



ILMAILULAITOS



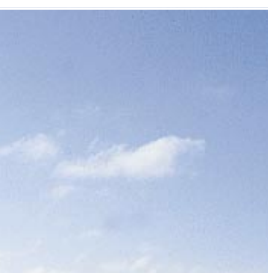
V U O S I K E R T O M U S

1 9 9 5

---

# SISÄLTÖ

2	<b>TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS</b>
5	<b>ILMAILULAITOS LYHYESTI</b>
6	<b>LIIKELAITOKSEN TILIKAUSI LYHYESTI</b>
7	<b>HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS</b>
7	PALVELU-, TOIMINTA- JA TULOSTAVOITTEET
8	LENTOLIIKENTEEEN KYSYNTÄ
12	ILMAILULAITOS PALVELEE
12	Maaliikenne- ja matkustajapalvelut, kaupalliset palvelut
16	Asemataso- ja liikennealuepalvelut
18	Lennonvarmistuspalvelut
20	<b>KANSAINVÄLINEN ILMAILUPOLITIikka</b>
21	HALLINTO
22	HENKILÖSTÖ
22	TUOTTAVUUS
25	<b>TALOUDELLINEN TULOS</b>
25	Lentoliikenteen kehitys
25	Lentoliikennepalveluiden hinnoittelu
25	Liiketoiminnan tulos
28	Investoinnit
28	Rahoitus
29	Tuloslaskelmat
30	Taseet
31	Rahoituslaskelmat
32	Tilinpäätöksen liitetiedot
36	Esitys voiton käyttämisestä
37	Tilintarkastuskertomus
38	<b>VIRANOMAISTOIMINTA</b>
38	NORMITOIMINTA
38	UUSI ILMAILULAINSÄÄDÄNTÖ
39	LENTOTURVALLISUUS





ILMAILULAITOS



V U O S I K E R T O M U S

1 9 9 5

---

## TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Suomen bruttokansantuote kasvoi vuonna 1995 4.2 % , ja kokonaistuotanto ylty 95 %:iin lamaa edeltäneestä tasosta. Yleinen talouskasvu oli jokseenkin sama kuin edellisvuonna, mutta suhdannetilanne muuttui loppuvuodesta laskevaksi. Talouskasvu hidastui selvästi vuoden jälkipuoliskolla ollen viimeisellä neljänneksellä vain 2.2 %. Tämä ennakoi edellisvuosia hitaampaa kasvua vuonna 1996. Lentoliikenteen kokonaisvolyymeissa hidastunut talouskasvu ei kuitenkaan vielä näkynyt. Tämä johtui siitä, että loppuvuodesta suhdanteiden tahdissa hidastunut liikematkustuksen kasvu korvautui lisääntyneillä vapaa- ajan matkoilla.

Ilmailulaitoksen palvelujen hinnoilla painotettu kysyntävolyymi kasvoi vuonna 1995 6 %. Tämä kasvu riitti hyvin normalisoimaan lentokenttä- ja lennonvarmistuspalvelujen tuotannon ja talouden ja antoi myös mahdollisuuden sellaisiin toiminnallisiin kehittämishjelmiin, joita laman ja siitä toipumisen aikana ei ollut viisasta käynnistää.

Euroopan lentoyhtiöiden kokonaisliikenne kasvoi vuonna 1995 hieman alle 8 %. Kasvu oli suunnilleen yhtä suurta mannertenvälisessä liikenteessä ja Euroopan sisäisessä liikenteessä. Suomen matkustajamäärillä mitattu lentoliikenne kasvoi hieman Euroopan keskiarvoa nopeammin, lähes 10 %. Kansainvälinen lentomatustus kasvoi sekä reitti- että tilausliikenteessä hieman yli 11 %, ja kotimaan lentomatustus lisääntyi 5.6 %. Vuoden



vaihteeseen tultaessa kasvutrendit näyttivät edelleen varsin tasaisilta ja em. vuosikeskiarvojen suuruisilta. Talouskasvun laantumisesta johtuen on kuitenkin syytä odottaa, että lentoliikenteen kasvu vuonna 1996 hidastuu vuositasona 5-6 prosenttiin. Paljon kuitenkin riippuu erityisesti lomamatkustuksesta, jossa tuntuu olevan vielä varsin runsaasti kysyntäpainetta.

Ilmailulaitoksen taloudellinen tulos oli varsin tyydyttävä. Poistojen, satunnaiserien ja rahoituskulujen jälkeen tulos oli 28 Mmk voitollinen. Vuoden 1995 kuluihin ja tuottoihin sisältyy tulosvaihteisena noin 26 Mmk:n edestä tulosta huonontavia satunnaiseriiä, joten toiminnallista tulosta voidaan pitää jopa hyvänä. Yhteiskunnan perusinfrastruktuuriin kuuluvassa toiminnassa ei ole tarpeenkaan pyrkiä tätä parempaan tulokseen, vaan kasvun ja toimintojen kehittämisen seurauksena lentoliikenteen infrastruktuurissa synty-

vä tuottavuushyöty on perusteltua jakaa alenevina hintoina asiakkaille. Lentoasemat ja lennonvarmistusjärjestelmä eivät ole — organisatorisesta riippumattomuudestaan huolimatta — varsinaisesta lentoliikenne-elinkeinosta irrallinen, omaan voittoon pyrkivä talousyksikkö, vaan osa lentoliikenteen palveluketjua, jonka toiminnan tavoitteena on lentoliikenteen kilpailukyvyyn ja toimintaedellytysten parantaminen ilman veronmaksajain rahojä. Ilmailulaitos pyrkii siihen, että lentokenttä ja navigaatiomaksuja ei koroteta kuin korkeintaan 70 % yleisestä inflaatiosta, mikä näillä näkymin merkitsee Suomessa noin prosentin hintatarkistuksia huolimatta siitä, että alan palkkataso nousee noin 2.5 % -3.0 % per vuosi.

Ilmailulaitos ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemaverkostoa siten, että kokonaisuus on taloudellisesti kannattava. Suomen oloissa lentoasemat muodostavat kiinteän kokonaisuuden mm. sen vuoksi, että kotimaan liikenteen toinen pääte piste on käytännössä aina Helsinki-Vantaan lentoasema. Kansainvälisessä liikenteessä alueellisilla lentoasemilla on lähinnä syöttölentoaseman rooli liikenteen kanavoituessa ulkomaille kysyntäsyistä lähes yksinomaan Helsinki-Vantaan kautta.

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä — 7.2 miljoonaa matkustajaa vuodessa — on lähes kolme kertaa suurempi kuin muiden 24 lentoasemamme matkustajamäärät — 2.6 miljoonaa matkustajaa — yhteensä. Kansainvälisistä lentomatkoista 92 % alkaa tai päättyy Helsinki-Van-

taalla, ja kotimaanliikenteessä lentomatkan toinen pääte piste on 96 % Helsinki-Vantaalla.

Euroopan komissiossa on valmisteilla direktiivi lentoasemamaksujen määräämisperusteiden yhtenäistämiseksi. Taustalla on pyrkimys yhtenäistää lentoyhtiöiden kilpailuedellytyksiä ja siten edistää yhteismarkkinoiden kehittymistä. Kustannusvastaavuus, diskriminoinnin estäminen, kustannusten läpinäkyvyys ja voittojen kohtuullisuus tulevat varmaankin olemaan direktiivissä keskeisiä periaatteita. Ilmailulaitoksella ei ole niiden suhteen huomautettavaa, eikä myöskään tarvetta muuttaa politiikkaansa, toimimme jo nyt niiden suuntaisesti. Sen sijaan kysymyksiä saattaa nousta lentoasemiamme mieltämisestä yhdeksi kokonaisuudeksi. Yhtenäinen lentoasemaverkosto on tyypillisesti pohjoismainen järjestelmä, kun taas Keski-Euroopassa useimmat lentoasemat ovat alueellisia, toisistaan organisatorisesti erillään olevia "saarekkeita". On olemassa jonkinasteinen mahdollisuus, että lentoasemaverkosto voidaan EU:ssa ymmärtää potentiaalisesti alueellisen subvention lähteenä ja siksi vapaata kilpailua rajoittavaksi, ei toivottavaksi järjestelyksi. Suomen intressissä on puolustaa lentoasemaverkko-käsitettä myös liiketaloudellisista lähtökohdista samasta syystä kuin lentoyhtiöiden reittiverkko muodostaa kullekin yhtiölle ominaisen taloudellisesti ja kaupallisesti järkevän kokonaisuuden. Myöskään päätöstön ja rataverkon kokonaisuutta ei kukaan ole tietääkseni pilkkomassa kaupunkikohtaisiin osiin.

Toinen EU:n lentoliikenteen infrastruktuuriin kohdistama uusi mielenkiinto liittyy ilmatilan ruuhkautumiseen ja lennonvarmistusjärjestelmän kapasiteettiongelmiin. Totta onkin, että monin paikoin Keski-Eurooppaa puutteet ilmatilajärjestelyissä ja lennonvarmistuksessa ovat liikenteen kasvassa johtaneet lentoliikenteen lisääntyviin viiveisiin.

Suomessa meidän lennonvarmistuksesta johtuvat viiveet ovat hyvin harvinaisia ja liittyvät yleensä joihinkin erityistilanteisiin. Suomessa lentoliikenteen infrastruktuurista johtuvat viiveet ovat yhteydessä talviolosuhteisiin tai muihin vaikeisiin sääolosuhteisiin. Vähitellen myös Helsinki-Vantaan ristikkäinen kiitotiejärjestelmä on muodostumassa kapasiteettiongelmaksi, ja sille on lähivuosina tehtävä jotain, mikäli halutaan että lentoliikenteen sujuvuus on hyvä.

EU:n lennonvarmistuspolitiikka tähtää samaan mihin Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) käynnistämä ja jo vuosia menossa ollut eri maiden järjestelmien ja menettelyjen harmonisointi- ja integrointiohjelma (EATCHIP). Ensimmäisenä varsinaisena uutena järjestelynä on viime vuonna otettu käyttöön euroopanlaajuinen liikennevirtojen ohjauskeskus (CFMU), johon myös Suomi liittyi vaikkakin hieman vastahakoisesti. Katsoimme että ruuhkakustannukset tulee maksaa siellä missä ruuhkat aiheutuvat; eli myös suomalaiset yhtiöt osallistuvat ruuhkakustannuksiin lentäessään ruuhka-alueilla mutta ei kotimaassa, koska täällä on tilaa ja lennonvarmistuksessa pärjätään vielä ilman monimutkaisia järjestelmiä. Teh-

ty ratkaisu siirtää jossain määrin ruuhkakustannusten maksua aiheuttamisperiaatteen kannalta väärin. Tästä syystä Ilmailulaitos ei ole halukas liittymään Eurocontrol-järjestöön, koska se nykyisin maksuperustein vielä suuremmassa määrin vääristäisi maksuja aiheuttamisperiaatteen kannalta epäoikeudenmukaisesti. Suomella on muillakin alueilla varsin haastava tehtävä saada EU ymmärtämään harvaan asutun alueen ongelmia, samat lääkkeet eivät yksinkertaisesti sovi Keski-Euroopan ongelmiin ja pohjoisten alueiden ongelmiin. Ilmailulaitos toimii niin, että Suomen ilmatilassa ruuhkaongelmia ei pääse syntymään. Se saa riittävä meidän kustannuksiksi.

Lentoliikenteen näymät vuodelle 1996 ovat sidoksissa maamme talousnäkyymiin. Alkuvuodesta lentoliikenteen kasvu jatkuu vuoden 1995 kaltaisena, mutta loppuvuodesta kasvu laantunee noin 5 %:iin kotimaan liikenteessä ja 5-6 %:iin kansainvälisessä liikenteessä. Tämä kasvu pitää Ilmailulaitoksen talouden vakaana ja turvaa vielä varsin voimakkaana jatkuvan investointiohjelman riittävän omarahoitteisuuden.



Mikko Talvitie

Pääjohtaja

## ILMAILULAITOS LYHYESTI

Ilmailulaitoksen toimialana on Suomen lentoasemaverkon ja maan kattavan lennonvarmistusjärjestelmän ylläpito ja kehittäminen. Tarjoamalla asiakkailleen — kotimaiselle ja ulkomaiselle lentoliikenteelle ja lentomatkustajille — kansainvälisesti kilpailukykyisiä palveluita Ilmailulaitos pyrkii luomaan parhaat mahdolliset edellytykset turvalliselle, hyvin palvelulle ja taloudellisesti kannattavalle lentoliikenteelle maassamme.

Ilmailulaitos päättää Suomen lentoliikennepoliitikasta yhdessä liikenneministeriön ja valtion ulkoasiainhallinnon kanssa. Ilmailulaitos toimii myös Suomen ilmailuviranomaisena ja vastaa len-



toturvallisuustyöstä.

Ilmailulaitos on valtion liikelaitos, jonka tulos- ja toimintatavoitteet asettaa valtioneuvosto. Ilmailulaitos päättää toiminnastaan ja investoinneistaan palvelujen kysynnän ja asiakkaiden tarpeiden perusteella.

Ilmailulaitoksella on oma tulorahoitus, ja sillä on oikeus itsenäiseen palvelujensa hinnoitteluun sekä lainanottoon. Valtioneuvosto nimittää laitoksen hallituksen.

Ilmailulaitoksella on kaksi tytäryhtiötä, Kiinteistöosakeyhtiö Lentäjätie 1 ja Suomen Lentoasemapalvelut Oy. Liikelaitoskonsernin palveluksessa oli vuonna 1995 keskimäärin 1628 henkilöä.

## ILMAILULAITOS ON OSA LENTOLIIKENTEN PALVELUKETJUA

Ilmailulaitoksen päätuotteet — lennonvarmistuspalvelut, lentoasemien liikennealuepalvelut ja matkustajapalvelut — ovat välttämätön osa lentoliikenteen palveluketjua. Yhteistyö ja tehokas tiedonkulkua matkustajien, lentoyhtiöiden ja muiden palveluketjuun kuuluvien yritysten välillä on Ilmailulaitoksen toiminnassa tärkeää.

Palvelutuotannossaan Ilmailulaitos korostaa turvallisuutta, luotettavuutta ja asiakaskeksyy-

tä. Lentoturvallisuus on lähtökohta, josta ei tingitä missään tilanteessa. Toiminnan luotettavuuden rakentavat korkeatasoiset laitteet ja rakenteet sekä henkilöstön hyvä ammattitaito ja osaaminen. Asiakaspalautetta hankitaan aktiivisesti ja siihen reagoidaan nopeasti. Ilmailulaitos toimii joustavasti asiakkaiden tarpeiden mukaisesti — turvallisuus- ja ympäristönäkökohtia unohtamatta.

