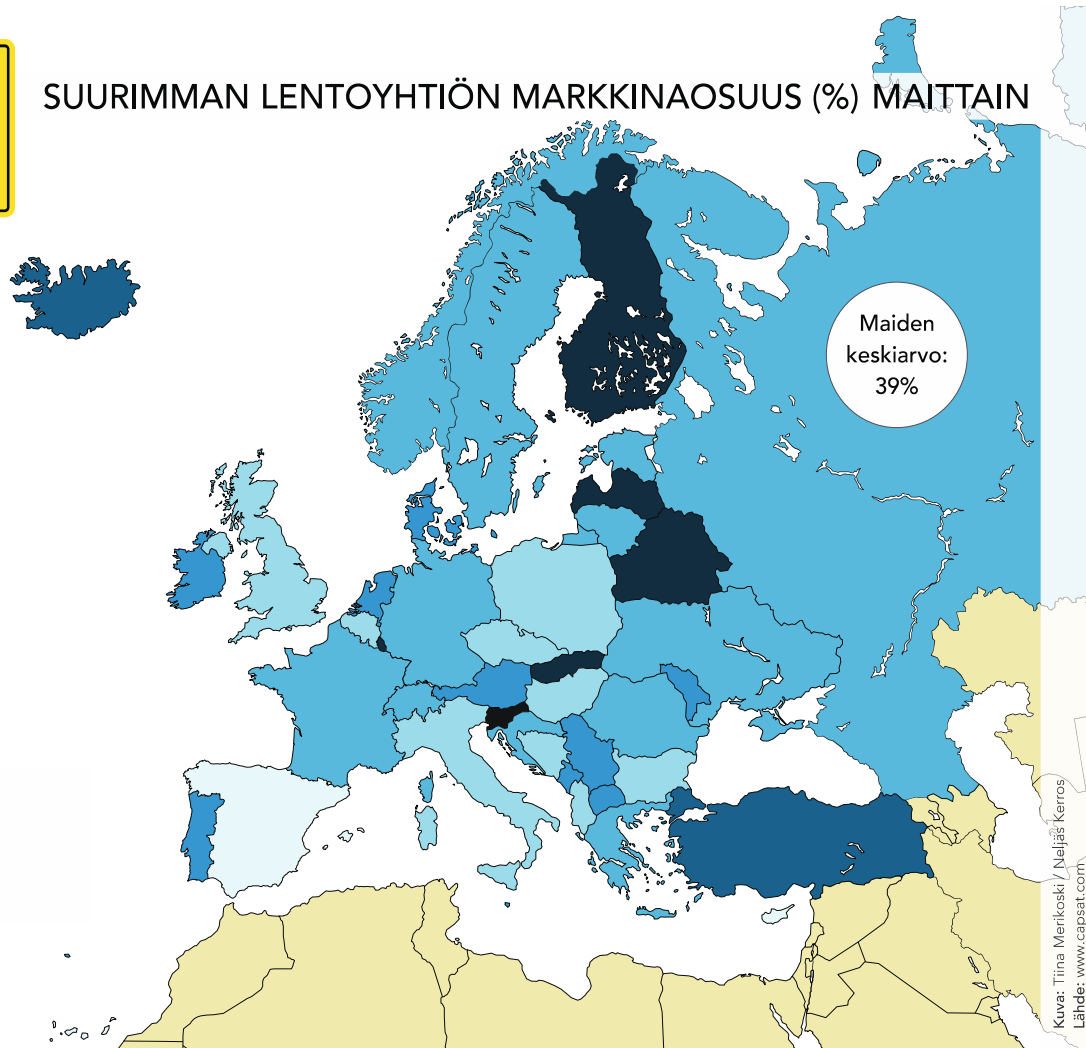
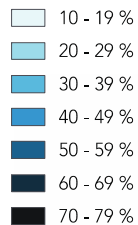
Itä- ja Pohjois-Suomen
lentoliikenteen
kehittämishanke 2015-2017

2014



SUURIMMAN LENTOYHTIÖN MARKKINAOSUUS (%) MAITTAIN

Markkinaosuus:

