



Esitys Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston kulurakenteen ja hinnoittelun selvityksestä

Liikenne- ja viestintäministeriö

23.1.2013

Työn tarkoitus ja raja

- Selvitystyö on tehty lentoliikennestrategiatyön valmistelun tueksi ja pohjaksi.
- Työssä on selvitetty Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) toimeksiannosta Finavia Oyj:n operoiman 25 lentoaseman **kannattavuutta, kulurakennetta ja hinnoittelua**.
- Selvityksessä emme ole ottaneet kantaa mm. siihen, mihin toimenpiteisiin lentoasemaverkoston ylläpitämisestä syntyvien alijäämien johdosta tulisi ryhtyä tai siihen miten lentoasemakohtaisten alijäämien odotetaan kehittyvän tulevina vuosina.
- Selvityksen puitteissa ei ole ollut mahdollista arvioida
 - yksittäisen lentoaseman vaikutuksia lentoasemaverkoston kustannuksiin;
 - kustannusvastaavuutta liikennöintimuodon suhteen;
 - verkostoalijäämä kohdentuu eri asiakasryhmien kesken.

Johtopäätökset

1. Nykyisen maakunta lentoasemaverkoston ylläpitäminen on tappiollista.

- Maakuntalentoasemien muodostama ns. verkostoalijäämä yhtiön sisäiseen laskentaan perustuen oli noin 20 MEUR vuonna 2011.
 - Finavian yhtiöittämisen yhteydessä tehtiin merkittäviä omaisuuden tasearvojen alaskirjauksia toiminnan tappiollisuudesta ja tuotto-odotuksista johtuen.
 - Alaskirjauksista johtuvat alhaiset poistotasot vaikuttavat verkostoalijäämän määrään (alijäämä olisi suurempi jos poistotasot olisivat isommat).

Vuonna 2011 lentoasematoiminta oli kannattavaa ainoastaan Helsinki-Vantaalla ja kolmella sotilaskentällä (Utti, Halli, Kauhava).

- Helsinki-Vantaan matkustajamäärä on yli kolminkertainen verrattuna muun verkoston yhteenlaskettuun matkustajamäärään.
- Sotilaslentoasemat toimivat kulut kattavalla sopimushinnoittelulla.

Johtopäätökset

2. Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisilla tuotoilla tuetaan lentoasemaverkon ylläpitoa.

- Finavian lentoasemilla sovelletaan palvelutasoperusteista yhtenäistä hinnoittelua.
 - Samasta palvelusta peritään palvelutasoon perustuvaa maksua yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta.
- Huolimatta yhtenäishinnoittelusta Helsinki-Vantaa sijoittuu eurooppalaisten päälentoasemien lentoliikennemaksujen hintavertailussa halvimpien joukkoon.

Johtopäätökset

3. Lentoasemakohtaisissa kannattavuuksissa on merkittäviä eroja.

- Tärkein selittävä tekijä kannattavuuseroihin on lentoasemakohtaiset lentoliikenteen volyymit.
- Kaupallinen toiminta on kannattavaa ainoastaan Helsinki-Vantaalla, johtuen matkustajamääristä (vaihtomatrustajat ovat merkittävä kaupallisten palveluiden käyttäjäryhmä).
- Alueellisilla lentoasemilla harjoitettu sotilasilmailu asettaa omat vaatimukset tarjottaville palveluille ja niiden laadulle.
- Toiminta on hyvin pääomavaltaista ja kustannusrakenne on hyvin kiinteä (henkilöstökulujen osuus on merkittävä).

Kannanotot toimeksiannossa esitettyihin kysymyksiin

1. Kenttäverkosto – kohdistetaanko kustannukset läpinäkyvästi?

- Hinnoittelu on kustannusvastaavaa ja se toteutetaan aiheuttamisperiaatteella.
- Hinnoittelun vahvistaa vuosittain Eurocontrol, minne Trafi toimittaa hinnoittelun pohjana olevat Finavian tuottamat laskelmat (tilintarkastajan hyväksymiä).

Kannanotot toimeksiannossa esitettyihin kysymyksiin

2.

