

Porin lentokentän ja lentoliikenteen kehittäminen

06/2021



TAVOITE

Työn tavoite on esittää kokonaiskuva Porin lentokentän ja lentoliikenteen uudesta toimintamallista sekä tarvittavista toimenpiteistä. Nykyisellä toimintamallilla Porin lentokentän tulevaisuus on epävarmaa, joten tässä työssä etsitään ratkaisua tähän ongelmaan.

Työssä tarkastellaan strategisella tasolla lentokentän omistusta ja operointia sekä alueen tarpeita vastaavan lentotoiminnan virittämistä. Työssä hahmotetaan, millä tavalla eri osa-alueita voidaan lähteä toteuttamaan.

Työ antaa kokonaiskuvan lisäksi pohjaa eri osa-alueiden tarkemmille analyyseille. Linjaukset näyttävät alueen toimijoille suuntaa lähteä määrätietoisesti kehittämään Porin lentokentän ja lentoliikenteen toimivuutta. Kokonaisuuden hahmotus auttaa keskusteluissa useiden kentän toimintaan vaikuttavien osapuolten kanssa.

SISÄLTÖ

- Työn taustat
- Lentokentän omistus- ja operointimallien esimerkkejä Euroopasta
- Tavoite Porin lentokentälle ja lentoliikenteelle sekä kehitettävät osa-alueet
- Näkökulmia Porin
 - *lentokentän omistukseen*
 - *lentokentän operointiin*
 - *lentotarjontaan*
- Tiekartta

Raportin sisällön ovat tuottaneet johtaja, lentokapteeni, KTM Esa Korjula RedstoneAero Oy:stä sekä johtaja, professori Jorma Mäntynen ja DI Riku Huhta WSP Finland Oy:stä.

Porin lentokentän ja -liikenteen kehittämisen perusteet

Nykyinen toimintamalli on tullut tiensä päähän

Useiden Suomen alueellisten lentokenttien lentoliikenne on ollut jo pitkään epävarmuuden vallassa. Nykyinen toimintamalli on tullut tiensä päähän eikä ilman alueiden proaktiivisia toimia mitään parempaa ole odotettavissa.

Porin lentokenttä on joutunut kokemaan Suomen sisäisen lentoliikenteen näivettymiskiirteen seuraukset. Tämä kierre on katkaistava uudella toimintamallilla. Satakunnan alueen vientiteollisuudelle, tutkimus- ja koulutusorganisaatioille, matkailulle sekä julkishallinnon toimijoille on tuotettava tarpeiden mukaisia lentoja. Perinteisellä suurten volyymien lentämisen mallilla tämä ei tule toteutumaan. Lentoyhteyksillä tai niiden puutteella taas on merkittävä vaikutus alueen kilpailukykyyn.

Kentän säilyminen edellytys monille toiminnoille

Porin lentokentän säilyminen toimintakykyisenä on välttämätön edellytys paitsi lentoliikenteen kannalta, myös lentokentän alueen monipuolisten toimintojen ylläpitämiselle ja laajentamiselle. Kenttäalueen toimintojen ja elinkeinoelämän kehittäminen perustuu lentokentän olemassaoloon. Porin lentokenttä on ydin ja edellytys ilmailualan koulutustoiminnalle, Satakunnan elinkeinoelämän kilpailukyvyllä, matkailulle ja turvallisuuskeskuksen toiminnoille. Ilman toimivaa lentokenttää "neliapila lakastuu".

Kysyntä ja tarjonta saatava kohtaamaan

Satakunnan alueella ja laajemminkin läntisen Suomen vientivyöhykkeellä on potentiaalia kysyntäohjautuvalle lentoliikenteelle. Helsinki-Vantaan lisäksi tulee voida lentää suoraan ainakin Pohjoismaihin ja Saksaan. Tukholma on merkittävä hub, josta on hyviä yhteyksiä muualle Eurooppaan ja maailmaan. Saksan yhteys on tärkeä Satakunnan elinkeinoelämälle.

Tilausohjautuvia liike-elämän lentoja voidaan lentää suoraan tehdaspaikkakunnille tai niitä lähinnä oleville lentokentille. Tämä tuo merkittävän ajansäästön liike-elämän matkoille. Kun Meyerin Turun telakan henkilökunta lentää liikelentokoneella suoraan Pohjois-Saksan Papenburgiin, matka kestää pari tuntia. Reittilentoja käyttäen sama matka kestää moninkertaisesti.



Porin lentokentän kehittäminen liittyy kiinteästi koko kenttäalueen kehittämiseen, josta on selvitys vuodelta 2020. Tämän ns. neliapilamallin muut osat ovat hyvässä kehitysvauhdissa. Lentokentän ja lentoliikenteen kehittäminen ovat välttämättömiä toimia, jotta neliapilan muut osa-alueet voivat kasvaa ja kehittyä.

Lentoliikenteellä suuret vaikutukset kansantalouteen

Lentokenttien operointi edullista lentoliikenteen laajoihin hyötyihin nähden

Finavia 2019

- Koko liikevaihto **389 milj. €**
- Finavian voitto **34 milj. €**

Alueelliset lentokentät (20 kpl)

- Liikevaihto **69 milj. €**
- Tappioiden kattamiseen n. 20 milj. €
- Tarkempia kenttäkohtaisia kuluja ei ole saatavilla

Lähde: Finavia

Lentoliikenteen merkitys Suomessa 2017



5,4 mrd. €
BKT



69 500
työpaikkaa

Lähde: Oxford Economics

Valtion menot liikenneverkkoihin 2019

1,4 miljardia € liikenne- ja viestintäverkkoihin kohdistuvista varoista kohdennetaan teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon.

