



ILMAILULAITOS

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



1 9 9 6

SISÄLTÖ

2 TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

5 ILMAILULAITOS LYHYESTI

6 LIIKELAITOKSEN TILIKAUSI LYHYESTI

7 HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

7 Palvelu-, toiminta- ja tulostavoitteet 1996

8 Lentoliikenteen kysyntä

13 Ilmailulaitos on palvelulaitos:

13 Maaliikenne- ja matkustajapalvelut, kaupalliset palvelut

19 Asemataso- ja liikennealuepalvelut

23 Lennonvarmistuspalvelut

30 Kansainvälinen ilmailupolitiikka

31 Hallinto

34 Henkilöstö

38 Taloudellinen tulos

38 Lentoliikenteen kehitys

39 Lentoliikennepalveluiden hinnoittelu

39 Liiketoiminnan tulos

40 Investoinnit

41 Rahoitus

41 Tuottavuus

42 Tuloslaskelmat

43 Taseet

44 Rahoituslaskelmat

45 Tilinpäätöksen liitetiedot

53 Esitys voiton käyttämisestä

53 Tilintarkastuskertomus

54 VIRANOMAISTOIMINTA

54 Normitoiminta

55 Lentoturvallisuus

Vast.toim.: Irmeli Paavola

Tekstit: Marja Hakola / Huckleberry Communication

Graafinen suunnittelu: Päivi Vainionpää / Linea Nera

Valokuvat: Pietari Vanhala ja Juha Rahkonen

Paino: F.G. Lönnberg

I L M A I L U L A I T O S

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

1 9 9 6

Toimitusjohtajan katsaus

Kokonaisuutena lentoliikenne kehittyi suotuisasti vuonna 1996. Matkamäärillä mitattuna lentoliikenne kasvoi 8,2 % eli kaksi ja puoli kertaa nopeammin kuin bruttokansantuote. Huolta aiheuttaa oikeastaan vain kansainvälisen reittiliikenteen eurooppalaisittainkin suhteellisen vaatimaton, noin 4 %:n kasvu. Sen sijaan charterliikenne ja kotimaan lentoliikenne kasvoivat hyvin nopeasti johtuen mainittuun 8 %:n kokonaiskasvuun. Tällainen kasvu teki hyvää myös lentoasemien taloudelle, koska Suomen pienillä lentoasemilla liikenteen kasvu näkyy nopeasti yksikkökustannusten alenemisena ja lentoasematalouden paranemisena. Tosin monet pienet lentoasemamme eivät vielä yllä edes käyttökatetasolla taloudelliseen tasapainoon, jos niitä tarkastellaan erillisinä yksikköinä. Suomen oloissa on varsin teoreettista tulkita lentoasemat erillisiksi saarekkeiksi, koska kotimaan liikenteessä lennon toinen päätepiste on 95-prosenttisesti Helsinki-Vantaa ja kansainvälisestä liikenteestäkin yli 90 % kanavoituu luonnollisista syistä Helsingin kautta. Ilmailulaitos on toistaiseksi noudat-

tanut lentoasemillaan vakiohinnoittelua ja jyvittää sisäisessä laskennassaan maakuntalentoasemille tietyn syöttövaikutusosuuden Helsinki-Vantaan tuotoista. Tästäkään huolimatta kaikki lentoasemat eivät muodostu kannattaviksi niitä itsenäisinä tarkasteltaessa. Valtiovalta on kuitenkin asettanut Ilmailulaitoksen erääksi toiminnalliseksi tavoitteeksi ylläpitää ja kehittää lentoasemia ja lennonvarmistusjärjestelmää kannattavasti ja yhtenä kokonaisuutena – lentoasemajärjestelmänä. Ilmailulaitoksessa sisäistetään täysin tämä tavoite ja pyritään samalla parantamaan jokaisen lentoaseman omaa taloutta ja kannattavuutta.



Kuten monesti on todettu, lentoliikenne on seurauskysyntää, jonka pääasiallinen käyttövoima on kansantalouden yleinen kehittyminen ja erityisesti sen ulkomaankauppaan liittyvien sektoreiden kasvu. Suomen bruttokansantuote kasvoi 3,3 % vuonna 1996, ja kokonaistuotanto yltyi jokseenkin tarkkaan lamaa edeltäneelle,



vuoden 1990 tasolle. Suomen yleisessä talouskasvussa oli viime vuonna tietynlainen vauhdinoton tunnelma, ja suhdannetilanne muuttuikin loppuvuodesta nopeasti nousevaksi. Viimeisellä vuosineljänneksellä BKT:n volyyymi kasvoi peräti 5,8 %. Tämä ennakoii lentoliikenteen kasvun jatkuvan hyvänä myös vuonna 1997. Tosin nopeutunut talouskasvu ei näkynyt kansainvälisen lentoliikenteen kokonaisvolyyymeissa. Päinvastoin, tämän liikenteen kasvutrendi oli loppuvuodesta hidastumassa antaen suuntaa noin 5–7 %:n kasvulle kuluvana vuonna. Tämä johtuu siitä, että kansainvälisessä reittiliikenteessä erityisesti Keski-Euroopan ja mannertenvälisen liikenteen kysyntä näyttää olevan varsin laimeaa sekä toisaalta siitä, että lomalentoihin laman aikana patoutunut kysyntä normalisoitui varsin pitkälle jo vuonna 1996. Kysynnän kasvu jäänee lomalennoissa tänä vuonna vain noin 10 %:iin. Kansainvälisen reittiliikenteen vuosikasvuksi odotamme tänä vuonna 4–5 %.

Kotimaan liikenne on kehittynyt jokseenkin yleisen talouskasvun suunnan mukaisesti. Kasvu kiihtyi alkuvuoden 5 %:sta loppuvuoden 10 %:iin, ja sama vauhti näyttää jatkuvan myös kuluvana vuonna. Tämä viestii toisaalta sitä, että Suomen talouden kasvu on nyt laman jälkeisiä vuosia laajemmalla pohjalla.

Euroopan lentoyhtiöiden kansainvälinen liikenne kasvoi 8 % vuonna 1996. Kasvu oli siten huomattavasti nopeampaa kuin Suomen kansainvälisen reittiliikenteen. Erityisesti man-

nertenvälinen liikenne kasvoi muualla Euroopassa huomattavasti nopeammin kuin Suomessa. Meillä tällä sektorilla kasvua ei juuri ollut, kun taas muualla Euroopassa kasvu oli yli 10 %. Tästä näkökulmasta Suomen suhdannetilanne oli viime vuonna ja on edelleen hieman yllättävä: talouskasvu on muuta Eurooppaa nopeampaa, mutta kansainvälinen reittiliikenne kehittyi hitaammin. Talouskasvun nopeutumisesta johtuen on kuitenkin syytä odottaa, että myös kansainvälisen reittiliikenteen kasvu hieman nopeutuu vuonna 1997.



Ilmailulaitoksen palvelujen hinnoilla painotettu kysyntävolyymi kasvoi 8 % vuonna 1996. Tämä kasvu mahdollisti talouden kohentumisen ja riitti myös varsin hyvin turvaamaan investointien riittävän omarahoitusosuuden sekä antoi mahdollisuuden jatkaa toiminnallisia kehittämissuunnitelmia.

Ilmailulaitoksen taloudellinen tulos oli kohtuullisen hyvä ja ylsi ensimmäistä kertaa liikenneministeriön kansallista infrastruktuuria hoitaville liikelaitoksille asettamaan pitkän tähtäyksen tavoitteeseen, 4 %:n tuottoon valtion sijoittamalle peruspääomalle. Poistojen, satunnaiserien ja rahoituskulujen jälkeen tulos oli 44 Mmk voitollinen. Vuoden 1996 kuluihin ja tuottoihin sisältyy tulosvaikutteisena vielä jonkin verran tulosta huonontavia satunnaiseria, joten toiminnallista tulosta voidaan pitää jopa hyvänä.

Kuten jo viime vuonna totesin, ei

yhteiskunnan perusinfrastruktuuriin kuuluvassa toiminnassa ole tarpeenkaan pyrkiä tätä parempaan tulokseen, vaan kysynnän kasvun ja toimintojen kehittämisen seurauksena lentoliikenteen infrastruktuurissa syntyvä tuottavuushyöty on perusteltua jakaa alenevina hintoina asiakkaille. Lentoasemat ja lennonvarmistusjärjestelmä ovat osa lentoliikenteen palveluketjua, jonka toiminnan tavoitteena on lentoliikenteen kilpailukyky ja toimintaedellytysten parantaminen ilman veronmaksajain rahoja. Ilmailulaitoksen tavoitteena on, että lentokenttä- ja navigaatiomaksuja ei koroteta kuin korkeintaan 70 % yleisestä inflaatiosta. Näillä näkymin hintatasoa voidaan kansainvälisen liikenteen osalta jonkin verran alentaa ja kotimaan liikenteen hinnoissa edetään suunnilleen yleisen inflaation tahdissa.



Ilmailulaitos pitää tärkeänä, että maamme päälentoasema Helsinki-Vantaa on kansainvälisesti vertaillen palvelutasoltaan hyvä ja hinnoiltaan eurooppalaista keskiluokkaa. Pohjoismaisittain pyrimme samaan laatuun kuin naapurimme, mutta toiminnassa haluamme olla tehokkain ja sen seurauksena hinnoissa halvin. Tämä tavoite ei ihan vielä toteudu, mutta lähivuosina uskomme vakaasti siihen pääsevämme.

Voimassa olevan EU-päätöksen mukaisesti verovapaa myynti poistuu vuoden 1999 kesällä. Tämä aiheuttaa

Suomessakin paineita matkustajamaksun korottamiseen silloin, mutta uskomme selviävämmä huomattavasti pienemmällä korotuksilla kuin muut lentoasemat, jotka ovat alustavasti ilmoittaneet jopa 30 %:n korotustarpeesta.

Helsinki-Vantaan keskiterminaalin valmistuminen lokakuussa 1996 paransi oleellisesti lentoaseman palvelutasoa ja yleisilmettä. Kansainvälisessä käyttäjähaastattelussa lentoasema nousi ”yleisessä viehättävyydessä” sijalta 24 sijalle 6. Jäljellä olevat puutteet liittyvät lähtöselvitysaulaan ja saapumisaulaan, joiden laajentaminen on aloitettu. Valmiiksi ne saadaan loppuvuodesta 1999.

Lentoliikenteen kasvu edellyttää myös kiitotiekapasiteetin lisäämistä. Ilmailulaitos on saanut valtioneuvostolta luvan rakentaa Helsinki-Vantaalle kolmannen kiitotien. Vaikeista maaperäolosuhteista johtuen rakentaminen kestää kuusi vuotta, ja kiitotie voidaan siten saada käyttöön aikaisintaan vuoden 2002 lopulla. Ilmailulaitoksen strategiana on edetä rakennustyössä liikenteen kasvua seuraten. Rakennustyöt ovat käynnistyneet, mutta mikäli liikenteen kasvu hidastuu on mahdollista, että maarakennustöissä pidetään ennen päällysrakenteiden rakentamista vuoden tai kahden tauko. Suurista investoinneista huolimatta Ilmailulaitos haluaa toteuttaa reaalisesti alenevaa maksupolitiikkaa, joka edellyttää siis sitä, että investointien ajoituksessa ollaan huolellisia ja kysynnän pulssia seurataan tarkoin.



Pyrimme Ilmailulaitoksessa siihen, että lentoliikenteelle aiheutuisi mahdollisimman vähän viiveitä meistä johtuvista syistä. Lentoliikenteen viiveet ovat muodostumassa kasvavaksi ongelmaksi Keski-Euroopan ruuhka-alueilla. Euroopassa 12–16 % lennoista viivästyy ilmatilan ruuhkautumisesta johtuvista syistä. Tämän kustannuksia ja palvelutasopuutteita aiheuttavan ongelman ratkaisuun pyritään kansainvälisessä yhteistyössä ja jatkuvasti lisättävin resurssein. Suomekin on eurooppalaisessa hengessä mukana noin 10 Mmk:n vuotuisella panostuksella rahoittamassa ruuhka-ongelmien ratkaisua, vaikka ongelmat ovat lähinnä muiden valtioiden ilmatilassa.

Suomessa lennonvarmistuksesta johtuvat viiveet ovat hyvin harvinaisia ja liittyvät yleensä joihinkin erityistilanteisiin tai mikrotason management-ongelmiin. Meillä Suomessa on täydet mahdollisuudet päästä siihen, että lentoliikenteen infrastruktuurista johtuvat liikenneviiveet rajoittuvat pelkästään vaikeimpiin talviolosuhteisiin tai muihin vaikeisiin sääolosuhteisiin. Koska Helsinki-Vantaan ristikkäinen kiitotiejärjestelmä on pikapuoliin – noin 15 %:n liikennekasvun jälkeen – muodostumassa viiveitä aiheuttavaksi kapasiteettiongelmaksi, olemme lähivuosina tekemässä mainittua noin 600 Mmk maksavaa kiitotieinvestointia. Haluamme, että lentoliikenteen sujuvuudesta muodostuu Suomelle kilpailuetua.