Verkostoperiaate ja yhtenäishinnoittelu – mikä on vaikutus kenttäkohtaiseen kannattavuuteen?

- Yksittäisen kentän näkökulmasta hinnoittelu ei ole kustannusvastaavaa.
- Kenttäkohtainen kannattavuus riippuu lähinnä liikennemääristä (matkustajat, operaatiot).
 - Sotilasilmailun maksut määrittellään kulujen kattamisen periaatteella sotilaslentoasemien osalta.
- Yhtiöittämisen yhteydessä tehdyistä arvonalennuksista johtuen ongelman muodostavat tulevat välttämättömät investoinnit, joita ei huomioida tuloslaskennassa tällä hetkellä riittämättömien poistotasojen kautta.

Kannanotot toimeksiannossa esitettyihin kysymyksiin

3. Volyymit – mikä on todellinen kustannus (ja vaadittu hinnoittelu) jos kustannukset kohdistetaan aidosti kentittäin?

- Kenttäkohtainen liikevaihto ja kannattavuus riippuvat kenttätyyppistä (lentoasemat, yhteistoiminta- (YT), sotilaslentoasemat).
- Täysimääräinen kustannusvastaavuuden noudattaminen tarkoittaisi, että verkon vähäliikenteisissä osissa liikenteeltä perittävät yksikkömaksut olisivat huomattavasti korkeammat (noin 2-4-kertaiset).
- Tämän selvityksen puitteissa ei ole ollut mahdollista muodostaa tarkkaa käsitystä kustannusten jakautumisesta liikenne-, yleis-, ja valtionilmailun välillä (niillä kentillä joilla on useampaa ilmailutyyppiä).

Yksittäisen lentoaseman kannattavuuteen vaikuttavat keskeiset tekijät

Yhtenäishinnoittelu ja verkostoperiaate

Voimakkaasti säädelty
Lainsäädäntö
Ilmailumääräykset

Lentoasematoiminnan kustannukset ovat suureksi osaksi kiinteitä.

Tuotot:

-ilmailuntuotot
Valtionilmailun tuotot
Kaupallisen toiminnan tuotot
Muut tuotot

KANNATTAVUUS

Kulut:

Toimintaan liittyvät kulut
- Henkilöstökulut sekä koneet, laitteet ja järjestelmät
Tiloihin ja infrastruktuuriin liittyvät kulut
- Poistot/investoinnit sekä pääomakulut
Muut kulut

Lentoasemalla harjoitettavan toiminnan tyyppi
Liikenneilmailu
Yleisilmailu
Valtionilmailu

Lentoasemaverkoston liikevaihdon, kulujen ja tuloksen muodostuminen

Lentoasemaverkoston tuloksen muodostuminen:

	Lentoasema- liiketoiminta	Lennonvarmistus- liiketoiminta*	Kaupallinen liiketoiminta	Liiketoiminnat yhteensä
Helsinki-Vantaa	56 %	-17 %	109 %	149 %
Muu verkosto	-22 %	-31 %	5 %	-49 %
Yhteensä	34 %	-48 %	114 %	100 %

