

FLYBE FINLAND

Alueellisen lentoyhtiön näkökulma lentoliikennestrategiaan

**LVM – Lentoliikenneseminaari
30.10.2012 / Mikko Sundström**



Agenda

Yhtiön tausta ja avainluvut

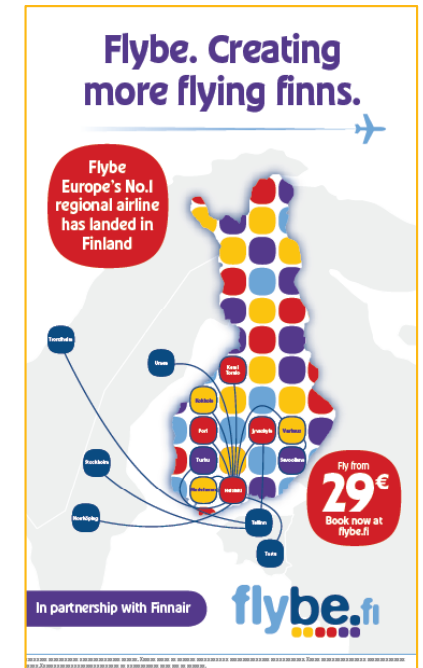
Alueellisen lentoliikenteen luonne

Flyben visio kotimaan liikenteestä 2012-2025

Keskeiset haasteet

Yhtiön tausta pääpiirteissään

- 60%:40% yhteisyritys Flybe ja Finnair
- Finncommin osto 18.8.2011:
 - 100% Finnish Commuter Airlines ('FCA'):n ja F-Jet Oy:n osakekannoista
 - 46% Finnish Aircraft Maintenance'sta ('FAM') ja 57% Finncomm Training Centre'stä ('FTC')
- Flyben brändi korvasi täysin aiemman
- Liiketoimintamalli on yhdistelmä alueellisen syöttölentoyhtiön ja halpalentoyhtiön toimintamallista



Flybe - £678m (n. 850 MEUR) liikevaihdolla Euroopan johtava aluelentoliikennekonserni