Lähde: LVM


Valtion maanteitä
80 000 km


Sisävesiväyliä
8 000 km


Meriväyliä
8 000 km


Rautateitä
6 000 km


Finavian kiitoteitä
60 km,
joista 50 km alueellisilla lentokentillä

Alueellisia lentokenttiä ylläpidetään pienillä kustannuksilla verrattuna tie- ja rataverkkoon sekä vesiväyliin. Myös lentoliikenteen tuottamat hyödyt ovat lentokentän ylläpitokustannuksiin nähden suuret. Lentoliikenteellä on ratkaiseva merkitys Suomen vientiteollisuudelle, matkailulle ja koko kansantaloudelle.

Lentokentillä on kannattavuusvaatimukset, kun taas muiden liikennemuotojen väylät ovat valtion perusinfraa. Sen vuoksi monet alueelliset lentokentät todetaan kannattamattomiksi, vaikka niillä on suuri vaikutus elinkeinoelämään ja aluetalouteen.

Lappeenrannan irtautuminen Finavian verkostosta

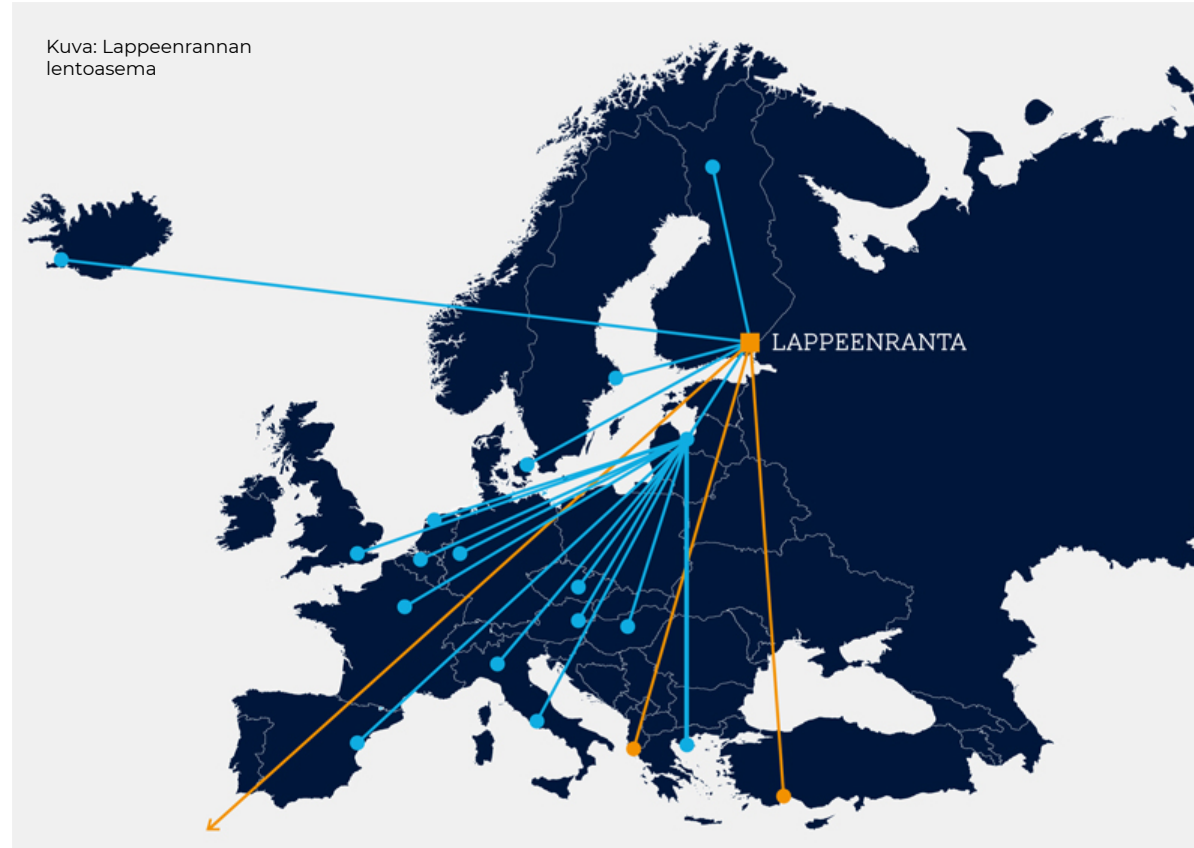
Lappeenrannan lentokentän uusi omistus

Lappeenrannan lentokenttä irtautui Finavian verkostosta 2016.

Lappeenrannan lentokentällä on monipuolinen kysyntäpotentiaali, ja sen matkustajamäärä oli ennen pandemiaa nopeassa kasvussa.

Valtion antama tuki on tärkeä myös normaaleissa olosuhteissa.

Ratkaisevan tärkeää valtion verkostosta erillisen lentokentän omistamisessa on se, että eri toimijat sitoutuvat aidosti sen taakse ja yhteistyötä tehdään markkinoinnissa ja viestinnässä. Lappeenrannassa on kerätty kumppanuusverkosto tukemaan lentokentän markkinointia ja operatiivista toimintaa. Verkostossa on toimijoita, jotka välittömästi tai välillisesti hyötyvät lentokentästä. Verkoston yhteinen intressi on edistää lentokentän toimintaedellytyksiä ja koko alueen elinvoimaisuutta.