## LIIKELAITOKSEN TILIKAUSI LYHYESTI

	1995	1994
	tmk	tmk
<b>Liikevaihto</b>	<b>735 415</b>	<b>673 247</b>
<b>Toimintakulut</b>	<b>510 812</b>	<b>486 419</b>
<b>Käyttökate</b>	<b>228 892</b>	<b>190 361</b>
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>28 678</b>	<b>22 867</b>
<b>Investoinnit yhteensä</b>	<b>300 545</b>	<b>192 827</b>
Maa-alueet	1 660	2 413
Koneet ja laitteet	112 085	91 772
Lentokenttien rakentaminen	16 632	5 095
Talonrakennus	154 755	92 264
Muut investoinnit	15 413	1 283
	<b>kpl</b>	<b>kpl</b>
<b>Matkustajia (lentomatkoja) yht.</b>	<b>7 624 890</b>	<b>7 000 965</b>
Kotimaan reittiliikenne (läht+vaihto)	2 127 264	2 012 837
Kansainvälinen reittiliikenne (l+s+v)	4 440 412	3 984 741
Kansainvälinen tilausliikenne (l+s)	1 056 948	950 899
Kansainvälinen yht. (läht+saap+vaihto)	5 497 360	4 935 640
Muut matkustajat	47 409	52 488
<b>Lennot yhteensä</b>	<b>328 715</b>	<b>347 900</b>
Kotimaan reittilennot	57 901	59 521
Kansainväliset reittilennot	65 688	58 686
Kansainväliset tilauslennot	9 098	7 866
Ylilennot	10 349	10 489
Kansainvälinen liikenne yhteensä	85 135	77 041
Muu siviili-ilmailu	128 245	151 081
Sotilasilmailu	57 434	60 257
<b>Henkilöstö vuoden lopussa yht.</b>	<b>1 590</b>	<b>1 577</b>
Lentoasemat	1 154	1 164
Lennonvarmistuskeskukset	107	101
Pääkonttorin yksiköt	235	246
Sisäiset palveluyksiköt	94	66



# HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS



ILMAILULAITOKSEN HALLITUS 1995:  
SAMULI HAAPASALO, VILHO HÄNNINEN, MONA BJÖRKLUND, PERTTI YLINIEMI,  
MATTI PUHAKKA JA MIKKO TALVITIE.

## PALVELU-, TOIMINTA- JA TULOSTAVOITTEET 1995

Valtioneuvosto päätti Ilmailulaitoksen vuoden 1995 palvelu- ja muista toimintatavoitteista seuraavaa:

- Ilmailulaitoksen tavoitteena on toimialansa ja tehtäviensä mukaisesti huolehtia siitä, että ilmailutoiminta tapahtuu mahdollisimman turvallisesti, tehokkaasti, tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti.
- Ilmailulaitoksen on tarjottava ja kehitettävä palvelujaan liiketoiminnan edellytysten mukaisesti.
- Palvelujen tarjonnassa on otettava huomioon asiakkaitten — sotilasilmailu mukaan lukien — ja yhteiskunnan tarpeet.
- Ilmailulaitoksen ensisijainen tehtävä on turvata säännöllisen reittiliikenteen edellyttämät palvelut lentoasemilla.
- Lentoasemia ja lennonvarmistusjärjestelmiä on kehitettävä palvelujen kysyntää vastaavasti.
- Tärkeimmät investointikohteet vuonna 1995 ovat lennonvarmistusjärjestelmän uusiminen sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämishankkeet.
- Ilmailulaitoksen tulostavoite vuodelle 1995 oli 10 Mmk. Toteutunut tulos tilikaudelta oli 29 Mmk.

## LENTOLIIKENTEEN KYSYNTÄ

### Matkustajaliikenteen kasvu jatkui kansainvälisessä ja kotimaan liikenteessä

Vuonna 1995 tehtiin Suomessa 7,6 miljoonaa lentomatkaa, mikä on 10 prosenttia enemmän kuin vuonna 1994. Lentoliikenteen huippuvuonna 1990 lentomatkoja tehtiin vielä 0,9 miljoonaa tätäkin enemmän.

Kansainvälinen liikenne jatkoi vuonna 1994 uudelleen alkanutta kasvuaan. Lähteviä, saapuvia ja konetta vaihtavia matkustajia oli yhteensä 5,5 miljoonaa vuonna 1995, mikä on 11 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät kasvoivat Helsinki-Vantaan lentoasemalla 10 prosenttia ja muilla lentoasemilla yhteensä 25 prosenttia.

Kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät kasvoivat keskimäärin 11 prosenttia 4,4 miljoonaan matkustajaan. Voimakkaimmin kasvoi lentoliikenne Brysseliin eli 41 prosenttia, mikä merkitsee 64 000 lähtevää matkustajaa vuonna 1995. Kaikista Suomen kansainvälisen reittiliikenteen matkoista EU:n sisäisiä oli 67 prosenttia.

Tilauslentoliikenteen osalta on huomattava se, että osa perinteisistä lomalennoista suoritettiin reittilentoina alkuvuodesta 1995. Tilauslennoilla matkustaneiden määrä kasvoi 11 prosenttia vuodesta 1994 eli 1,1 miljoonaan matkustajaan.

Keski-Euroopasta Pohjois-Suomeen suuntautuvien joulunajan tilauslentojen kasvu jatkui edelleen voimakkaana. Rovaniemelle saapuvilla kansainvälisillä lennoilla matkustajamäärät kasvoivat jopa 42 prosenttia eli saapuvia matkustajia oli 17 000.

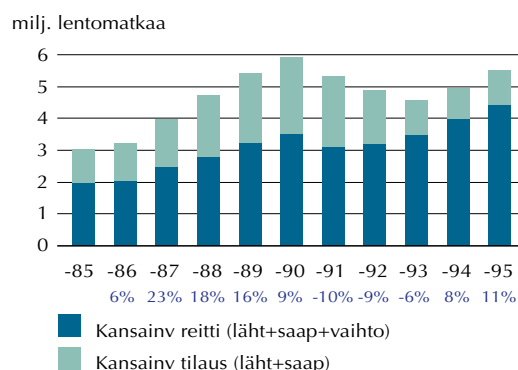
Kotimaassa tehtiin vuonna 1995 2,1 miljoonaa lentomatkaa, mikä on noin 6 prosenttia enemmän edellisvuoteen verrattuna. Suurinta kasvu oli Tampere-Pirkkalan (21 %), Kittilän (19 %) ja Lappeenrannan (18 %) lentoasemilla. Kittilän lentoasemalla kasvu on jatkunut koko 90-luvun keskimäärin 25 prosenttia vuodessa, mutta Tampere-

Pirkkalan ja Lappeenrannan matkustajamäärät osoittivat nyt selvää kasvua ensimmäisen kerran viiteen vuoteen.

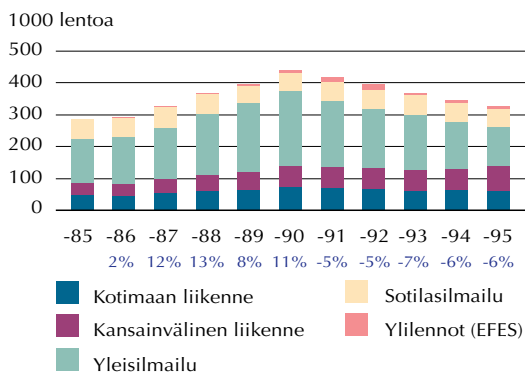
### Lentorahdin määrä kasvoi

Lentorahdin määrä vuonna 1995 kasvoi kuusi prosenttia 85 000:een tonniin, josta kansainvälisen rahdin osuus oli noin 88 prosenttia. Lentoteitse kuljetetun postin määrä kasvoi 8 prosenttia ja oli 17 000 tonnia. Kansainvälisen postin osuus tästä oli noin 60 prosenttia.

#### KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN MATKUSTAJAT 1985-1995

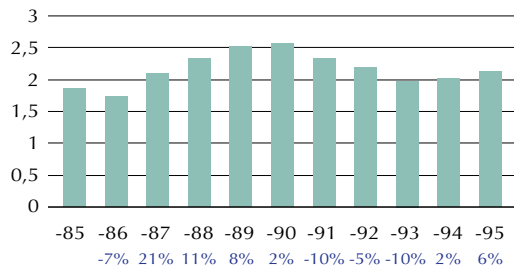


#### LENNOT 1985-1995

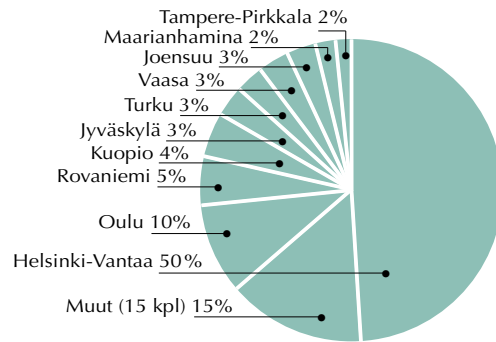


### KOTIMAAN LIIKENNE 1985-1995

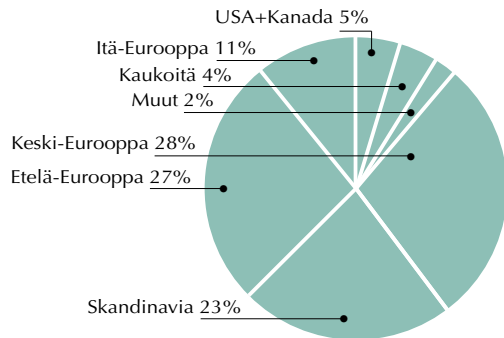
milj. lentomatkaa (läht + vaihto)



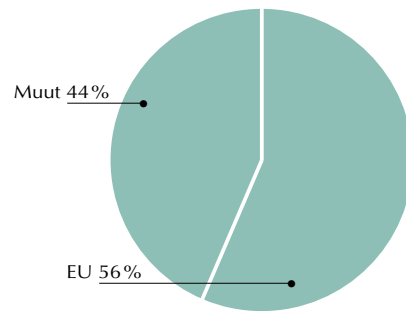
### KOTIMAAN LIIKENTEEN KOHTEET 1995



### KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN KOHTEET 1995

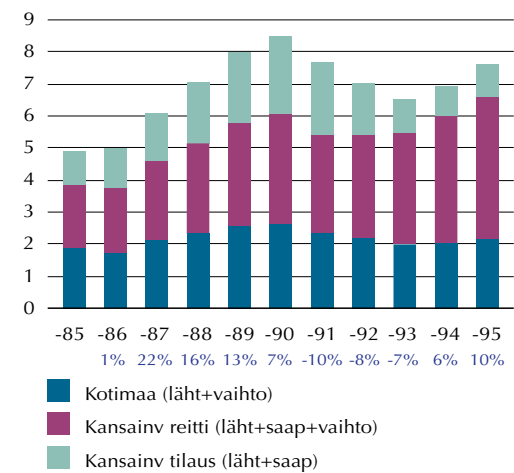


### KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN KOHTEET 1995



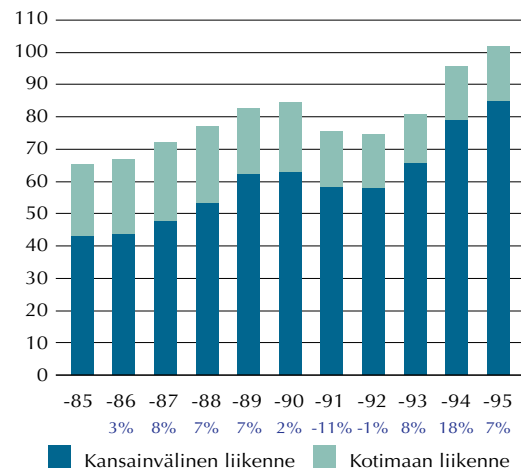
### MATKUSTAJAMÄÄRÄT 1985-1995

milj. lentomatkaa



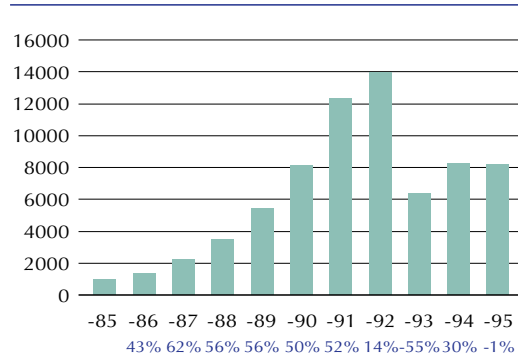
### TAVARALIIKENNE 1985-1995

1000 tonnia



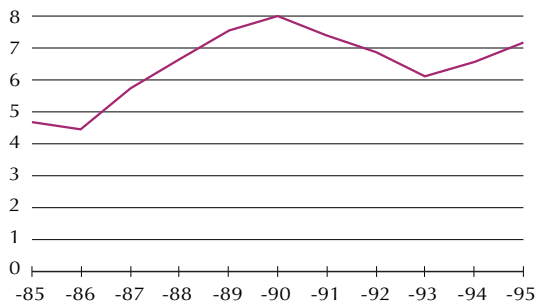
## YLILENNOT 1985-1995

Tampere fir



## HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMAN MATKUSTAJAMÄÄRÄ 1985-1995

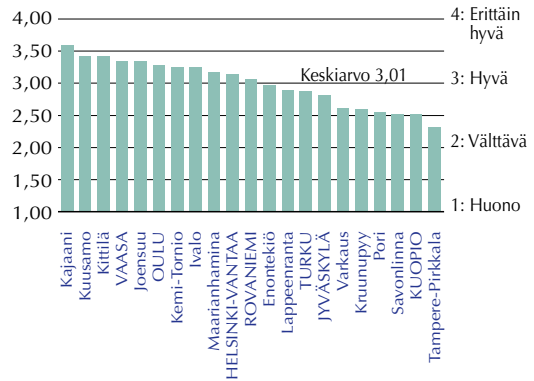
milj. matkustajaa



## LENTOASEMIEN ODOTUSTILOJEN ARVIOINTI TALVELLA 1994/95

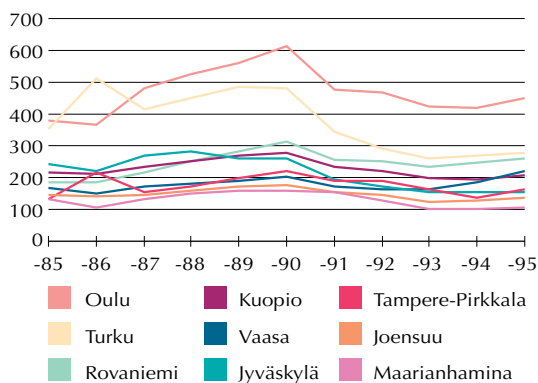
(Matkustajakysely Finnair Oy/Taloustutkimus Oy)

Arvosana



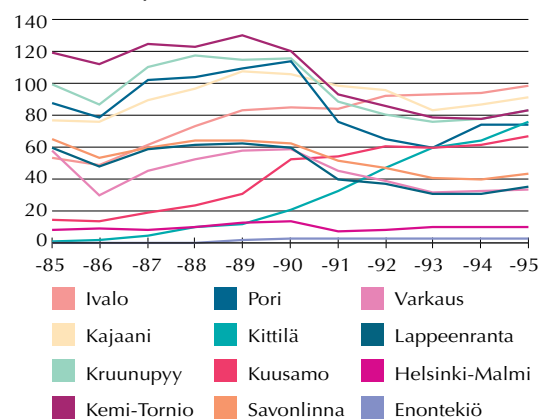
## LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT 1985-1995

1000 matkustajaa



## LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT 1985-1995

1000 matkustajaa



### LENTOASEMAT 1995

	Matkustajia		Laskeutumisia		
	Kotimaa	Kansainv.	Liikenneilm.	Sotilasilm.	Muu
Helsinki-Vantaa	2 083 887	5 078 701	56 511	1 316	8 214
Oulu	419 166	31 729	5 079	1 875	5 514
Turku	138 427	138 354	6 178	584	11 598
Rovaniemi	227 146	33 813	3 033	9 213	4 537
Vaasa	150 209	68 394	3 464	1 053	4 391
Kuopio	191 726	15 486	2 632	8 830	3 580
Tampere-Pirkkala	81 096	80 743	2 878	8 751	9 981
Jyväskylä	148 700	5 339	2 572	4 552	6 388
Joensuu	127 229	11 652	2 096	103	2 343
Maarianhamina	97 353	7 219	1 962	0	1 523
Ivalo	92 818	5 323	981	550	854
Kajaani	87 196	3 777	1 009	206	992
Kruunupyö	79 116	3 944	1 533	393	3 443
Kemi-Tornio	82 503	539	1 011	90	2 189
Kittilä	71 814	4 188	681	481	419
Pori	53 940	19 940	2 125	233	7 461
Kuusamo	66 814	133	695	24	458
Savonlinna	41 710	1 694	1 217	43	315
Lappeenranta	33 375	1 638	1 526	120	2 115
Varkaus	33 082	174	1 392	9	679
Helsinki-Malmi	6 611	3 026	0	131	40 575
Enontekiö	2 678	0	150	42	62
Utti	14	8	5	3 328	1 155
Kauhava	0	0	0	12 990	1 488
Halli	0	0	0	2 517	467