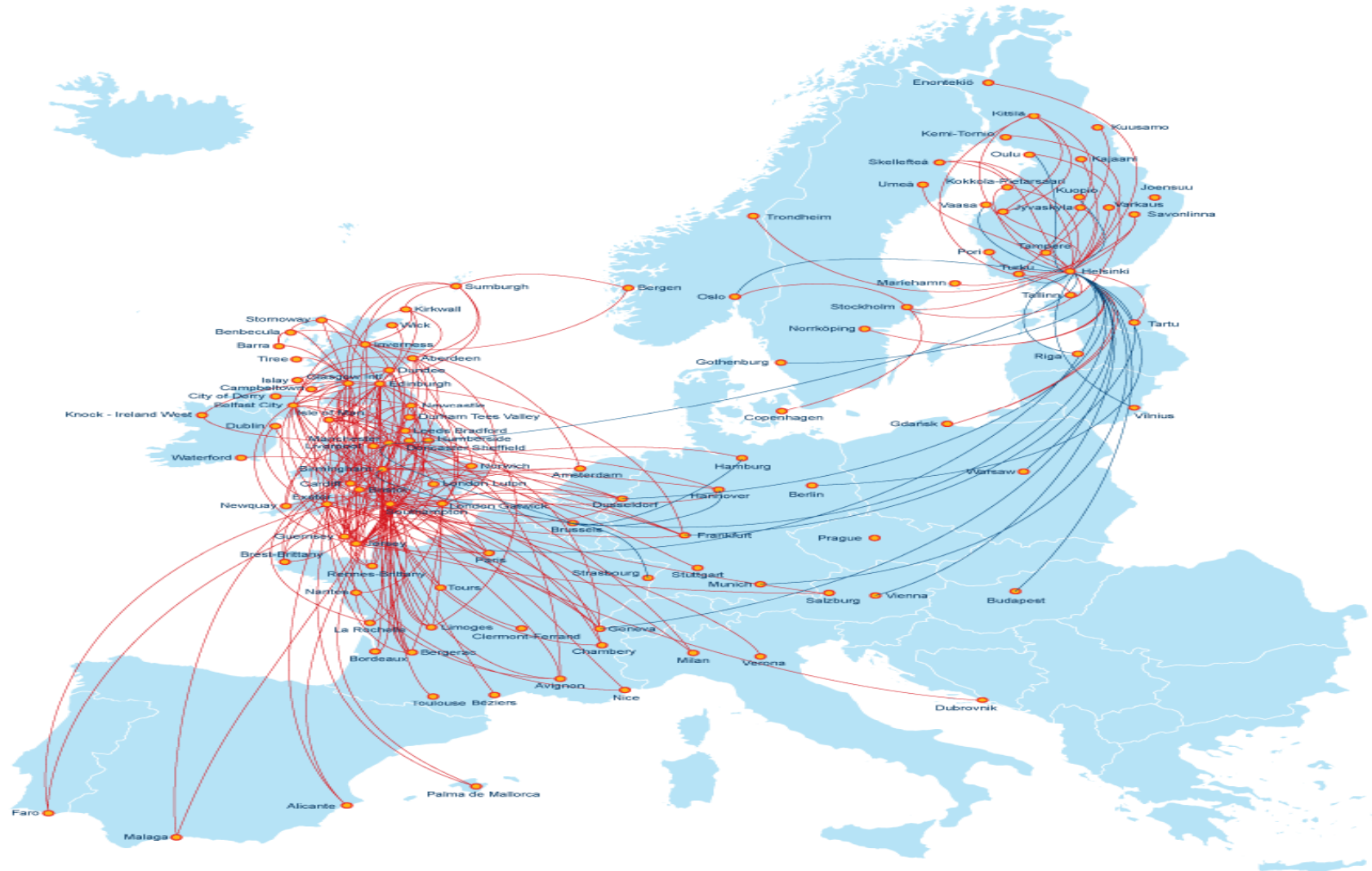
- 1979 “Jersey European Airways” perustettiin
1983 HQ Exeteriin
2002 Flybe -nimi käyttöön
2006-2007 BA Connect -järjestely
2010 listautuminen Lontoon pörssiin joulukuussa
2011 KV-laajentuminen Finncommin ostolla
2012 Finnairin 12 E190-lentokoneen ulkoistus
- Kansainvälisesti 225 reittiä, 102 lentokenttää
- 96 lentokonetta per 4/2012 (49 Q400, 14 E195, 12 E190, 4 E175, 2 E170, 12 ATR 72-500, 2 ATR 42-500, laivaston keski-ikä 4,6 vuotta)
- Päättyneellä tilikaudella kansainvälisesti 7.3m matkustajaa, joista Suomessa noin 1 m matkustajaa ensimmäisen toimintavuoden aikana
- Euroopan suurin aluelentoliikennekonserni ja maailman 8. suurin aluelentoyhtiö, joista Flybe suurin riippumaton yhtiö



Flybe Finlandin avainluvut:

- Liikevaihto noin 110 MEUR / 2011, josta noin puolet oman kaupallisen lentoliikentetuotteen liikevaihtoa ja puolet kolmansille myytyjen lentokapasiteettipalvelujen liikevaihtoa, voimakas kasvu vuosille 2012/2013.
- Henkilöstöä yhteensä n. 600, ja joista yli 500 kuuluu lentävään henkilöstöön.
- Suomen yhtiön laivasto koostuu 14 ATR-koneesta, 12 E190 koneesta ja 2 E170-koneesta.

Yhtiön reittiverkosto



Flyben kotimaan reittirakenne



Flybe'n omat kaupalliset kotimaan reitit Helsinkiin

HEL – Kemi

HEL - Kajaani

HEL – Kokkola

HEL- Jyväskylä

HEL – Maarianhamina

HEL – Savonlinna / Varkaus

HEL – Enontekiö (sesonki)

Finnairille tuotetut kotimaan reitit Helsinkiin

HEL - Turku

HEL - Tampere

HEL - Joensuu

HEL - Vaasa

HEL – Kuusamo

HEL – Kuopio

Muita Flybe'n omia kaupallisia reittejä

HEL - Norrköping

HEL – Tartto

Lisäksi Flybe'n Suomen kalustolla mm.
Bromma – Tallinna/Oslo, sekä Finnairin
E190/170-reitit Eurooppaan

