

KIRJALLINEN KYSYMYS 623/2002 vp

Finnairin kotimaanliikenne

Eduskunnan puhemiehelle

Valtionenemmistöinen Finnair on hallinnut viimeiset vuosikymmenet aikataulunmukaista liikennettä Lappeenrannassa. Alkuosan toimintajasta vastasi KARAIR ollessaan Finnairin tytäryhtiö. Finnair lopetti kaikki lennot Lappeenrantaan 28.3.2002 ja on irtisanonut lentokenttävirkailejansa niin, että työsuhteet lakkaavat tulevan syksyn aikana.

Käytännössä kotimainen lentoyhtiö on ollut kansalaisten ja asiakkaiden suuresti arvostama yritys, joka on hyvin juurtunut jokaiseen suomalaiseen sieluun. Kansalaisten luottamus omaa, toimivaa yhtiötä kohtaan on korvaamaton. Suomalaiset muistavat "myydä" kansallista yhtiötään kaikkialla maailmassa ja toimivat näin ollen todellisena markkinointiorganisaationa. Samalla tavalla ovat toimineet myös koko Lappeenrannan seudun asukkaat. Finnairin nopea ja raaka lähtö koettiin jonkinlaisena hylkäämisenä ja asiakkaiden palaute Lappeenrannan lentokentällä on ollut sen mukaista. Alueen suurteollisuusyritykset, mm. Partek sekä LTKK ovat jatkuvasti paljon lentomatkoja ostavia asiakkaita, joita Finnair on palvellut hyvin ja joiden tyytyväisyys on ilmeinen. Nyt koko maakunta ja Finnairin entiset asiakkaat ovat ulkomaisessa omistuksessa olevan GOLDEN AIR:n Saab-lentojen varassa. Yhtiön toiminta on ollut hyvää, mutta palvelutaso on Finnairia alhaisempi mm. aamulennon paikkaluvun vähennyttyä ja lentoaikataulun muututtua hyvin aikaiseksi. Kone lähtee Lappeenrannasta 34-paikkaisena klo 6.00. Kone on aivan liian pieni, joten kaikki matkustajat eivät aina ole mahtuneet lennolle. Aamuun tarvittaisiin ehdot-

tomasti enemmän paikkoja sekä aikataulu jonkin verran myöhäisemmäksi, esimerkiksi toinen Saab-lento lähtemään n. klo 7.00.

Tällä hetkellä lentoaikataulut Lappeenrannan suuntaan ovat hyvät. Kaikesta vastaa GA, jolla ei kuitenkaan ole Finnairin kaltaista "isänmaallisuutta" eikä huonojen aikojen sietokykyä. Yhtiön lentojen lopettaminen käy erittäin helposti puhelinsoitolla ilman ennakkovaroitusta. Uhkana on, että ruotsalainen omistaja voi saada koneilleen milloin tahansa paremman vuokrahinnan jostakin muualta ja Lappeenrannan lentokenttä hiljenee saman tien. Finnairille kunniaksi on kuitenkin se, että yhtiö lopettaessaan hankki tilalleen jatkajan eikä jättänyt asiakkaitaan täysin tyhjän päälle.

Yhteiskunnan kokonaisedun sekä maakuntien kannalta on ilmeistä, että maakuntien keskuskes, kuten Lappeenranta, tulee pitää hyvin lentoyhteyksin varustettuna. Sen puolesta Etelä-Karjalassa puhuu niin yritysten etabloituminen, kasvun tukeminen, kysyntään vastaaminen kuin runsas kansainvälinen liikennekin. Keskimäärin 60 % LPR—HKI-reitin matkustajista on jatkomatkustajia ja usein lähes kaikki jatkavat lentäen Helsingistä.