### LENNONVARMISTUSKESKUKSET 1995

	IFR-lennot	Ylilennot
Etelä-Suomi (Tampere)	156 000	8 190
Pohjois-Suomi (Rovaniemi)	26 000	2 159

## ILMAILULAITOS PALVELEE

### Maaliikenne- ja matkustajapalvelut ja kaupalliset palvelut

”TEHTÄVÄMME ON VARMISTAA LENTOMATKAN HYVÄ LIIKKEELLE LÄHTÖ JA TUNNELMAN YLLÄPITÖSEN PÄÄTÖSVAIHEESSA”

*Lento on vain osa lentomatkaa: ennen ja jälkeen varsinaisen lennon matkustaja tarvitsee monenlaisia palveluja niin terminaalin ulko- kuin sisäpuolella. Tapahtumaketjuun sisältyy tulo lentoasemalle bussilla, taksilla tai omalla autolla, pysäköinti, matkatavarakärryjen hakeminen, lähtöselvitys, lehden osto, kahvilla käynti ja lopuksi lähtöportin tarkistus neuvonnasta tai monitorilta. Turvatarkastuksen jälkeen ovat vuorossa tax free -ostokset, viime hetken rahanvaihto ja usein myös bussikuljetus lentokoneelle.*

*Saapuva matkustaja odottaa matkatavaroiden nopeaa palautusta ja saattaa tarvita matkatavaroiden säilytystä, tietoja hotelleista tai hotellivaruksen, hän haluaa ehkä vuokrata auton tai varata neuvotteluhuoneen lentoasemalta ...*

kennushankkeisiin, joilla terminaalien ja maaliikennealuiden toimivuutta ja viihtyisyyttä on parannettu. Tärkein rakennuskohde on syksyllä 1996

Ilmailulaitos tarjoaa lento- matkustajille korkealaatuisia ja monipuolisia palveluita lentoasemillaan kautta maan. **Maaliikennepalveluita** ovat lentoasemien pysäköintipalvelut ja maaliikenteen (taksit, bussit, henkilöautot) järjestelyt. **Matkustajapalveluihin** kuuluvat terminaalit sekä niiden opastus-, informaatio- ja vahtimestaripalvelut, matkatavaroiden käsittely ja säilytys sekä turvatarkastukset. **Kaupalliset terminaalipalvelut** käsittävät ravintolat, kahvilat ja kioskit, tax free -myynnin, posti- ja pankkipalvelut, autonvuokrauksen sekä hotelli-, vip- ja kongressipalvelut.

### Uudistukset ovat lisänneet asiakastytytävyyttä

Viiden liikelaitosvuoden aikana Ilmailulaitos on yli kaksinkertaistanut investointinsa. Suhdanteita hyödyntäen laitos on sijoittanut voimakkaasti ra-

valmistuva Helsinki-Vantaan keskiterminaali.

Finnair Oy:n tekemän tutkimuksen mukaan matkustajien tyytyväisyys lentoasemien palveluihin ja yleiseen viihtyisyyteen on selvästi noussut investointien myötä: lentoasemat, joilla parannustöitä on tehty, ovat saaneet matkustajilta erityistä kiitosta. Joensuun lentoasema, jonka matkustajaterminaalin laajennus otettiin käyttöön joulukuussa 1994, valittiin matkustajatiedustelun perusteella Vuoden 1995 lentoasemaksi.

Vuosien 1991-95 aikana 15 Ilmailulaitoksen lentoasemarakennusta on modernisoitu tai rakennettu uudelleen.



**Savonlinnan** uusi terminaali vihittiin käyttöön heinäkuussa 1995. Laajennuksen myötä yleisötilat lisääntyivät lähes puolella. Matkatavaran käsittelyjärjestelmät sekä lähtöselvitystiskit ja kahvila uusittiin ja terminaaliin rakennettiin erilliset passintarkastus- ja turvatarkastustilat. Rakentamisen yhteydessä selkeytettiin terminaalin edustan liikennettä. Uudistuksen kokonaiskustannukset olivat 6,6 Mmk. Ilmailulaitos toteutti hankkeen työllisyystyönä.



**Tampere-Pirkkalan** lentoaseman uuden matkustajaterminaalin peruskivi muurattiin touko-kuussa 1995. Rakentaminen toteutetaan ns. kolmikantarahoituksella, jossa kukin osapuoli (Ilmailulaitos, Tampereen kaupunki ympäristökuntineen ja työministeriö) osallistuu hankkeen kustannuksiin yhtä suurella summalla. Asemarakennus pysäköintialueineen sekä uusine tuloteineen ja asematasoineen on valmis huhtikuussa 1996. Hankkeen yhteisarvo on noin 48 Mmk.

## Ilmailulaitos mukana rahtiterminaalihankkeessa

Ilmailulaitos osallistui rahoittajana hankkeeseen, jossa se rakennutti asiakkaan tarpeiden mukaisen pikarahtiterminaalin TNT Suomi Oy:lle ja vuokrasi tilat yritykselle kymmeneksi vuodeksi. Puolimatkan rakentama terminaali valmistui Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitotien läheisyyteen elokuussa 1995. Yritys voi nyt purkaa lentokoneidensa lastin suoraan omaan terminaaliin lajittelua varten.

Kiinteistöhanke lisää Helsinki-Vantaan terminaalikapasiteettia ja rahtitoimintoja ja vahvistaa lentoaseman gateway-strategiaa itään ja Baltiaan päin. Hankkeen kokonaiskustannukset olivat noin 16 Mmk. Ilmailulaitos tähtää siihen, että järjestelyt olisivat hyvä alku yhteistoiminnalle muiden vastaavien rahti- ja postiyhteyksien kanssa.

## Matkustajien turvatarkastukset hoitaa nyt Ilmailulaitos

Vuonna 1994 voimaan tullut turvatarkastuslaki siirsi turvatarkastusvastuun asteittain poliisilta Ilmailulaitokselle. Lentoasemien on järjestettävä turvatarkastukset joko omin tai ulkopuolisin voimin vuoden 1996 loppuun mennessä. Vuoden 1995 lopussa poliisi hoiti tarkastukset enää kuudella Ilmailulaitoksen lentoasemalla.

Suurimmalla osalla lentoasemista turvatarkastuksesta huolehtii Ilmailulaitoksen tehtävään kouluttama henkilökunta osana monipuolista toimenkuvaa. Helsinki-Vantaalla tarkastukset tekee tällä hetkellä STV-Securitas, jolta Ilmailulaitos ostaa ko palvelut.

Ilmailulaitos noudattaa turvatarkastuksissa kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn ja sen eurooppalaisen tytäryrjestön ECACin suosituksia. Kaikki kansainväliset reitti- ja charterlen-





not tarkastetaan, kotimaan lennot tarkastetaan Ilmailulaitoksen määrittämän periaatteen mukaisesti.

## Helsinki-Vantaan lentoasema: Kohti uutta aikaa

Helsinki-Vantaan keskiterminalin rakennustöitä jatkettiin vuonna 1995. Harjannostajaisia vietettiin lokakuussa. Uuden lennonjohtotornin yläosa nostettiin paikoilleen vuoden 1996 ensimmäisellä viikolla.

Ulkomaan ja kotimaan terminaalit yhdistävän keskiterminalin ensimmäinen vaihe valmistuu lokakuussa 1996 ja tarjoaa runsaasti lisätiloja kansainvälisen liikenteen matkustajille ja lentoaseman kaupallisille palveluille. Myöhemmin rakennetta-

va keskiterminalin toinen vaihe sisältää uuden lähtöhallin ja saapuvan liikenteen hallin sekä matkatavaran käsittelytilat. Toisen vaiheen toteutua voidaan rajamuodollisuudet Helsinki-Vantaan lentoasemalla järjestää Schengen-sopimuksen mukaisesti. Toisen vaiheen rakentamisesta ei ole vielä päätöstä, mutta sen suunnittelu aloitettiin vuonna 1995.

Keskiterminalilla on tärkeä rooli Helsinki-Vantaan gateway-strategiassa. Sujuvana ja miellyttävänä transit-asemana Helsinki-Vantaa lisää mahdollisuuksiaan mannertenvälisenä porttina Kaukoltaan, USA:han, Venäjälle ja Baltian maihin. Gateway-liikenne antaa lentoasemalle ja lentoyhtiöille lisäkysyntää ja mahdollistaa samalla paremman reittitarjonnan suomalaisille lentomatkestajille.



## Uutta ilmettä niin tiloihin kuin palveluihin

Ulkomaan terminaalin pohjakerros uusittiin täysin vuoden 1995 aikana. Loka-marraskuussa siellä avattiin palvelukatu, jonka varrella toimivat apteekki, pankki, postikonttori ja ruokakauppa. Samoissa tiloissa avaa ovensa keväällä 1996 Suomen ensimmäinen lentoasemahotelli saunoineen.

Terminaalin tulotasolla aloittivat toimintansa hotellin ja tulevan kongressikeskuksen vastaanotto sekä rahanvaihtopiste. Lentoaseman yli tuhat matkatavarakärryä vaihdettiin uusiin ja samalla tehostettiin kärry- ja opaspalveluja. Lentoasemalla aloitettiin myös opastetut yleisökierrokset.

Vuoden 1995 aikana uusittiin kaikki ulkomaan terminaalin transit-hallin myymälät ja uusia liikkeitä avattiin.

Lastenhoituhuone, saniteettitilat, kahviot ja baarit remontoitiin. Ravintolat ehostetaan ja uusia ravintoloita avataan keskiterminaalissa keväällä 1996. Muutostöiden ansiosta ulkomaan terminaali ja keskiterminaali voidaan sovittaa ilmeeltään ja palveluiltaan saumattomasti yhteen.

Matkustajapalveluiden painopistealueita vuonna 1995 olivat mm. turvatarkastus ja lähtöselvitys. Uusilla toimintatavoilla pyritään selvittämään ruuhkia entistä tehokkaammin.

## Kasvu eurooppalaiseksi lentoasemaksi

Vuonna 1995 Ilmailulaitos teki päätöksen oman verovapaan myymälän avaamisesta keskiterminaalissa. Keskeiselle paikalle tuleva liike lisää huo-

mattavasti lentoaseman kaupallista potentiaalia ja tuo Ilmailulaitokselle uutta näkyvyyttä Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Uuden terminaalin kaikki liikkeet ovat alansa erikoisosaajia, joiden tuotteet laajentavat lentoaseman palveluvalikoimaa.

Keskiterminaalin yritysten kanssa Ilmailulaitos toimii yhteistyökumppanuuden periaatteella. Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisen ryhmän tehtävänä on luoda parhaat mahdolliset olosuhteet uusille ja entisille yrittäjille ja yhteistyössä heidän kanssaan kehittää ja markkinoida lentoasemaa kauppapaikkana. Ilmailulaitos tähtää siihen, että

keskiterminaalin valmistuttua Helsinki-Vantaa on niin palveluiltaan kuin viihättävyydeltään samalla tasolla parhaiden eurooppalaisten lentoasemien kanssa.



## Suomen Lentoasemapalvelut näkyy Helsinki-Vantaalla

Ilmailulaitoksen tytäryhtiö Suomen Lentoasemapalvelut Oy tuottaa ja kehittää lentoasemien kaupallisia, lentomatkustajille ja lentoyhtiöille suunnattuja palveluja. Yrityksen tavoitteena on nostaa lentoasemien palveluimagoa ja toimia Ilmailulaitoksen lentoasemien yhdyselimenä erilaisissa markkinointitoimenpiteissä ja uusien tuotteiden kehittämisessä.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla SLP hoitaa matkustajien asematasokuljetuksia ja matkatavarakärrytoimintaa. Yrityksen palveluksessa on 45 henkilöä.

## ILMAILULAITOS PALVELEE

### Asemataso- ja liikennealuepalvelut

*"OLI SÄÄ TAI TILANNE MIKÄ TAHANSA, ASIAKKAAT VOIVAT LUOTTA AMMATTITAITOOMME"*

*Asematasokuljetus on huolehtinut siitä, että lentomatkustajat ovat päässeet bussilla joustavasti ja turvallisesti koneeseen. Kone on tankattu, kuormattu ja varustettu lähtöä varten ja odottaa sille osoitetulla seisontapaikalla rullausohjeita. Sataa lunta ja kiitotietä puhdistetaan lumesta...*

Ilmailulaitos tarjoaa lentoyhtiöille luotettavia ja korkeatasoisia liikennealuepalveluja. **Asematasopalveluihin** kuuluvat mm. asematasoalueet- ja kalusto, lentokoneiden opastus ja paikoitus sekä koneiden maahuolintapalveluiden järjestäminen. **Liikennealuepalveluita** ovat kiito- ja rullaustiet, opastusjärjestelmät, palo- ja pelastuspalvelut sekä ympäristöhaittojen torjunta.

### Talvikunnossapito sai kiitosta lentäjiltä

Keväällä 1995 tehty, lentäjille suunnattu laatuksely antoi myönteistä palautetta Ilmailulaitoksen liikennealue- ja lennonvarmistuspalveluista. Kenttien fyysiset rakenteet, kiito- ja rullaustiet sekä asematasot, laitteet ja järjestelmät saivat hyviä arvosanoja. Lentoturvallisuuden kannalta tärkeä talvikunnossapito sai kiitoteiden osalta erityisen korkeat pisteet.

Kysely, joka uusitaan aina muutaman vuoden välein, vahvisti käsitystä siitä, että Ilmailulaitoksen toiminta on kansainvälisesti katsoen kilpailukykyisellä tasolla. Saatu palaute hyödynnetään pidemmällä aikavälillä Ilmailulaitoksen kehittäessä tuotteitaan ja palveluitaan asiakkaiden tarpeiden mukaisesti.

### Lentovarmuutta talvellakin

Ilmailulaitos vastaa siitä, että lentotoiminta Suomessa voidaan toteuttaa turvallisesti kaikissa sääolosuhteissa. Laitos osallistuu aktiivisesti mm. talvikunnossapitokaluston kehittämiseen suomalaisen valmistajien kanssa.

Lumen ja jään lisäksi sumu haittaa lentoliikennettä aika ajoin erityisesti syksyisin ja talvisin. Huono näkyvyys saattaa aiheuttaa lentojen myöhästymisiä tai peruuntumisia. Rovaniemen lentoasemalla liikenteen säännöllisyys ja luotettavuus parani huomattavasti, kun lentoasemalle valmistui uusi CAT II -lähestymisjärjestelmä maaliskuussa 1995. Järjestelmä sisältää mm. parannetut kenttävalaistuslaitteet ja varavoima-aseman sekä korkealaatuisen ILS-laitteiston. Rovaniemen vaaralla sijaitseva lentoasema on nyt maailman pohjoisin CAT II -järjestelmällä varustettu lentoasema.



### Päällystystyöt

Suomen lentoasemien kiitoteiden päällysteet uusitaan noin 14 vuoden välein. Vuosittain päällystetään keskimäärin kaksi kiitotietä. Muiden lentoliikennealueiden päällysteet uusitaan noin 20 vuoden välein. Vuonna 1995 tehtiin asfalttipäällystystöitä yhteensä 600 000 m<sup>2</sup> Turun, Porin ja Tampere-Pirkkalan lentoasemilla.