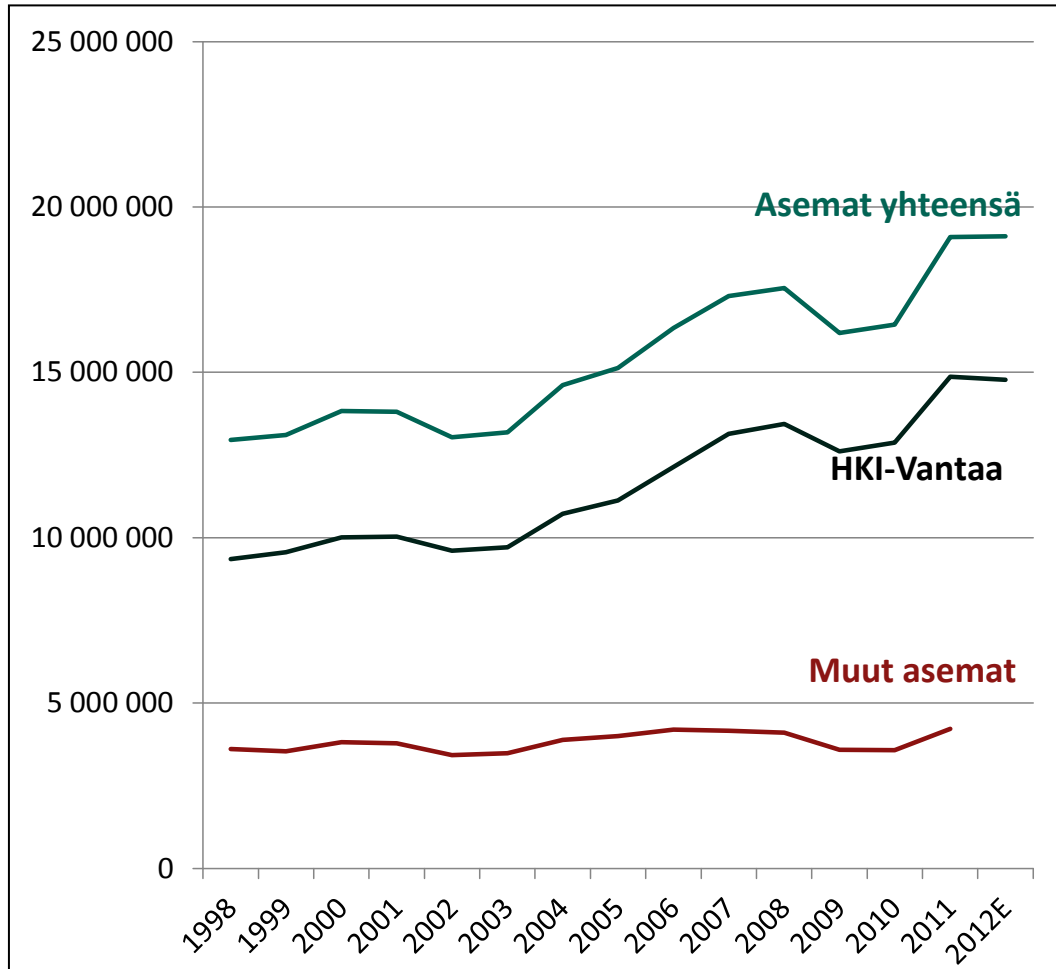
*Lentoaseman lennonvarmistusliiketoiminta tarkoittaa lentoasemien lähilennonjohtoa.

Yhtenäishinnoittelu ja verkostoperiaate

Yksittäisen lentoaseman kannattavuus riippuu useista eri tekijöistä, joista hinnoittelumalli on vain yksi tekijä.

- Toimialan hinnoittelu on vahvasti säänneltyä.
 - Mm. Lentoasemamaksudirektiivi 2009/12/EY ja Komission asetus (EY) N:o 1794/2006 (koonnos) lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä.
- Verkostoperiaatteen piirissä olevilla eri lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua siten, että samasta palvelusta peritään samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta.
- Finavian mahdollisuudet vaikuttaa yksittäisen lentoaseman hinnoitteluun tai kannattavuuteen ovat rajalliset käytössä olevasta yhtenäishinnoittelumallista johtuen.
- Nykyisessä mallissa on voimakas ristisubventaatio Helsinki-Vantaan lentoasemalta kaikille muille lentoasemille (pl. sotilaslentoasemat Utti, Halli ja Kauhava).
- Suomen kaltaisella yhtenäishinnoittelumalliin perustuvalla verkostoperiaatteella toimivia maita ovat Espanja ja Portugali.

