



Ulkomaankauppa tarvitsee lentoyhteydet



Yhteyspäällikkö Sami Laakkonen

10.9.2020



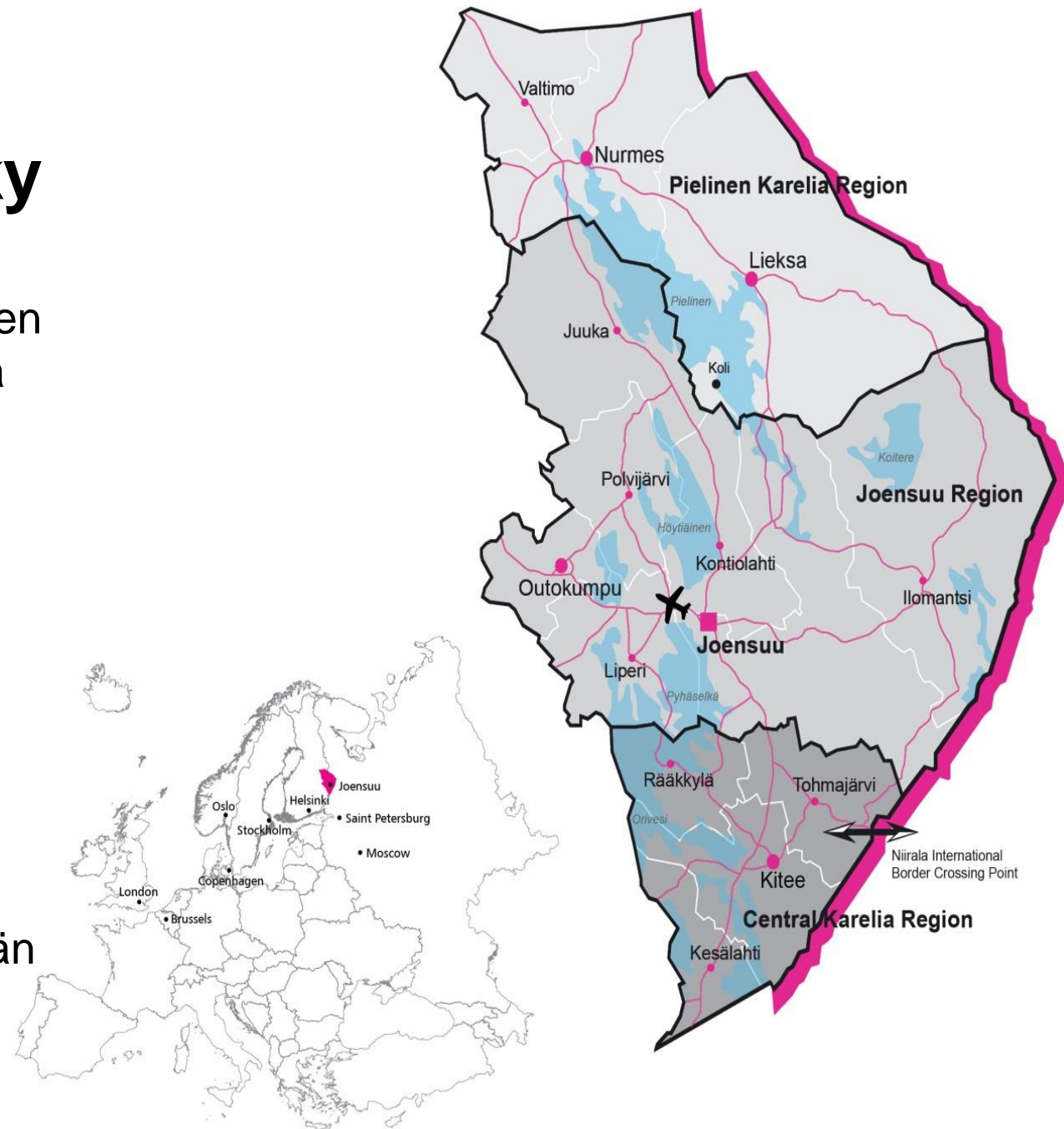
POHJOIS-KARJALA



Kansainvälinen saavutettavuus ja kilpailukyky

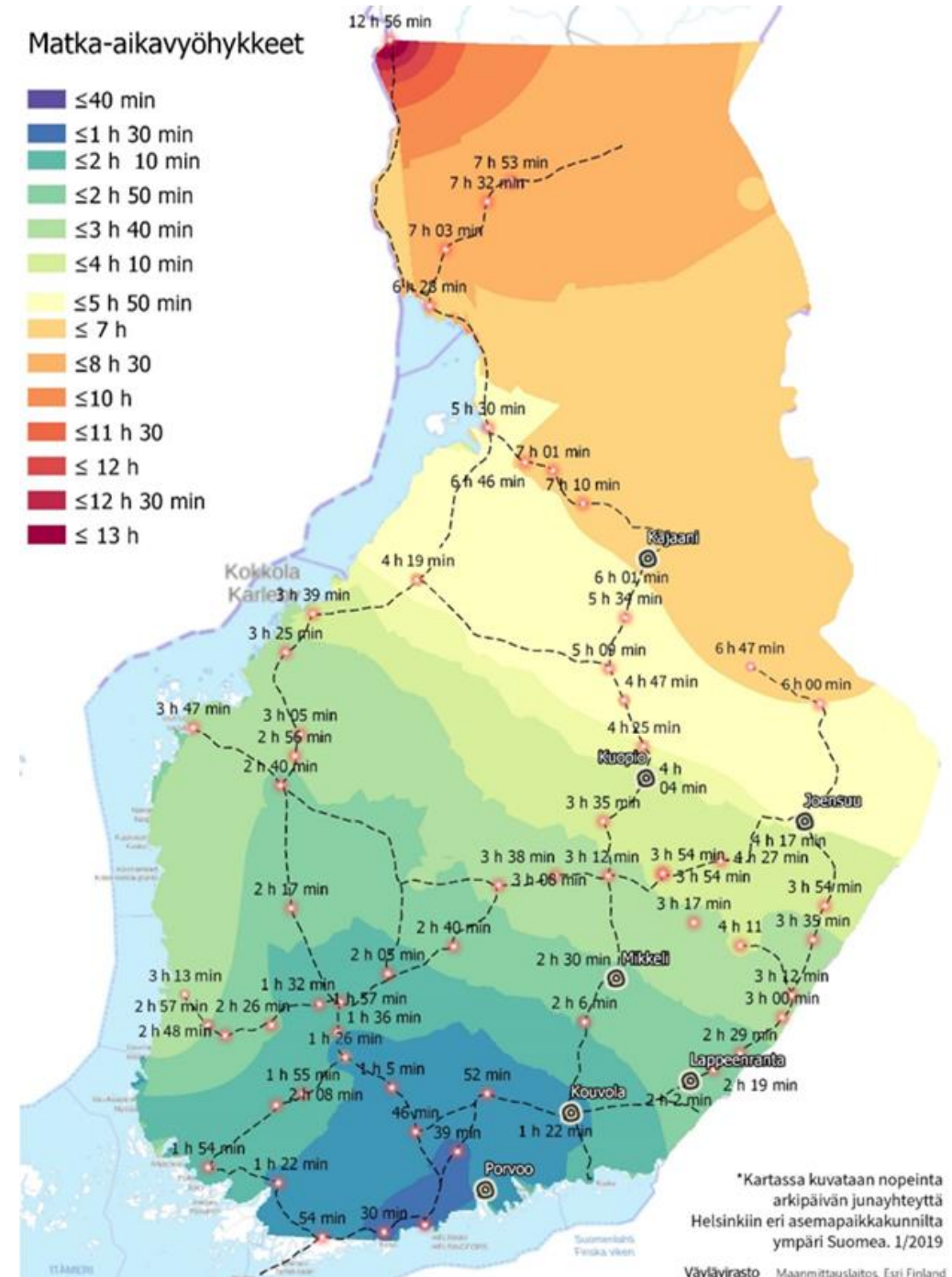
- ❖ Sijainnista, etäisyyksistä ja matka-ajoista johtuen Pohjois-Karjala tarvitsee hyvät yhteydet kaikilla liikennemuodoilla.
- ❖ Kysymys 3: Huomiot kaupungin/alueen ja Helsinki-Vantaan saavutettavuudesta kaikki liikennemuodot huomioiden a) tulevan 1-3 vuoden aikana b) 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman puitteissa

Vastaus: a & b: Helsinki-Vantaan saavutettavuus (korkeintaan 3 h) Joensuusta tukeutuu vielä pitkään lentoliikenteeseen. Junayhteydet eivät tule nopeutumaan riittävästi.