## Ympäristönsuojelu

Ilmailulaitos seuraa säännöllisesti mm. melun, kemikaalien ja pakokaasujen vaikutuksia lentoasemien ympäristöön ja käyttää tässä työssä apunaan nykyaikaisinta teknologiaa. Helsinki-Vantaan lentoasemalle tilattiin vuonna 1995 lentomelun ja lentoreittien seurantajärjestelmä. Järjestelmä on ensimmäinen laatuaan Suomessa ja otetaan käyttöön syksyllä 1996.

Seurantajärjestelmä vastaanottaa tietoja samanaikaisesti tutkasta, lennonjohdon tietokoneesta ja asuntoalueille sijoitetuista melumittareista. Se parantaa merkittävästi lentoaseman meluselvityksen laatimista ja meluntorjunnan suunnittelua sekä valmiutta vastata yleisön lentomelua koskeviin tiedusteluihin.

Ilmatilauudistuksen yhteydessä Helsinki-Vantaan lentoasemalla otettiin huomioon myös meluntorjunta. Lentoreittien muutokset pienentävät lentomelukuormitusta eräillä lentoaseman lähellä olevilla asuntoalueilla.

Ilmailulaitos aloitti säännöllisen raportoinnin Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristövaikutuksista Vantaan kaupungille. Raportointiin liittyvä tiedottaminen poikkeuksellisista melutilanteista on havaittu tarpeelliseksi ja siitä on saatu myönteistä palautetta. Tiedottamista jatketaan nykyiseen tapaan.

Ilmailulaitos sai Lappeenrannan ja Kuusamon lentoasemien kiitoteiden pidentämishankkeisiin terveydenhoito- ja terveydensuojelulain mukaiset ympäristöluvut vuonna 1995. Laitos on kuitenkin jatkanut lupaprosessia selkeän lupakäytännön vaikiinnuttamiseksi.

Ilmailulaitoksen tutkimushanke "Lentoliikenteen päästöt Suomessa" valmistui vuoden 1995 lopussa. Työssä laadittiin sovellus lentotoiminnan polttoaineen kulutuksen ja päästöjen (typen oksidit, hiilivedyt ja hiilimonoksidi) laskemiseksi Suomen lentotiedotusalueilla. Sovelluksen avulla arvioitiin vuoden 1993 päästötilanne.

Ongelmallisten talviolosuhteiden vuoksi kiinteiden liukkaudentorjuntakemikaalien käyttömää-



rät lentoasemilla kasvoivat edelliseen talvikauteen verrattuna. Urean kulutuksen kasvu voitiin pitää noin 20 %:ssa käyttämällä kaksinkertainen määrä ympäristöystävällisempiä — ja kalliimpia — ase- taattikemikaaleja.



# ILMAILULAITOS PALVELEE

## Lennonvarmistuspalvelut

*"LENNONVARMISTUS-  
PALVELUMME  
ON SUJUVAA  
JA TASAISEN VARMAA"*

*Lähtevä kone odottaa käynnistyslupaa lennonjohdosta. Ennen koneeseen tuloaan lentäjät ovat hakeneet ajan-kohtaiset reitti- ja säätiedot lentoaseman lennonneuvon-  
nasta. Nyt lennonjohto antaa koneelle rullausohjeet sekä reittiselvityksen, joka sisältää ohjeet mm. lentokorkeudek-  
si. Kone saa lähtöluvan ja nousee ilmaan. Lennonjohto valvoo lentoa Suomen rajalle asti.*

Ilmailulaitos tarjoaa lentoyhtiöille ja muille lentoliikenteen harjoittajille, ilmavoimille sekä ilmailuharrastajille turvallisia ja luotettavia lennonvarmistuspalveluja. Sekä **lentoreittien** että **lentoasemien lennonvarmistuspalveluissa** hyödynnetään nykyaikaisinta teknologiaa. Lennonvarmistuspalveluihin kuuluvat mm. lennonjohtojärjestelmät ja laitteet, ilmaliikennepalvelut, lentosää- ja lentotiedotuspalvelut sekä lentopelastuspalvelut.

### Lennonvarmistuksen FATMI-järjestelmä: turvallisuutta ja tehokkuutta kasvavaan liikenteeseen

Ennusteiden mukaan lentoliikenne kasvaa Pohjoismaissa 50 prosenttia seuraavan 15 vuoden aikana. Liikenteen lisääntyessä Ilmailulaitoksen tehtävä on huolehtia siitä, että ilmaliikennepalvelut ja lentoturvallisuus Suomessa säilyvät yhtä korkeatasoisina kuin tähänkin asti. Lennonvarmistuksen kehittämisessä Suomi on lisäksi sitoutunut ECAC-mai-

den (European Civil Aviation Conference) käynnistämään projektiin, jonka tavoitteena on lennonvarmistuspalveluiden yhtenäistäminen manner-Euroopan alueella.

Lennonvarmistuksen uudistusohjelma FATMI (Finnish Air Traffic Management Integration) on Ilmailulaitoksen vastaus tulevaisuuden lennonvarmistustarpeisiin. FATMI:n tavoitteena on säilyttää ilmaliikennepalveluiden tuotanto kysynnän mukaisena, lisätä palveluiden tehokkuutta ja tuottavuutta sekä kehittää lentoturvallisuutta.

FATMI antaa uudet työkalut lennonvarmistukseen ja vapauttaa lennonjohtajat rutiininomaisista tehtävistä. Tutkan avulla järjestelmä ylläpitää koko maan alueelta havainnollista ja reaaliaikaista ilma-  
liikennekuvaa, mikä tekee mahdolliseksi lentojen johtamisen entistä joustavammin, taloudellisemmin ja turvallisemmin. Turvallisuutta lisäävät myös tehokkaat varoitus- ja viestintäjärjestelmät.

FATMI-projektin yhteydessä uusitaan Tampereella sijaitsevan Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman lähi- ja lähestymislennonjohdot rakennuksineen ja laitteineen sekä Rovaniemen lähi- ja lähestymislennonjohtojärjestelmä. Muille Ilmailulaitoksen lentoasemille asennetaan lennonjohdon etäpäätteet. FATMI-järjestelmä otetaan operatiiviseen käyttöön vuosien 1997-99 aikana.

### Ilmatilauudistus

Koko Suomen ilmatilaa koskeva uudistus astui voimaan marraskuussa 1995. Uudistuksella muutettiin lentoreitistöä vastaamaan paremmin liikennevirtoja, parannettiin Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaedellytyksiä ja valmistauduttiin FATMI-lennonvarmistusjärjestelmän käyttöönottoon vuonna 1997. Samalla vapautui ilmatilaa yleisilmailulle.

Uudistus tuli ajankohtaiseksi Baltian ilmatilan vapauduttua ja ilmaliikennevirtojen muututtua. Samaan aikaan haluttiin lisätä Helsinki-Vantaan kiitotiekapasiteettia ja lentoaseman kasvumahdollisuuksia. Nyt kun lentoaseman toinen kiitotie on pääsääntöisesti varattu nousuille ja toinen laskuil-



le, voidaan liikennettä palvella entistä joustavammin.

Muutostyön yhteydessä tarkistettiin koko Suomen valvottu ilmatila ja päivitettiin sen rakenne todellisten tarpeiden mukaan. Liikenteen sujuvuutta lisättiin kaksoisreitityksillä (toista reittiä lentään mennessä, toista palatessa).

Muutosten voimaantuloa edelsi kahden vuoden valmistelutyö lennonvarmistusosastossa, ja tietojen julkaiseminen aiheutti ilmailutiedotuspalvelulle historian suurimman urakan: Suomen ilmailukäsikirja saatettiin ajan tasalle ICAOn (International Civil Aviation Organization) uusien, huhtikuussa 1995 käyttöön otettujen säännösten mukaisesti.

## Uudet lentoreitit

Monien vuosien yhteistyön jälkeen Suomi solmi marraskuussa Venäjän ilmailuviranomaisten kanssa Transpolar-reittiä koskevan sopimuksen. Reitti on tarkoitus avata kansainväliselle liikenteelle keväällä 1996. Reitti lyhentää esim. Helsinki-Tokio-lentoa keskimäärin 20 minuuttia.

Parisen vuotta valmisteltu reitti Lappeenrannasta Pietariin Kannaksen halki otettiin liike- ja pienkoneiden käyttöön huhtikuussa. Säännöllinen reittiliikenne on tarkoitus aloittaa myöhemmin. Rahtiliikenne Lappeenrannasta Venäjälle siirtyi reitille välittömästi. Suunnitelmissa on saada uusi Karjalan reitti myös mannertenvälisen liikenteen käyttöön, jolloin sen taloudellinen merkitys kasvaa.

## Lennonvarmistusopisto lisää palveluitaan

Ilmailulaitoksen koulutuskeskus muutettiin Lennonvarmistusopistoksi vuoden 1995 alussa. Tulosvastuullinen yksikkö sai kesäkuussa uudet tilat sekä huipputeknologiaa edustavan lennonjohtosimulaattorin. Vuosittain opisto kouluttaa noin 120 Ilmailulaitoksen ja Ilmavoimien lennonvarmistushenkilöä.

Opiston ensisijainen tehtävä on huolehtia lennonvarmistushenkilöstön perus-, jatko- ja täydennyskoulutuksesta. Korkeatasoisella opetuksella on kysyntää myös muualle, ja jatkossa opisto aikookin lisätä ulkomaille tarjottavia koulutuspalveluja. Jo nyt koulutusta on annettu mm. Virossa.

## Lennonjohtosimulaattori takaa "todellisen" koulutuksen

Lennonvarmistusopiston koulutuskäyttöön hankkima lennonjohtosimulaattori on alallaan maailman kehittynein järjestelmä. Tornisimulaattorin 360 asteen visuaalisosaan voidaan heijastaa joko todellinen tai kuvitteellinen lentoasema ympäristöineen ja vaihtuvine olosuhteineen. Laitteella voidaan ajaa useita lennonjohtoharjoituksia samanaikaisesti tai yhtä integroitua harjoitusta, jossa kaikki lennonjohtoyksiköt toimivat kuin todellisessa elämässä. Simulaattori mahdollistaa myös erityistilanteiden harjoittamisen.

Järjestelmään liittyy automaattinen digitaalinen puheen tunnistus- ja vastausjärjestelmä, joka on ainoa laatuaan maailmassa. Lennonjohtoharjoittelija pystyy pelaamaan yksinään simulaattorin kanssa, joka vastaa viesteihin ja ohjaa konetta niiden mukaan. Koulutuskäytön lisäksi simulaattoria hyödynnetään lennonjohdon suunnittelutehtävissä.

## Sääautomatisointia jatkettiin

Automaattiset säähavaintolaitteet asennettiin ja hyväksyttiin vuonna 1995 Kuopion, Rovaniemen, Kokkolan, Vaasan, Kemin, Maarianhaminan ja Lappeenrannan lentoasemille. Laitteet mittaavat mm. näkyvyyttä ja sään laatua. Automaatio uudistaa lentosääpalvelua parantamalla säätietojen saatavuutta ja jakelua. Lennonvarmistustekniikan valmistama järjestelmä on asennettu kaikille Ilmailulaitoksen lentoasemille vuoden 1996 loppuun mennessä.

## KANSAINVÄLINEN ILMAILUPOLITIikka

### Kahdenkeskiset lentoliikennesopimukset

Kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat keskeinen osa kansainvälistä ilmailupolitiikkaa. Kesällä 1995 tuli voimaan Suomen ja Yhdysvaltain välinen "Open Skies" -sopimus, joka noudattaa vapaan kilpailun periaatteita. Mailla on nyt ensimmäistä kertaa vastavuoroiset liikenneoikeudet toistensa alueella.

Neuvotteluja liikenteen harjoittamisen yksityiskohdista käytiin mm. Ukrainan, Kiinan, Thaimaan ja Singaporen kanssa.

### Toiminta kansainvälisissä järjestöissä

EU:n komissio esitti alkuvuodesta 1995 kielteisen kantansa jäsenmaiden Yhdysvaltain kanssa käymiin, kahdenkeskisiin sopimusneuvotteluihin. Kannanotto ei estänyt Suomea ja viittä muuta EU-maata aloittamasta neuvotteluja. Komissio ei toistaiseksi ole saanut valtuuksia neuvotella lentoliikenteestä Yhdysvaltain kanssa, sen sijaan jäsenmaat antoivat komissiolle valtuudet Sveitsin kanssa käytäviä sopimusneuvotteluja varten.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn 31. yleiskokous pidettiin Montrealissa syyskuussa 1995. Kokouksessa käsiteltiin mm. ICAOn lähi vuosien toimintastrategiaa sekä satelliitteihin perustuvia lennonvarmistusjärjestelmiä. Tanska valittiin Pohjoismaiden yhteisehdokkaana ICAOn neuvostoon seuraavaksi kolmivuotiskaudeksi.

ECACin (European Civil Aviation Conference) työryhmissä vuonna 1995 käsiteltiin mm. code share -käytäntöön liittyviä kysymyksiä, maahuo-

lintaa lentoasemilla ja lentoasemamaksuja.

Jatkuva ECACin johtama prosessi, johon Suomikin on sitoutunut uudella FATMI-järjestelmälään, on Eurocontrolin koordinoima lennonvarmistusjärjestelmien harmonisointi ja integrointi EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonisation and Integration). Projektin tavoitteena on ilmailiikenteen ruuhkautumisen helpottaminen.

Ilmailulaitos osallistui vuoden 1995 aikana aktiivisesti kansainvälisen lentokenttien järjestön ACI:n (Airports Council International) Euroopan alueen toimintaan sen useissa työryhmissä ja seminaareissa.

Suomen mahdollinen jäsenyys Eurocontrolissa (European Organisation for the Safety of Air Navigation) on ollut esillä vuoden aikana. Suomi katsoo, että liikenteen painopisteen ja ruuhkaongelmien ollessa Keski- ja Etelä-Euroopassa, Suomelle koituisi jäsenyydestä tässä vaiheessa enemmän kustannuksia kuin hyötyä.



## HALLINTO

### Pääkonttorin organisaatorakenne kehittyi

Ilmailulaitoksen toimintalinjojen mukaisesti pääkonttoria on pienennetty ja tuki- ja asiantuntijapalveluita muutettu sisäisiksi palveluyksiköiksi. Tällaisia operatiivisia yksiköitä ovat jo aiemmin muodostetut **Lennonvarmistustekniikka** ja **Lennonvarmistusopisto**. Vuonna 1995 muodostettiin kaksi uutta palveluyksikköä: **Lentokenttäteknika** suunnittelu- ja rakennustehtäviä varten sekä **Taloustiimi**, jonka tehtäviin kuuluvat liikelaitoskonsernin palkanlaskenta, kirjanpito ja liikennöimislaskutus.

Itsenäiset palveluyksiköt toimivat kysynnän mukaan ja laskuttavat niin sisäisiä kuin ulkoisia asiakkaitaan. Pääasiallinen asiakas on Ilmailulaitos, mutta yksiköt voivat myydä palveluitaan myös talon ulkopuolelle. Lennonvarmistusopisto on esimerkiksi myynyt koulutuspalveluita Viroon.

### Taloushallinnon uusi tietojärjestelmä valmistui

Taloushallinnon tietojärjestelmän kirjanpitoa ja sen osa-alueita koskeva uudistus saatiin valmiiksi vuoden 1995 lopussa, ja valmis sovellus otettiin käyttöön tammikuussa 1996. Räättälöity sovellusohjelmisto — liikennetietokanta, liikennöimis- ja kaupallinen laskutus — valmistuu ja otetaan käyttöön vuoden 1996 aikana.