Kiitotieinvestointi, kuten kaikki lentoasema- ja lennonvarmistustoi-

mina, rahoitetaan kokonaan käyttäjien toimesta, ei siis veronmaksajakollektiivin tuella. Ilmailulaitoksen toive on, että valtiolta ymmärtää nämä lentoliikenteen lähivuosien rahoitustarpeet ja toistaiseksi pidättyy vaatimasta voitontuloutusta lentoliikenteen infrastruktuurista. Vastapainoksi voimme tarjota mahdollisuudet viiveettömään lentoliikenteeseen, turvallisen lennonvarmistuksen ja turvalliset liikennealueet, miellyttävät lentoterminaalit, alenevat lentokenttämaksut sekä maanlaajuisen omarahoitteisen lentoasemaverkoston, johon emme ole pienimmänkään aseman osalta vaatimassa rahoitusta verovarosta. Käyttäjät rahoittavat samalla myös lentoliikenteen viranomaistoiminnan ja valtiovalan käyttöön tarkoitetun asiallisen VIP-terminaalin.



Lentoliikenteen ja lentoasemien näkymät vuodelle 1997 ovat sidoksissa maamme talousnäkyymiin. Alkuvuodesta lentoliikenteen kasvu liikkuu 4–6 %:ssa, mutta loppuvuodesta kasvun pitäisi hieman nopeutua, ehkäpä 6–7 %:iin. Tämä kasvu riittää pitämään Ilmailulaitoksen talouden vakaana ja turvaamaan mainittujen suurten investointien riittävän omarahoitteisuuden ja lentokenttien maksutason reaalisen alenemisen.

*Mikko Talvitie
Pääjohtaja*

Ilmailulaitos lyhyesti

Ilmailulaitos

- ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemaverkkoa ja lennonvarmistusjärjestelmää
- tuottaa asiakkailleen – lentoliikenteelle ja lentomatkustajille – turvallisia, kansainvälisesti korkealaatuisia ja kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja ja kehittää niitä tukevia liiketoimintoja
- päättää itsenäisesti toiminnastaan ja investoinneistaan palvelujen kysynnän ja asiakkaiden tarpeiden mukaisesti
- on käyttäjien rahoittama valtion liikelaitos, jonka yleiset toiminta- ja tulostavoitteet asettaa valtioneuvosto
- toimii Suomen ilmailuviranomaisena ja vastaa lentoturvallisuustyöstä maassamme
- vastaa Suomen lentoliikennepolitiikasta yhdessä liikenneministeriön ja valtion ulkoasiainhallinnon kanssa

Ilmailulaitos on palvelulaitos

Ilmailulaitos työskentelee lentoliikenteen edistämisen ja ilmailun kehittämisen hyväksi Suomessa. Ilmailulaitoksen tärkein tehtävä on taata lentoliikenteen turvallisuus apunaan korkeatasoiset lentoasemat ja lennonvarmistusjärjestelmät sekä ammattitaitoiset ja vastuuntuntoiset työntekijät.

Ilmailulaitos pyrkii varmistamaan asiakkaidensa luottamuksen ja tyytyväi-

syiden jokaisessa palvelutilanteessa lennonvarmistuksessa, liikennealueilla, matkustajaterminaaleissa ja lentoaseman maaliikennealueilla. Asiakkaiden tarpeet ohjaavat Ilmailulaitoksen toimintaa, ja Ilmailulaitos pyrkii reagoimaan nopeasti asiakaspalautteeseen.

Ilmailulaitos ottaa toiminnassaan huomioon ympäristönäkökohdat.

LIIKELAITOKSEN TILIKAUSI LYHYESTI

	1996	1995
	tmk	tmk
Liikevaihto	840 045	745 869
Toimintakulut	560 241	511 874
Käyttökate	282 314	235 897
Tilikauden tulos	43 835	28 679
Investoinnit yhteensä	294 218	300 545
Maa-alueet	565	1 660
Koneet ja laitteet	138 434	112 085
Lentokenttien rakentaminen	25 980	16 632
Talonrakennus	119 449	154 755
Muut investoinnit	9 790	15 413
	kpl	kpl
Matkustajia (lentomatkoja) yht.	8 245 462	7 624 890
Kotimaan reittiliikenne (läht+vaihto)	2 322 939	2 127 264
Kansainvälinen reittiliikenne (läht+saap+vaihto)	4 372 284	4 440 412
Kansainvälinen tilausliikenne (läht+saap)	1 550 239	1 056 948
Kansainvälinen yht. (läht+saap+vaihto)	5 922 523	5 497 360
Muut matkustajat	49 101	47 409
Lennot yhteensä	324 893	328 715
Kotimaan reittilennot	61 172	57 901
Kansainväliset reittilennot	69 632	65 688
Kansainväliset tilauslennot	12 652	9 098
Ylilennot	10 958	10 349
Kansainvälinen liikenne yhteensä	93 242	85 135
Muu siviili-ilmailu	115 022	128 245
Sotilasilmailu	55 457	57 434
Henkilöstö vuoden lopussa yht.	1 629	1 590
Lentoasemat	1 188	1 154
Lennonvarmistuskeskukset	113	107
Pääkonttorin yksiköt	207	235
Sisäiset palveluyksiköt	121	94

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS



*Ilmailulaitoksen hallitus 1996:
Samuli Haapasalo, Vilho Hänninen, Mona Björklund,
Pertti Yliniemi, Matti Puhakka ja Mikko Talvitie*

Palvelu-, toiminta- ja tulostavoitteet vuodelle 1996

Valtioneuvosto päätti Ilmailulaitoksen vuoden 1996 palvelu- ja muista toimintatavoitteista seuraavaa:

- Ilmailulaitoksen tavoitteena on toimialansa ja tehtäviensä mukaisesti huolehtia siitä, että ilmailutoiminta tapahtuu mahdollisimman turvallisesti, tehokkaasti, tarkoitukseenmukaisesti ja taloudellisesti.
- Ilmailulaitoksen tulee tarjota ja kehittää palvelujaan liiketoiminnan edellytysten mukaisesti ja ottaa huomioon asiakkaittensa, sotilasilmailu mukaan lukien, ja yhteiskunnan tarpeet.
- Ilmailulaitoksen ensisijainen tehtävä on turvata säännöllisen reittiliikenteen edellyttämät palvelut lentoasemilla.
- Ilmailulaitoksen on kehitettävä lentoasemia ja lennonvarmistusjärjestelmiä kysyntää vastaavasti.
- Vuoden 1996 tärkeimmät investointikohteet ovat lennonvarmistusjärjestelmän uusiminen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämissankkeet.
- Ilmailulaitoksen tulostavoite vuodelle 1996 oli 38 Mmk. Toteutunut tulos tilikaudelta oli 44 Mmk.

Lentoliikenteen kysyntä

Lentomatustus kasvoi kahdeksan prosenttia

Vuonna 1996 Suomessa tehtiin 8,2 miljoonaa lentomatkaa, mikä on 8 prosenttia enemmän kuin vuonna 1995. Lentoliikenteen huippuvuoteen 1990 verrattuna lentomatkoja tehtiin 2 prosenttia vähemmän.

Kansainvälisessä liikenteessä lähteviä, saapuvia ja konetta vaihtavia matkustajia oli yhteensä 5,9 miljoonaa, joka on 8 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna ja hieman ylittää vuoden 1990 ennätyslukeman. Kansainvälisen liikenteen kasvu oli Helsinki-Vantaan lentoasemalla 7 prosenttia ja muilla Ilmailulaitoksen lentoasemilla yhteensä 16 prosenttia.

Kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät vähenivät 1,5 prosenttia ja kansainvälisen tilausliikenteen kasvoivat 46 prosenttia. Tilauslentoliikenteen voimakas kasvu johtuu osittain siitä, että osa viime vuosina reittilentoina lennetyistä lomalennoista muutettiin takaisin tilauslennoiksi. Ilman tätä tilastointieroa kansainvälinen reittiliikenne kasvoi noin 4 prosenttia vuonna 1996. Reittiliikentees-



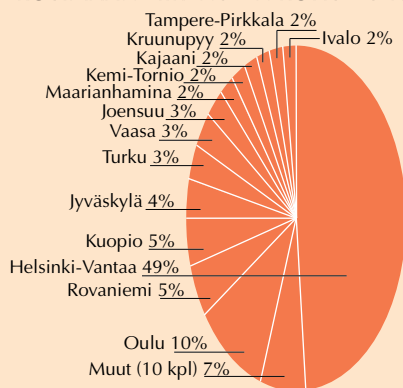
sä kasvu oli voimakkainta Baltian, Skandinavian ja Itä-Euroopan liikenteessä. Myös liikenne Kaukoitään kasvoi voimakkaasti.

Kotimaan reittiliikenteessä lentomatkojen määrä nousi 2,3 miljoonaa, kasvua oli 9 prosenttia vuoteen 1995 verrattuna. Nopeinta kasvu oli Lappeenrannan (18 %), Kruunupyyn (16%), Kemi-Tornion (13%) ja Jyväskylän (13%) lentoasemilla, joiden matkustajamäärät jatkoivat edellisvuosina alkanutta nousuaan.

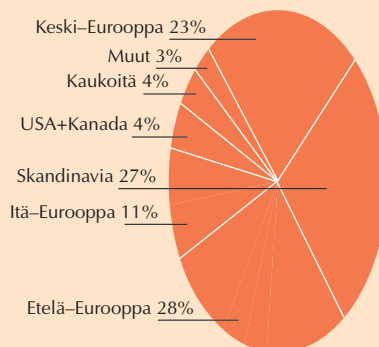
Lentorahdin määrä kasvoi 6 prosenttia edellisvuodesta ja oli 90 000 tonnia, josta kansainvälisen rahdin osuus oli 89 prosenttia. Lentopostin määrä kasvoi 15 prosenttia 19 000 tonniin. Kansainvälisen postin osuus tästä oli 59 prosenttia.



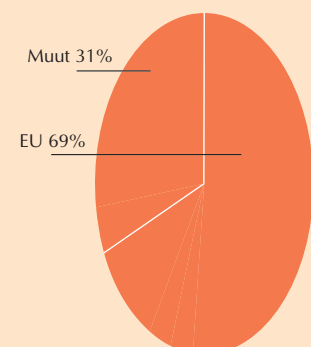
KOTIMAAN LIIKENTEEN KOHTEET 1996



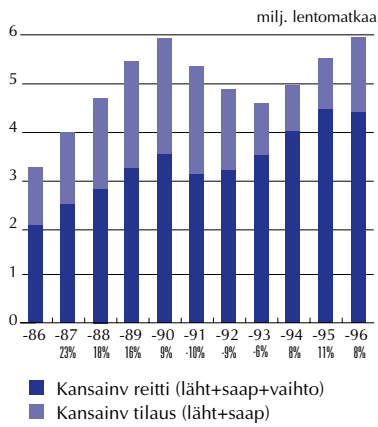
KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN KOHTEET 1996



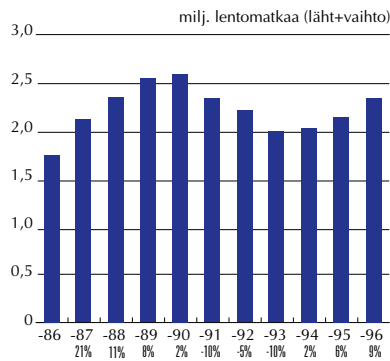
KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN KOHTEET 1996



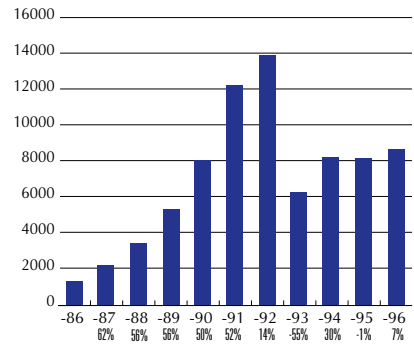
KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN MATKUSTAJAT 1986–1996



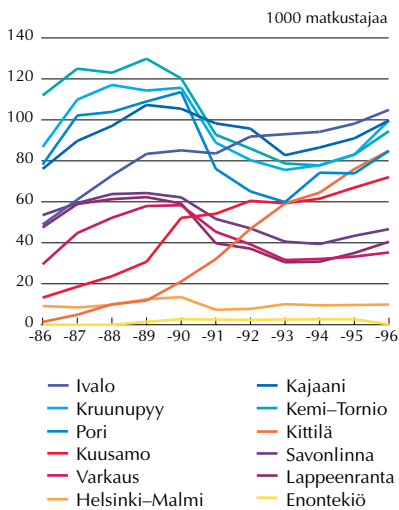
KOTIMAAN LIIKENNE 1986–1996



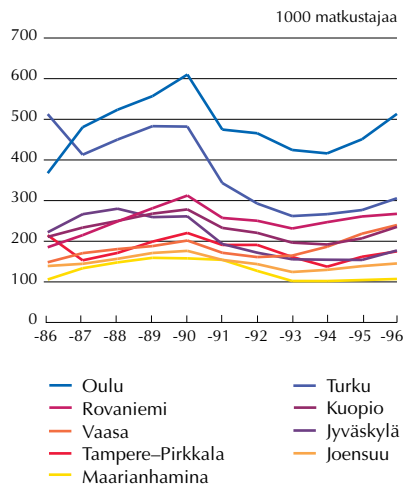
YLILENNOT 1986–1996 TAMPERE FIR



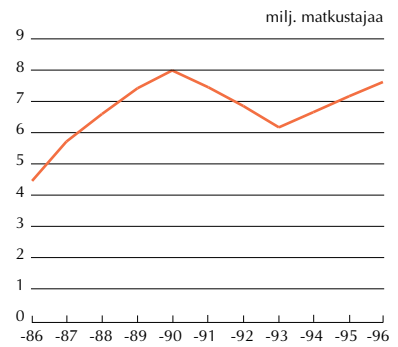
LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT 1986–1996