Finnairin lähteminen LPR:sta oli varmasti linjaratkaisu. Aamu- ja iltalennot Lappeenrantaan Finnairin ATR-kalustolla olivat avainlentoja ja hyvin kuormattuja. Kysynnän puutteesta siis tuskin on kyse. Perusteet lopettamiselle hakemalla haettiin, varsinkin kun sama lento, joka lähti aikaisin Joensuusta, pantiinkin kiertämään Jyväskylän kautta, jolloin reitti piteni. Lappeenrannan

lentojen kannattamattomuus ei voi olla totuudenmukainen selitys liikennöinnin lopettamiselle. Useat LPR:sta lentäneet matkustajat ovat nyt siirtyneet liikkumaan junilla ja omilla autoillaan, mikä on uhka koko kotimaan ilmaliikenteelle.

Finnairin vetäytyminen kotimaan reiteiltä saattaa johtaa pidemmällä aikavälillä tilanteeseen, jossa suomalaisten ainutkertainen, kansallinen ilmailun pohjarakenne unohtuu ja murenee. Tästä taas olisi seurauksena ennen pitkää Finnairin pienen lentoyhtiön kuihtuminen kokonaan pois maailmanmarkkinoilta. Tukijalkaa tarvitaan ehdottomasti. Herää kysymys, miten valtio suhtautuu esimerkiksi pelkkään business-yhtiöön, jolta alueellinen palveluaspekti puuttuu

täysin. Monen näkemyksen mukaan Finnair on valinnut väärin luovuttaessaan kotimaan reittejä ulkomaisiin käsiin. Tämä näkyyne seisahtuneissa osakekurssseissakin. Finnairista ollaan vieraantumassa kovaa vauhtia.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän kunnioittavasti valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä Finnairin kotimaan lentoliikenteen sekä erityisesti Lappeenrannan lentoyhteysklien turvaamiseksi?

Helsingissä 19 päivänä kesäkuuta 2002

Pekka Kuosmanen /kok

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Rouva puhemies, olette toimittanut valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi kansanedustaja Pekka Kuosmanen /kok näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 623/2002 vp:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä Finnairin kotimaan lentoliikenteen sekä erityisesti Lappeenrannan lentoyhteysien turvaamiseksi?

Vastauksena kysymykseen esitän kunnioittavasti seuraavaa:

Lappeenrannan lentoliikenne siirtyi vuoden 2002 kesäaikataulukauden alusta kokonaan Finnairin ruotsalaisen yhteistyökumppanin Golden Airin hoitoon. Finnair lopetti ainoan siihen mennessä omalla kalustolla lentämänsä Lappeenrannan vuoron. Finnairin reitin lopettamiseen oli olemassa selkeät kannattamattomuuteen perustuvat syynsä, toisin sanoen reitti oli tappiollinen. Golden Air lentää arkisin seitsemän päivittäistä vuoroa sekä kaikki viikonlopun lennot Lappeenrannan ja Helsingin välillä.

Järjestely selkeytti Finnairin ja Golden Airin toimintoja Lappeenrannan ja Helsingin välisellä reitillä. Golden Air ja Finnair pitivät huolta siitä, että aikataulut on synkronoitu mahdollisimman hyvin Finnairin kansainvälisiin yhteyksiin. Lappeenrannasta tulee Golden Airille yksi tärkeimmistä kohteista.

Myös Finnairille Lappeenranta on tärkeä, koska matkustajista lähes 80 % jatkaa Finnairin jatkoyhteyksillä.

Golden Air lentää kaikki vuorot 34-paikkaisella Saab 340 -koneella. Lappeenrannan reitillä oli 60 408 matkustajaa vuonna 2001, joista Golden Air kuljetti 46 276 matkustajaa. Täyttöaste oli keskimäärin 49,9 %. Golden Air tarjoaa 7:llä arkipäivän vuorolla 130 832 matkustajapaikkaa vuodessa. Golden Airilla on valmiudet lisätä konekapasiteettia kysynnän niin vaatiessa.