Aikamaantiede ytimessä

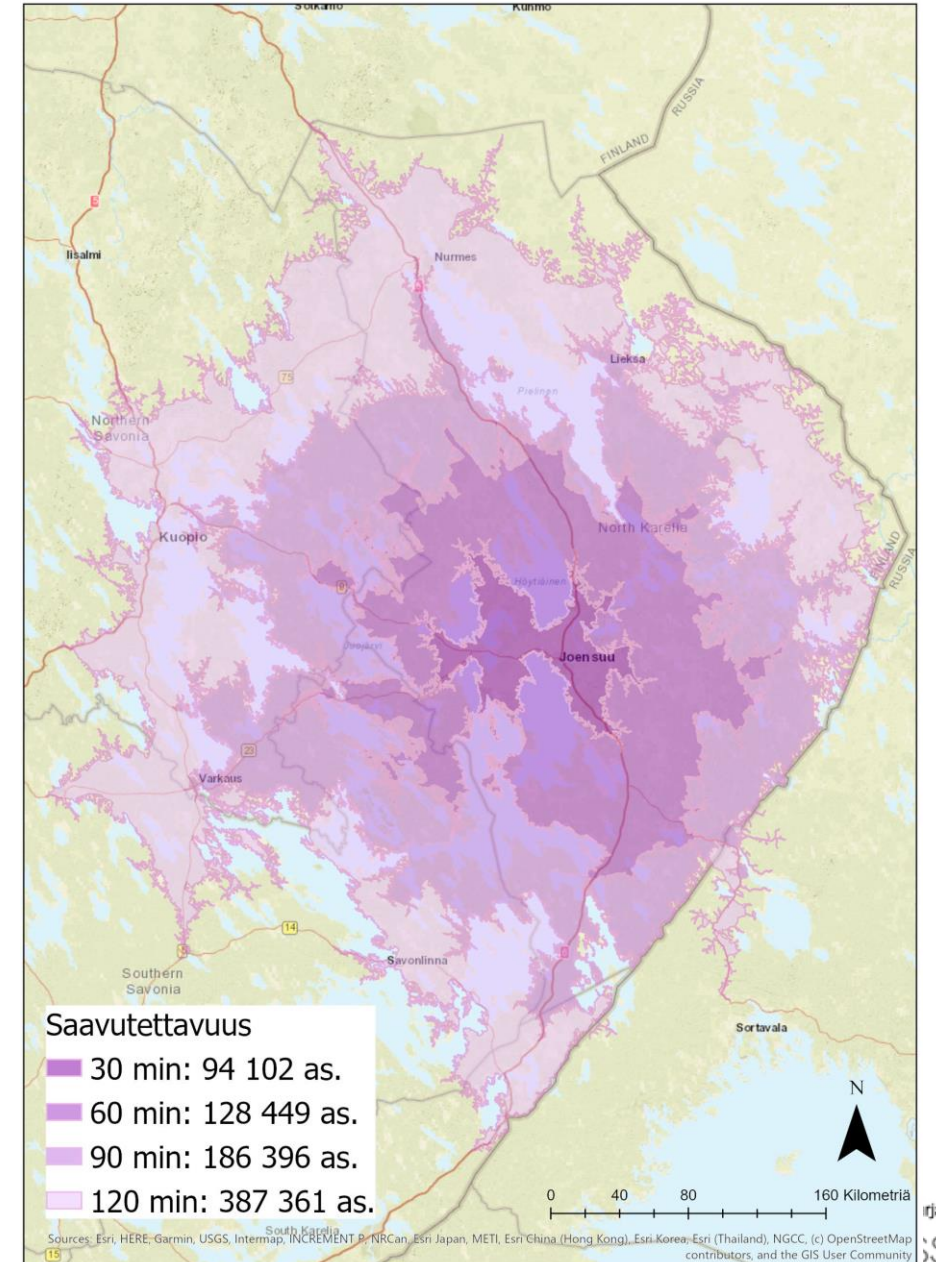
- ❖ Suomen maantiede on junamatka-ajalla katsottuna ”vääristynyt”; lännessä nopeaa ja idässä hidasta. Lähivuosien ratkaisut ja poliittinen tahtotila määrittävät jatkuuko eriytyminen vai kurotaanko eroa kiinni. Itä-Suomen tavoite on kuroa kiinni (välittömästi Karjalan ja Savon ratojen toimenpiteet nykyverkolla sekä pitemmällä aikavälillä Helsinki-Vantaa – Porvoo – Kouvola linjaus).
- ❖ Jako “Juna-Suomeen ja Lento-Suomeen” ei ole koko totuus. Perinteikäs ns. 3 tunnin raja Helsingistä; riippuu näkökulmasta kansainvälinen vai kansallinen liikumistarve?
- ❖ Valtakunnallisen 12-vuotisen LJS-perspektiivin puitteissa juna Joensuuhun ei korvaa lentoja.