Uusi järjestelmä pystyy käsittelemään suuria määriä tietoa ja tuottamaan nopeasti erilaisia raporteja. Järjestelmä helpottaa sisäistä laskentaa ja kustannusten seurantaa. Kaikilla Ilmailulaitoksen lentoasemilla on joko lähiverkko- tai pääteyhteys järjestelmään.

### Yhteistyön kehittämisprojekti

Keväällä 1995 käynnistettiin Ilmailulaitoksessa sisäisten toimintatapojen kehittämisprojekti, jonka tavoitteena on tehostaa yhteistyötä ja asiakaspalvelua organisaatiossa. Projektin alussa määriteltiin laitokselle kehittämistyön ja koulutuksen pohjaksi mm. laitoksen visio, päästrategiat ja yhteiset arvot sekä kysyttiin henkilöstön mielipiteitä toimintatapojen ja yhteistyön parantamiseksi. Esimiesten kehittämisseminaarien jälkeen käynnistyivät koko henkilöstölle tarkoitetut seminaarit, joita jatketaan kesään 1996.

### Uusi palkkausjärjestelmä kehitteillä

Ilmailulaitos on siirtymässä vuoden 1996 aikana uuteen, kannustavaan palkkausjärjestelmään. Palkan kehittämisen perustaksi katsotaan silloin tehtävien vaativuus ja henkilökohtainen suoritus. Kannustavan palkkausjärjestelmän avulla Ilmailulaitos pyrkii tehostamaan toimintaansa ja motivoimaan henkilöstöä entistä parempiin työsuorituksiin. Edellytyksenä uuteen palkkausjärjestelmään siirymiselle oli, että viimeisten kahden vuoden aikana laitoksessa luovuttiin mm. palvelusvuosien perusteella määräytyvistä lisäjärjestelmistä.

Työtehtävää arvioidaan vaativuusluokitukseen perustuvan pisteytysjärjestelmän avulla. Lopulliseen palkkaan vaikuttaa myös henkilökohtainen työpanos. Vuonna 1995 on järjestetty palkkaseminaareja, joissa esimiehet ja luottamusmiehet ovat perehtyneet työtehtävien arviointiperusteisiin. Kannustavaa palkkausjärjestelmää on Ilmailulaitoksessa kehitelty parin vuoden ajan yhdessä henkilöstöjärjestöjen kanssa.

## HENKILÖSTÖ

Liikelaitoskonsernin henkilöstömäärä vuoden 1995 lopussa oli 1662.

Ilmailulaitoksen koko vuoden keskimääräinen henkilöstömäärä oli 1599 (1994:1576). Käyttötoiminnassa keskimääräinen henkilöstömäärä oli 1565 (1994:1535) ja investointihankkeissa 34 (1994:41). Kokonaismäärästä oli palkattomalla virkavapaalla vuoden lopussa 29 henkilöä.

Vuoden 1995 lopussa oli Ilmailulaitoksessa 1590 työntekijää eli 13 enemmän kuin vuotta aiemmin. Käyttötoiminnan henkilöstöä oli 1573 ja investointien toteutukseen palkattuina 17 henkilöä.

Lentoasemilla työskentelevän henkilöstön määrä oli 1165, lennonvarmistuskeskusten henkilöstöä oli 105, sisäisissä palveluyksiköissä työskenteli 85 ja pääkonttorin yksiköissä 243 henkeä.

Liikelaitoskonsernissa henkilöstölle maksettujen palkkojen yhteismäärä oli 261 Mmk. Hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 944 000 mk. Liikelaitoksen henkilöstölle maksettujen palkkojen yhteismäärä oli 259 Mmk. Hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 676 000 mk.

## TUOTTAVUUS

Infrastruktuuritoiminnassa työn tuottavuus on voimakkaasti sidoksissa kysynnän volyymiin. Ilmailulaitoksen työn tuottavuus liikenneilmailun palvelujen osalta kasvoi lähes 2 %, sotilas- ja yleisilmailun kohdalla se kysynnän vähenemisen vuoksi pieneni n. 2,5 %. Liikennemäärän arvioidaan kasvavan vuonna 1996, joten tuottavuusodotukset ovat edelleen positiiviset.

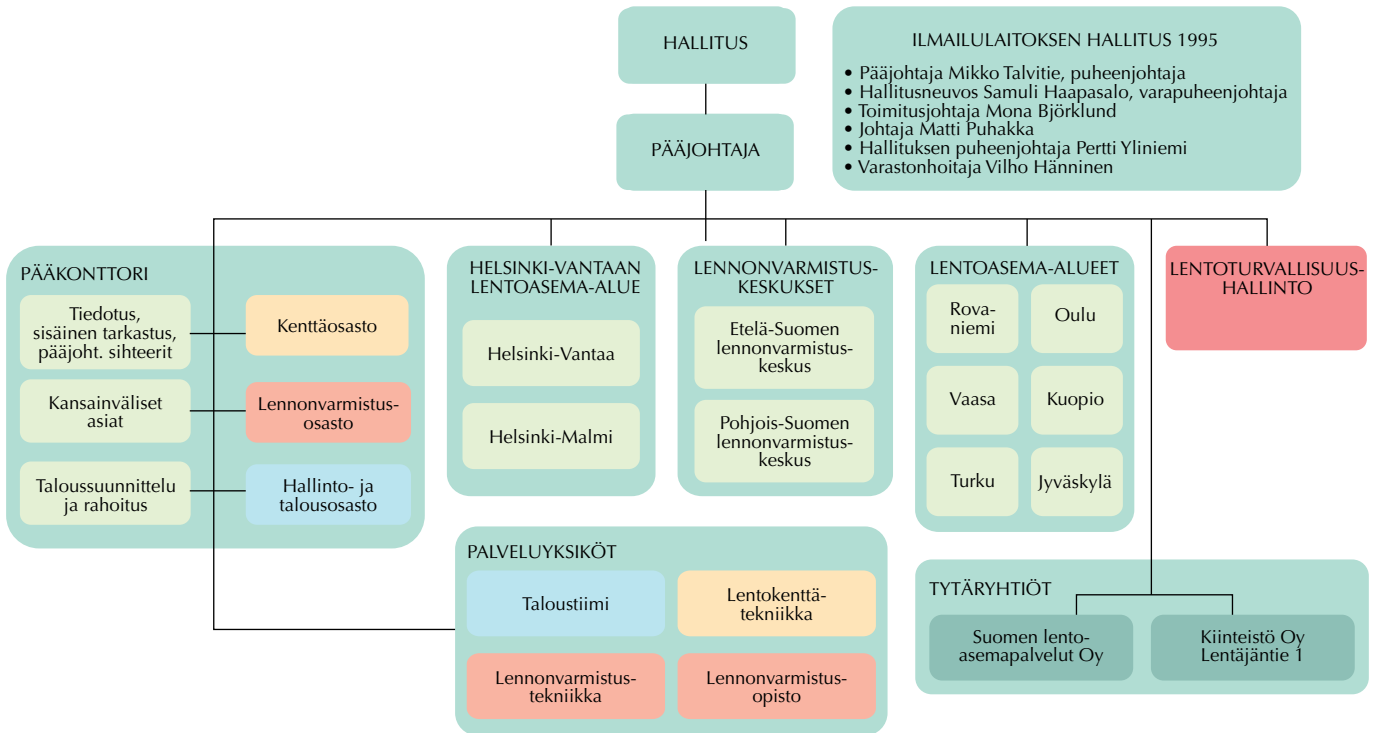
### LENTOASEMIEN JA LENNONVARMISTUSKESKUSTEN HENKILÖSTÖ 1995

Helsinki-Vantaa	479
Tampere-Pirkkala	60
Rovaniemi	60
Kuopio	59
Oulu	54
Jyväskylä	53
Turku	52
Vaasa	39
Pori	33
Kemi-Tornio	27
Joensuu	27
Maarianhamina	25
Kruunupyö	23
Kajaani	21
Lappeenranta	21
Ivalo	20
Helsinki-Malmi	20
Kauhava	17
Savonlinna	16
Kuusamo	11
Kittilä	11
Utti	9
Halli	8
Varkaus	5
Enontekiö	4
Etelä-Suomi (Tampere)	90
Pohjois-Suomi (Rovaniemi)	17

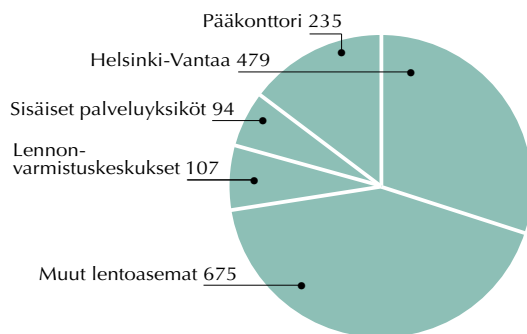


# ILMAILULAITOS

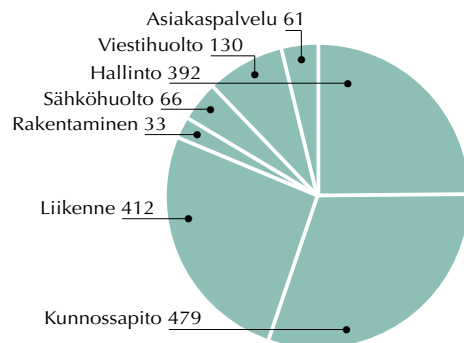
## KONSERNIORGANISAATIO



HENKILÖSTÖ TOIMIPAIKOITTAIN 1995



HENKILÖSTÖ TOIMIALOITTAIN 1995



<b>ILMAILULAITOKSEN TULONJAKO</b>				
	<b>1995</b>		<b>1994</b>	
	<b>Mmk</b>		<b>Mmk</b>	
Liikevaihto ja muut liiketoiminnan tuotot	739,7		676,8	
Palveluiden tuottamiskustannukset	-169,8		-154,3	
Rahoitustuotot	24,5		35,8	
Satunnaiset tuotot ja kulut netto	13,0		0,6	
<b>Jaettava määrä</b>	<b>607,4</b>	<b>100%</b>	<b>558,8</b>	<b>100%</b>
Ennakkonpidätykset	94,7		91,7	
Sosiaaliturvamaksut	10,5		9,8	
Työttömyysvakuutusmaksu	7,5		11,5	
Kiinteistövero	3,9		3,7	
Muut julkiset maksut	1,1		1,2	
<b>1. Yhteiskunta</b>	<b>117,7</b>	<b>19%</b>	<b>117,8</b>	<b>21%</b>
Maksetut palkat	255,8		242,8	
Ennakkonpidätykset	-94,7		-91,7	
Eläkemaksut	52,5		57,8	
Sosiaaliturvamaksut	(-10,5)		(-9,8)	
Muut henkilöstökulut	3,2		2,9	
Koulutus	6,5		2,4	
<b>2. Henkilöstö</b>	<b>223,3</b>	<b>37%</b>	<b>214,3</b>	<b>38%</b>
Rahoituskulut, ml arvostuserät	20,4		21,8	
<b>3. Rahoittajat</b>	<b>20,4</b>	<b>3%</b>	<b>21,8</b>	<b>4%</b>
Käyttöomaisuuden ylläpitäminen	217,3		182,1	
Varausten muutos	0,0		0,0	
Jakamaton voitto	28,7		22,9	
<b>4. Infrastruktuurin kehittäminen</b>	<b>246,0</b>	<b>40%</b>	<b>204,9</b>	<b>37%</b>
Yhteensä	607,4		558,8	
ero	0,0		0,0	
<b>Jaettava määrä suhteessa lentoihin ja lentomat kustajiin</b>				
Lentoja (kpl)	328 715		347 900	
Lentomat kustajia (kpl)	7 624 890		7 000 965	
<b>Jaettava määrä markkaa</b>				
per lento	1848		1606	
per lentomat kustaja	80		80	

## TALOUDELLINENTULOS 1995

### Lentoliikenteen kehitys

Ilmailulaitoksen toiminta ja talous kehittyivät kansantalouden yleisten trendien myötä suotuisasti vuoden 1995 aikana. Leimaa-antavina piirteinä lentoliikenteen kehitykselle vuonna 1995 olivat kansainvälisen liikenteen kasvun jatkuminen ja kotimaan liikenteen kehittyminen ennakoitua hieman positiivisemmin. Lentoliikenteen ja kansantalouden kehityksen keskinäiset suhteet normalisoituivat, eli trendit palasivat lamaa edeltäneelle uralle. Myös liikenneilmailun operaatiomäärät kasvoivat. Sotilas- ja siviili-ilmailun operaatiomäärät sen sijaan laskivat heijastaen yksityisen kulutuskysynnän varovaisuutta ja julkisen vallan tiukkaa kulubudjetoitua. Ylilentojen määrä laski lievästi vuoden 1994 tasosta. Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkeneiden gateway-matkustajien määrä sen sijaan kasvoi hieman edellisestä vuodesta.

Keskeiset lentoliikenteen kehitysluvut vuodelta 1995 olivat seuraavat:

Kansainvälisen liikenteen matkustajat	11,2 %
Kotimaan liikenteen matkustajat	5,6 %
Liikenneilmailun laskeutumiset	2,6 %
Yleis- ja sotilasilmailun laskeutumiset	-12,3 %
Ylilennot	-1,3 %
Gateway-matkustajat	0,7 %

### Lentoliikennepalveluiden hinnoittelu

Lentoliikennepalveluiden hinnoittelussa korjattiin palveluiden hintarakenteessa olleita vääristymiä.

Kertomusvuoden alussa Ilmailulaitos nosti kotimaan liikennöimismaksuja 5 % ja kansainvälisiä maksuja 1 %. Merkittävin rakenteellinen uudistus oli erillisen lentoaseman lennonvarmistuspalvelumaksun käyttöön ottaminen. Maksulla katetaan kustannuksia, jotka aiheutuvat lentoaseman lähi- ja lähestymislennonjohdon palveluista. Uutta

maksua kompensoitiin alentamalla kansainvälisen liikenteen laskeutumismaksua.

Uutena maksuna otettiin käyttöön erillinen matkustajamaksu kansainvälisille vaihtomatksustajille. Maksun suuruus oli 20 mk matkustajalta. Tätä puolestaan kompensoitiin alentamalla kansainvälistä matkustajamaksua.

Huhtikuun alussa otettiin käyttöön yöaikaiset (klo 22-06), 30 %:lla korotetut laskeutumis- ja lennonvarmistuspalvelumaksut muilla kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Maksun korotuksella pyritään entistä parempaan kustannusvastaavuuteen ja varmistamaan tarpeen mukaisten yöaikaisten palveluiden saatavuus myös muilla kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Toimintapolitiikkansa mukaisesti Ilmailulaitos alensi edelleen Suomen ilmatilan navigaatiomaksuja tavoitteenaan saada ilma-alusten painokertoimet navigaatiomaksuissa lähemmäs Eurocontrolin noudattamia kertoimia. Raskaimman painoluokan (ilma-aluksen massa enemmän kuin 200 000 kg) maksuja alennettiin 12,5 %:lla.

### Liiketoiminnan tulos

#### *Liikelaitoskonsernin taloudellinen tulos*

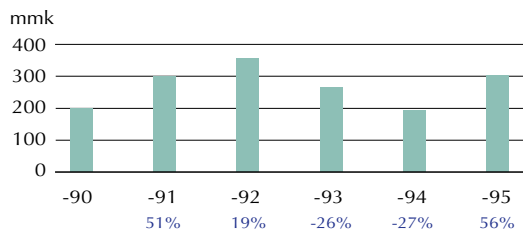
Ilmailulaitoksen liikelaitoskonserniin kuuluvat Ilmailulaitoksen lisäksi Kiinteistöosakeyhtiö Lentäjätie 1 ja Suomen Lentoasemapalvelut Oy. Näistä Suomen Lentoasemapalvelut Oy teki ensimmäisen tilinpäätöksen 31.12.1995 ja sisältyy ensimmäisen kerran liikelaitoskonsernin lukuihin.