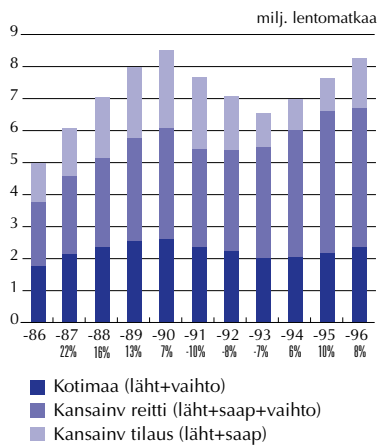
LENTOASEMIEN MATKUSTAJAMÄÄRÄT 1986–1996



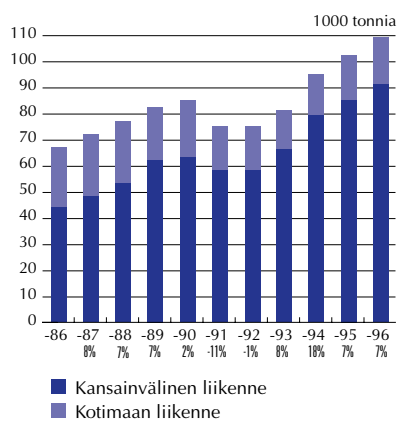
HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMAN MATKUSTAJAMÄÄRÄ 1986–1996



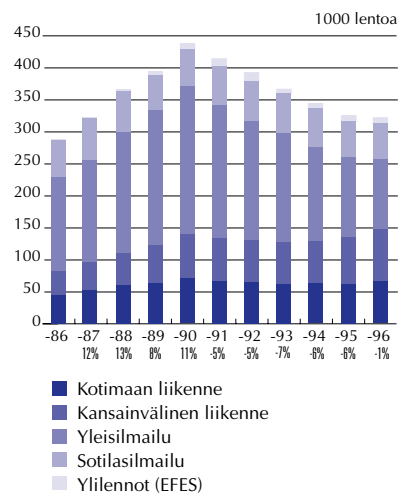
MATKUSTAJAMÄÄRÄT 1986–1996



TAVARALIIKENNE 1986–1996



LENNOT 1986–1996



LENTOASEMAT 1996

	MATKUSTAJIA		LASKEUTUMISIA		
	Kotimaa	Kansainv.	Liikenneilm.	Sotilasilm.	Muu
Helsinki-Vantaa	2 277 434	5 433 857	60 769	1 266	6 961
Oulu	468 405	44 910	4 856	2 287	4 773
Turku	155 705	150 041	7 776	721	10 955
Rovaniemi	237 416	30 021	2 591	8 592	3 499
Vaasa	158 761	81 098	4 089	820	4 583
Kuopio	211 120	24 260	2 617	9 423	3 337
Jyväskylä	168 228	9 057	2 921	4 112	6 632
Tampere-Pirkkala	85 148	89 955	2 935	9 105	8 156
Joensuu	131 874	13 499	2 120	126	2 539
Maarianhamina	100 523	6 655	2 749	0	1 221
Ivalo	97 011	7 869	871	439	678
Kruunupyy	92 120	7 650	1 825	428	2 041
Kajaani	96 332	3 404	1 000	156	622
Kemi-Tornio	93 548	992	1 077	25	2 064
Kittilä	78 702	6 237	705	614	468
Pori	61 261	23 614	2 456	139	10 313
Kuusamo	71 042	1 021	718	12	166
Savonlinna	45 621	1 033	1 264	140	376
Lappeenranta	39 242	1 273	1 736	252	1 705
Varkaus	35 162	129	1 418	6	420
Helsinki-Malmi	5 906	3 940	0	165	32 732
Enontekiö	2 049	358	115	53	75
Kauhava	233	0	6	11 046	1 207
Utti	84	0	5	2 523	1 116
Halli	291	29	2	3 007	575

LENNONVARMISTUSKESKUKSET 1996

	IFR-lennot	Ylilennot
Etelä-Suomi (Tampere)	157 785	8 731
Pohjois-Suomi (Rovaniemi)	27 326	2 227



Helsinki-Vantaan keskiterminaali valmistui:

EDUSTAVA EUROOPPALAINEN LENTOASEMA

Helsinki-Vantaan lentoaseman laajennuksen ensimmäinen vaihe saatiin päätökseen vuonna 1996, ja uusi keskiterminaali – nykyiset koti- ja ulkomaan terminaali yhdistävä Gateway-terminaali – vihittiin juhlallisesti käyttöön lokakuun 7. päivänä 1996. Tilaisuutta kunnioittivat läsnäolollaan Tasavallan Presidentti ja Rouva Ahtisaari.

Uudistuksella Ilmailulaitos edistää osaltaan lentoliikenteen kilpailukykyä ja toimintaedellytyksiä Suomessa. Laajennuksen myötä ulkomaan terminaalin matkustajakapasiteetti nousi 5,5 miljoonasta matkustajasta 6,5 miljoonaan vuodessa ja Ilmailulaitoksen palvelutarjonta lentomatkustajille ja lentoyhtiöille parani huomattavasti.

Liikkumisen helppoutta

Helsinki-Vantaalla odotetaan kautta-
kulttuuri eli gateway-matkustajien mää-

rän kasvavan nopeasti lähivuosina. Uusi terminaali lisää myös näiden lentoasemilla pitkäaikaan viipyvien matkustajien tarvitsemia palveluja. Lisäksi kotimaan ja ulkomaan jatkomatkustajat voivat nyt kätevästi kulkea terminaalista toiseen sisäkautta.

Keskiterminaalissa on yksi uudistettu ja kuusi täysin uutta matkustajasiltaa, joita pitkin matkustajat voivat siirtyä lähtöportilta koneeseen nopeasti ja vaivattomasti. Asematasokuljetuksia varten keskiterminaaliiin rakennettiin kaksi uutta bussiporttia omine odotustiloineen.

Ensimmäisessä rakennusvaiheessa valmistui Helsinki-Vantaan lentoasemalle myös uusi, noin 35 metriä korkea lennonjohtotorni, joka sijoittuu aivan uudisrakennuksen kulmaukseen. Lentoaseman lähilennonjohto muutti torniin vuoden 1996 lopussa.

ILMAILULAITOS ON PALVELULAITOS

Maaliikennepalvelut

- Lentoasemien pysäköintipalvelut
- Maaliikenteen – taksit, bussit, henkilöautot – järjestelyt

Matkustajapalvelut

- Lentoterminaalien ylläpito ja kehittäminen
- Lentoterminaalien opastus- ja informaatiopalvelut
- Matkatavaroiden käsittely- ja säilytyspalvelut
- Lentorahdin käsittely
- Matkustajien ja lentorahdin turvatarkastukset

Kaupalliset palvelut

- Lentoasemien myymälät, ravintolat, kahvilat ja kioskit
- Tax free -myynti
- Posti- ja pankkipalvelut
- VIP-palvelut
- Hotelli- ja kongressipalvelut
- Autonvuokraus

Ilmailulaitos laajensi palvelukuvansa

Matkustajavirtojen pääväylä uudessa terminaalissa on kauppakuja, jonka varrella sijaitsee yhdeksän erikoismyymälää sekä Ilmailulaitoksen uusi palvelumuoto, Helsinki-Vantaan lentoaseman hoitama verovapaa myymälä. Helsinki Airport Duty Free on ensimmäisten toimintakuukausiensa aikana saanut runsaasti myönteistä palautetta tuotevalikoimastaan ja hyvästä asiakaspalvelustaan. Myymälähenkilökuntaa on noin 30.

Kauppakuja johtaa kolmion muotoiseen aulaan, jossa matkustajia palvelee kahvila ja baari. Aulan parvitasolla sijaitsee lentoyhtiöiden odotustiloja, ja parhaalla näköalapaikalla terminaalin kärkiosassa toimii korkeatasoinen á la carte -ravintola. Uudistettulla Helsinki-Vantaan lentoasemalla on yhteensä kuusitoista ravintolaa ja kahvilaa.

Uudella terminaalialueella sijaitsee myös kongressikeskus – Helsinki Airport Congress. Yritykset ovat ottaneet innokkaasti vastaan mahdollisuuden järjestää koulutus- tai juhlatilaisuus lentoasemalla ennen lentoa, lennon jälkeen tai kahden lennon lomassa. Kongressikeskuksen seinänaapurina on Ilmailulaitoksen oma VIP Centre, joka tarjoaa henkilökohtaisen tulo- ja lähtöpalvelun sekä yrityksille että pienimuotoisille valtiovierailuille.

Ulkomaan terminaalin uudistetus-

sa pohjakerroksessa avattiin keväällä 1996 Suomen ensimmäinen lentoasemahotelli – Gateway Hotel. Hotellissa on 35 huonetta, joista kolme transitalueella. Ympäri vuorokauden avoinna olevan hotellin käyttöaste on ollut hyvä. Sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat palvelukerrokseen aikaisemmin valmistuneet elintarvikeliike, apteekki, pankki, kahvila, ravintola, autovuokraamot sekä lentoaseman pysäköintipalvelu.

Asiakspalautetta kerätään aktiivisesti

"Hyvän näköinen", "mukava", "siisti", "oikeaan suuntaan ollaan menossa" ovat asiakkailta saatuja kommentteja uudesta Gateway-terminaalista. Useimmat asiakkaat ovat ottaneet uudisrakennuksen myönteisesti vastaan. Helsinki-Vantaalla asiakkailta kerätään jatkuvasti palautetta kommenttikorteilla ja säännöllisin väliajoin tehtävillä kyselytutkimuksilla.

Helsinki-Vantaan lentoasema osallistui myös eurooppalaisia lentoasemia vertailevaan IATS (International Air Travel Survey) -palvelutasotutkimukseen. Tutkimuksessa mitataan terminaalien yleistä viehättävyyttä, johon vaikuttavat niin julkinen liikenne, pysäköinti, ravintolat, portit, lounge, myymälät kuin lähtöselvityksen sujuvuus, matkatavarakärryjen saatavuus ja matkatavaroiden toimitus.

Vuoden 1996 tutkimuksessa oli



mukana 29 eurooppalaista terminaalia. Helsinki-Vantaan lentoaseman ulkomaan terminaali sijoittui yleisessä viehättävyydessä kuudennelle tilalle, mikä on huomattava parannus parin vuoden takaiseen sijoitukseen (24). Kaikissa mittauskohteissa Helsinki-Vantaa sijoittui nyt 16 parhaimman lentoaseman joukkoon. Suurimpia edistysaskeleita ottivat ravintolat, loungetilat, duty free -myymälät ja matkatavarakärryjärjestelyt. Pysäköinti, siisteys ja opastus saivat erinomaiset arvosanat, ja kävelyetäisyyksien suhteen Helsinki-Vantaan lentoasema arvioitiin Euroopan parhaimmaiksi!

Toinen vaihe käynnistyy kevällä 1997

Keskiterminaalin toisessa vaiheessa rakennetaan uusi lähtöselvitysalue, matkatavara-aula ja uudet vastaanottajien tilat. Samalla maaliikenne järjestetään uudelleen ja rakennetaan toinen sisäyhteys kotimaan terminaaliin. Rakennustyöt aloitetaan maaliskuussa 1997, ja hanke toteutetaan useana eri urakkana niin, että siitä aiheutuu liikenteelle mahdollisimman vähän häiriöitä.

Toisen vaiheen valmistumisen myötä keskiterminaalista tulee Euroopan Unionin sisäisen liikenteen hoitamiseen soveltuva itsenäinen matkustajarakennus. Rakennusvaihe valmistuu loppuvuodesta 1999 – sopivasti Suomen EU-puheenjohtajuuskaudella.



Ilmailulaitos rakentaa valtiollisen VIP-terminaalin

Vuoden 1996 lopussa aloitettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla valtiollisen VIP-terminaalin rakennustyöt. Syyskuussa vuonna 1997 valmistuva rakennus sijoittuu liikelentoterminaalin jatkeeksi sen itäpuolelle.

Rakennukseen tulee mm. vastaanotto- ja VIP-tilat, lehdistöhuone sekä

lähtöselvitys- ja turvatarkastustilat. Samalla laajennetaan asematasoa, jolloin jopa MD-11-luokan lentokone mahtuu rakennuksen eteen.

VIP-terminaalin rakennuttajana ja rahoittajana toimii Ilmailulaitos. Kokonaiskustannukset ovat noin 17,5 Mmk.



Tampere-Pirkkalan lentoasema sai uuden matkustajaterminaalin

Tampere-Pirkkalan lentoaseman uusi matkustaja-asemarakennus vihittiin käyttöön toukokuussa 1996. Kaikki matkustajapalvelutilat, mm. lähtöselvitys, matkatavarakuljettimet, ravintola ja tax free -myymälä sijaitsevat uudisrakennuksessa samassa kerroksessa. Lähtevät ja saapuvat matkustajat käyttävät asematasolle työntyvää sormimaista osaa.

Uuden lentoaseman kapasiteetin on arvioitu riittävän vuosiksi eteen-

päin. Tilojen mitoituksessa ja asematasojärjestelyissä on otettu huomioon myös laajarunkokoneiden käyttö.