Lappeenrannan lentokentän reittiverkosto on kasvanut lähivuosina uuden omistajan alaisuudessa (kuva ennen koronapandemiaa).

Lentokenttien omistus Ruotsissa

Valtiollista ja kunnallista omistusta

Ruotsissa lentokenttien omistus on jakautunut valtiolliseen ja kunnalliseen. Ruotsin valtion lentoasemayhtiö Swedavia perustettiin vuonna 2010. Swedavia omistaa kymmenen lentokenttää eri puolilla Ruotsia: Tukholma Arlanda, Tukholma Bromma, Göteborg Landvetter, Malmö, Luulaja, Uumaja, Åre Östersund, Visby, Ronneby ja Kiiruna.

Ennen Swedavian perustamista valtiolla oli kuusi muuta lentokenttää, joista viisi on myyty kunnille. Nämä kentät ovat Karlstad, Örnköldsvik, Jönköping, Skellefteå ja Sundsvall-Timrå. Viimeksi mainittu on Sundsvallin ja Timrån kuntien yhteisomistuksessa.

Valtion aiemmin omistama Ängelholm-Helsingborgin lentokenttä siirtyi vuonna 2011 rakennusyhtiö Peabin omistukseen. Lentokenttää operoi Peabin täysin omistama yhtiö, Ängelholms Flygplats AB. Lentokenttä oli Ruotsin ainut yksityisessä omistuksessa, mutta siirtyi kunnan omistukseen 2020 korona-ajan talousvaikeuksien takia.

Ruotsissa on noin 30 ei-valtiollista lentokenttää, joiden toiminnasta vastaa yhtiö, Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF). Sen omistajana on alueellisten lentokenttien yhteistyötä varten perustettu yhdistys, Svenska Regionala Flygplatsförbundet (SRFF). SRF:n tehtävänä on kehittää lentoliikennettä ja turvata saavutettavuus kaikille Ruotsin alueille. SRF:n pohjoisin lentokenttä on Pajalassa ja eteläisin Kristianstadissa. Tärkeä tehtävä SRF:llä on edistää lentokenttensä kustannustehokkuutta menoja vähentämällä ja tuloja lisäämällä.

Swedavian lentoasemat



Lähde: Swedavia

Ei-valtiolliset lentoasemat



Lähde: Svenska Regionala Flygplats AB

Esimerkkejä lentokenttien profiloinnista Ruotsissa

Monissa Euroopan maissa, kuten Ruotsissa, Norjassa, Saksassa ja Ranskassa, on lentokenttiä, joiden toimintaa on lähdetty kehittämään hyvin erilaisista lähtökohdista, yleensä jonkin perinteisen toiminnan ongelman vauhdittamana. Kullakin kentällä on oma erityislaatuinen profiilinsa, jonka varaan kenttien positiivista kehitystä rakennetaan. Porin lentokenttä on vastaavassa ongelmatilanteessa ja myös sille on löydettävissä oma profiilinsa, jonka varassa se voi toimia kaupungin, maakunnan ja laajemminkin Suomen talouden vahvistamiseksi.

Tukholma Bromman lentokenttä

Bromman citylentokentän tulevaisuus on ollut pitkään uhattuna samaan tapaan kuin Helsinki Malmin lentokentän. Bromma oli vuonna 2019 matkustajamäärältään Ruotsin kolmanneksi suurin lentokenttä. Swedavia haluaisi sulkea lentokentän jo suunniteltua aiemmin. Tällä hetkellä lentokentän käytöstä on olemassa sopimus kaupungin kanssa vuoteen 2038 saakka. Helsinki Malmin tavoin Bromman sulkemisen taustalla on halu rakentaa tilalle asuntoja. Swedavian selvityksessä todetaan, ettei Bromma todennäköisesti voisi jatkaa lentokenttätöimintoja vuoden 2038 jälkeen nykyisen vuokrasopimuksen Tukholman kaupungin kanssa päättyessä. (Lähde: Lentoposti 14.9.2020)

Scandinavian Mountains Airport

on uuden ajan lentokenttä Ruotsin ja Norjan rajalla Sälenissä. Sen palvelutarjonta on suunnattu erityisesti alueen alppihiihtomatkailulle. Kentällä on yksi maailman ensimmäisistä etälennonjohdoista, jota operoidaan Sundsvallista. Kentän omistaa paikallinen elinkeinoelämä, kuten laskettelukeskuksen omistaja SkiStar AB sekä matkailuorganisaatioita Norjassa ja Ruotsissa. Kenttä on saanut tukea myös valtiolta sekä kunnilta ja maakunnilta.

Skavstan lentokenttä

sijaitsee Nyköpingissä noin 100 km:n päässä Tukholman eteläpuolella. Lentoasema oli ensin sotilastukikohta, mutta vuonna 1984 se muutettiin siviilikäyttöön. Kenttä palvelee charter-lentoyhtiöitä ja halpalentoyhtiöitä sekä rahtia. Kentän omistaa brittiläinen pääomasijoitusyhtiö ja sitä voidaan pitää Tukholman kakkoskenttänä. Nyköpingin kunta omistaa edelleen yhtiöstä 9,9%.