Konsernin kirjanpidon tulos oli 26 Mmk voitollinen. Konsernin liikevaihto oli 748,0 Mmk sisältäen 4,3 Mmk:n liiketoiminnan muut tuotot ja toimintakulut 512,3 Mmk. Vuoden 1995 investoinnit olivat yhteensä 300,9 Mmk. Konsernin pitkäaikaiset lainat olivat vuoden lopussa yhteensä 270,1 Mmk.

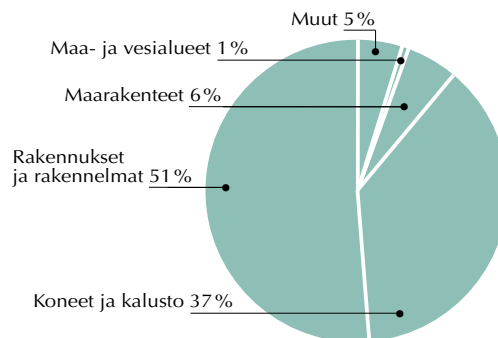
#### *Liikelaitoksen taloudellinen tulos*

Valtioneuvosto asetti Ilmailulaitoksen vuoden 1995 tulostavoitteeksi 10 Mmk. Tulostavoite heijasti vuoden 1994 syksyllä vallinneita odotuksia

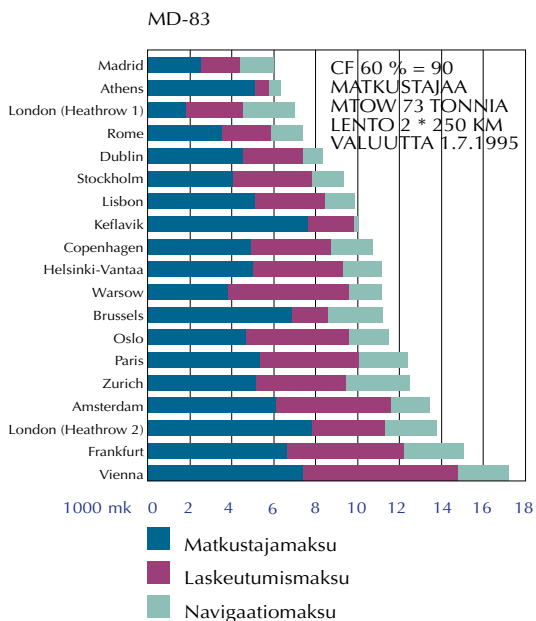
### INVESTOINNIT 1990-1995



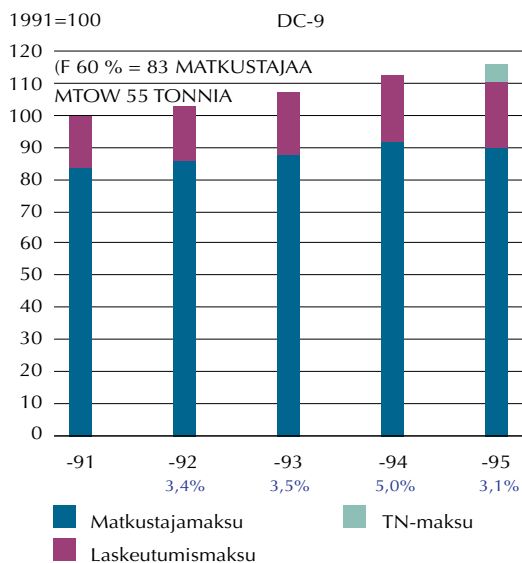
### INVESTOINNIT 1995



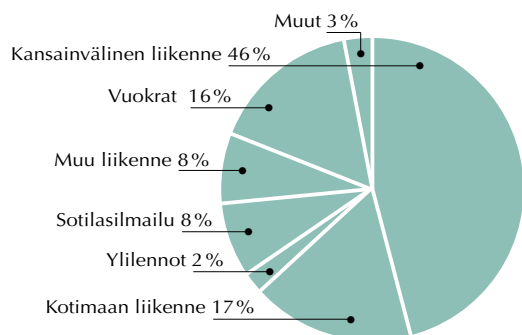
### LIIKENNÖIMISMAKSUVERTAILU 1.7.1995



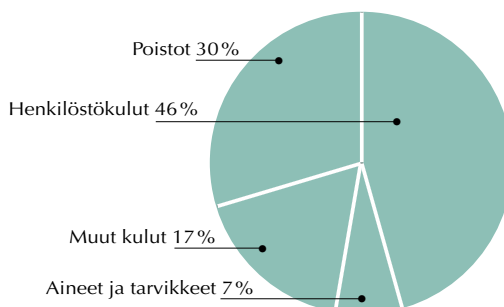
### KOTIMAAN LIIKENTEEN LIIKENNÖIMISMAKSUT 1991-1995



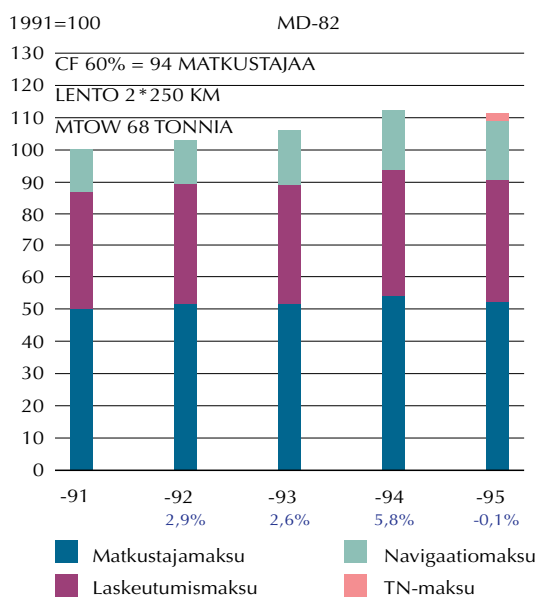
## TUOTOT 1995



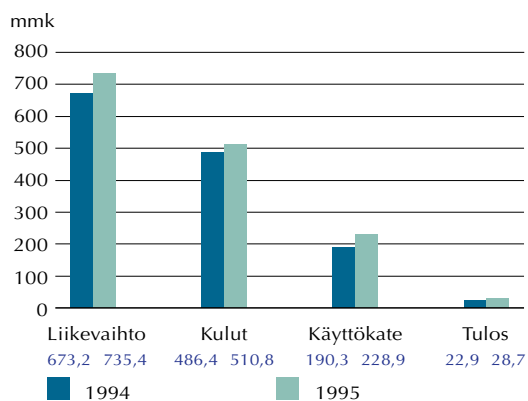
## KULUT 1995



## KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN LIIKENNÖIMISMAKSUT 1991 - 1995



## TULOSVERTAILU 1994 - 1995



lentoliikenteen kehityksestä. Ilmailulaitoksen liike-toiminnan tulos vuodelta 1995 oli 28,7 Mmk.

Tulostavoitetta parempi taloudellinen tulos johtui ennakoitua paremmasta lentoliikenteen kehityksestä ja satunnaisista 13 Mmk:n tuotoista.

Ilmailulaitoksen liikevaihto oli 739,7 Mmk sisältäen 4,3 Mmk:n muut liiketoiminnan tuotot. Liikevaihto kasvoi 9,3 % edellisestä vuodesta. Liikevaihdon kasvu johtui edellä todetusta lentoliikenteen kasvusta ja uusista tuotoista niistä palveluista, jotka Ilmailulaitos aloitti vuoden 1995 aikana. Merkittävin näistä oli Finnair Oy:n kanssa toteutettu toimialarationalisointi, jossa Ilmailulaitoksen hoitoon siirrettiin 1.5.1995 lukien kaikki Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajasillat ja terminaalibussit, joilla matkustajat siirretään terminaalista lentokoneisiin. Samassa yhteydessä Ilmailulaitoksen tytäryhtiö Suomen Lentoasemapalvelut Oy aloitti terminaalibussien liikennöinnin Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Ilmailulaitoksen toimintakulut olivat 510,8 Mmk. Elpynyt lentoliikenne ja kasvaneet tulot antoivat tilaa sellaisille kehittämissuunnitelmoille, joiden toteuttamista oli viime vuosina lykätty taloudellisista syistä. Tämä johti aiempaa suurempaan kulujen kasvuun (5 %). Osa kulujen kasvusta johtui siitä, että Ilmailulaitos kirjasi kerralla kuluksi vaihtomaisuusvarastonsa käyttömenotyyppiset aineet ja tarvikkeet, 7,7 Mmk.

## Investoinnit

Ilmailulaitoksen investointien enimmäismääräksi vuodelle 1995 eduskunta asetti 450 Mmk. Vuoden 1995 toteutuneet investoinnit olivat yhteensä 300,5 Mmk.

Investoinnit jakaantuivat eri käyttöomaisuusryhmittäin seuraavasti:

Maa- ja vesialueet	1,7 Mmk
Rakennukset ja rakennelmat	154,8 Mmk
Koneet ja kalusto	112,0 Mmk
Maarakenteet	16,6 Mmk
Osakkeet ja osuudet	0,2 Mmk
Aineettomat oikeudet	6,2 Mmk
Muut pitkävaikutteiset menot	9,0 Mmk

Merkittävin Ilmailulaitoksen vuoden 1995 investoinneista oli Helsinki-Vantaan lentoaseman keskiterminaali, joka otetaan käyttöön vuoden 1996 lokakuussa. Keskiterminaalin kokonaiskustannusarvio on 240 Mmk.

## Rahoitus

Valtio korotti Ilmailulaitoksen peruspääomaa 30 Mmk:lla. Ilmailulaitokselle myönnettiin valtion talousarviossa oikeus ottaa pitkäaikaisista lainoista 250 Mmk. Tätä oikeutta Ilmailulaitos käytti ottaen vuoden aikana 100 Mmk:n pitkäaikaisen lainan, joka käytettiin edellä todettujen investointien rahoittamiseen ja vanhojen erääntyneiden lainojen poismaksuun.

Ilmailulaitoksen nettorahoituserät olivat positiiviset johtuen liiketoiminnan vahvistuneen kasvavirran aiheuttamasta hyvästä likviditeettiasemasta ja Suomen markan kertomusvuoden lopulle asti jatkuneesta vahvistumisesta.

Ilmailulaitoksen pitkäaikaiset lainat olivat vuoden lopussa 155 Mmk. Valuuttamääräiset lainat olivat vuoden lopussa 56,3 Mmk. Lainoihin liittyvä valuuttakurssiriski on suojattu.

# TULOSLASKELMAT

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1.1.-31.12.1995	1.1.-31.12.1994	1.1.-31.12.1995	1.1.-31.12.1994
	tmk	tmk	tmk	tmk
<b>LIKEVAIHTO</b>	<b>743 720</b>	<b>677 256</b>	<b>735 415</b>	<b>673 247</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	4 289	3 533	4 289	3 533
<b>KULUT</b>				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	43 269	33 988	43 077	33 988
Varastojen lisäys (-) vähennys (+)	7 729	1 785	7 729	1 785
Ulkopuoliset palvelut	112 461	104 706	111 850	105 249
Henkilöstökulut	335 896	333 807	332 601	333 728
Vuokrat	1 855	2 777	1 954	1 858
Muut kulut	11 143	10 318	13 601	9 811
<b>KULUT</b>	<b>512 353</b>	<b>487 381</b>	<b>510 812</b>	<b>486 419</b>
<b>KÄYTTÖKATE</b>	<b>235 656</b>	<b>193 408</b>	<b>228 892</b>	<b>190 361</b>
<b>POISTOT</b>				
Rakennuksista ja rakennelmista	63 941	42 156	61 036	40 475
Koneista ja kalustosta	76 904	70 774	74 626	69 358
Maarakenteista	64 438	67 762	64 401	67 762
Aineettomista oikeuksista	6 011	2 467	6 011	2 467
Muista pitkävaikutteisista menoista	11 245	2 041	11 245	2 019
<b>POISTOT</b>	<b>222 539</b>	<b>185 200</b>	<b>217 319</b>	<b>182 081</b>
<b>LIKEVOITTO</b>	<b>13 117</b>	<b>8 208</b>	<b>11 573</b>	<b>8 280</b>
<b>RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT</b>				
Korkotuotot	16 944	17 315	16 319	16 277
Muut rahoitustuotot	10 635	20 964	8 154	19 517
Korkokulut	-24 475	-24 109	-16 891	-16 509
Muut rahoituskulut	-3 498	-5 252	-3 498	-5 250
	-394	8 918	4 084	14 035
<b>VOITTO ENNEN SATUNNAISERIÄ, VARAUKSIA JA VEROJA</b>	<b>12 723</b>	<b>17 126</b>	<b>15 657</b>	<b>22 315</b>
<b>SATUNNAISET TUOTOT JA KULUT</b>				
Satunnaiset tuotot	13 021	12 262	13 021	12 262
Satunnaiset kulut	-	-11 719	-	-11 710
	<b>13 021</b>	<b>543</b>	<b>13 021</b>	<b>552</b>
<b>TILIKAUDEN TULOS ENNEN VÄHEMMISTÖOSUUTTA</b>	<b>25 744</b>	<b>17 669</b>	<b>28 678</b>	<b>22 867</b>
Vähemmistöosuus tilikauden tuloksesta	19	798		
<b>TILIKAUDEN VOITTO</b>	<b>25 763</b>	<b>18467</b>	<b>28 678</b>	<b>22 867</b>

# TASEET

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1.1.-31.12.1995	1.1.-31.12.1994	1.1.-31.12.1995	1.1.-31.12.1994
	tmk	tmk	tmk	tmk
<b>VASTAAVAA</b>				
<b>KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET</b>				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	8 496	10 496	6 176	8 177
Muut pitkävaikutteiset menot	555	4 906	555	4 906
	9 051	15 402	6 731	13 083
Aineelliset hyödykkeet				
Maa- ja vesialueet	215 572	213 912	215 572	213 912
Rakennukset ja rakennelmat	1 002 366	1 030 813	891 421	917 324
Koneet ja kalusto	337 531	327 407	326 662	314 528
Maarakenteet	702 946	751 294	702 320	750 636
Ennakkomaksut ja kesken. hankkeet	318 014	168 243	318 048	168 243
	2 576 429	2 491 669	2 454 023	2 364 643
Käyttöomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Osakkeet ja osuudet	109	308	22 654	22 454
<b>VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS</b>				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet		7 782		7 782
Valmiit tuotteet/tavarat	391	338	391	338
	391	8 120	391	8 120
Saamiset				
Myyntisaamiset	60 460	50 635	60 664	50 730
Siirtosaamiset	48 412	41 989	48 725	42 253
Muut saamiset	137	174	136	174
	109 009	92 798	109 524	93 157
Rahoitusomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Muut arvopaperit	202 507	258 075	192 507	250 840
Rahat ja pankkisaamiset	2 994	8 178	2 943	7 295
	205 501	266 253	195 450	258 135
	<b>2 900 490</b>	<b>2 874 550</b>	<b>2 788 773</b>	<b>2 759 592</b>
<b>VASTATTAVAA</b>				
<b>OMA PÄÄOMA</b>				
Sidottu oma pääoma				
Peruspääoma	1 072 236	1 042 236	1 072 236	1 042 236
	1 072 236	1 042 236	1 072 236	1 042 236
Vapaa oma pääoma				
Aloittamisvaiheen muu oma pääoma	1 262 131	1 262 131	1 262 131	1 262 131
Edell. tilikausien voitto/tappio	67 115	48 631	74 230	51 365
Tilikauden voitto / tappio	25 763	18 467	28 679	22 865
	1 355 009	1 329 229	1 365 040	1 336 361
<b>VÄHEMMISTÖOSUUS</b>	<b>6 049</b>	<b>6 058</b>		
<b>VARAUKSET</b>				
Vapaaehtoiset varaukset				
Siirtymävaraus	12 827	12 827	12 827	12 827
Pakolliset varaukset	1 086	1 086	1 086	1 086
	13 913	13 913	13 913	13 913
<b>VIERAS PÄÄOMA</b>				
Pitkäaikainen				
Lainat valtiolta	15 139	17 031	15 138	17 031
Lainat rahoituslaitoksilta	255 000	304 276	140 000	189 276
	270 139	321 307	155 138	206 307
Lyhytaikainen				
Lainat valtiolta	1 892	1 892	1 892	1 892
Lainat rahoituslaitoksilta	54 783	32 939	54 783	32 939
Saadut ennakot	1 263	4 073	1 263	4 073
Ostovelat	37 130	39 588	37 215	39 535
Siirtovelat	73 780	67 701	72 302	67 031
Muut lyhytaikaiset velat	14 296	15 614	14 990	15 305
	183 144	161 807	182 446	160 775
	<b>2 900 490</b>	<b>2 874 550</b>	<b>2 788 773</b>	<b>2 759 592</b>