Matkustajaterminaali rahoitettiin kolmikantamallilla, jossa ovat mukana Ilmailulaitos, Tampereen kaupunki ympäristökuntineen ja työministeriö. Terminaalirakennus jää kokonaan Ilmailulaitoksen hallintaan ja ylläpitovastuulle. Kokonaiskustannukset olivat 46,5 Mmk.

Kolmikantamalli on kolmen kannattava kauppa

Ilmailulaitos käytti kolmen osapuolen rahoitusmallia ensimmäisen kerran Tampere-Pirkkalan lentoaseman uudessa matkustajaterminaalissa. Hankkeesta saadut kokemukset ovat olleet osapuolille niin myönteisiä, että Ilmailulaitos aikoo soveltaa mallia jatkossakin. Toteutettavina ovat parhailaan Kruunupyyn ja Kuopion lentoasemien asemarakennusten laajennukset, ja suunnitelmassa on käyttää kolmikantarahoitusta myös Turun, Rovaniemen ja Kuusamon terminaali-hankkeissa.

Kolmikantamalli syntyi tilanteessa, jossa Ilmailulaitos katsoi, ettei uuden terminaalin rakentaminen Tampere-Pirkkalan lentoasemalle ollut taloudellisesti kannattavaa. Tampereen

kaupunki puolestaan toivoi uutta terminaalia. Ratkaisu ongelmaan löytyi työministeriön tullessa mukaan hankkeeseen, jolloin kustannukset voitiin jakaa kolmen rahoittajan kesken. Lopputulos tyydytti kaikkia osapuolia: Ilmailulaitos pystyi rakentamaan hyvin toimivan matkustajarakennuksen, Tampereen seutu sai käytikortikseen edustavan terminaalin ja työvoimahallinto lisäsi alueen työllisyyttä kolminkertaisesti sijoitukseensa nähden. Kunkin osapuolen – Ilmailulaitoksen, Tampereen kaupungin ympäristökuntineen sekä työministeriön – osuus hankkeesta oli 15,5 Mmk.

Kruunupyyn lentoaseman laajennushankkeesta tehtiin rahoitussopimus toukokuussa 1996. Rahoittajina ovat tässäkin Ilmailulaitos, työministeriö sekä alueen kunnat. Kokonaiskustannukset ovat noin 10 Mmk, josta Ilmailulaitoksen osuus on hieman kolmannesta suurempi, runsaat 40 prosenttia. Kruunupyyn uudistettu matkustaja-asemarakennus valmistuu kesällä 1997.

Kuopion terminaalin laajennuksen kustannukset ovat 20 Mmk ja jakautuvat Ilmailulaitoksen ja työministeriön sekä Kuopion kaupungin ja Siilinjärven kunnan kesken kolmasosaperiaatteella. Terminaalin laajennusprojekti on valmis vuoden 1997 lopulla.



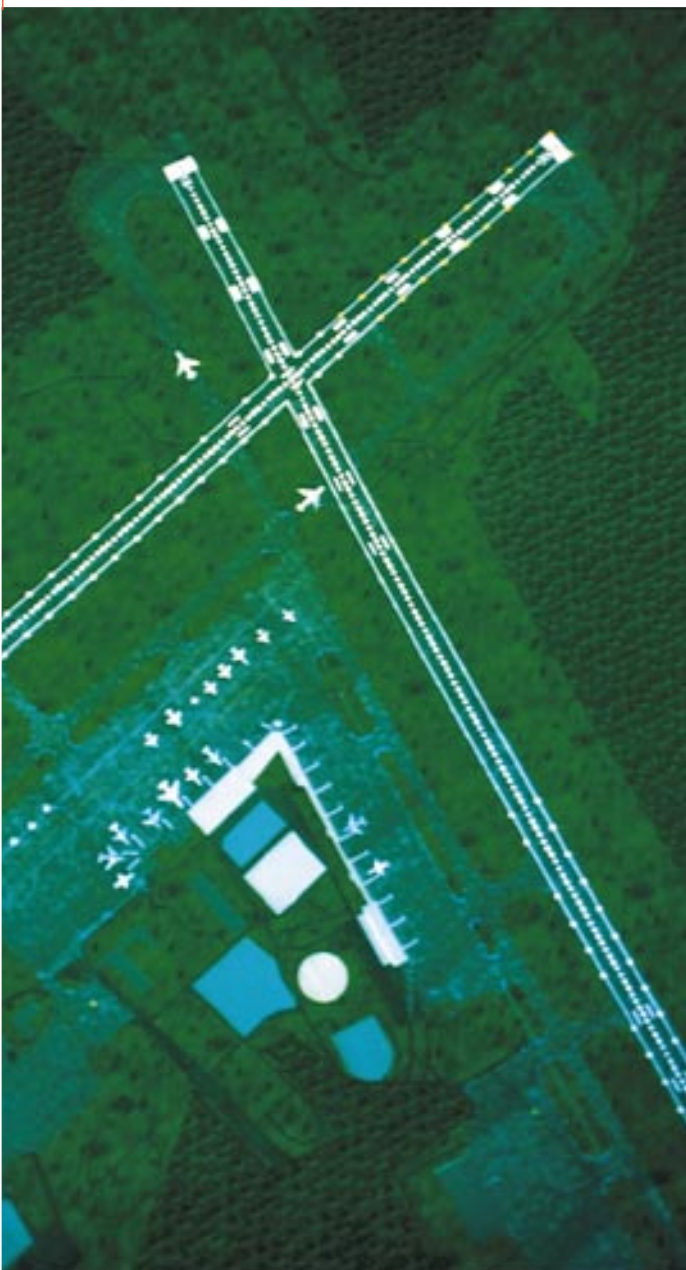


Kolmas kiitotie Helsinki-Vantaalle

Helsinki-Vantaan lentoasemalla nousee tai laskeutuu lentokone noin puolen tunnin välein. Nykyisten kahden ristikkäisen kiitotien avulla voidaan hoitaa korkeintaan 43 laskua tai nousua tunnissa. Ruuhka-aikojen aikana lähestytään jo nyt tuota lukua päivittäin.

Kolmannen kiitotien tarpeellisuus todettiin ilmailuhallituksen kehittämissuunnitelmassa jo vuonna 1978. Sijointipaikkalupa saatiin vuonna 1992 laajojen ympäristö- ja meluselvitysten jälkeen. Valtioneuvosto myönsi ilmailulaitokselle kolmannen kiitotien rakennus- ja pitoluvan vuonna 1996.

Kolmannen kiitotien rakentaminen alkaa vuonna 1997 ja se valmistuu nykyisen liikennekehityksen jatkuessa vuonna 2002. Kiitotietömaa ei tule häiritsemään lentoaseman normaalia toimintaa. Valmistuessaan uusi kiitotie vähentää oleellisesti lentomelulle altistettujen asukkaiden määrää pääkaupunkiseudulla.



Ympäristölle ystävällistä talvikunnossapitoa

Lentoasemien talvikunnossapito on lentoturvallisuuden ja liikenteen täsmällisyyden vuoksi avainasemassa maassamme. Suomen pohjoiset sääolosuhteet vaativat kunnossapitoyksiköiltä monipuolista ammattitaitoa ja tehokkaita koneita. Kiitoteiden liukkauden kannalta vaikeimmat tilanteet syntyvät silloin, kun ilman lämpötila vaihtelee nollan molemmin puolin. Silloin kiitotien pinta vuorotellen sulaa ja jäätyä ja tulee helposti erittäin liukkaaksi. Useimmilla lentoasemilla kiitotiet pyritään pitämään sulana koko talven. Pysyvä lumipinta, jota kitkan parantamiseksi voidaan hiekoittaa, on mahdollinen ainoastaan joillakin Pohjois-Suomen kentillä.

Vaihtoehto urealle

Suomi on ensimmäisiä maita, joka aloitti liukkaudentorjunnassa typpötömmien kemikaalien eli asetaattien käytön. Aikaisemmin lentoasemilla käytettiin lannoitteena tunnettua ureaa, jonka sisältämän typen haitalliset vaikutukset pinta- ja pohjavesiin havaittiin vähitellen. Asetaattien kokeilu aloitettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla 1989, ja niiden käyttö on vakiintunut jo 15 lentoasemalle.

ILMAILULAITOS ON PALVELULAITOS

Asemasopalvelut

- Asemasoalueet ja kalusto
- Lentokoneiden opastus ja paikoitus ja maahuolintapalveluiden järjestäminen
- Palonvarmistus
- Ajoneuvoliikenne

Liikennealuepalvelut

- Kiito- ja rullaustiet
- Liikennealueiden turvallisuus
- Ympäristöhaittojen torjunta
- Liikennealueiden palo- ja pelastuspalvelut





Asetaattipohjaiset jäänsulatuskemi-
kaalit ovat nopeasti hajoavia. Niiden
ympäristövaikutukset rajoittuvat ha-
pettumisprosessin hapenkulutukseen,
joka on tuotteen olomuodosta riippu-
en kolmasosa–kuudesosa urean vas-
taavasta kulutuksesta. Suomessa uu-
det aineet on otettu vastaan ympäris-
töystävällisinä vaihtoehtoina urealle.

Asetaattien käyttö kymmenkertaistui

Talvikaudesta 89/90, jolloin ensim-
mäiset asetaattikokeilut tehtiin, talvi-
kauteen 95/96 urean käyttö on vähen-
tynyt maamme lentoasemilla kolmas-
osaan, ja vastaavasti asetaattien käyt-
tö on lisääntynyt lähes kymmenkertai-
seksi. Kustannuksiltaan asetaatit ovat
ureaa kalliimpia: nestemäiset kalium-
asetaatit noin 2–3 kertaa ja rakeiset
natriumasetaatit noin 5–6 kertaa kal-
liimpia. Lisäksi nestemäisiä liukkau-
dentorjunta-aineita varten on lento-
asemille jouduttu hankkimaan uutta
levityskalustoa. Toisaalta hankalissa
talviolosuhteissa ureaa saatetaan jou-
tua levittämään kiitotielle useita ker-
toja lyhyen ajan kuluessa, kun taas
nestemäiset asetaatit ovat ominai-

suuksiltaan pitkävaikutteisempia.

Helsinki-Vantaan, Hallin, Oulun,
Kuusamon, Maarianhaminan ja Kitti-
län lentoasemilla käytetään pelkäs-
tään tai pääasiassa asetaatteja. Helsin-
ki-Vantaan lentoasema käytti ureaa
talvikaudella 95/96 vain sellaisilla
alueilla, joista on järjestetty viemä-
röinti puhdistamolle, ja syksyllä 1996
luovuttiin myös tästä urean käytöstä.
Ilmailulaitoksen suunnitteilla olevassa
ympäristöohjelmassa esitetään tavoit-
teena, että kolmen vuoden kuluttua
ureaa käytettäisiin pääsääntöisesti
vain poikkeusolosuhteissa ja että sen
käyttö vähentyisi vielä nykyisestä ta-
sosta noin kolmasosaan. Pääaineena
liukkaudentorjunnassa olisivat asetaa-
tit tai vastaavat tyypettömät yhdisteet.

Liukkauden ennalta ehkäisy vähentää kemikaalien käyttöä

Lentoasemilla on viime vuosina kehi-
tely työmenetelmiä, joilla voidaan
etukäteen ehkäistä liukkauden synty-
mistä ja siten vähentää kemikaalien
käyttöä. Kun kosteus poistetaan kiito-
tien pinnasta harjaamalla, muodostuu

liukkautta huomattavasti vähemmän
lämpötilan laskiessa nollan alapuolelle.

Kiitotien pintalämpömittarien ja
liukkausvaroitussjärjestelmien avulla
voidaan kemikaalien levitys ajoittaa
parhaalla mahdollisella tavalla, mikä
vähentää kemikaalien ja levityskonei-
den turhaa käyttöä. Kiitotien pinta-
lämpömittarit on asetettu Ilmailulai-
toksen kaikille lentoasemille ja liuk-
kaudenvaroitusjärjestelmät Helsinki-
Vantaan, Turun, Tampere-Pirkkalan ja
Oulun lentoasemille.

Kunnossapitokalus- toa kehitetään aktiivisesti

Ilmailulaitoksessa on toiminut usean
vuoden ajan konetyöryhmä, joka yh-
dessä konevalmistajien kanssa kehit-
tää lentoasemien kunnossapitokalus-
toa. Työryhmässä on mukana asian-
tuntijoita pääkonttorista ja eri lento-
asemilta. Viime vuosina työryhmä on
kehittänyt uutta harjapuhallinta van-
hojen, 70-luvulta peräisin olevien ko-
neiden tilalle. Parhaillaan kehitetään
lentoasemien lumilinkokalustoa.



Helsinki-Vantaan talvikunnossapito tähtää Euroopan huipulle

Liikenteen kasvaessa kunnossapidolta vaaditaan entistä enemmän, yhä lyhyemmässä ajassa. Talvisina pyrypäivinä kiitotien puhdistuksen on sujuttava nopeasti, jotta liikenteelle ei syntyisi turhia viivytyksiä. Talvikaudella 95/96 Ilmailulaitos tehosti Helsinki-Vantaan lentoaseman kunnossapitoa lentoliikenteen kapasiteetin säilyttämiseksi ja turvallisuuden varmistamiseksi. Helsinki-Vantaan halutaan kuuluvan Euroopan huipputasolle myös talvikunnossapitonsa puolesta.