Säven lentokenttä

sijaitsee Göteborgin lähellä. Koti- ja ulkomaanlentojen loputtua 2015 kentälle on syntynyt monipuolista lentotoimintaa, kuten helikopterilentoja poliisille, ambulanssilentoja ja meripelastuslentoja sekä lentoja erilaisiin yhteiskunnan tarpeisiin. Lentokoulutus, yksityislentäminen ja liikelennot kuuluvat kentän toimintaan. Kiinteistösijoitusyhtiö Castellum hankki kentän alueen omistukseensa. Kehitteillä on suuri logistiikka-alue, jossa mm. ruotsalainen Heart Aerospace kehittää sähköistä lentokonetta. Kentän alueella kehitetään ja testataan uuden ajan ilmaliikenteen teknologiaa.

Eskilstunan lentokenttä

Toiminta koostuu pääosin koululenkoista sekä taksi-, liike-, rahti- ja ambulanssilenkoista. Kentän omistaa Eskilstuna Logistik och Etablering AB, joka on kunnallinen yhtiö läheisessä yhteistyössä Eskilstunan kunnan, alueen elinkeinoelämän ja koulutusorganisaatioiden kanssa. European AirCargo operoi ja ylläpitää kenttää sekä vastaa lennonvarmistuspalveluista.

Lentokenttien omistus ja profilointi muualla Euroopassa

Norja

Norjassa lentokentistä vastaa Avinor AS, joka on Norjan valtion omistama lentokenttäyhtiö. Avinor perustettiin vuonna 2003 yksityistämällä Norjan siviili-ilmailuhallinto, Luftfartsverket. Avinor omistaa ja operoi 44 lentokenttää, joista 14 yhteistyössä Norjan ilmavoimien kanssa. Avinor tuottaa myös lennonvarmistuspalvelut Norjassa.

Saksa

Saksassa lentokentän omistaa usein sitä varten perustettu yhtiö. Esim. Münchenissä lentokenttäyhtiön omistus on jakautunut

- Baijerin osavaltion (51 %), Saksan liittovaltion (26 %) ja Münchenin kaupungin (23 %) kesken (Munich Airport 2020)

Frankfurtin lentoaseman omistava yhtiö on listautunut pörssiin ja sen omistavat Hessenin osavaltio (31 %), Frankfurtin kaupunki (20 %), lentoyhtiö Lufthansa (8,5 %), konsulttiyhtiö Lazard (5 %) ja rakennusyhtiö BCI (3 %). Loput eli noin kolmannes osakkeista on jakautunut pienempien sijoittajien kesken. (Fraport 2020)

Frankfurt-Egelsbach Airport sijaitsee 20 km:n päässä Frankfurtin lentokentästä. Sen omistaa NetJets Europe 80 %:n ja paikalliset yhteisöt 20 %:n osuudella. Kentälle ei ole säännöllistä reittiliikennettä. Se on Saksan vilkkain yleisilmailun kenttä. Liikematkustajille se on nopea ja joustava lentokenttä, joka tarjoaa monipuolisia lentopalveluja. Kentän ympäristö on suotuista alue yritystoiminnalle.

Bodensee Airport Friedrichshafen on pienehkö kansainvälinen lentokenttä Etelä-Saksassa. Kentältä on lentoja useisiin Euroopan kaupunkeihin ja vapaa-ajan kohteisiin, kuten Itävallan alpeille.

Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa valtaosa lentokentistä on yksityistetty, mutta julkisilla tahoilla on joillakin lentokentillä osaomistus. Mm. Regional & City Airports (RCA) omistaa neljä alueellista lentokenttää ja operoi kahta muuta. RCA:n omistamasta Blackpoolin lentokentästä omistaa 95 % ja Blackpool Borough Council 5 %. Bournemouthin lentokentän omistaa Manchester Airports Group (MAG), jonka omistavat Manchester City Council (35.5%), yhdeksän Greater Manchester Councilia (29%) ja loput yksityiset omistajat. (Butcher 2016). Lontoon alueella on useita pienempiä lentokenttiä, jotka ovat erikoistuneet omalla tavallaan. Mm. Farnboroughin kenttä on erikoistunut liikelentoihin.

Ranska

Ranskassa lentokenttien yksityistäminen on ollut muuta Eurooppaa hitaampaa, mutta tahti on viime vuosina kiihtynyt. Perinteisesti Ranskan lentokenttien omistus on ollut paikallisilla kauppakamareilla yhdessä valtiollisten tahojen kanssa. Lainsäädäntö muutettiin sallimaan lentokenttien yksityistäminen vuonna 2005 ja Pariisin Charles-de-Gaullen lentoasema yksityistettiin osittain vuonna 2006. Samaan aikaan alueellisten lentokenttien roolia muutettiin ja ne jaettiin kahteen ryhmään.

Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat 12 tärkeintä alueellista lentokenttää.

Ranskan valtio säilyi näiden lentokenttien maanomistajana, mutta niiden operointia varten perustettiin yhtiöitä, joiden omistajina toimivat alkuun Ranskan valtio, paikalliset viranomaiset ja kauppakamarit. Ranskan valtio on viime vuosina myynyt osuuksiaan operointiyhtiöistä, mutta omistaa silti lentoasemien infrastruktuurin ja sillä on oikeudet pitkäaikaiseen strategiseen kehitykseen.

Ranskassa on myös pienehköjä lentokenttiä, joita kehitetään omilla profiileillaan.