# RAHOITUSLASKELMAT 1.1.1994 - 31.12. 1995

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1995	1994	1995	1994
	tmk	tmk	tmk	tmk
<b>LIIKETOIMINTA</b>				
<b>Tulorahoitus yhteensä</b>				
Käyttökate	235 021	193 399	228 232	190 361
Rahoitustuotot ja -kulut	-706	-4 830	3 772	286
Pakollisten varausten lisäys(+), vähennys(-)		1 086		1 086
Satunnaiset erät	13 021	552	13 021	552
<b>Yhteensä</b>	<b>247 336</b>	<b>190 207</b>	<b>245 025</b>	<b>192 285</b>
<b>Käyttöpääoman muutos</b>				
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys(-)/vähennys(+)	-6 827	-25 275	-8 635	-25 135
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys(+)/vähennys(-)	-1 464	29 568	-177	29 016
<b>Yhteensä</b>	<b>-8 291</b>	<b>4 293</b>	<b>-8 812</b>	<b>3 881</b>
<b>LIIKETOIMINNAN KASSAVIRTA</b>	<b>239 045</b>	<b>194 500</b>	<b>236 213</b>	<b>196 166</b>
<b>INVESTOINNIT</b>				
Maa- ja vesialueet	1 660	2 413	1 660	2 413
Rakennukset ja rakennelmat	155 115	105 930	154 755	92 264
Koneet ja kalusto	112 366	106 066	112 085	91 772
Maarakenteet	16 632	5 095	16 632	5 095
Osakkeet ja osuudet		200	200	200
Aineettomat oikeudet	6 167	2 806	6 167	889
Muut pitkävaikutteiset menot	9 017	874	9 046	194
<b>Yhteensä</b>	<b>300 957</b>	<b>223 384</b>	<b>300 545</b>	<b>192 827</b>
<b>KÄYTTÖOMAISUUDEN MYYNTI</b>	<b>673</b>	<b>4 366</b>	<b>660</b>	<b>4 366</b>
<b>KASSAVIRTA ENNEN RAHOITUSTA</b>	<b>-61 239</b>	<b>-24 518</b>	<b>-63 672</b>	<b>7 705</b>
<b>RAHOITUS</b>				
Pitkäaikaisten lainojen lisäys(+), vähennys(-)	-51 169	2 330	-51 169	2 330
Lyhytaikaisten lainojen lisäys(+), vähennys(-)	22 156	-3 149	22 156	-3 149
Peruspääoman korotus	30 200	60 000	30 000	60 000
<b>Yhteensä</b>	<b>1 187</b>	<b>59 181</b>	<b>987</b>	<b>59 181</b>
<b>LIKVIDIEN VAROJEN LISÄYS(+)/VÄHENNYS(-)</b>	<b>-60 052</b>	<b>34 663</b>	<b>-62 685</b>	<b>66 886</b>
<b>LIKVIDIT VARAT</b>				
Likvidit varat 1.1.	266 253	231 590	258 135	191 249
Likvidit varat 31.12.	206 201	266 253	195 450	258 135
<b>LIKVIDIEN VAROJEN MUUTOS</b>	<b>-60 052</b>	<b>34 663</b>	<b>-62 685</b>	<b>66 886</b>

Rahoituslaskelman erät eivät ole suoraan johdettavissa taseista valuuttakurssien muutosten takia.

# TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

## 1. Konsernitilinpäätösperiaatteet

Vuoden 1995 tilinpäätös on laadittu valtion liikelaitosten ja liikelaitoskonsernien kirjanpidon perusteista annetun Valtioneuvoston päätöksen 16.12.1993 (1247/93) mukaisesti.

Liikelaitoskonsernin muodostavat liikelaitos Ilmailulaitos ja konserniyhtiöt Kiinteistöyhtiö Lentäjätie 1 sekä Suomen Lentoasemapaalvelut Oy. Suomen Lentoasemapaalvelut Oy on perustettu 1994 ja laatii ensimmäisen tilinpäätöksensä vuonna 1995 tilikaudelta 1.7.1994-31.12.1995 (18 kk:ta).

Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista yrityksistä annetaan liitetietojen kohdassa " Ilmailulaitoksen konserniyhtiöt".

Liikelaitoskonsernin sisäiset liiketapahtumat, sisäiset saamiset ja velat on eliminoitu. Keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä. Vähemmistöosuudet on erotettu liikelaitoskonsernin omasta pääomasta ja tuloksesta sekä esitetty omana eräänään taseessa.

2. Tilikauden palkat	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1995	1994	1995	1994
Suoriteperusteiset	tmk	tmk	tmk	tmk
Hallituksen ja toimitusjohtajan Palkat ja palkkiot	944	778	676	724
Muut palkat	246 176	231 148	244 032	231 141
Lomarahat	11 206	10 927	11 142	10 923
Lomapalkkavarauksen muutos	3 235	8 900	3 106	8 900
Luontaisedut	192	189	192	189
Yhteensä	<u>261 753</u>	<u>251 942</u>	<u>259 148</u>	<u>251 877</u>
3. Sosiaalikulut				
Eläkekulut	52 954	57 833	52 519	57 830
Työttömyysvakuutusmaksu	7 495	11 532	7 471	11 531
Muut henkilösivukulut	13 887	12 690	13 655	12 678
Yhteensä	<u>74 336</u>	<u>82 055</u>	<u>73 645</u>	<u>82 039</u>

Vuoden 1995 lomapalkkavarauksen sisältää lomanmääräytymisvuoden alusta ansaitut (9kk) lomapalkat, lomarahat sekä pitämättömät vuosilomat ja säästövapaat.

Henkilöstö kuuluu valtion yleiseen eläkejärjestelmään. Vuoden 1995 palkkasumman perusteella lasketut suoriteperusteiset eläkemaksut, jotka noudattavat täyden rahastoinnin vakuutusmatemaattista laskentaperustetta on kirjattu täysimääräisenä tuloslaskelmaan. Eläkemaksuksi valtiokonttori vahvisti 20,2 % (1994; 23,4 %).

Liikelaitoskonsernin palveluksessa oli tilikautena keskimäärin 1622 henkilöä.

Liikelaitoksessa oli vastaavasti 1599 (1994; 1576) henkilöä, joista 1565 (1994; 1535) käyttötoiminnassa ja 34 (1994; 41) investointihankkeisiin palkattuna.

Tilikauden lopussa oli liikelaitoskonsernin palveluksessa 1634 (1994;1662) henkilöä.

Liikelaitoksessa pysyvän henkilöstön määrä oli 1449 (1994; 1482) ja määräaikaisten 141 (1994; 95).

## 4. Satunnaiset tuotot ja -kulut

Satunnaisiin tuottoihin on kirjattu maa-alueiden myyntivoitto 13,0 Mmk.

## 5. Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet sekä poistot

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa yhdenmukaisin periaattein käyttöomaisuus-hyödykkeiden taloudellisen pitoajan mukaisina tasapoistoina tai menojäännöspoistoina.

### Aineettomat hyödykkeet

Aineettomat oikeudet

Käyttömenotyyppiset atk-ohjelmat ja käyttöoikeudet (<10.000 mk) sekä vuonna -96 käyttöön otettavien atk-ohjelmien hankintaan liittyviä suunnittelukuluja on kirjattu kuluiksi 1,4 Mmk:aa.

Muut pitkävaikutteiset menot

Lentokenttien kehittämiseen liittyvät suunnittelukulut kirjataan vuodesta -95 lähtien käyttömeneiksi.

Suunnittelukulut ovat yleisluonteisia, joten on perusteltua kirjata ao. menot kuluiksi varovaisuusperiaatteen mukaisesti. Vuodelle -95 kohdistuva kuluvaikutus on 3,8 Mmk:aa.

## Aineelliset hyödykkeet

Rakennukset ja rakennelmat

Rakennusten ja rakennelmien tase-erässä on asemarakennusten osalta taloudellisia pitoaikoja tarkistettu liikelaitoskauden aikana toteutettuihin 1991-95 asemarakennushankkeisiin, jotta ne paremmin vastaisivat käytännön taloudellista uusimistarvetta. Tarkastelun poistovaikutus vuodelle -95 kasvattaa rakennusten suunnitelman mukaisia poistoja 5,1 Mmk:aa vuositasolla. Lisäksi Helsinki-Vantaan ulkomaan asemarakennustermiinalin osalta on tehty vuonna -95 17,2 Mmk:n lisäpoisto, joka liittyy purettuun asemarakennusosuuteen. Uudisrakennuksille sekä asemarakennusten laajennuksille määriteltiin 30 vuoden pitoajat, kun perusparannuksissa sekä osittaislaajennuksissa sovelletaan 20-25 vuoden pitoaikoja.

Asemarakennusten kaupallisten tilojen osalta sovelletaan 10 vuoden taloudellisia pitoaikoja.

Edellämainittujen asemarakennuskohteiden taloudelliset pitoajat olivat aikaisemmin yhtenäisesti 40 vuotta.

Keskeneräiset investointityöt/hankkeet

Vuonna -95 on aikaisemmin aktivoituja investointihankkeita kirjattu 9,2 Mmk:n arvosta kuluiksi varovaisuusperiaatteen mukaisesti.

Pitoajat ja poistoprosentit ovat seuraavat:

	Vuotta	Poistoprosentti	
Aineettomat hyödykkeet			
Aineettomat oikeudet	5	20 %	Tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	5	20 %	Tasapoisto
Aineelliset hyödykkeet			
Rakennukset ja rakennelmat	10 - 40	2,5 - 5 %	Tasapoisto
Koneet ja kalusto	10 - 15	6,7 - 10 %	Menoj.poisto
Maarakenteet	10 - 40	2,5 - 10 %	Tasapoisto

Muutokset tase-erissä:	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1995 tmk	1994 tmk	1995 tmk	1994 tmk
<b>Aineettomat oikeudet</b>				
Hankintameno 1.1.	16 721	12 473	14 401	12 069
+ Lisäykset tilikaudella	2 052	4 672	2 052	2 756
- Vähennykset tilikaudella	-1 760	-424	-1 760	-424
Hankintameno 31.12.	<u>17 013</u>	<u>16 721</u>	<u>14 693</u>	<u>14 401</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	<u>-8 516</u>	<u>-6 224</u>	<u>-8 516</u>	<u>-6 224</u>
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>8 496</u>	<u>10 497</u>	<u>6 177</u>	<u>8 177</u>
<b>Muut pitkävaikutteiset menot</b>				
Hankintameno 1.1.	10 384	8 323	10 384	8 323
+ Lisäykset tilikaudella	1 740	2 061	1 740	2 061
- Vähennykset tilikaudella	-6 622	-	-6 622	-
Hankintameno 31.12.	<u>5 502</u>	<u>10 384</u>	<u>5 502</u>	<u>10 384</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	<u>-4 948</u>	<u>-5 477</u>	<u>-4 948</u>	<u>-5 477</u>
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>555</u>	<u>4 907</u>	<u>555</u>	<u>4 907</u>
<b>Maa- ja vesialueet</b>				
Hankintameno 1.1.	213 912	215 503	213 912	215 503
+ Lisäykset tilikaudella	2 584	2 413	2 584	2 413
- Vähennykset tilikaudella	-923	-4 004	-923	-4 004
Hankintameno 31.12.	<u>215 572</u>	<u>213 912</u>	<u>215 572</u>	<u>213 912</u>
<b>Rakennukset ja rakennelmat</b>				
Hankintameno 1.1.	1 182 206	1 051 421	1 067 036	949 917
+ Lisäykset tilikaudella	126 137	158 010	125 776	129 307
- Vähennykset tilikaudella	-108 718	-27 225	-108 718	-12 188
Hankintameno 31.12.	<u>1 199 625</u>	<u>1 182 206</u>	<u>1 084 095</u>	<u>1 067 036</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	<u>-197 259</u>	<u>-151 393</u>	<u>-192 674</u>	<u>-149 712</u>
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>1 002 366</u>	<u>1 030 813</u>	<u>891 421</u>	<u>917 324</u>

### Koneet ja Kalusto

Hankintameno 1.1.	866 774	797 256	852 480	797 256
+ Lisäykset tilikaudella	82 231	94 736	81 923	80 442
- Vähennykset tilikaudella	<u>-39 114</u>	<u>-25 218</u>	<u>-39 070</u>	<u>-25 218</u>
Hankintameno 31.12.	<u>909 891</u>	<u>866 774</u>	<u>895 332</u>	<u>852 480</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	<u>-572 360</u>	<u>-539 366</u>	<u>-568 670</u>	<u>-537 951</u>
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>337 531</u>	<u>327 408</u>	<u>326 662</u>	<u>314 529</u>

### Maarakenteet

Hankintameno 1.1.	1 048 571	1 032 262	1 047 892	1 032 262
+ Lisäykset tilikaudella	21 248	16 718	21 243	16 038
- Vähennykset tilikaudella	<u>-2 866</u>	<u>-409</u>	<u>-2 866</u>	<u>-409</u>
Hankintameno 31.12.	<u>1 066 954</u>	<u>1 048 571</u>	<u>1 066 268</u>	<u>1 047 891</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	<u>-364 007</u>	<u>-297 277</u>	<u>-363 948</u>	<u>-297 256</u>
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>702 946</u>	<u>751 294</u>	<u>702 320</u>	<u>750 635</u>

### KONSERNI

1995

1994

### LIIKELAITOS

1995

1994

tmk

tmk

tmk

tmk

### Osakkeet ja osuudet

Hankintameno 1.1.	307	107	22 454	22 254
+ Lisäykset tilikaudella	-198	200	200	200
- Vähennykset tilikaudella	<u></u>	<u></u>	<u></u>	<u></u>
Hankintameno 31.12.	<u>109</u>	<u>307</u>	<u>22 654</u>	<u>22 454</u>

### YHTEENSÄ

Hankintameno 1.1.	3 388 875	3 117 347	3 228 558	3 037 585
+ Lisäykset tilikaudella	235 795	278 810	235 518	233 217
- Vähennykset tilikaudella	<u>-160 003</u>	<u>-57 282</u>	<u>-159 960</u>	<u>-42 243</u>
Hankintameno 31.12.	<u>3 414 666</u>	<u>3 338 875</u>	<u>3 304 117</u>	<u>3 228 558</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	<u>-1 147 090</u>	<u>-999 738</u>	<u>-1 138 756</u>	<u>-996 621</u>
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>2 267 577</u>	<u>2 339 137</u>	<u>2 165 361</u>	<u>2 231 937</u>

### Käyttöomaisuuden poistot yhteensä (tmk)

- suunnitelman mukaiset poistot			185 170	177 699
- lisäpoistot			17 847	0
- romutukset			5 078	4 383
- keskeneräisistä töistä			<u>9 225</u>	<u>0</u>
Yhteensä liikelaitoksen poistot 1995 ja 1994			217 320	182 082

### 6. Vaihto-omaisuus

Tilinpäätökseen -95 on kirjattu vaihto-omaisuudesta käyttömenoiksi aikaisemmin aktivoidut käyttöimintään käytetyt rakennus- ja kunnossapitotarvikkeet sekä poltto- ja voiteluaineet, yhteensä 7,7 Mmk:aa.