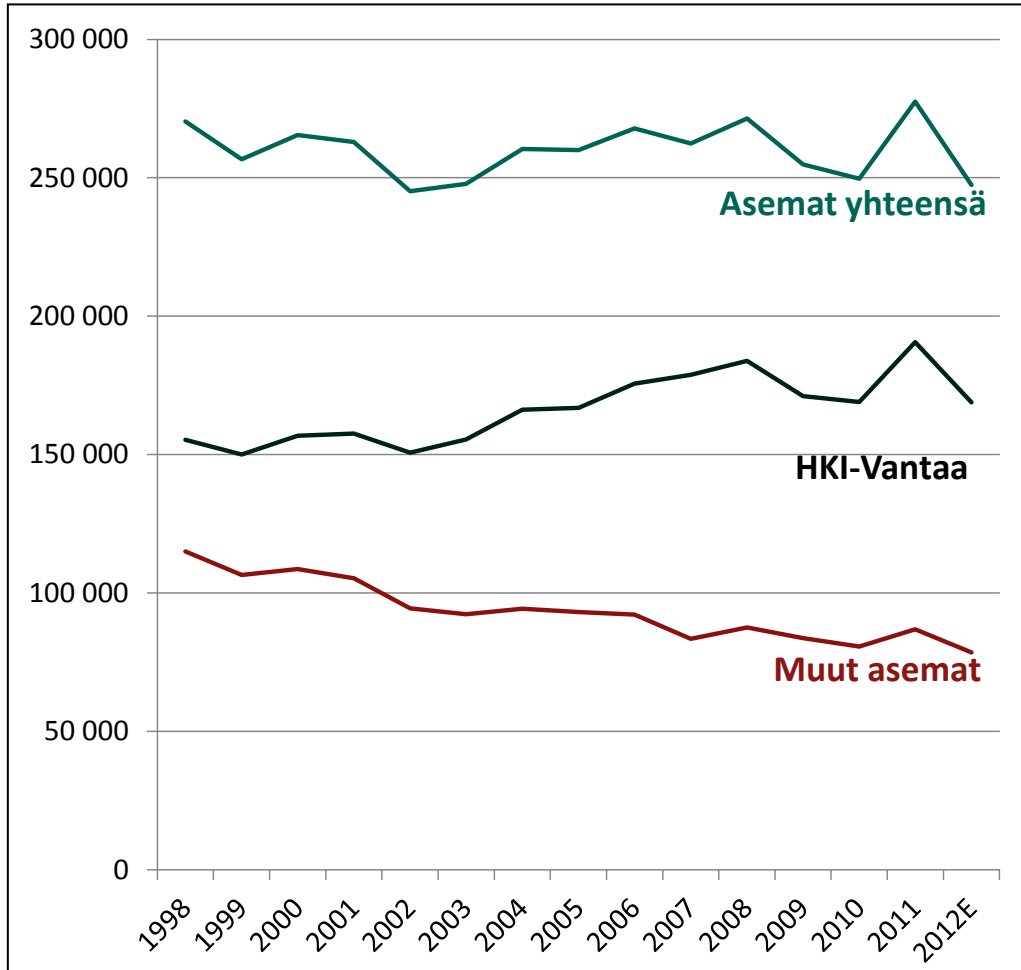
Lentoliikenteen suoritteiden kehittyminen



Matkustajamäärät

- Matkustaja määrien kasvu on ollut suhteellisen tasaista vuodesta 1998 lähtien Helsinki-Vantaalla.
- Muilla verkoston asemilla yhteenlasketut matkustajamäärät eivät ole muuttuneet merkittävästi.
- Matkustajamäärät kääntyivät laskuun helmikuussa 2012.

Lentoliikenteen suoritteiden kehittyminen



Operaatiot

- Operaatioiden määrän kasvu on ollut suhteellisen tasaista vuodesta 1998 lähtien Helsinki-Vantaalla.
- Operaatioiden yhteismäärä muilla verkoston lentoasemilla on puolestaan laskenut.
- Vuoden 2012 osalta marras- ja joulukuun operaatioiden puuttuminen luvuista näkyy operaatioiden määrän laskuna vuonna 2012.