Uuden ajan teknologiat ja toimintamallit Porin lentokentän tulevaisuuden ankkureina

Satakunnan alueen lentoyhteyksien ja Porin lentokentän alueen kehittäminen edellyttävät uuden ajan ilmaliikennettä. Teknologinen kehitys mahdollistaa lentokenttien kustannustehokkaamman toiminnan. Testaus- ja kehitystoimintaa tehdään Suomessa Helsinki-East Aerodromen johdolla Suomessa.

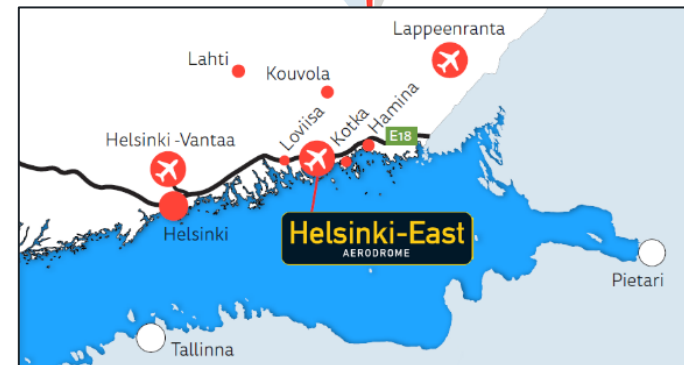
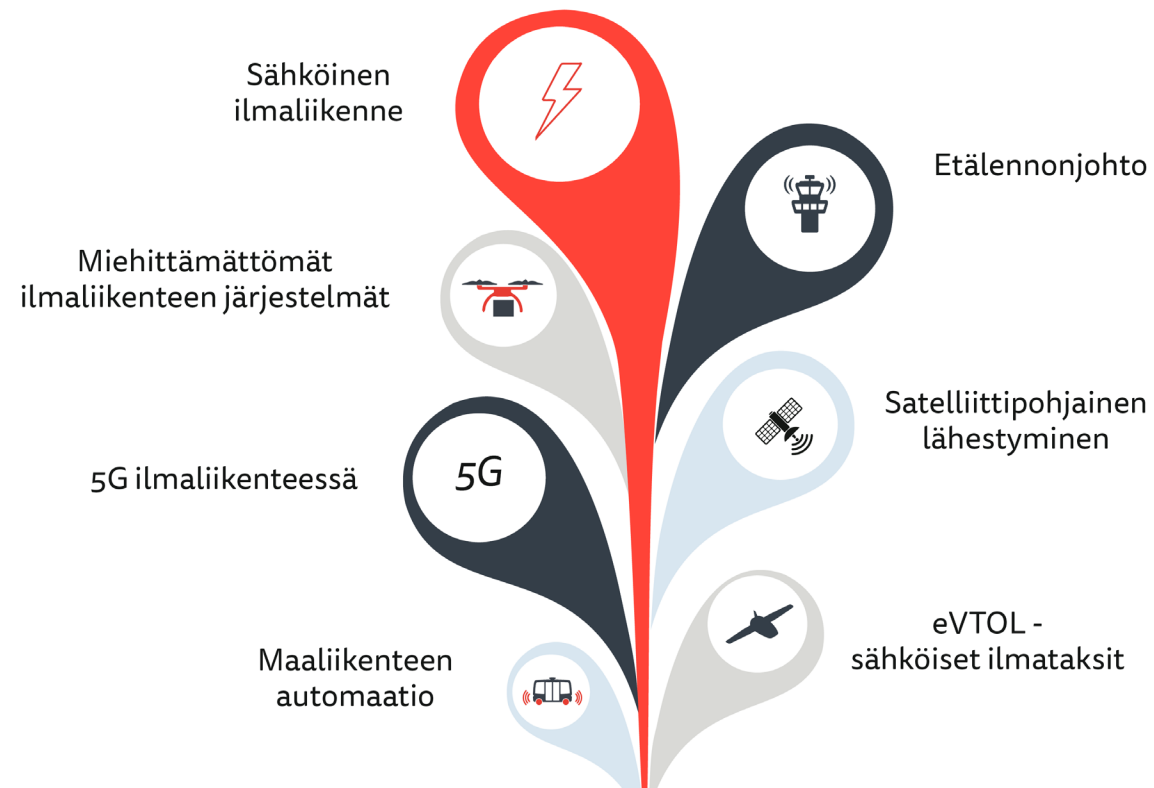
Helsinki-East Aerodrome on Pyhtäällä sijaitseva pääkaupunkiseudun kakkoskenttä ja tulevaisuuden digitaalinen lentokenttä. Kenttä toimii tulevaisuuden ilmailun kehityskeskusena. Helsinki-East Aerodromella tehtävää kehitystyötä voidaan soveltaa myös Porin lentokentän ja lentotoiminnan kehittämisessä.

Helsinki-East Aerodromella on käytössä satelliittipohjainen lähestymisjärjestelmä. Etälennonjohtokonsepti on viimeistään vuoden sisällä prototyyppivaiheessa. Sähköistä lentämistä edistetään VTT:n ja yliopistojen yhteistyössä ja kentällä on monien alan yritysten toimintaa. Alueen osayleiskaavassa on osoitettu ristikkäiskiitotie, jonka on tarkoitus palvella autonomisten ajoneuvojen testausta. Lentokentällä tutkitaan ilmatilan integrointia nykyisen ja tulevan ilmaliikenteen kesken.

Helsinki-East
testikenttä



Teknologioiden ja
toimintamallien
sovellukset mm.
Porin lentokentälle



Porin lentokentän ja lentoliikenteen kehittäminen

Mitä Porin lentokentän ja lentoliikenteen kehittämisellä tavoitellaan?