Tehokkuutta parannettiin mm. hankkimalla lisää kunnossapitohenkilöstöä ja kalustoa. Syksyllä 1996 kausityöntekijöiden määrä lähes kaksinkertaistui. Konekantaa kohennettiin

uusilla vetoautoilla, harjapuhaltimilla ja suurteholingolla. Asematasolla otettiin käyttöön toinen imuauto glykolisohjon keräämiseksi sekä harjalaitte, joka kuorma-auton sijasta liitetään tavalliseen tiehöylään. Harjan prototyyppiä on kehitetty yhteistyössä suomalaisen valmistajan kanssa.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle hankittiin kertomusvuonna myös uusi kitkanmittausauto, jonka tiedonsiirtojärjestelmän avulla tiedot kiitotien olosuhteista voidaan välittömästi siirtää radiomodeemin kautta lennonjohtoon. Näin lennonjohdon käytössä on aina ajan tasalla olevaa tietoa olosuhteista kiitotiellä.

Suomi liittyi liikennevirtoja säätelävään CFMU-yksikköön

Suomesta lähtevä ja Suomeen saapuva lentoliikenne kulkee Keski-Euroopassa suurelta osin liikenteen valtavirtojen poikki kysyimmillä lentokorkeuksilla. Lennonvarmistuksen kansainvälistymisen myötä 1990-luvulla on tullut entistä tärkeämmäksi huolehtia siitä, että Suomesta on mahdollisimman viiveetön pääsy ruuhkaiseen Eurooppaan. Tästä syystä Ilmailulaitos solmi yhteistyösopimuksen Euroopan liikennevirtoja säätelävän, keväällä

1996 käyttöön otetun CFMU-yksikön (Central Flow Management Unit) kanssa. Eurocontrol-järjestön ylläpitämä, Brysselissä sijaitseva yksikkö seuraa lentoliikenteen määrää, vertaa sitä eri alueiden lennonjohtojen kapasiteettiin ja antaa tarvittaessa liikenne rajoituksia tai vaihtoehtoisia reitityksiä, jotta välttäisi lennonjohtojen ylikuormittumiselta ja lentoliikenne sujuisi mahdollisimman viiveettömästi ja turvallisesti.

Lennonvarmistus on yhteistyötä

Suomi liittyi virallisesti 35 Euroopan maan muodostaman ECACin (European Civil Aviation Conference) EATCHIP-hankkeeseen, jossa Ilmailulaitos on ollut mukana sen perustamisesta lähtien vuonna 1989. Eurocontrol-järjestön johdolla toteutettavan hankkeen tavoitteena on tehostaa Euroopan ilmatilan käyttöä ja yhdenmukaistaa Euroopan aluelennonjohtojen toimintaa teknisen ja operaatiivisen standardisoinnin avulla.



ILMAILULAITOS ON PALVELULAITOS

Lentoasemien ja lentoreittien lennonvarmistuspalvelut

- Lennonjohtojärjestelmät ja laitteet
- Ilmailuliikennepalvelut
- Lentosää- ja lentotiedotuspalvelut
- Lentopelastuspalvelut
- Lentomeluhaittojen ja pakokaasupäästöjen seuranta

Transpolar-reitti säännöllisen reittiliikenteen käyttöön

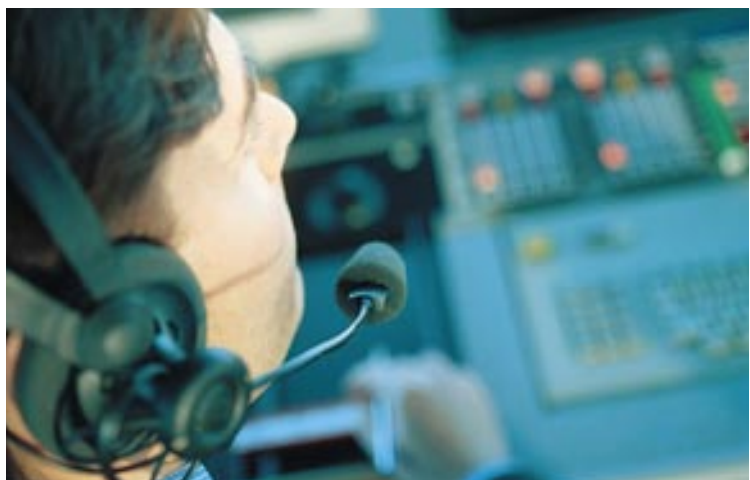
Euroopan lennonvarmistuksen ongelmia käsiteltiin intensiivisesti poliittisella tasolla koko vuoden. ECAC-maat, Suomi mukaan lukien, laativat ns. INSTRAT-strategian lentoliikenteen ruuhkien torjumiseksi. Strategiasa tarkastellaan lennonvarmistuksen Euroopan laajuisia suunnittelu- ja päätöksentekomekanismeja, ja sen yhtenä päätavoitteena on organisoida Eurocontrol-järjestö entistä paremmin toimivaksi.

Euroopan Unioni julkaisi keväällä 1996 lennonvarmistuksen valkoisen kirjan, joka sisältää ehdotuksia lennonjohto-ongelmien korjaamiseksi. Valkoisen kirjan mukaan Eurocontrol-järjestön toimivallan lisääminen edellyttää EU-komission liittymistä järjestön jäseneksi. Keskustelut lennonvarmistuksen kehittämisperiaatteista sekä ECACin, EU:n ja Eurocontrolin keskinäisistä toimivaltasuhteista jatkuvat edelleen.

Pohjoismaat jatkoivat NHIP-ohjelmaa, jonka tavoitteena on lennonvarmistuksen harmonisointi Pohjoismaiden kesken. NHIP-yhteistyöllä pyritään mm. rakentamaan joustava lentoreitistö Pohjoismaiden alueelle.

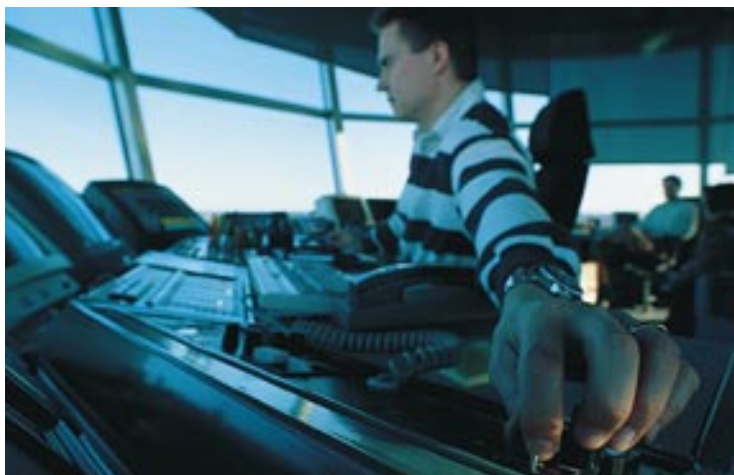


Transpolar-lentoreitistä tehtiin sopimus Suomen ja Venäjän ilmailuviranomaisten kanssa vuonna 1995, ja reittiä on rajoitetusti liikennöity elokuusta 1996 lähtien. Transpolar on lentotieteen suhteen lyhin reitti usean Länsi-Euroopan ja Kaukoidän kohteen välillä. Lyhyempi lentoaika tarjoaa reittiä käyttävälle lentoyhtiölle monia etuja, mm. säästää polttoaineen kulutuksessa. Suomen ilmatilassa reitti on normaalisti liikennöitävissä, mutta Venäjän ilmatilan käyttö edellyttää toistaiseksi lentoyhtiökohtaista, Venäjän viranomaisten myöntämää lupaa.



Lennonjohtaja uudistetaan

Ilmailulaitos on viime vuosina uudistanut lennonjohtaja kautta maan. Vuonna 1996 siirrettiin Tampereen aluelennonjohto Ilmavoimien luolati-loista maan päälle Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksen uuteen rakennukseen. Muutto parantaa merkittävästi henkilökunnan työskentelyolosuhteita ja helpottaa järjestelmien teknistä ylläpitoa. Helsinki-Vantaan lentoaseman lähilennonjohto muutti keskiterminaalin yhteydessä sijaitsevaan uuteen lennonjohtotorniin vuoden 1996 viimeisenä päivänä. Myös Joensuu lentoasemalla otettiin käyttöön kokonaan uusi lennonjohtorakennus.



FATMI -projekti jatkuu

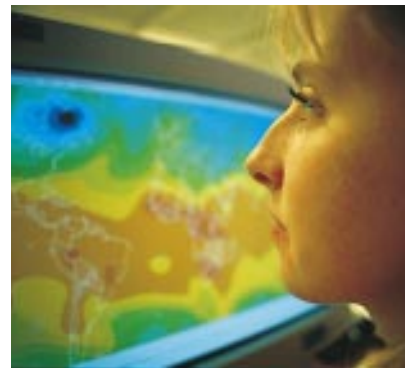
Vuonna 1996 lennonvarmistusjärjestelmien suurimmat toimittajat Euroopassa sopivat yhteenliittymisistä, jotka vaikuttivat myös Ilmailulaitoksen FATMI-järjestelmän (Finnish Air Traffic Management Integration) rakentamiseen. Ohjelma on ollut myöhässä, koska järjestelmän englantilainen päätoimittaja ei ole ajallaan kyennyt ratkaisemaan perusohjelmiston valmistukseen ja osajärjestelmien yhteensovittamiseen liittyviä ongelmia. Ilmailulaitos on kuitenkin päättänyt jatkaa FATMI-projektia alkuperäisten tavoitteiden mukaisesti, uusien toteuttamisvaihtoehtojen avulla. Järjestelmä on tarkoitus ottaa vaiheittain käyttöön vuodesta 1998 alkaen. FATMI:n yksi osakokonaisuus, puheyhteysjärjestelmä, otettiin operatiiviseen käyttöön vuoden 1997 alussa.

Lentosääpalvelu kehittyy

Säähavaintojen automatisointihanke lentoasemilla saatiin lähes valmiiksi kertomusvuoden loppuun mennessä. SAWOS-hankkeen valmistuttua Ilmailulaitoksella on maanlaajuinen lentosäähavaintoverkko, jonka avulla voidaan tuottaa tosiaikaisia sääraportteja.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle hankittiin kertomusvuonna satelliitti-

järjestelmä, jonka välityksellä Suomeen saadaan lentosääinformaatiota suoraan sääennustuskeskuksesta Lontoosta. Tämä ns. SADIS-järjestelmä kattaa koko maapallon, ja järjestelmän ansiosta säätietojen välittäminen on nyt entistä nopeampaa, luotettavampaa ja monipuolisempaa.



Korkeatasoinen koulutus lisää lentoliikenteen turvallisuutta

Ilmailulaitos on viime vuosina tehostanut lennonjohtajien koulutusta ja uudistanut lupakirjamääräyksiä sekä niihin liittyvää kertauskoulutusta. Elokuussa 1996 astui voimaan lentoturvallisuushallinnon uusi ilmailumääräys, jolla pyritään standardisoimaan ja kehittämään lennonjohtajien ja lennontiedottajien koulutusta.

Ilmailulaitoksen Lennonvarmistusopistossa toteutettiin vuonna 1996 yli sata koulutusviikkoa. Lennonjohtajien peruskurssi päättyi helmikuussa 1997, ja syyskuussa 1996 alkanut uusi

lennonjohtajien ja lennontiedottajien peruskurssi jatkuu maaliskuuhun 1998. Kurssilla on 22 lennonjohtopöytäoppilasta ja 7 lennontiedottajaoppilasta. Hakijoita kurssille oli noin 300.

Koulutuksessa hyödynnetään opiston huipputason lennonjohtosimulaattoria, joka on parin vuoden aikana täyttänyt hyvin sille asetetut vaatimukset. Koulutuksen lisäksi simulaattoria voidaan käyttää erilaisissa suunnittelu- ja testaustehtävissä.

Lentomelun ja pakokaasupäästöjen vaikutusta seurataan

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun ja lentoreittien seurantajärjestelmä on Suomessa ainutlaatuinen. Se on myös maamme ensimmäinen jatkuvatoiminen yhdyskuntamelun mitausjärjestelmä. Järjestelmä otettiin testauskäyttöön marraskuussa 1996, ja kokemukset ovat olleet innostavia. Laaja ja monikäyttöinen järjestelmä valvoo melurajoitusten noudattamista, helpottaa meluselvitysten laatimista ja parantaa meluntorjunnan suunnittelua. Lisäksi sen tulosteita käytetään hyväksi ilmatilan suunnittelussa.

Toukokuussa 1996 valmistui erilliselvitys Helsinki-Vantaan lentoaseman yöliikenteestä ja sen aiheuttamasta lentomelusta. Selvitys osoitti, että kesäkuussa 1994 voimaan tulleet uudet yöliikenteen operointiperiaatteet ovat olleet tuloksekkaita. Melualue läheisen Tikkurilan suunnalla on pienentynyt.

Uusia lentomeluselvityksiä tehtiin kertomusvuonna Turun ja Lappeenrannan lentoasemilla. Meluselvityksiä on viety eteenpäin myös ns. yhteistointalentoasemilla yhdessä ilmavoimien kanssa.

Vuonna 1996 laadittiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla selvitys lentoliikenteen, autoliikenteen sekä maataluston aiheuttamista pakokaasupäästöistä. Tietoja käytettiin hyväksi



Ilmatieteen laitoksen tekemässä tutkimuksessa typen oksidien leviämisestä pääkaupunkiseudulla.