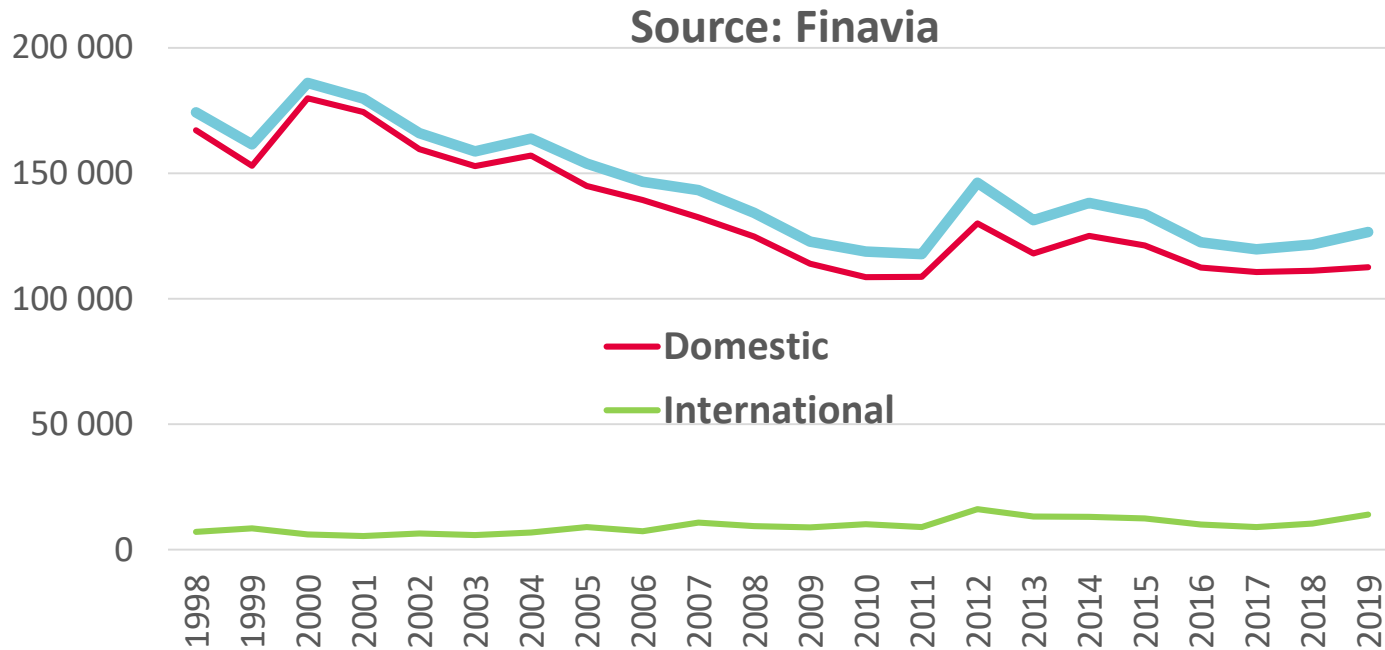
JOE Catchment Area

JOE lentoaseman potentiaalinen väestösaavutettavuus tieverkolla aikayksikköä kohden

- ❖ 30 min. 94 000 asukasta
- ❖ 60 min. 129 000 asukasta
- ❖ 90 min. 186 000 asukasta
- ❖ 120 min. 387 000 asukasta



Joensuu Airport Passengers



❖ Kysymys1: Kaupungin/alueen lentoliikennetilastot viime vuosilta, ennusteet ennen koronaa ja nyt, sekä mikä osuus on kotimaan asiointimatkoja ja mikä Helsinki-Vantaalta jatkomatkustajia.

Vastaus: 2019 Lopun näkymässä matkustajamäärä oli n. 5 % kasvussa ja pax.-volyymi vakiintunut. JOE-liikenteen kansainvälisten vaihtomatrustajien osuus selkeästi yli 50 %.

Kysyntäarviot 1-12 vuotta →

Kysymys 2: Kaupungin/alueen lentoliikennekysyntäarviot a) tulevan 1-3 vuoden aikana ja arvio siitä, miten vaihtomatkustamisen rajoitetut mahdollisuudet koronan vuoksi vaikuttavat odotettuun 1-3 vuoden kysyntään, b) 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman puitteissa.