- Lentokenttä tunnistetaan olennaiseksi osaksi Satakunnan kansainvälistä saavutettavuutta ja sen aluetaloudellinen merkitys ymmärretään laajasti.
- Kenttäalueen toimintojen ja elinkeinoelämän kehittäminen. Porin lentokenttä mahdollistaa ilmailualan koulutustoiminnan, Satakunnan elinkeinoelämän ja matkailun saavutettavuuden sekä turvallisuuskeskuksen toiminnot.
- Lentokentän ydintehtävä on sen mahdollistamissa asioissa, kuten kilpailukykyisessä ja kansainvälisessä yritystoiminnassa sekä vetovoimaisessa matkailussa.
- Satakunnan alueen yrityksille pystytään tarjoamaan laadukkaita lentoja suoraan kohteisiin ja kansainvälisiin lentoliikenteen hubeihin. Tarjontaa voidaan laajentaa läntiselle vientivyohykkeelle.
- Lentoja voidaan tarjota kilpailukykyisillä hinnoilla.
- Porin lentokenttä ja lentotoiminta on edelläkävijä uuden kysyntäohjautuvan lentotarjonnan kehittämisessä. Sillä tähdätään erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiseen Satakunnassa ja laajemminkin Suomessa.

Mitä osa-alueita kehittämällä siirrytään uuteen aikaan?



**Maa-alueiden ja
lentokenttäinfrastruktuurin
omistus**



Lentokentän operointi



**Kysyntäohjautuva
lentoliikenne**

Lentokentän maa-alueen ja infran omistus

Lentokentän maa-alueen omistus

Porin kaupunki omistaa lentokentän maa-alueet ja on luotettava omistaja myös jatkossa. Tarvitaan pitkäaikainen vuokrasopimus ja toiminnan kehittämistä koskeva suunnitelma maanomistajan ja lentokenttäinfran omistajan välillä. Tämä on tärkeää, jotta toiminnan jatkuvuus ja varmuus voidaan turvata. Varma pitkän aikavälin näkymä on edellytys lentokentän investoinneille ja sitä ympäröivän maankäytön, ”neliapilan”, toimintojen kehittämiseksi.

Mitkä tahot voisivat omistaa lentokenttäinfraa?

Lentokentän infraomaisuuden tämänhetkinen arvo melko vähäinen. Infran omistaa pääosin Finavia. Yksi hangaari on Porin kaupungin omistuksessa.

Mahdollisia omistajia voivat olla Porin kaupungin lisäksi pääomasijoittajat, maakuntaliitto ja kauppakamarit. Lentokentästä hyötyvien tahojen määrä on suuri. Laajalla alueellisella omistuspohjalla vuotuinen kustannusrasitus jäisi kohtuulliseksi. Lentokenttä on edistämässä alueen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja alueen elinvoimaisuutta. Yksin vientiteollisuus tuo alueelle lähes 5 miljardin euron arvosta tuloja vuosittain.

Infran omistamiseen uusi yhtiö

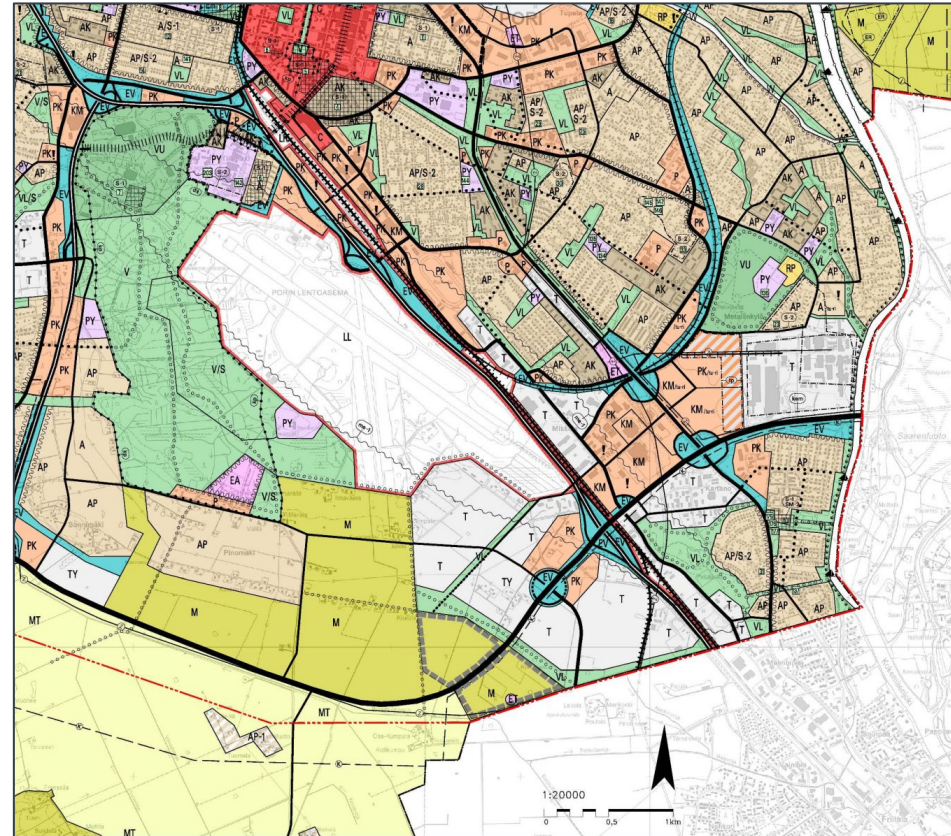
Porin lentokentän irtautuminen Finavian verkostosta on varteenotettava vaihtoehto. Ilman sitä Porin lentokentän kehittäminen ei tule olemaan proaktiivista. Uhkakuvana on jopa kentän sulkeminen.

