

Lentoliikenne- kommenttipuheenvuoro seutufoorumissa 3.11.2015
Professori Jorma Mäntynen

Mielikuvat lentoliikenteestä kannattaa päivittää 2000-luvulle. Kaupallinen lentoliikenne lähti kasvuun vasta toisen maailmansodan jälkeen. Tuolloin valtiot tekivät kahdenväliset sopimukset lennoista. Tariffeista sovittiin kansainvälisellä foorumilla. Liikennettä harjoittivat kansalliset lentoyhtiöt, joita kutsuttiin flag carriereiksi. Ne olivat maansa symboleita ja osittain ovat sitä vieläkin, vaikka valtio-omistus alkaa olla harvinaista Euroopassa. Säänneltyyn aikaan hinnat olivat pilvissä ja asiakkaat maassa, nyt on toisin. Mitä on tapahtunut?

USAn sisäinen lentoliikenne vapautui 1970-luvun lopulla kilpailulle. Tuohon aikaan liikennöinnin aloitti maailman suurin ja muutenkin suurimpien lentoyhtiöiden joukossa edelleen oleva Southwest Airlines. Syntyi uutta kysyntää ja toiminta on ollut vuosikymmenet kannattavaa.

Vuosina 1993-97 EU:n sisäinen lentomarkkina vapautui. Välittömästi tilanteen käyttivät hyväksi halpalentoyhtiöt Ryanair ja easyJet sekä myöhemmin useita muita yhtiöitä. Syntyi runsaasti uutta tarjontaa, joka puolestaan generoi uutta kysyntää. Monen eurooppalaisen lentoaseman matkustajamäärät moninkertaistuivat vapautumisen aallon ansiosta, Britanniassa jopa 10-15 -kertaistuivat. Parhaillaan Aasian lentomarkkinaa ollaan vapauttamassa ja sillä tulee olemaan massiiviset vaikutukset lentoyhtiöiden väliseen kilpailuun myös maailmanlaajuisesti.

Lentoliikenne on kasvua: se on 2-kertaistunut 15 vuoden välein. Kysyntä jatkuu edelleen, mutta tarjonnalla on rajoitteita, kuten ilmatilan, kiitoteiden ja terminaalien kapasiteetti. Jossain määrin myös yöllä lentämistä rajoitetaan meluongelmien vähentämiseksi.

Euroopan sisäinen lentoliikenne hakee koko ajan uutta tasapainoa. Uuden sukupolven lentoyhtiöt, ns. low cost carrierit eli LCC-yhtiöt valloittavat vähitellen Euroopan sisäisen markkinan. Perinteiset eli ns. verkostoyhtiöt hakeutuvat yhä mieluummin pitkän matkan liikenteeseen. Kuten Finnair Aasian ja Amerikan lentoihin. Esim. Tampereella Ryanairin tulo 7-kertaisti matkustajamäärän 100 000:sta 700 000:een vuosittaiseen matkustajaan. Miksi Ryanair vetäytyy tauolle? Siksikö, ettei Tampereelta kannata lentää? Ei. Se haluaa halpalentoyhtiöille tyypilliseen tapaan tehdä vielä parempaa tulosta lentämällä useita vuoroja päivässä keskisen Euroopan Suomea vahvempien matkustajavirtojen keskellä.

Suomessa Tampere, Turku, Vaasa ja Oulu ovat olleet ne kentät, joilta on eniten kansainvälisiä suoria yhteyksiä Eurooppaan. Yhteensä muualta kuin Helsingistä lentää vuosittain noin 1,5 miljoonaa matkustajaa. Tuo luku on saman verran kuin Helsingin ja Aasian välillä matkustajia. Toisesta puhutaan, toisesta ei. Helsingin ja Euroopan välillä kulkee yli 10 miljoonaa matkustajaa, Helsingin ja kotimaan kohteiden välillä yli 2 miljoonaa.

Pohjoismaisessa vertailussa Suomi jäänyt rajusti jälkeen. Yli miljoonan matkustajan lentoasemia on Norjassa 10, Ruotsissa 7, Tanskassa 3, Suomessa 1. Mailla on täysin erilaiset strategiat. Meillä ollaan pääasiassa yhden lentoaseman varassa, muualla myös alueellisten lentoasemien liikennettä kehitetään. Pohjoismaissa on haluttu edistää elinkeinoelämän ja matkailun olosuhteita ja lentoyhteydet nähdään kansantalouden kasvun edistäjinä. Ruotsissa lentoasemien omistus poikkeaa Suomesta. Ruotsissa on 10 Swedavian lentoasemaa, 37 kenttää on alueellisessa omistuksessa. Suuria ja pieniä kummallakin.

Se, että Suomen lentoliikenne on melko sulkeutunut oma maailmansa, tulee Suomen kansantaloudelle kalliiksi. Aina vedotaan alhaiseen kysyntään, kun pitäisi puhua olemattomasta tarjonnasta. Kilpailun ulottaminen kaikille lentoliikenteen osa-alueille myös Suomessa on enemmän kuin suositeltavaa. Vain sillä tavalla Suomi voi muun Pohjolan tavoin kytkeytyä osaksi globaalia taloutta ja meidän maantieteellisesti suuri alueemme on helpommin matkailijoiden ja yritysten saavutettavissa. Ja suomalaiset pääsevät muun Euroopan malliin maailmalle. Ja maailma tänne.

Jo tällä hetkellä ulkomaiset matkailijat tuovat Suomeen 4 miljardia euroa. Saati jos meidän suuri ja upea maamme olisi matkailun osalta vielä kehittyneempi ja matkailukohteet maailmalta nopeammin saavutettavissa. Voitaisiin helposti puhua 8 miljardin tuloista, joita TEM tavoittelee matkailusta. Tavoite ei ole ollenkaan epärealistinen. Matkailu sattuu olemaan yksi nopeimmin kasvavista aloista maailmassa. Aasiasta Eurooppaan suuntautuu suuria matkailijavirtoja ja meidän pitää saada heidät Suomeen - ei pelkästään kauhoa heitä mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti Suomen ohi.

Maailman kehityksen ja Suomen toivottavan kehityksen valossa keskisen ja läntisen Suomen AiRRport-hanke on tärkeä, realistinen ja kannatettava. Jotta Suomessa olisi edes kaksi oikeaa kansainvälistä lentoasemaa, jopa toinen toistaan vahvistaen, se olisi parasta pitkään aikaan. Emme lähde tyhjältä. Lentoasema on valmis ja toimii tänäkin päivänä. Tampere on parhaiten saavutettava alue kolmelle miljoonalle suomalaiselle. Kunhan saamme nuo paljon puhutut matkaketjut junilla ja busseilla huippuunsa trimmatuiksi, mikään ei estä Tampere-Pirkkalaa tulemasta keskisen ja läntisen Suomen talouden moottoriksi. Se on Suomen kansantalouden parhaaksi.