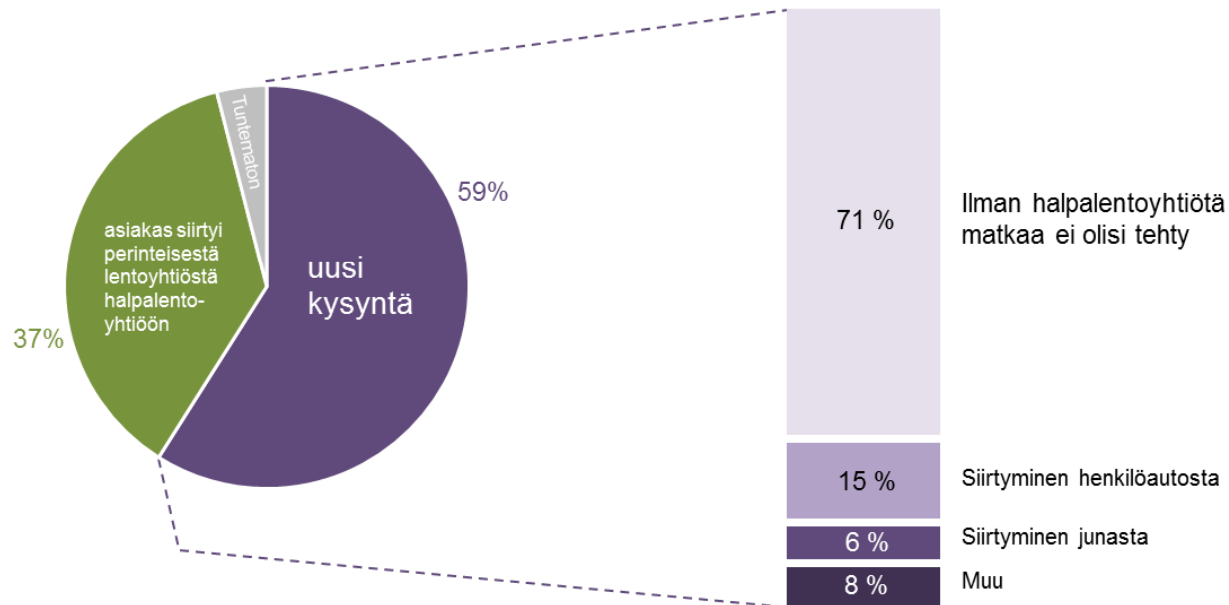


Yksi kansainvälisen liikenteen matkustajamäärän eniten eroja selittävä tekijä on markkinatilanne. Ruotsissa ja Norjassa kilpailu on lisännyt kansainvälistä liikennettä alueellisilta lentoasemilta.

LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

HALPALENTOYHTIÖT SYNNYTTIVÄT NOPEASTI UUTTA KYSYNTÄÄ

KYSYNNÄN JAKAANTUMINEN HALPALENTOYHTIÖSSÄ:



Kilpailua lentoasemille Euroopassa ovat tuoneet 1990-luvun puolivälistä lähtien markkinoita vallanneet halpalentoyhtiöt, jotka kasvattivat lentoliikenteen yleistä kysyntää alentamalla lentolippujen hintoja merkittävästi.

Lähde: European Low Fares Airline Association, *Liberalization of European Air Transport: the Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*, Brussels 2004, www.elfaa.com

LENTOLIIKENTEEEN MARKKINATILANNE

Case Karlstad: Ruotsi

Ruotsissa Karlstadin kaupungin vaikutusalue on Mikkeliin verrattava ja lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2015 oli 94 000. Kaupungin etäisyys Osloon on 220 kilometriä ja Tukholmaan 320 kilometriä.

Lentoasemalta on NextJetin reittiyhteys Tukholmaan (Saab 340), bmi regionalin reittiyhteys Frankfurtiin (Embraer 145) sekä Norwegianin ja Thomas Cookin kausilentoja Espanjan lomakohteisiin.

Kaupunki omistaa lentoaseman ja tukee taloudellisesti sekä lentoaseman toimintaa että Frankfurtin reittiyhteyttä. Syynä tukemiselle on se, että alueella nähdään lentoliikenteen aluetaloudellisten merkitysten olevan tukea moninkertaisesti suuremmat.