Lentokentän omistuksen vaihtuessa infran omistamiseen tarvitaan uusi yhtiö. Alkuvaiheessa yhtiön tulisi olla niin vahvasti pääomitettu, että se selviää omillaan ylös ajamisen ajan ja toiminnan vakiinnuttua.

Valtion kanssa tulisi neuvotella Porin lentokentälle eropaketti, joka koskisi esim. viiden vuoden siirtymäkautta. Suuruusluokaltaan paketti voisi olla 10 miljoonaa euroa.

Lentokentän omistuksen kustannuksia

- Kiitoteiden, terminaalirakennusten ja muun lentokenttäinfrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen



Porin kaupunki omistaa lentokentän maa-alueet. Lentokentän keskeisiä etuja on sijainti keskustan ja palvelujen välittömässä läheisyydessä.



Lentokentän operointimalli

Tarvitaan myös uusi lentokentän operointimalli, jolla luodaan edellytykset kysynnän mukaiselle lentotoiminnalle. Kustannustehokkuus on yksi keskeinen edellytys. Kentän liiketoimintamalli ja ansaintalogiikkaa tulee toteuttaa niin, että ne mahdollistavat kasvun ja kehityksen.

Lentokenttäyhtiön perustaminen operointia varten

Lentokentän operointia varten tarvitaan ammattimaisesti johdettu yhtiö. Yhtiö voi olla oma yhtiönsä tai sama yhtiö, joka omistaa infrastruktuurin.

Kun kenttää operoi osakeyhtiö, edellytyksenä on ylösajovaiheen jälkeen kannattava liiketoiminta. Ylösajovaihe edellyttää pääomitusta ja riittävästi aikaa. Tavoitteena tulee olla, että yhtiö kehittyy pitkällä aikavälillä omarahoitteisesti.

Yhtiön on panostettava aktiivisesti liiketoiminnan kehittämiseen ja lentokentän markkinointiin. Yhtiö voi hakea rahoitusta yksityisiltä pääomasijoittajilta. Myös julkiset tahot voivat olla osaomistajina yhtiössä.

Aluetalouden ja lentokentän operoinnin kannattavuuden dilemma

Pienehköillä lentämisen volyyymeillä on vaikeaa saada lentokentän operatiivista toimintaa rahoitetuksi pelkästään kentän käytöstä perittävillä maksuilla. Kannattavuus on ongelmallista varsinkin kehityksen alkuvaiheessa ja erilaiset rahoitustavat täytyy pohtia huolella.

Aluetalouden näkökulmasta tilanne näyttää täysin toiselta. Jo pelkästään Satakunnan alueen viennin arvo on vuosittain 4...5 miljardia euroa, kun taas lentokentän toiminta maksaa suuruusluokkaa 5 miljoonaa euroa vuodessa. Vientiyrityksille lentokenttä on täysin välttämätön. On erittäin tärkeää viestiä lentokentän laajemmasta taloudellisesta merkityksestä kansalaisille ja päättäjille.

Lentokentän operoinnin kustannuksia

- Lennonvarmistuspalvelut
- Henkilökunta
- Markkinointi
- Muut operatiiviset kulut



Mitä vaikutuksia on Suomen Ilmailuopiston omistusosuuden siirtymisellä Finnairilta valtiolle?

Minkä tahojen intresseissä on turvata Porin lentokentän tulevaisuus?

Esim. Lappeenrannassa lentokentän toimintaa on tukemassa kumppanuusverkosto, mm. Etelä-Karjalan Osuuspankki.



Lentotoiminnan malli

Tarjontalähtöisestä kysyntälähtöiseen

Nykymalli perustuu tarjontalähtöisyyteen ja vakioaikatauluihin riippumatta siitä kuinka hyvin ne soveltuvat elinkeinoelämän tarpeisiin. Digitalisaatio mahdollistaa uudenlaisen tavan kysynnän ja tarjonnan kohtaamiseen. Digitaalisella alustalla kysyntä voidaan koota ja tarjota juuri siihen sopiva lentokalusto. Lentotoiminta edellyttää, että lentokentältä liikennöi kysyntäpohjaisella toimintamallilla toimiva lentoyhtiö. Yhtiö hankkisi kysyntäohjautuvasti matkustajat ja liikennöisi useampiin kansainvälisiin hubeihin liike-elämän tarpeiden mukaan. Lentoja olisi myös suoraan yritysten tarvitsemiin kohteisiin. Uutta on se, että ei lennettäisi pelkästään vakioituja reittejä vakioituilla aikatauluilla. Tällä tavalla Suomeen voitaisiin luoda uuden ajan lentämisen malli, jolla pienemmillä koneilla liikennöitäisiin vaihtelevien tarpeiden mukaisesti.

Kysyntäohjautuvan lentoyhtiön tukikohta Poriin

Yhtiö pitäisi tukikohtanaan Porin lentokenttää, mutta palvelisi laajemmin myös länsirannikon ja läntisen Suomen elinkeinoelämän tarpeita. Tällä tavalla saataisiin kerätyksi tarvittavaa volyymiä enemmän kuin mitä yhden kentän vaikutusalueelta on mahdollista.