Agenda

Yhtiön tausta ja avainluvut

Alueellisen lentoliikenteen luonne

Flyben visio kotimaan liikenteestä 2012-2025

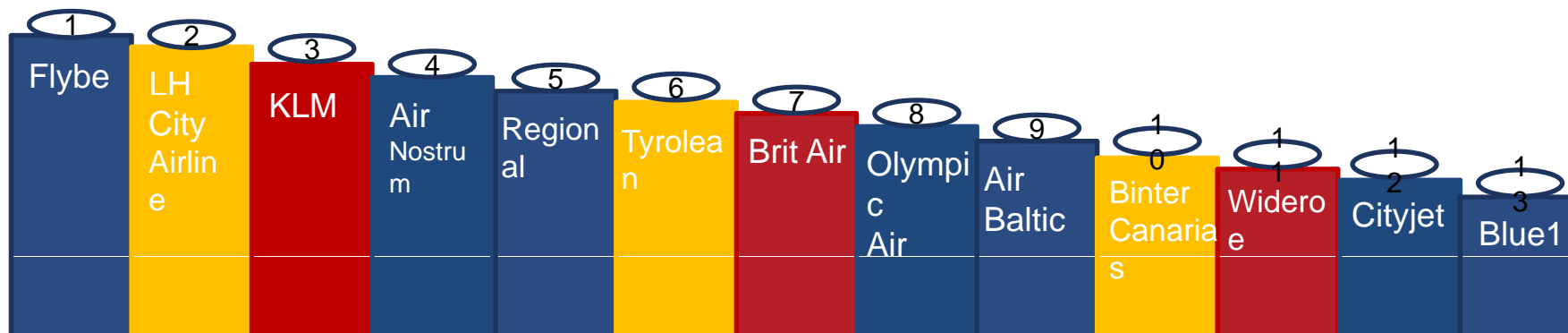
Keskeiset haasteet

Alueellisen lentoliikenteen luonne

Alueellisen lentoliikenteen konsepti kilpailee pääasiassa vain maakuljetusmuotojen kanssa:

- Tyypillisesti liikennöintiä alle 100 paikkaisilla koneilla reiteillä, joilla alle 400.000 matkustajaa vuodessa
- 82% reiteistä ylittää vesistön Euroopan laajuisessa tarkastelussa
- Ei yleensä reittejä, joilla ajoaika autolla alle 3,5 tuntia
- Ei yleensä kilpaile julkisin varoin rahoitettujen suurnopeusjunien kanssa

Yhteistyökumppaneille myytävän lentokapasiteettipalvelun liiketoimintamalli voi johtaa poikkeuksiin edellisestä



Agenda



Yhtiön tausta ja avainluvut

Alueellisen lentoliikenteen luonne

Flyben visio kotimaan liikenteestä 2012-2025

Keskeiset haasteet

Kotimaan liiketoimintaympäristö 2012-2025 ?

Flyben arvio lentoliikennepalvelujen kysynnän kohtuullisesta kasvusta kotimaassa perustuu seuraaviin oletuksiin:

- Energian hinta nousee edelleen ja fossiilisten polttoaineiden niukkuus korostuu, mutta vastaavasti myös tietoisuus ydinvoiman riskeistä kasvaa, mikä vaikuttaa mm. raideliikenteen kustannustasoon ja vetovoimaan, samoin kuin tietoliikenneinfrastruktuurin energiankulutuksen mieltämiseen
- Liikenneinfrastruktuuriin käytettävissä olevat budjettivarat tulevat olemaan entistä niukempia
- Seutukunnat pysyvät elinvoimaisina, koska teollisuus vahvistaa asemaansa tulevina vuosikymmeninä, eikä metropolialue-ajattelun edellytyksenä oleva tyypillinen voimakas siirtymä täysin jälkiteolliseen palveluyhteiskuntaan toteudu. Teollisuuden palveluja tarvitaan ja luodaan seutukunnissa.
- Suomen elinkeinorakenteen vientivetoisuus säilyy, mikä edellyttää henkilökohtaista kanssakäymistä ulkomaisten toimijoiden kanssa, ylläpitäen lentäen tapahtuvan liikematkustuksen kysyntää.
- Edellä mainituissa olosuhteissa on mahdollista ylläpitää kohtuullinen talouskasvu, mikä edelleen ylläpitää yksityisten lentomatkustuspalvelujen kysyntää.