LENTOKENTTIEN OMISTAMINEN JA YKSITYISTÄMINEN

- Euroopassa suurin osa (70 %) lentokentistä on valtion, alueellisten tahojen, kuten maakunnat ja kunnat tai näiden yhteisesti omistamia ja operoimia. Lentokenttien tai niiden toimintojen yksityistäminen on kuitenkin yleistynyt, erityisesti suuremmilla lentoasemilla. Yksityiset omistajat ja/tai operoijat eurooppalaisilla lentokentillä ovat:

1. Alueen yritykset

- Yleensä yksi suuri yritys tai useampi pienempi yhdessä
- Yleinen on myös malli, jossa alueen yritykset omistavat lentoaseman/operointiyhtiön yhdessä alueellisten tahojen kanssa

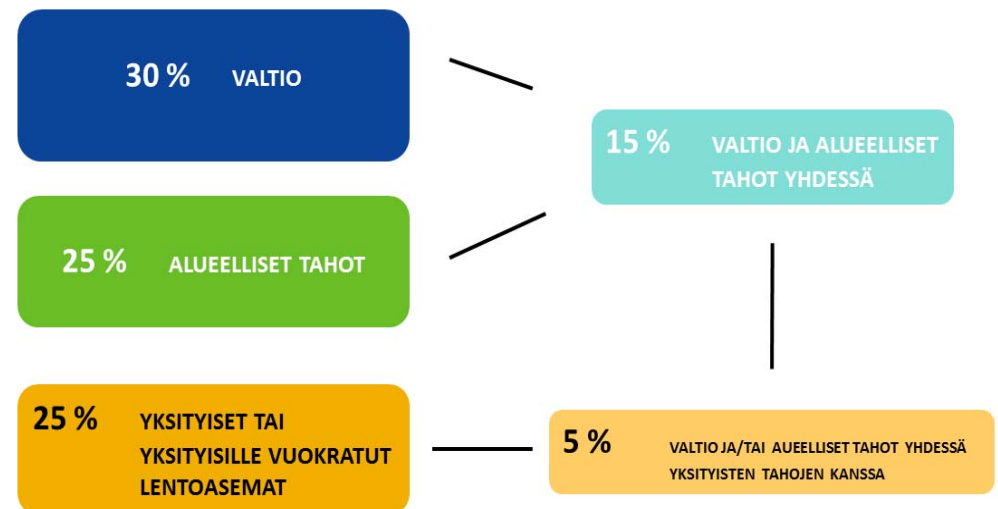
2. Yksityinen lentoasemaoperaattori

- Suurin osa lentoasemista on vuokrattu yksityiselle lentoasemaoperaattorille, joitakin lentoasemia (erityisesti Iso-Britanniassa) on myyty.
- Vuokratuissa tapauksissa yksityinen operaattori joko maksaa operointioikeudesta tai operointia tuetaan julkisen palvelun velvoitteen kautta.

3. Yksityinen sijoitusyhtiö

- Yksityinen sijoitusyhtiö operoi pääasiassa vain suurimpia lentoasemia, mutta poikkeuksia on (esim. Lontoo Lydd)

Lentokenttien omistuksen jakaantuminen Euroopassa:



LENTOKENTTIEN OMISTAMINEN JA YKSITYISTÄMINEN

▪ Esimerkkejä yksityisesti omistetuista lentokentistä Euroopassa:

RANSKA

- VINCI Airports operoi yhteensä 12 lentoasemaa Ranskassa. Osa lentoasemista on pienehköjä (20 000 – 400 000 matkustajaa) ja ne ovat julkisen palvelun velvoitteen piirissä.

SAKSA:

- Memmingenin lentoaseman (110 km Münchenistä länteen) omistavat alueella toimivat, noin 70 yksityistä yritystä.

RUOTSI:

- Ängelholm-Helsingborgin lentoaseman omistaa rakennusyhtiö PEAB. Yhtiön pääkonttori sijaitsee noin 10 kilometrin päässä lentoasemasta.

ISO-BRITANNIA:

- Cambridgen lentoaseman (arviolta 5000 matkustajaa vuosittain) omistaa Marshall Group, jonka pääkonttori sijaitsee lentoaseman vieressä. Yritys kehittää ratkaisuja mm. ilmailu- ja puolustusteollisuudelle ja hyödyntää lentoasemaa omassa testauksessaan.

BELGIA:

- Ostend-Brugesin ja Antwerpen lentoasemat vuokrattiin julkisen palvelun velvoitteen nojalla yksityiselle Egisille 25 vuoden sopimuksella vuonna 2013

ALANKOMAAT:

- Maastricht Aachenin lentoasemalle kilpailutettiin yksityinen operoija vuonna 2015 julkisen palvelun velvoitteen nojalla

LENTOKENTTIEN OMISTAMINEN JA YKSITYISTÄMINEN

▪ Lentokenttien yksityistämisvaihtoehtoja:

1. Osakeanti (mm. Espanjan AENA, Kööpenhamina, Wien)

- Yhtiön osakkeet laitetaan osittain tai kokonaan vapaasti pörssiin

2. Myynti (mm. Iso-Britanniassa useita lentoasemia)

- Osat tai koko lentoasema myydään, yleensä julkisen tarjouskilpailun kautta. Yleensä halutaan strateginen kumppani.