Liikenneministeriö on käynnistänyt kaikkien liikennesektoreiden energi-ankulutusta ja pakokaasupäästöjä koskevan LIPASTO-tietokantahank-

keen. Lentoliikenteen osalta voidaan seurantajärjestelmässä käyttää hyväksi Ilmailulaitoksen vuonna 1995 laatimaa tietokonemallia lentoliikenteen päästöistä Suomessa.

Vaasan kiitotien pidentämiselle haettiin ympäristölupaa vuonna 1996.



Laatujärjestelmästä rakennetaan tehokas työkalu kaikille

Ilmailulaitoksessa aloitettiin järjestelmällinen laadunvarmistuksen rakentaminen vuonna 1996. Aikaisemman projektiluonteisen laadunvarmistuksen sijaan kootaan nyt järjestelmää, joka olisi toimiva työkalu kaikille Ilmailulaitoksessa työskenteleville.

Ensimmäisenä toimenpiteenä laadittiin poikkeama- ja havaintoilmoitusjärjestelmä, jonka avulla Ilmailulaitos saa päätöksenteon pohjaksi luotettavaa informaatiota organisaation kehittämistarpeista, poikkeamatilanteista ja tulevaisuuden riskitekijöistä. Järjestelmän käyttöönotolla pyritään mm. parantamaan lentoturvallisuutta ja tehostamaan yksiköiden yhteistyötä. Järjestelmä otettiin koekäyttöön Kuopion ja Rovaniemen lentoasemilla syksyllä 1996 ja se aiotaan laajentaa koko maan kattavaksi kevään 1997 kuluessa.





Kansainvälinen ilmailupolitiikka

Kahdenkeskiset sopimukset

Vuoden 1996 aikana astuivat voimaan Suomen kahdenkeskiset lentoliikennesopimukset Intian, Macaon ja Ukrainan kanssa. Sopimukset allekirjoitettiin Kazakstanin, Uzbekistanin ja Korean tasavallan kanssa ja sopimukset Vietnamin ja Indonesian kanssa parafoitiin. Lisäksi Suomi kävi muutos- tai soveltamisneuvotteluja useiden eri valtioiden kanssa.

Kansainväliset järjestöt

Suomi osallistui kertomusvuonna mm. kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn työryhmään, jossa suunniteltiin entisen Neuvostoliiton alueen ilmaliikenteen reititystä ja käyttöönottoa. 35 eurooppalaisen maan muodostamassa Euroopan siviili-ilmailukonferenssissa ECACissa Suomi on ollut aktiivisesti mukana kehittämässä ilmaliikenteen hallintajärjestelmien (ATM) pitkän tähtäimen strategiaa. Lennonvarmistusjärjestelmien harmonisointi- ja integrointi-projektin EATCHIPin sekä lentoliikennevirtojen säätelykeskuksen CMFU:n avulla Euroopan maat pyrkivät ilmatilan tehokkaampaan käyttöön. Projektien

käytännön toteutuksesta vastaa Eurocontrol-järjestö, jonka kanssa Suomi teki kertomusvuonna sopimuksen projektien kustannuksiin osallistumisesta.

ECACin liitännäiselin JAA (Joint Aviation Authorities), jossa Suomikin on mukana, tutki mahdollisuuksia parantaa ECAC-valtioihin liikennöivien ulkomaisten ilma-alusten yleistä turvallisuustasoa.

Pohjoismainen yhteistyö

Pohjoismaat neuvottelivat tiiviisti Schengen-passivapaus sopimukseen liittymisestä. Sopimus vaikuttaa oleellisesti lentomat kustukseen ja lentoasemilla tarvittaviin järjestelyihin. Suomi, Ruotsi ja Tanska allekirjoittivat virallisen liittymissopimuksen joulukuussa 1996, Islannista ja Norjasta tuli samalla liitännäisjäseniä. Todennäköisin ajankohta, jolloin sopimuksen mukaisia menettelyitä aletaan käyttää, on vuoden 1999 alussa.

Pohjoismaiden ilmailujohtajien kokous pidettiin Visbyssä Ruotsissa. Kokouksessa keskusteltiin yhteisen politiikan suuntaviivoista kansainvälisissä järjestöissä. Erityisen tärkeänä pidettiin strategista toimintaohjelmaa, jolla varmistetaan jatkuva pohjoismainen

edustus ICAOn neuvostossa. Kokouksen muita aiheita olivat mm. Euroopan lennonvarmistuspalvelut ja lentoliikenteen turvallisuus.

Yhteispohjoismaisia kokouksia pidettiin myös kaikilla lentoliikenteen osa-alueilla.



Hallinto

Sisäinen kehittä- mistyö jatkuu

Ilmailulaitoksen koko henkilöstölle suunnatut kehittämisseminaarit saatiin loppuun kesällä 1996. Keväällä 1995 alkaneen projektin tavoitteena on ollut tehostaa yhteistyötä ja asiakaspalvelua organisaation sisällä. Seminaareista kerätty palaute työstettiin ja sen avulla laadittiin Ilmailulaitoksen yhteiset arvot, strategiat, toiminta-ajatus, visio ja johtamistyön periaatteet. Työn tulokset koottiin kirjaseen, joka jaettiin henkilökunnalle loppuvuodesta 1996. "Jalat maassa, ajatukset pilvissä" -kirja antaa esimiehille ja työntekijöille eväitä toteuttaa asiakaslähteistä ajattelua jokapäiväisessä työssä ja kannustaa heitä tavoittelemaan yhdessä asetettuja päämäämääriä.

Kehittämisohjelman ideoita konkretisoidaan lentoasemilla vuonna 1997. Kukin lentoasema määrittelee omat kehittämistarpeensa, muodostaa siihen liittyvän oman projektinsa ja raportoi tuloksista pääkonttoriin.

Palkkausjärjestelmä käyttövalmis

Kannustavaa palkkausjärjestelmää kehitettiin edelleen vuonna 1996. Järjestelmän keskeisistä periaatteista on neuvoteltu henkilöstöjärjestöjen kans-

sa virka- ja työehtosopimusten aikaansaamiseksi. Uusi palkkausjärjestelmä oli käyttövalmis vuodenvaihteessa 96/97.

Ilmailulaitoksen palkkausjärjestelmästä on poistettu kaikki lisät lukuunottamatta olosuhdelisiä. Palkka perustuu puhtaasti työn vaativuuteen ja henkilökohtaiseen suoritukseen. Työtehtävän vaativuutta arvioidaan palkkavaaka-pisteytysjärjestelmän avulla. Henkilökohtainen osuus perustuu työsuorituksiin ja esimiehen alaiselleen asettamiin tavoitteisiin, joiden toteutumista esimies seuraa. Ilmailulaitoksen esimieskoulutusta tullaan jatkuvasti laajentamaan ja kehittämään, jotta esimiehet pystyisivät arvioimaan alaistensa suorituksia mahdollisim-

man hyvin ja objektiivisesti.

Sisäiset palveluyksiköt

Ilmailulaitoksen sisäiset palveluyksiköt ovat tulosvastuullisia yksiköitä, joiden pääasiallisia asiakkaita ovat Ilmailulaitoksen lentoasemat tai pääkonttorin osastot, mutta joilla voi olla myös ulkopuolisia asiakkaita.

Taloustiimi on taloushallinnon operatiivinen palveluyksikkö, joka hoitaa koko Ilmailulaitoksen ja osan Helsinki-Vantaan lentoaseman kirjanpidosta sekä liikennöimislaskutuksen koko maan osalta. Kertomusvuoden aikana Taloustiimi ponnisteli uuden taloushallinnon tietojärjestelmän





käyttönottamiseksi. Järjestelmän virheitä korjattiin ja räätälöity sovellusohjelmisto voitiin ottaa käyttöön vuoden 1997 alussa.

Lentokenttäteknikka on kenttäosaston alainen palveluyksikkö, jonka tehtäviin kuuluu lentoasemien rakennusten sekä liikennealueiden suunnittelu ja rakennuttaminen. Ilmailulaitoksen tärkeimmät toimeksiannot yksikölle vuonna 1996 olivat Helsinki-Vantaan keskiterminaalin ensimmäisen vaiheen rakentaminen sekä terminaalin toisen vaiheen ja uuden kiitotien suunnittelu.

Lennonvarmistustekniikka on lennonvarmistusosaston alainen palveluyksikkö, jonka tehtäviä ovat lennonvarmistusjärjestelmien ja -laitteiden asennukset ja ylläpito. Vuonna 1996 yksikköä työllistivät erityisesti FATMI-järjestelmän radioasemien asennukset kautta maan sekä Helsinki-Vantaan ja Joensuun uusien lähilennonjohtojen ja Savonlinnan uuden toisiotutkan asennukset.

Lennonvarmistusopisto on lennonvarmistusosaston alainen palveluyksikkö, joka vastaa Suomen ilmaliikennepalvelun henkilöstön koulutuksesta. Vuonna 1996 opiston ohjelmassa oli yli sata koulutusviikkoa. Lennonjohtajien peruskurssi päättyi helmikuussa 1997, ja syyskuussa 1996 alkoi uusi lennonjohtaja- ja lennontiedottajakurssi. Lisäksi opisto järjesti useita lennonjohtajien jatko- ja kertauskursseja. Lennonvarmistusopisto myy koulutuspalveluja myös ulko-

maille. Vuonna 1997 opistossa koulutetaan Eurocontrol-järjestön tilaamalla kurssilla latvialaisia lennonjohtajia.

Ilmailulaitoksen tytär-yhtiöt

Kiinteistö Oy Lentäjätie 1 on vuonna 1992 perustettu keskinäinen kiinteistöyhtiö, jonka osakkeista Ilmailulaitos omistaa 73%, Finnair Oy 20% ja valtion Kiinteistölaitos 7%. Yhtiön rakennuttama toimisto- ja miehistökeskus Helsinki-Vantaan ulkomaan terminaalin vieressä valmistui kesällä 1994. Rakennuksen pääkäyttäjä on Finnair Oy. Rakennukseen on varattu tilat Helsinki-Vantaan lentoaseman uudelle lähestymislennonjohtolle.

Suomen Lentoasemapalvelut Oy on vuonna 1994 perustettu Ilmailulaitoksen 100-prosenttisesti omistama tytäryhtiö, joka tuottaa ja kehittää lentoasemien kaupallisia palveluja. Näkyvintä sen toiminta on Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jossa yritys hoitaa matkustajien asematasokuljetuksia ja matkatavarakärrytoimintaa.

Kiinteistö Oy Turun Lentorahti on vuonna 1996 perustettu, Ilmailulaitoksen 100-prosenttisesti omistama keskinäinen kiinteistöyhtiö. Yhtiö omistaa Turun lentoasema-alueella sijaitsevan lentorahtiterminaalin. Turun lentoasema vuokraa rahtiterminaalin tiloja lentoliikenteeseen liittyvää toimintaa varten.



Henkilöstö

Liikelaitoskonsernin henkilöstömäärä vuoden 1996 lopussa oli 1671 (1995: 1662).

Ilmailulaitoksen koko vuoden keskimääräinen henkilöstömäärä oli 1604 (1995: 1599). Käyttötoiminnassa keskimääräinen henkilöstömäärä oli 1584 (1995: 1565) ja investointihankkeissa 20 (1995: 34). Kokonaismäärästä oli palkattomalla virkava-paalla vuoden lopussa 38 henkilöä.

Vuoden 1996 lopussa oli Ilmailu-laitoksessa 1629 työntekijää eli 39 enemmän kuin vuotta aiemmin. Käyttötoiminnan henkilöstöä oli 1613, ja investointien toteutukseen palkattuina oli 16 henkilöä.

Lentoasemilla työskentelevän henkilöstön määrä oli 1186 (1995: 1165), lennonvarmistuskeskusten henkilöstöä oli 113 (1995: 105), sisäisissä palveluyksiköissä työskenteli 121 (1995: 85) ja pääkonttorin yksiköissä 207 (1995: 243).

Liikelaitoskonsernissa henkilöstölle maksettujen palkkojen yhteismäärä oli 281 Mmk. Hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 1 057 000 mk. Liikelaitoksen henkilöstölle maksettujen palkkojen yhteismäärä oli 277 Mmk. Hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 757 000 mk.