Vastaus: a & b: poikkeusoloista johtuen erittäin vaikea arvioida.

a: Vaikea arvioida ekonometrisin keinoin. JOE peruskysyntä ei ole kadonnut mihinkään ja fundamentit tukevat kysynnän asteittaista palautumista kohtuullisen korkealle tasolle 2023 loppuun mennessä ilman ulkoisia uusia shokkeja; rajoitettu vaihtomatkustaminen luonnollisesti vähentää kokonaiskysyntää.

b: kuten a, mutta kotimaan matkustajien määrään vaikuttaa raideliikenteen tosiasiallinen nopeutuminen sekä matkustusmuotojen lento/juna hintakehitys. Lentotarjonnan laadulla ja hinnoittelulla on suuri merkitys kokonaiskysynnälle; klassinen muna/kana –asetelma. 80 000 – 130 000 pax.



Markkinaehtoisuus koronan jälkeen

Kysymys 5: Kaupungissa/alueella hahmotellut mallit, jolla markkinaehtoinen lentoliikenne voisi toteutua a) tulevan vuoden aikana b) pidemmällä aikavälillä (ml. huomiot aikatauluihin, lentomäärät/päivä/viikko ja kalustojärjestelyihin) sekä millä aikavälillä koronan jälkeen matkustajamäärät voisi olla mahdollista nostaa sellaiselle tasolle, että markkinaehtoinen liikenne voisi toteutua.

Vastaus:

a: Jos Finnair jolla on pitkä historiallinen kattava data ei aloita kaupallista JOE liikennettä niin vaikea on nähdä ketään muutakaan operaattoria kaupalliselta pohjalta.

b: kaupallisille JOE liikenteelle on hyvät lähtökohdat heti koronatilanteen rauhoituttua. Arkipäivien vuorokausivuorojen frekvenssi voisi olla 3 vuoroa (aiemmin 5), (lauantaisin ja sunnuntaisin 2 vuoroa); yöpyvä kone ma-pe DEP JOE-HEL 5.40 ja DEP HEL-JOE 23.40 sekä yksi aamupäivän vuoro noin DEP HEL-JOE 7.45 ja välitön paluu sekä yksi myöhäiltapäivän vuoro noin DEP HEL-JOE 16.30 ja välitön paluu. Kokonaisuus muodostaisi laadukkaan peruspalvelutason molempiin matkasuuntiin. Kalustona ATR-72 tai vastaava lähellä oleva kapasiteetti.

Kysymys 4: Aluetalouden tunnusluvut

Lähteet: Tilastokeskus, *TEM, työnvälitystilasto



UNIVERSITY OF
EASTERN FINLAND



UPM



storaenso



EUROPEAN FOREST
INSTITUTE



ILOLLA www.pohjois-karjala.fi
POHJOIS-KARJALASSA

	Pohjois-Karjala	Suomi
Väkiluku 31.12.2019	161 211	5 525 292
Työpaikat 2017	59 885	2 327 730
Työllisyysaste 2019	65,8 %	72,6 %
Työttömien osuus työvoimasta 7/2020*	18,2 %	14,7 %
Tutkinnon suorittaneiden osuus 2018	73,5 %	73,3 %
Bkt per asukas 2018, euroa	28 470	36 700
Yritysten liikevaihto 2019, euroa	7 302 977 802	461 539 247 747
Teollisuuden vientiliikevaihto 2019, euroa	1 190 505 082	83 368 702 759
Viennin osuus teollisuustuotannosta 2019	47,9 %	57,9 %

Kysymys 6:

Muut huomiot ja usein esillä olevat väärät tiedot

- ❖ Kannattavuuskeskustelu Finavian nykyisenlaajuisen lentoasemaverkon kannattavuudesta on pitkälti mielikuvapolitikointia ja akateemista metropoli-intoilua; Verkostomalli kantaa pitkälle tulevaisuuteen. Lentoasemat ovat yhteiskunnan kriittistä perusinfrastruktuuria kuten yleiset tiet, radat ja satamat.
- ❖ Liika keskittyminen olisi vaarallista myös yhteiskunnan huoltovarmuuden ja kriisikestävyyden kannalta.
- ❖ Finnairin väitteet ja faktinen informaatio JOE reitin kannattavuudesta / kannattamattomuudesta on osin ristiriitaista.
- ❖ Väljään asutun Luonto-Suomen vahvuudet kansainvälisessä Suomeen suuntautuvassa matkailussa ovat vahvistuneet. Ehdotan Järvi-Suomeen toteutettavaksi Finavia Lakeland Airports –konseptia, joka tukee kasvua kunhan koronasta päästään 😊



KIITOS

ILOLLA www.pohjois-karjala.fi
POHJOIS-KARJALASSA