Vientiyriitysten ja muiden alueen toimijoiden kanssa on mahdollista löytää tärkeimmät kohteet sekä hahmotelma kysynnän profiilista ja lentojen frekvenssistä.

Yhtiöllä voisi olla muutaman koneen kalusto, jolle saataisiin hyvä rotaatio laajempaa aluetta operoimalla. Soveltuvia konetyyppejä ovat noin 10 hengen koneet, kuten Pilatus PC-12 ja Cessna Caravan 208. Kysynnän kasvaessa koneiden määrää on mahdollista lisätä ja kasvattaa konekokoa esim. 20...30 hengen suuruusluokkaan.

Koneiden täyttöaste jää säännöllisessä reittiliikenteessä usein alhaiseksi. Kannattavan lentotoiminnan ja lipun hintojen kannalta on ensiarvoisen tärkeää saada koneiden täyttöaste korkeaksi. Pienemmällä kalustolla tämä on mahdollista.

2020-luvun puolivälin jälkeen monet lentokonevalmistajat ovat tuomassa sähkökäyttöistä kalustoa markkinoille. Porin lentokenttä voi tulevaisuudessa toimia myös sähköisen lentämisen alustana. Sähköisen lentämisen operatiiviset kulut tulevat todennäköisesti olemaan pienemmät johtuen sähkömoottorien suuresta well-to-wheel hyötysuhteesta ja matalista huoltokustannuksista.



Lentokalusto voi alkuvaiheessa olla potkuriturbiinikoneita kuten Pilatus PC-12 ja Cessna Caravan 208.

*Yrityksille tärkeintä on
lentotoiminnan varmuus ja
jatkuvuus*

**Jos valtio jatkaa alueellisten
lentokenttien taloudellista tukemista,
Porin lentokentän ja Satakunnan
maakunnan tulee olla samalla viivalla
muiden alueiden kanssa.**



Tiekartta



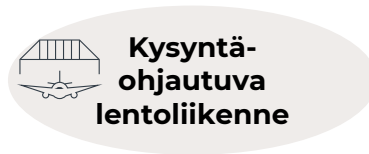
Lentokentän
maa-alueiden
omistus



Lentokenttä-
infrastruktuurin
omistus



Lentokentän
operointi



Kysyntä-
ohjautuva
lentoliikenne

TAUSTATYÖ

Neuvotellaan hyvä **eropaketti** Finavian kanssa. Kentän infrastruktuurin tulee siirtyä hyvässä kunnossa uudelle omistajalle.

Kattava keskustelukierros alueen toimijoiden kesken **kentän omistuksen ja operoinnin vaihtoehtoista**, osallistumishalukkuudesta ja taloudellisista raameista. Myös valtio mukana neuvotteluissa.

Selvitetään Satakunnan kauppakamarin johdolla **alueen yritysten lentotarpeet**. Tunnistetaan tarvittavat lentokohteet, matkustajavolyymit ja matkafrekvenssit Porin lentokentältä.

Kysynnän selvittämisen **jälkeen arvioidaan lentotoiminnan volyymiä ja kannattavuutta**

Rahoitustarpeen ja lähteiden määrittäminen

Avataan keskustelut TEM:n kanssa siitä, millä instrumenteilla ja periaatteilla valtio voisi tukea Porin lentokenttää ja edistää Satakunnan vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä. Porin proaktiivinen rooli uuden ajan ilmaliikenteen kehittämisessä koituu koko Suomen parhaaksi ja valtion tulisi tukea tällaista toimintaa.

Tunnistetaan koko **läntisen rannikon lentotarpeet** yhteistyössä kauppakamarien kanssa ja etsitään synergioita Satakunnan alueen toimijoiden kanssa.

Avataan **keskustelut lentoyhtiöiden kanssa** palvelun järjestämisestä. Neuvottelut palvelutasosta ja kustannuksista.



Portti eteenpäin

Onko:

- halukkaita kentän omistajia ja operoijia
- suotuisia rahoitusnäköymiä
- volyymiä kannattavalle lentotoiminnalle
- valtiolta saatu lupaus eropaketista ja vientiteollisuuden tukemisesta

Jos
OK

TOIMINNAN KÄYNNISTÄMINEN

Lentokenttäinfrastruktuurin **omistusyhtiön muodostaminen**

Lentokentän **operointiyhtiön** muodostaminen

Laaditaan **pitkäaikainen vuokrasopimus** Porin kaupungin ja lentokenttäinfran omistajan välillä

Kehitetään yhteistyössä vientiyritysten kanssa ensivaiheessa **yrittäjille suunnattu sovellus** lentojen varaamiseen, ns. "yritys-MaaS-sovellus". Kannattavuutta voidaan parantaa myymällä tyhjiä penkkejä kenelle vain. Volyymien kasvaessa laajennetaan sovellus palvelemaan myös muita käyttäjäryhmiä

VIESTINTÄ

Omistusmallin ja operointimallin muutoksen yleisen hyväksynnän saavuttamiseksi viestitään säännöllisesti **Porin lentokentän aluetaloudellisesta vaikutuksesta ja merkityksestä alueen yrityksille**. Yleinen hyväksyntä on erittäin tärkeää saada aikaan, koska kenttään käytetään myös julkisia varoja.

wsp

Redstoneaero