Flybe lähestyy seuraavien vuosikymmenien lentoliikenteen liiketoimintaympäristöä pyrkien tunnistamaan tekijöitä tai ilmiöitä, joiden vaikutuksen ennakoidaan olevan vakio tai ennustettavissa tällä hetkellä käytössä olevan tiedon varassa, riippumatta toimintaympäristön makroekonomisista muutoksista.

Flyben Visio

- Tavoitteena mahdollisimman laaja laadukkaiden (kohtuuhintainen/täsmällinen/turvallinen) lentomatkustuspalvelujen alueellinen saatavuus niin seutukuntien välistä vapaa-ajan kuin liikematkustustakin ajatellen
- Lentopalvelujen saatavuus perustuu riittävän tiheään lentovuorotarjontaan, joka mahdollistaa mielekkään “point-to-point” matkustuksen seutukuntien ja Helsinki-Vantaan välillä, samoin kuin joustavat jatkoyhteydet ulkomaan jatkolennoille (ei pääsääntöisesti mahdollista perinteisellä LCC-konseptilla)
- Alle 350 km etäisyyksien liikenne seutukuntien vaikutusalueella järjestetään kustannustehokkaalla maakuljetusmuodolla, joka edelleen myös palvelee liikennettä lentoasemille
- Reittejä voidaan kehittää myös seutukuntien välille aidoksi ‘point to point’ -verkostoksi – huomattavaa ajan ja rahan säästöä kotimaan/lähialueiden matkustukseen

**Suomalaisessa
ilmailuteknologiassa ja
ilmailualan
erityisosaamisessa
tunnistetaan kasvavaa
vientipotentiaalia**



Agenda

Yhtiön tausta ja avainluvut

Alueellisen lentoliikenteen luonne

Flyben visio kotimaan liikenteestä 2012-2025

Keskeiset haasteet

Alueiden lentoliikenteen kehittämisen keskeiset haasteet

Kattavan lentotarjonnan kannalta kolme tärkeintä haastetta ovat:

1. Arvoketjun kustannusrakenteen optimointi
2. Arvoketjun kustannusrakenteen optimointi
3. Arvoketjun kustannusrakenteen optimointi

- Lentoliikenteen tulisi ottaa strategiseksi tavoitteekseen eri liikennemuotojen välinen kustannusjohtajuus, mikä rationaalisessa päätöksenteossa varmistaa tasavertaisen yhteiskunnallisen panostuksen lentoliikenneinfrastruktuuriin osana eri kuljetusmuotojen verkkoa.
- Kustannusjohtajuuden keskeisiä mahdollistajia on osaltaan myös liikennemuodon teknologiajohtajuus.
- Osana teknologiajohtajuutta edistys ympäristönäkökohtien suhteen, mukaan lukien analyysi lentoliikenneinfrastruktuurin kokonaiskuormituksesta verrattuna maa- tai meriliikenneverkkoinfrastruktuurien kokonaiskuormitukseen.

Keskeisiä osia:

Lentoyhtiöiden
sisäinen
kustannusrakenne

Jakelukanavien
kustannusrakenne

Lentoasemaverkosto-
infrastruktuurin
kustannusrakenne

Valvontaelinten
kustannusrakenne

Kotimaan lentoliikenteen turvaamisen keskeiset toimenpiteet - lentokenttäverkosto ja alueiden saavutettavuus



- Kotimaan lentokenttäverkoston tulee olla mahdollisimman kattava ja kustannustehokkaasti toteutettu
- Flybe ei tunnista olennaisia alueellisia supistamistarpeita kotimaan nykyisessä alueellisessa verkostossa, mutta verkostoa tulisi eriyttää toiminnallisesti (sotilas- ja koulutuskentät erilleen kaupallisen lentoliikenteen toiminta-/rahoitusmallista)
- Lähestymistapa tulisi olla verkoston toiminnallinen optimointi eikä sen supistaminen

Loppupäätelmät:

Olennaiset tarvittavat toimenpiteet voidaan toteuttaa kansallisella tasolla

Kaikki arvoketjun prosessit arvioitava objektiivisesti kustannustehokkuuden näkökulmasta