### KONSERNI

1995

1994

### LIIKELAITOS

1995

1994

tmk

tmk

tmk

tmk

### 7. Osakkeet ja osuudet

	<b>Kirjanpitoarvo</b>	<b>Kirjanpitoarvo</b>	<b>Kirjanpitoarvo</b>	<b>Kirjanpitoarvo</b>
Puhelinosakkeet	109	108	109	108
Tytäryhtiöosakkeet				
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1			22 145	22 147
Osakkeiden lkm-muutos				
Suomen Lentoasemapaalvelut Oy		200	400	200
Osakkeet ja osuudet yhteensä	<u>109</u>	<u>308</u>	<u>22 654</u>	<u>22 454</u>

<b>8. Ilmailulaitoksen konserniyhtiöt</b>	<b>Omistusosuus %</b>	<b>voitto 1995</b>	<b>ed. tilik. voitto</b>
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1	73,9	-72	-6 773
Suomen Lentoasemapalvelut Oy	100	-191	

	<b>KONSERNI</b>		<b>LIIKELAITOS</b>	
	<b>1995</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>
	tmk	tmk	tmk	tmk

**9. Oman pääoman erien lisäykset ja vähennykset**

Sidottu pääoma				
Peruspääoma				
Tilikauden alussa	1 042 236	982 236	1 042 236	982 236
+ lisäykset / vähennykset	<u>30 000</u>	<u>60 000</u>	<u>30 000</u>	<u>60 000</u>
<u>Tilikauden lopussa</u>	<u>1 072 236</u>	<u>1 042 236</u>	<u>1 072 236</u>	<u>1 042 236</u>

Vapaa oma pääoma				
Muu oma pääoma				
Tilikauden alussa	1 262 131	1 262 131	1 262 131	1 262 131
Edell. tilikausien voitto / tappio	67 115	48 619	74 230	51 365
<u>Tilikauden voitto (+) tappio (-)</u>	<u>25 763</u>	<u>18 468</u>	<u>28 679</u>	<u>22 865</u>
<u>Tilikauden lopussa</u>	<u>1 355 009</u>	<u>1 329 218</u>	<u>1 365 040</u>	<u>1 336 361</u>

Pääoma yhteensä 2 427 245 2 371 454 2 437 276 2 378 597

	<b>KONSERNI</b>		<b>LIIKELAITOS</b>	
	<b>1995</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>
	tmk	tmk	tmk	tmk

**10. Varaukset**

Vapaaehtoiset varaukset				
Siirtymävaraus	12 827	12 827	12 827	12 827
Pakolliset varaukset	1 086	1 086	1 086	1 086

Siirtymävaraus on vuoden 1992 toimintavarauksen. Pakollinen varaus sisältää vuonna 1994 kirjattua vahingonkorvausvaatetta. Oikeuskäsittely on edelleen kesken.

**11. Konsernin sisäiset rahoituserät**

Suomen Lentoasemapalvelut Oy:n markkinarahatalletukset Ilmailulaitoksen muissa lyhytaikaisissa veloissa 700

**12. Valtion talousarviosta saatu rahoitus**

Investointihankk. toteuttamiseen	96 965	55 612
Käyttötoimintoihin	26 355	16 825
Pelastuspalveluiden ylläpitoon	4 432	3 978
Henkilöstön peruskoulutukseen	224	3 138
Saadut ennakot	<u>1 263</u>	<u>4 073</u>
	<u>129 239</u>	<u>83 626</u>

**13. Valtion rahoituksen puitteissa oleva henkilöstö**

Henkilökunnan määrä	173	124
Maksetut palkat ja palkkiot	9 912	8 262

**14. Annetut pantit, kiinnitykset ja vastuut**

Omavelkainen takaus Kiinteistö Oy Lentäjätie 1 :n puolesta. 115 000 115 000

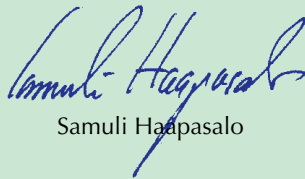
# ESITYS VOITON KÄYTTÄMISESTÄ

Hallitus ehdottaa, että valtioneuvosto vahvistaisi tilinpäätöksen 1995 ja että tilikauden voitto 28,7 mmk siirretään edellisten tilikausien voitto/tappio tilille.

Vantaalla 19 päivänä maaliskuuta 1996



Mikko Talvitie




Samuli Haapasalo



Mona Björklund



Vilho Hänninen



Matti Puhakka



Pertti Yliniemi

Edellä oleva tilinpäätös on laadittu hyvän kirjanpitoavan mukaisesti. Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

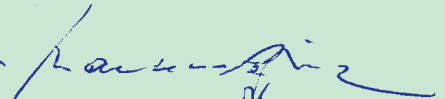
Vantaalla, 3 päivänä huhtikuuta 1996



Seppo Akselinmäki, JHTT



Kalevi Alestalo



Markku Pajunen, KHT

# TILINTARKASTUSKERTOMUS

Olemme tarkastaneet Ilmailulaitoksen tilinpäätöksen, kirjanpidon ja hallinnon sekä talouden tilikaudelta 1.1. - 31.12.1995. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää liikelaitoskonsernin tuloslaskelmat, taseet ja liitetiedot rahoituslaskelmineen.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan edellyttämässä laajuudessa. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty hallituksen jäsenten sekä toimitusjohtajan toiminnan lainmukaisuutta liikelaitoslain sekä Ilmailulaitosta koskevan lain säännösten perusteella.

Ilmailulaitoksen hallinto on asianmukaisesti järjestetty. Kirjanpito on järjestetty ja pidetty säännösten ja hyvän kirjanpitotavan mukaisesti.

Tilinpäätös on laadittu voimassa olevien säännösten ja hyvän kirjanpitotavan mukaisesti. Tilinpäätös ja liikelaitoskonsernin tilinpäätös liitteineen yhdessä valtioneuvostolle toimitettavan toimintakertomuksen kanssa antavat oikean käsityksen Ilmailulaitoksen taloudesta sekä eduskunnan ja valtioneuvoston asettamien tavoitteiden saavuttamisesta.

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitalinpäätöksen vahvistamista ja hallituksen toimintakertomukseen tekemää esitystä tilivuoden tuloksen käsittelystä.

Vantaalla, 3. huhtikuuta 1996



Seppo Akselinmäki, JHTT      Kalevi Alestalo      Markku Pajunen, KHT

## VIRANOMAISTOIMINTA

Lentoturvallisuushallinto on Ilmailulaitoksen viranomaisyksikkö, joka valvoo lentoliikenteen ja muun ilmailutoiminnan, lentokenttien ja lennonvarmistuksen turvallisuutta. Lentoturvallisuushallinto huolehtii ilmailun norminannosta, hyväksyy ilmailuvälineitä, ylläpitää ilma-alusrekisteriä ja vahvistaa ilma-aluskiinnitykset sekä myöntää erilaisia lupia ja lupakirjoja ja valvoo lupakirjanhaltijoiden toimintaa. Lentoturvallisuushallinnolla on itsenäinen, Ilmailulaitoksen liiketoiminnasta riippumaton päätäntävalta viranomaistehtävissään. Viranomaistoiminnan kustannukset olivat 18 Mmk ja tuotot 4,1 Mmk.

### Normitoiminta

Ilmailumääräykset perustuvat yhä enenevässä määrin yhteiseurooppalaisiin JAR-vaatimuksiin (Joint Aviation Requirements). JAR-määräykset valmistellaan Euroopan ilmailuviranomaisten yhteiliittymässä JAA:ssa (Joint Aviation Authorities), ja ne saatetaan voimaan EU:ssa neuvoston asetusten

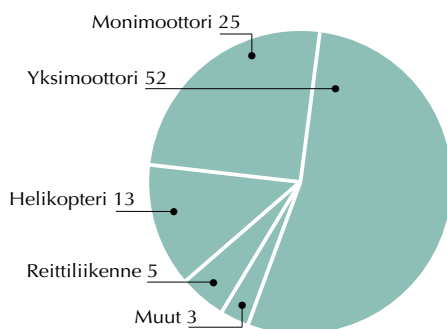
liitteessä. Ilmailulaitos osallistuu määräysten valmisteluun JAA:ssa ja pystyy siten vaikuttamaan päätöksentekoon.

Euroopan yhdentymisen myötä JAA:n juridinen asema ja yhteistyömalli EU:n kanssa ovat nousseet keskeisiksi kysymyksiksi. Tulevaisuudessa kansallista päätäntävaltaa siirtyy vääjäämättä ylikansalliselle viranomaiselle — joko EU:lle, asiantuntemusta edustavalle JAA:lle tai kokonaan uudelle, EU:n piirissä toimivalle ilmailuviranomaiselle. Keskustelut EU-komission ja JAA:n jäsenmaiden välillä jatkuvat — poliittista ratkaisua ei toistaiseksi ole tehty.

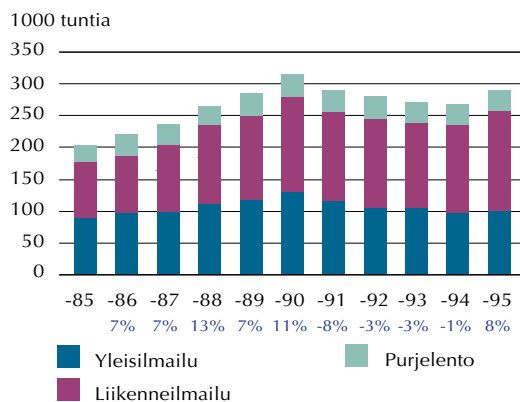
### Uutta ilmailulainsäädäntöä ja sen vaikutuksia

Uusi ilmailulaki (281/95) ja laki suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta (282/95) tulivat voimaan 1.3.1996. Samana ajankohtana tuli voimaan myös suppea ilmailuasetus. Uudessa ilmailulaissa on otettu huomioon sekä nykyteknologian vaatimukset että Euroopan yhdenmiskehitys. Keskeisimmät säännökset on otettu ilmailulakiin ja muut ilmailua koskevat määräykset

### ANSIOLENTOTOIMILUVAT 1995



### SUOMALAISTEN ILMA-ALUSTEN LENTOTUNNIT





annetaan pääosin ilmailumääräyksin.

Vuonna 1995 otettiin käyttöön EU:n neuvoston asetuksen mukainen liikennelupa. Lupa vaaditaan matkustajien ja rahdin kuljettamista harjoittavilta yrityksiltä. Liikenneluvan myöntäminen edellyttää, että ansiolentoyritys täyttää tietyt taloudelliset vaatimukset.

Ilmailuonnettomuuksien tutkinnan yleinen järjestäminen, suunnittelu, koulutus ja tutkimusten käytännön suorittaminen sekä tutkijalautakuntien nimittäminen siirtyi oikeusministeriön alaisuudessa toimivalle onnettomuustutkintakeskukselle. Ilmailulaitos jatkaa pienempien vaaratilanteiden tutkintaa ja keskittää samalla toimintaansa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ennalta ehkäisemiseksi.

## Lentoturvallisuus

Lentoturvallisuuden taso Suomessa oli vuonna 1995 hyvä. Liikenne-, tilaus- ja kevytreittiliikenteessä ei tapahtunut vaurioita tai onnettomuuksia. Yleisilmailun puolella onnettomuuksiksi luokiteltuja tapauksia oli seitsemän ja vauriotapauksiksi luokiteltuja 14. Yleisilmailussa kuoli kahdessa on-

nettomuudessa yhteensä kaksi henkilöä. Vakavasti vammautui yksi henkilö.

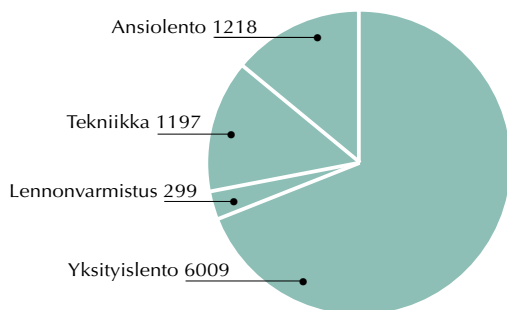
Purje- ja moottoripurjelentotoiminnassa ei sattunut yhtään kuolemaan tai vakavaan vammautumiseen johtanutta onnettomuutta, ei myöskään ultrakevyt-, kuumailmapallo-, riippuliito- tai varjoliitotoiminnassa.

Laskuvarjohyppytoiminnassa tapahtui yksi kuolemaan johtanut onnettomuus.

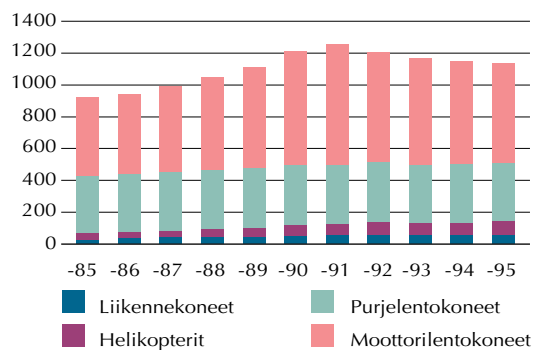
Lentoturvallisuushallinto on vuoden 1995 aikana kiinnittänyt vakavasti huomiota helikopteritoiminnan turvallisuuteen. Helikoptereille sattui yksityislentotoiminnassa neljä onnettomuutta, joista yhdessä helikopterin ohjaaja menehtyi. Keskustelun avaamiseksi aiheesta lentoturvallisuushallinto järjesti vuoden 1995 loppupuolella helikopteriturvallisuutta käsittelevän tilaisuuden, joka suunnattiin helikopteriansiolentoyrityksille ja helikopterikouluttajille.

Vuoden 1995 aikana Ilmailulaitos asetti kymmenen tutkijalautakuntaa, joista viisi sai samana vuonna työnsä päätökseen.

## LUPAKIRJAT 1995



## SUOMESSA REKISTERÖIDYT ILMA-ALUKSET

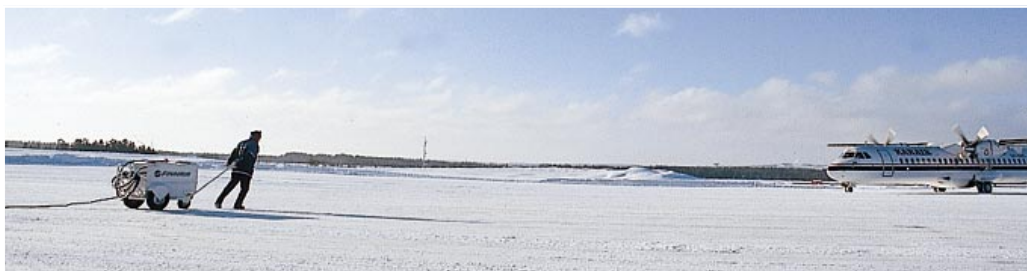


# LENTOASEMAT

● ILMAILULAITOKSEN LENTOASEMAT

○ MUUT LENTOASEMAT







ILMAILULAITOS  
PL 50  
01531 VANTAA

käyntiosoite:  
Ilmailutie 9, VANTAA

puh. vaihde (90) 827 71

telex 121 247 AVIA FI  
telefax (90) 8277 2099