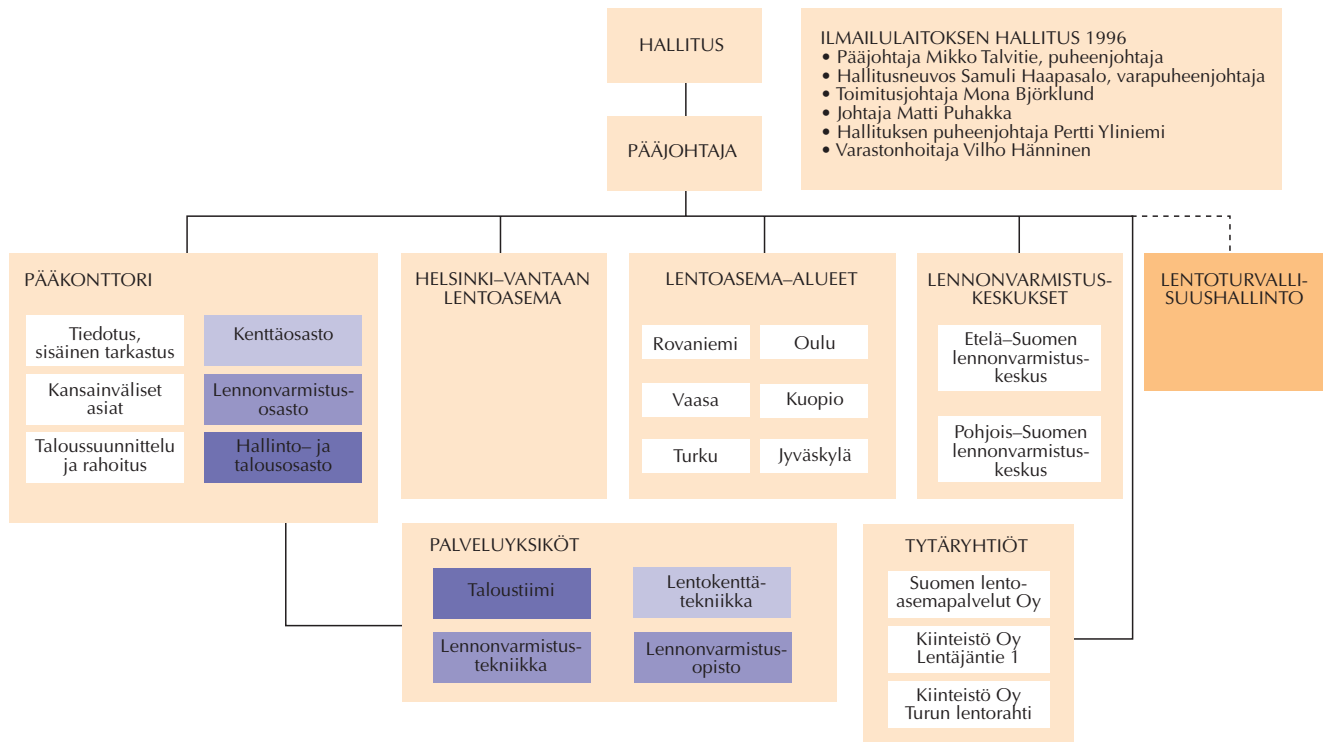
LENTOASEMIEN JA LENNONVARMISTUS- KESKUSTEN HENKILÖSTÖ 1996

Helsinki-Vantaa	510
Rovaniemi	61
Tampere-Pirkkala	60
Kuopio	59
Oulu	58
Jyväskylä	53
Turku	51
Vaasa	38
Pori	32
Kemi-Tornio	26
Joensuu	26
Maarianhamina	24
Kruunupyy	24
Helsinki-Malmi	22
Kajaani	21
Ivalo	21
Lappeenranta	20
Kauhava	17
Savonlinna	17
Kuusamo	13
Kittilä	10
Halli	9
Utti	7
Varkaus	5
Enontekiö	4
Etelä-Suomi (Tampere)	95
Pohjois-Suomi (Rovaniemi)	18

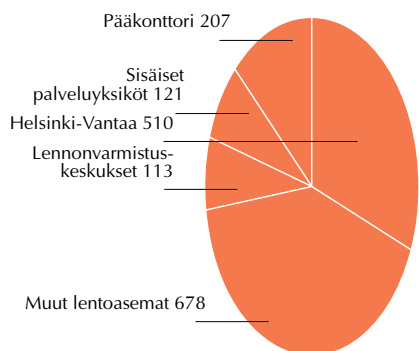


ILMAILULAITOS

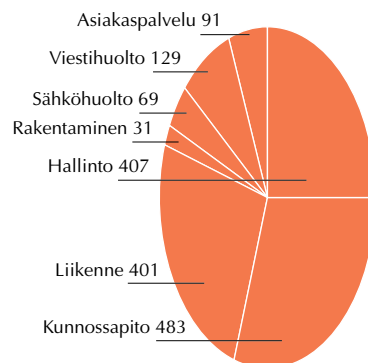
KONSERNIORGANISAATIO



HENKILÖSTÖ TOIMIPAIKOITTAIN 1996



HENKILÖSTÖ TOIMIALOITTAIN 1996



ILMAILULAITOKSEN TULONJAKO

	1996		1995	
	Mmk		Mmk	
Liikevaihto ja muut liiketoiminnan tuotot	842,6		747,8	
Palveluiden tuottamiskustannukset	-197,2		-167,5	
Rahoitustuotot	17,1		24,5	
Satunnaiset tuotot ja kulut, netto	0,0		13,0	
Jaettava määrä	662,5	100%	617,8	100%
Ennakonpidätykset	96,1		94,7	
Sosiaaliturvamaksut	10,9		10,5	
Työttömyysvakuutusmaksu	5,3		7,5	
Kiinteistövero	4,1		3,9	
Muut julkiset maksut	1,9		1,2	
1. Yhteiskunta	118,3	18%	117,8	19%
Maksetut palkat	276,7		259,0	
Ennakonpidätykset	-96,1		-94,7	
Eläkemaksut	52,5		52,5	
Sosiaaliturva- ja työttömyysvakuutusmaksut	(-16,2)		(-18)	
Muut henkilöstökulut	4,3		3,2	
Koulutus	7,4		6,5	
2. Henkilöstö	244,8	37%	226,5	37%
Rahoituskulut, ml arvostuserät	24,4		27,4	
3. Rahoittajat	24,4	4%	27,4	4%
Käyttöomaisuuden ylläpitäminen	231,2		217,3	
Varausten muutos	-1,1		0,0	
Jakamaton voitto	43,8		28,7	
4. Infrastruktuurin kehittäminen	273,9	41%	246,0	40%
Jaettava määrä suhteessa lentoihin ja lentomat kustajiin				
Lentoja (kpl)	324 893		328 715	
Lentomat kustajia (kpl)	8 245 462		7 624 890	
Jaettava määrä markkaa				
per lento	2036		1879	
per lentomat kustaja	80		81	

Taloudellinen tulos 1996

Lentoliikenteen kehitys

Lentoliikenteessä jatkui jo vuoden 1995 aikana alkanut suotuisa kehitys. Kansantalouden kasvu ja kansalaisten taloudellisen tilanteen elpyminen vaikuttivat positiivisesti erityisesti kotimaan liikenteen ja kansainvälisen tilausliikenteen matkustajamääriin.

Kotimaan liikenteen matkustajamäärät olivat alimmillaan vuonna 1993, jonka jälkeen matkustajamäärien kasvu on vuosittain kiihtynyt. Vuonna 1996 edellisvuoden kasvu lähes kaksinkertaistui ollen 9,2 %. Lamaa edeltäneitä matkustajamääriä ei kuitenkaan vielä saavutettu.

Kansainvälisen liikenteen kokonaismatkustajamäärä kasvoi 7,7 % vuonna 1996. Matkustajamäärien tarkastelu perinteisesti reitti- ja tilauslentoliikenteessä johtaa vuoden 1996 osalta erheelliseen lopputulokseen, koska vuonna 1992 reittilennoiksi muutetut tilauslennot palautuivat vuoden 1996 aikana takaisin tilauslennoiksi. Kun matkustajamäärien kehitystä tarkastellaan siten, että tilausliikenteeseen lisätään reittilentoina lennetyt lomalennot, voidaan todeta matkustajamäärien etelän lomakohteisiin lisääntyneen 26 %. Varsinaisen reitti-

liikenteen kasvu sen sijaan osoitti jo vuoden 1996 aikana hidastumisen merkkejä. Vuoden 1995 yli 10 %:n kasvu taittui kertomusvuonna 4 %:n tasolle. Gateway-matkustajia vuonna 1996 oli 253 650. Määrä pysyi lähes samana kuin vuonna 1995.

Liikenneilmailun operaatiot kasvoivat vuoden 1996 aikana 7,4 %. Kotimaassa kasvu oli 6 % ja kansainvälisessä liikenteessä 10 %. Koska liikenteessä käytetyn konekaluston rakenne ei merkittävästi muuttunut vuoteen 1995 verrattuna, merkitsi operatiomäärien kasvu lentomatkustajan kannalta tarjonnan lisääntymistä uusien reittien ja lisääntyneiden lentovuorojen muodossa.

Yleis- ja sotilasilmailun operatiomäärät jatkoivat vuonna 1990 alkanutta vähenemistään. Nyt vähenemä oli 8 % vuoteen 1995 verrattuna.

Suorin reitti Euroopasta Kaukoltaan, Tanspolar-reitti, avautui rajoitusti liikenteelle elokuussa 1996. Loppuvuonna 1996 reittiä käytti kaksi lentoyhtiötä. Reitin avautuminen kasvatti Suomen yli lentävän liikenteen määrää 6 %.

Keskeiset lentoliikenteen kehitysluvut vuodelta 1996 olivat seuraavat:

Kansainvälisen liikenteen matkustajat	7,7%
Kotimaan liikenteen matkustajat	9,2%
Liikenneilmailun laskeutumiset	7,4%
Yleis- ja sotilasilmailun laskeutumiset	-8,1%
Ylilennot	5,9%
Gateway -matkustajat	-0,5%

Lentoliikennepalveluiden hinnoittelu

Ilmailulaitoksen hinnoittelutavoitteena on laskea liikennemaksuja reaalisesti. Vuoden 1996 hinnoittelupäätöksiä tehtäessä olivat inflaatio-odotukset varsin matalat, joten hinnoittelutavoitteeseen pääseminen edellytti varsin maltillisia hinnankorotuksia.

Aiempiä vuosina aloitettua hinnoittelustrategiaa jatkettiin ja maksurakennetta kehitettiin siten, että kotimaan ja kansainvälisen liikenteen maksujen välistä eroa hieman pienennettiin.

Keskeiset liikennemaksutariffit muuttuivat seuraavasti:

Maksulaji	Kotimaan liikenne	Kansainvälinen liikenne
Matkustajamaksu	0 %	0 %
Laskeutumismaksu	3 %	0 %
Lentoaseman lennonvarmistuspalvelumaksu	5 %	5 %
Navigaatiomaksu	0 %	0 %

Maksumuutosten vaikutukset yleisimmin käytetyillä konetyypeillä olivat kotimaan liikenteessä 1,5 % ja kansainvälisessä liikenteessä 0,1 %.

Suomen lentoasemien ja lennonvarmistuksen nykyinen maksutaso on eu-

rooppalaista keskitasoa ja pohjoismaisittain kilpailukykyinen.

Kun Euroopan ja Kaukoidän välinen Transpolar-reitti avautui rajoitetulle liikenteelle elokuussa, Ilmailulaitos alensi ylilentävän liikenteen navigaatiomaksuja siten, että ne houkuttelisivat lentoyhtiöitä ponnistelemaan aiempaa enemmän lupien saamiseksi Venäjältä ko. reitille. Tariffimuutoksilla ei kuitenkaan todettu merkittävää vaikutusta liikennemääriin, vaikka loppuvuoden aikana reitille tuli yksi uusi lentoyhtiö.

Liiketoiminnan tulos

Liikelaitoskonsernin taloudellinen tulos

Ilmailulaitoksen liikelaitoskonserniin kuuluvat Ilmailulaitoksen lisäksi Kiinteistöosakeyhtiö Lentäjätie 1, Suomen Lentoasemapaalvelut Oy sekä vuoden 1996 aikana perustettu Kiinteistöosakeyhtiö Turun Lentorahti. Näistä Kiinteistöosakeyhtiö Turun Lentorahti tekee ensimmäisen tilinpäätöksensä vuoden 1997. Sen liiketoiminta on huomioitu konsernitilinpäätöksessä ajalta 1.7. –31.12.1996 (6kk).

Konsernin kirjanpidon tulos oli 42,7 Mmk voitollinen. Konsernin liikevaihto oli 840,1 Mmk ja liiketoiminnan muut tuotot 2,5 Mmk. Konsernin toimintakulut olivat 559,7 Mmk. Vuoden 1996 investoinnit olivat yh-

teensä 304,0 Mmk. Konsernin pitkäaikaiset lainat olivat vuoden lopussa yhteensä 418,7 Mmk.

Liikelaitoksen taloudellinen tulos

Valtioneuvosto asetti Ilmailulaitoksen vuoden 1996 tulostavoitteeksi 38 Mmk. Tulostavoite heijasti vuoden 1995 syksyllä vallinneita odotuksia lentoliikenteen kehityksestä. Ilmailulaitoksen liiketoiminnan tulos vuodelta 1996 oli 44 Mmk.

Tulostavoitetta parempi taloudellinen tulos johtui ennakoitua olennaisesti paremmasta lentoliikenteen kehityksestä sekä rahoituserien budjetointua paremmasta toteutumasta.

Ilmailulaitoksen liikevaihto oli 840,0 Mmk ja muut liiketoiminnan tuotot 2,5 Mmk. Liikevaihto kasvoi 12,6 % edellisestä vuodesta. Suurin osa liikevaihdon kasvusta johtuu siitä, että lentoliikenne kasvoi odotettua enemmän. Myös Ilmailulaitoksen

kaupallisten palveluiden tuotot kasvoivat voimakkaasti johtuen Helsinki-Vantaan keskiterminaalin mahdollistamasta liiketoiminnan kasvusta.

Ilmailulaitoksen toimintakulut olivat 560,2 Mmk. Vuodesta 1995 toimintakulut kasvoivat 9,5 %. Pääosa kulujen kasvusta johtui keskiterminaalin myötä lisääntyneistä kuluista, joista valtaosa kohdistui Ilmailulaitoksen terminaalissa avaamaan Duty Free -myymälään. Kulut kasvoivat budjetoitua kasvua enemmän johtuen lähinnä Ilmailulaitoksen erilaisista kehittämishankkeista. Nämä projektit ovat kertaluonteisia eivätkä johda pysyvään kulujen kasvuun. Toimintakulut sisältävät myös henkilöstölle suunnatusta tulospalkkiosta aiheutuneet 6,9 Mmk:n kulut.