3. Vuokraus (mm. Portugalin ANA, Pristina, Zagreb)

- Operointiyhtiö vuokraa lentoaseman määritetyksi ajaksi (yleensä 20-30 vuotta). Vuokraaja kantaa täyden vastuun operoinnista ja investoinneista.

4. Projektirahoituksen ulkoistaminen (mm. Kypros, Turkki)

- Mallia käytetään kun lentoasema tarvitsee suuria investointeja, joita ei pystytä julkisesti rahoittamaan. Yleisin malli BOT: Build – Operate – Transfer.

5. Management –sopimus (mm. Turkki, Belgia)

- Operointiyhtiö vastaa lentoaseman päivittäisestä toiminnasta (yleensä 5-10 vuoden sopimuksella), mutta omistajalla säilyy investointivastuu. Omistaja joko maksaa operoijalle tai operoija jakaa osan voitosta omistajan kanssa.

LENTOLIIKENTEEN JULKINEN RAHOITTAMINEN

Julkisen rahoituksen pääpiirteet: Mikä on julkista tukea?

- Euroopan Unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen artiklassa 107 todetaan:

Jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

- Tästä tehdyn tulkinnan mukaan, valtiotukea on kyseessä silloin, kun seuraavat kriteerit täyttyvät:
 - a) Julkisia varoja kanavoidaan julkisiin tai yksityisiin yrityksiin
 - b) *Etu on valikoiva eli se hyödyntää vain tiettyjä yrityksiä***
 - c) Toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla tuensaajaa
 - d) Toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan
- Kriteeri b) on vaikein: olisiko yksityinen sijoittaja tehnyt saman päätöksen? Jos olisi, kyseessä ei ole julkinen tuki.

LENTOLIIKENTEEEN JULKINEN RAHOITTAMINEN

- Julkisen tuen valikoivuutta testataan Market Economy Operator – testillä:
 - Testin avulla tarkastellaan olisiko yksityinen toimija tehnyt saman sijoituksen jättäen huomiotta kaikki yhteiskunnalliset, aluepoliittiset ja alakohtaiset näkökulmat
 - Julkista rahoitusta tulisi käyttää vain vankilla kannattavuusnäköymillä. Näitä voidaan tarkastella esimerkiksi liiketoimintasuunnitelmassa, jossa on realistiset liikenne-ennusteet sekä kohtuullinen herkkyyshanalyysi.

LENTOLIIKENTEEN JULKINEN RAHOITTAMINEN

- Viranomaistoiminnaksi lentoasemilla katsotaan mm.:
 - Lennonvarmistus
 - Poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen toiminta
 - Palo- ja pelastustoiminta
 - Turvallisuuden varmistamiseen ja terrorismin torjuntaan liittyvä toiminta
 - Ympäristönsuojelu

Näiden toimenpiteiden tai niihin liittyvien investointien rahoittaminen ei ole julkista tukea ja niitä voidaan rahoittaa myös silloin kun lentoasemaa operoi yksityinen taho.

Sen sijaan julkiseksi tueksi katsotaan kaupallisen toiminnan, kuten lentoyhtiölle ja matkustajille tarjottavien palveluiden rahoittaminen ja niihin liittyvät investoinnit.

LENTOLIIKENTEEEN JULKINEN RAHOITTAMINEN

- Kaupallista toimintaa voidaan rahoittaa tietyin ehdoin:
 - Investointitukea voidaan myöntää lentoasemalla tehtäviin investointeihin silloin kun investointi palvelee yleistä intressiä. Muut lähistöllä olevat lentoasemat sekä junaliikenne täytyy huomioida määritettäessä sitä tarvitseeko lentoasema investointia. Tarve valtion tuelle tulee myös osoittaa, mikä on kuitenkin helppoa jos lentoasemalla on alle 200 000 matkustajaa. Alle miljoonan matkustajan lentoasemille valtion tuki voi olla maksimissaan 75 prosenttia kokonaisinvestoinnista.
 - Operointitukea voidaan myöntää pääasiassa samoin ehdoin kuin investointitukea, joskin se on rajoitettu 10 vuoteen eikä se saa ylittää 80 prosenttia ensimmäisenä viitenä vuotena eikä 50 prosenttia jälkimmäisenä viitenä vuotena. (Tämä ohjeistus voi hyvin muuttua)