Säännöllinen lentoliikenne tulee liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan voida hoitaa asiakastuloilla ilman julkisia liikennepalvelujen ostoja, ja lentoliikenteen tarjonta on mitoitettava kysynnän mukaan. Myös yhteisölaissäädäntö suhtautuu kielteisesti säännöllisen lentoliikenteen julkiseen rahoittamiseen. Julkiset tahot voivat tukea säännöllistä lentoliikennettä yleensä vain julkisen palveluvelvoitteen ja siihen liittyvän kilpailuttamisen kautta. Lentoliikenteen kilpailun vapaus EU:n alueella ja kilpailun lisääntyminen luovat parhaiten edellytyksiä ja mahdollisuuksia joustavalle ja kilpailukykyiselle lentoliikennetarjonnalle. Lentoliikennepalvelujen suoran rahoittamisen sijasta julkisten tahojen on kaukokatseisempaa edesauttaa lentoliikenteen säilymistä esimerkiksi panostamalla erilaisiin lentoliikennettä tukeviin kehittämishankkeisiin ja turvaamalla lentoliikennettä palvelevia liityntäyhteyksiä.

Helsingissä 1 päivänä heinäkuuta 2002

Liikenne- ja viestintäministeri Kimmo Sasi

Till riksdagens talman

I det syfte 27 § riksdagens arbetsordning anger har Ni, Fru talman, till behöriga medlem av statsrådet översänt följande av riksdagsledamot Pekka Kuosmanen /saml undertecknade skriftliga spörsmål SS 623/2002 rd:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att trygga Finnairs inrikes flygtrafik och speciellt flygförbindelserna till Villmanstrand?

Som svar på detta spörsmål får jag vördsamt anföra följande:

Villmanstrands flygtrafik överläts helt åt Finnairs svenska samarbetspartner Golden Air då tidtabellerna för sommarsäsongen 2002 togs i bruk. Finnair avslutade den enda turen man dittills flugit till Villmanstrand med egen materiel. Finnair avslutade linjen på grund av klara olönsamhets-skäl, rutten var med andra ord förlustbringande. Golden Air flyger sju dagliga turer på vardagarna och sköter om alla flyg på veckosluten mellan Villmanstrand och Helsingfors.

Arrangemanget skapade klarhet i både Finnairs och Golden Airs aktiviteter på linjen mellan Villmanstrand och Helsingfors. Golden Air och Finnair ser till att tidtabellerna har synkroniserats så väl som möjligt med Finnairs internationella förbindelser. Villmanstrand kommer att vara ett av Golden Airs viktigaste mål. Villman-

strand är viktigt även för Finnair eftersom nästan 80 % av resenärerna fortsätter med Finnairs anslutningar.

Golden Air flyger alla sina turer med en 34-sitsig Saab 340. 60 408 passagerare reste på Villmanstrand-linjen 2001, varav 46 276 med Golden Air. Fyllnadsgraden var i medeltal 49,9 %. Golden Air erbjuder med sina 7 vardagsturer 130 832 passagerarplatser om året. Golden Air är beredd att öka plankapaciteten om efterfrågan så kräver.

Regelbunden flygtrafik skall enligt kommunikationsministeriet kunna skötas med de inkomster som fås av kunderna utan offentliga köp av trafiktjänster, och utbudet av flygtrafiken måste dimensioneras enligt efterfrågan. Även gemenskapslagstiftningen förhåller sig negativt till offentligt stöd av regelbunden flygtrafik. Den offentliga sektorn kan i allmänhet stöda regelbunden flygtrafik endast genom trafikplikt och därtill ansluten utsättande för konkurrens. Flygtrafikens konkurrensfrihet inom EU och ökningen av konkurrensen skapar bäst förutsättningar och möjligheter för ett flexibelt och konkurrenskraftigt flygtrafikutbud. Det är mera framsynt av den offentliga sektorn att främja bevarandet av flygtrafiken t.ex. genom att satsa på olika utvecklingsprojekt som stöder flygtrafiken och trygga anslutningsförbindelser som tjänar flygtrafiken, än att stöda flygtrafiktjänsterna rakt.

Helsingfors den 1 juli 2002

Kommunikationsminister Kimmo Sasi