Yhteenveto

Lentoasemien välinen vertailu keskeisten vuoden 2011 tunnuslukujen suhteen

	Matkustajat
Helsinki	14 866 071
Oulu	973 924
Tampere	657 630
Rovaniemi	396 825
Turku	377 554
Vaasa	338 499
Kuopio	284 405
Kittilä	238 538
Ivalo	125 535
Joensuu	117 731
Lappeenranta	116 267
Kokkola-Pietarsaari	94 684
Kemi-Tornio	93 757
Kuusamo	91 759
Jyväskylä	88 850
Kajaani	78 095
Pori	54 056
Mariehamn	53 568
Enontekiö	18 238
Savonlinna	14 175
Varkaus	8 735
Kauhava	187
Utti	6
Halli Kuorevesi	0
Helsinki-Malmi	0

Taulukossa on esitetty kunkin lentoaseman sijoittuminen matkustajien lukumäärän suhteen.

- Lentoasemat on merkitty valkoisella taustavärillä
- YT-lentoasemat on merkitty **punaisella** taustavärillä
- Sotilaslentoasemat on merkitty **vihreällä** taustavärillä
- Sotilaslentoasemilla ei seurata matkustajien lukumääriä.
- Vähiten matkustajia oli Varkauden, Savonlinnan, Enontekiön, Maarianhaminan ja Porin lentoasemilla.

Yhteenveto

Lentoasemien välinen vertailu keskeisten vuoden 2011 tunnuslukujen suhteen

	Liikevaihto	Kulut
Helsinki	1	1
Oulu	2	2
Rovaniemi	3	4
Tampere	4	3
Turku	5	5
Kuopio	6	6
Vaasa	7	7
Kauhava	8	17
Kittilä	9	9
Halli Kuorevesi	10	22
Ivalo	11	15
Jyväskylä	12	8
Joensuu	13	13
Helsinki-Malmi	14	11
Pori	15	10
Kemi-Tornio	16	14
Lappeenranta	17	12
Utti	18	24
Kokkola-Pietarsaari	19	16
Kuusamo	20	18
Mariehamn	21	20
Kajaani	22	19
Savonlinna	23	21
Enontekiö	24	25
Varkaus	25	23

Taulukossa on esitetty kunkin lentoaseman sijoittuminen liikevaihdon ja kulujen määrän suhteen.

- Lentoasemat on merkitty valkoisella taustavärillä
- YT-lentoasemat on merkitty **punaisella** taustavärillä
- Sotilaslentoasemat on merkitty **vihreällä** taustavärillä
- Liikevaihto ja kulut ovat suhteellisesti toisistaan riippuvaisia (pl. sotilaslentoasemat, Jyväskylä ja Pori.)

Yhteenveto

Lentoasemien välinen vertailu keskeisten vuoden 2011 tunnuslukujen suhteen

	Sisäinen tulos	Sisäinen tulos%
Helsinki	1	1
Kauhava	3	3
Halli Kuorevesi	2	4
Utti	4	2
Oulu	5	5
Turku	10	9
Vaasa	9	10
Kittilä	12	7
Ivalo	7	12
Rovaniemi	17	6
Mariehamn	11	14
Enontekiö	6	20
Joensuu	15	13
Kuusamo	14	15
Tampere	22	8
Varkaus	8	24
Kuopio	23	11
Helsinki-Malmi	20	16
Kokkola-Pietarsaari	18	19
Kajaani	16	21
Savonlinna	13	25
Lappeenranta	21	18
Jyväskylä	25	17
Kemi-Tornio	19	23
Pori	24	22

Taulukossa on esitetty kunkin lentoaseman sijoittuminen sisäisen tuloksen ja tulos % suhteen.

- Lentoasemat on merkitty valkoisella taustavärillä
- YT-lentoasemat on merkitty punaisella taustavärillä
- Sotilaslentoasemat on merkitty vihreällä taustavärillä
- Lentoasemat on järjestetty taulukossa sisäisen tuloksen ja sisäisen tulos- % paremmuusjärjestyksien keskiarvon mukaan.
- Suhteellisesti (sisäisen tulos-% suhteen) heikoimmin kannattavat lentoasemat ovat **Savonlinna, Varkaus, Kemi-Tornio, Pori, Kajaani sekä Enontekiö.**
- Tappiollisimmat lentoasemat ovat **Jyväskylä, Pori, Kuopio, Tampere, Lappeenranta ja Helsinki-Malmi.**