Investoinnit

Ilmailulaitoksen investointien enimmäismääräksi vuodelle 1996 eduskunta asetti 450 Mmk. Vuoden 1996

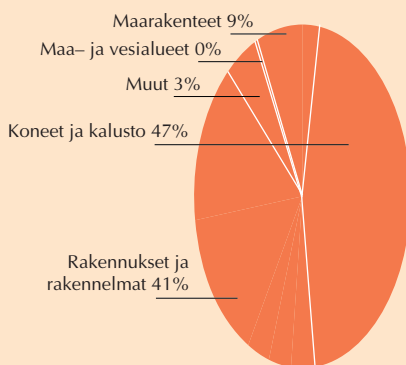
toteutuneet investoinnit olivat yhteensä 294,2 Mmk.

Investoinnit jakaantuivat eri käyttöomaisuusryhmittäin seuraavasti:

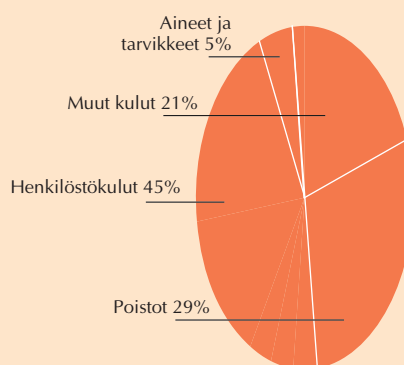
Maa- ja vesialueet	0,6 Mmk
Rakennukset ja rakennelmat	119,4 Mmk
Koneet ja kalusto	138,4 Mmk
Maarakenteet	26,0 Mmk
Osakkeet ja osuudet	5,7 Mmk
Aineettomat oikeudet	2,2 Mmk
Muut pitkävaikutteiset menot	1,9 Mmk

Ilmailulaitoksen vuoden 1996 aikana valmistuneista investoinneista merkittävin oli Helsinki-Vantaan lentoaseman keskiterminaali, joka otettiin käyttöön lokakuun alussa. Sen kokonaiskustannukset olivat 240 Mmk jakaantuen vuosille 1994–1996. Muilta osin investoinnit olivat pääosin normaaleja rakennuksiin ja kalustoon kohdistuvia korvausinvestointeja.

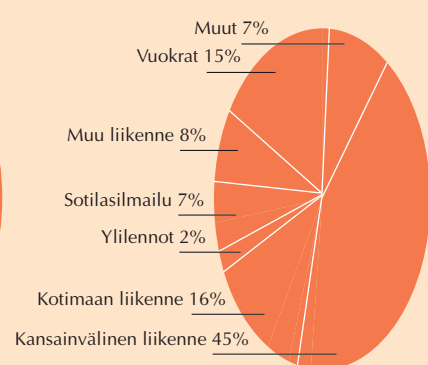
INVESTOINNIT 1996



KULUT 1996



TUOTOT 1996



Rahoitus

Valtio korotti Ilmailulaitoksen peruspääomaa 25 Mmk:lla. Peruspääoman korotus oli viimeinen osa vuonna 1991 Ilmailulaitosta perustettaessa suunnitellusta valtion panostuksesta. Ilmailulaitokselle myönnettiin valtion talousarviossa oikeus ottaa pitkäaikaista lainaa 300 Mmk. Tätä oikeutta Ilmailulaitos käytti ottamalla vuoden aikana 150 Mmk:n pitkäaikaisen lainan, joka käytettiin edellä todettujen investointien rahoittamiseen ja vanhojen erääntyneiden lainojen poismaisuun.

Ilmailulaitoksen nettorahoituserät olivat -7,3 Mmk. Rahoitustoiminnan tulos oli budjetoitua parempi ja johdettiin pääosin siitä, että Ilmailulaitoksen

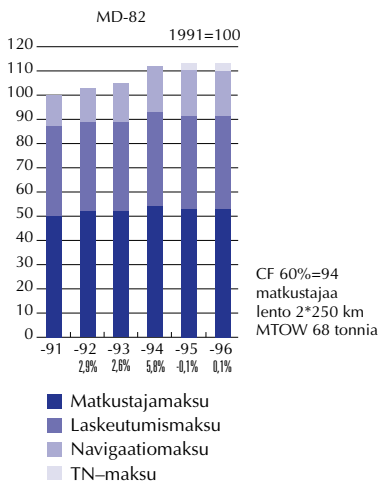
kassatilanne oli suunniteltua parempi koko kertomusvuoden ajan. Likviditeettitilanne puolestaan johtui liiketoiminnan odotettua paremmasta kassavirrasta ja budjetoitua alhaisemmasta investointimäärästä.

Ilmailulaitoksen pitkäaikaiset lainat olivat vuoden lopussa 293,2 Mmk.

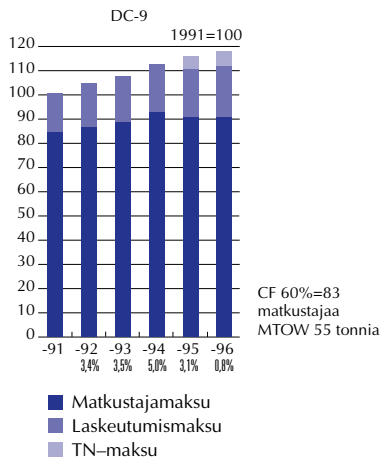
Tuottavuus

Reitti- ja tilauslentoliikenteen kasvun ansiosta Ilmailulaitoksen tuottavuus oli 4 % parempi kuin vuonna 1995. Vuoden keskimääräinen henkilötyövuosimäärä oli 12 htv (0,7 %) suurempi kuin edellisenä vuonna.

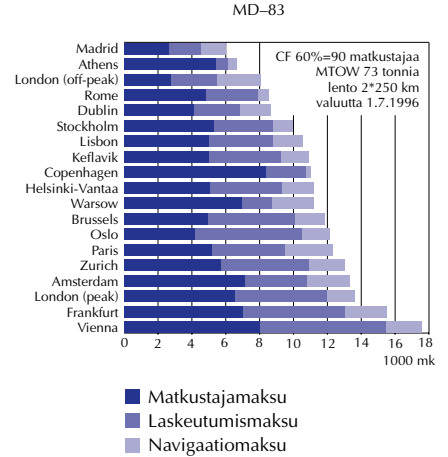
KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN LIIKENNEMAKSUT 1991–1996



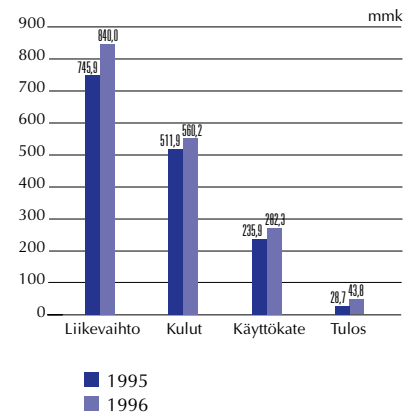
KOTIMAAN LIIKENTEEN LIIKENNEMAKSUT 1991–1996



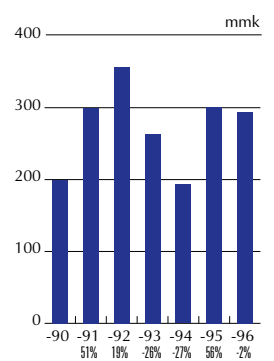
LIIKENNEMAKSUVERTAILU 1.7.1996



TULOSVERTAILU 1995–1996



INVESTOINNIT 1990–1996



Tuloslaskelmat

1 . 1 . 1 9 9 5 – 3 1 . 1 2 . 1 9 9 6

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1996 tmk	1995 tmk	1996 tmk	1995 tmk
LIKEVAIHTO	840 116	746 107	840 045	745 869
Liiketoiminnan muut tuotot	2 509	1 902	2 509	1 902
KULUT				
Aineet ja Tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	45 143	27 590	45 143	27 399
Varastojen lisäys(-)/vähennys(+)	-1 886	7 729	-1 886	7 729
Ulkopuoliset palvelut	123 981	111 012	130 106	110 400
Henkilöstökulut	358 074	344 741	352 115	341 446
Vuokrat	4 596	1 855	6 165	3 015
Muut kulut	29 779	19 426	28 598	21 885
KULUT	559 687	512 353	560 241	511 874
KÄYTTÖKATE	282 938	235 656	282 313	235 897
POISTOT				
Rakennuksista ja rakennelmista	75 833	63 941	72 697	61 036
Koneista ja kalustosta	88 999	76 904	86 807	74 626
Maarakenteista	66 054	64 438	66 015	64 401
Aineettomista oikeuksista	4 018	6 011	4 018	6 011
Muista pitkävaikutteisista menoista	1 648	11 245	1 648	11 245
POISTOT	236 552	222 539	231 185	217 319
LIKEVOITTO	46 386	13 117	51 128	18 578
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT				
Korkotuotot	13 562	16 944	12 978	16 319
Muut rahoitustuotot	6 632	10 635	4 151	8 154
Korkokulut	-20 919	-24 475	-14 238	-16 891
Muut rahoituskulut	-2 640	-3 498	-10 184	-10 503
	-3 365	-394	-7 293	-2 921
VOITTO ENNEN SATUNNAISERIÄ, VARAUKSIA JA VEROJA	43 021	12 723	43 835	15 657
SATUNNAISET TUOTOT JA KULUT				
Satunnaiset tuotot		13 021		13 021
Satunnaiset kulut				
		13 021		13 021
TILIKAUDEN TULOS ENNEN VÄHEMMISTÖOSUUTTA	43 021	25 744	43 835	28 678
Välittömät verot	45			
Vapaaehtoisten varausten lisäys (-)/vähennys (+)				
Vähemmistöosuus tilikauden tuloksesta	-249	19		
TILIKAUDEN VOITTO	42 727	25 763	43 835	28 678

T a s e e t

1 . 1 . 1 9 9 5 – 3 1 . 1 2 . 1 9 9 6

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1996	1995	1996	1995
	tmk	tmk	tmk	tmk
VASTAAVAA				
KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	7 158	8 496	4 838	6 176
Muut pitkävaikuttaiset menot	638	555	638	555
	7 796	9 051	5 476	6 731
Aineelliset hyödykkeet				
Maa-alueet	211 799	215 572	211 799	215 572
Rakennukset ja rakennelmat	1 224 173	1 002 366	1 101 364	891 421
Koneet ja kalusto	391 805	337 531	382 979	326 662
Maarakenteet	665 381	702 946	664 794	702 320
Ennakkomaksut ja kesken.työt	150 166	318 014	150 201	318 048
	2 643 324	2 576 429	2 511 137	2 454 023
Käyttöomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Osakkeet ja osuudet	815	110	28 360	22 654
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet				
Valmiit tuotteet/tavarat	2 277	391	2 277	391
	2 277	391	2 277	391
Saamiset				
Myyntisaamiset	67 670	60 460	68 159	60 664
Siirtosaamiset	59 560	48 412	59 568	48 694
Muut saamiset	70	137	60	166
	127 300	109 009	127 787	109 524
Rahoitusomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Muut arvopaperit	320 059	202 507	310 059	192 507
Rahat ja pankkisaamiset	6 365	2 993	250	2 943
	326 424	205 500	310 309	195 450
	3 107 936	2 900 490	2 985 346	2 788 773
VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Sidottu oma pääoma				
Peruspääoma	1 097 236	1 072 236	1 097 236	1 072 236
	1 097 236	1 072 236	1 097 236	1 072 236
Vapaa oma pääoma				
Muu oma pääoma	1 262 131	1 262 131	1 262 131	1 262 131
Edell.tilikausien voitto/tappio	92 878	67 115	102 909	74 230
Tilikauden voitto/tappio	42 727	25 763	43 835	28 678
	1 397 736	1 355 009	1 408 875	1 365 039
VÄHEMMISTÖOSUUS	6 299	6 049		
VARAUKSET				
Vapaaehtoiset varaukset				
Siirtymävaraus	12 827	12 827	12 827	12 827
Pakolliset varaukset		1 086		1 086
	12 827	13 913	12 827	13 913
VIERAS PÄÄOMA				
Pitkäaikainen				
Lainat valtiolta	13 246	15 139	13 246	15 139
Lainat rahoituslaitoksilta	405 500	255 000	280 000	140 000
	418 746	270 139	293 246	155 139
Lyhytaikainen				
Lainat valtiolta	1 892	1 892	1 892	1 892
Lainat rahoituslaitoksilta	10 000	54 783	10 000	55 483
Saadut ennakot	6 463	1 263	6 463	1 263
Ostovelat	61 177	37 130	61 034	37 215
Siirtovelat	73 725	73 780	72 375	72 302
Muut lyhytaikaiset velat	21 835	14 296	21 398	14 291
	175 092	183 144	173 162	182 446
	3 107 936	2 900 490	2 985 346	2 788 773

R a h o i t u s l a s k e l m a t

1 . 1 . 1 9 9 5 – 3 1 . 1 2 . 1 9 9 6

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1996 tmk	1995 tmk	1996 tmk	1995 tmk
LIIKETOIMINTA				
Tulorahoitus yhteensä				
Käyttökate	282 939	235 656	282 314	235 897
Rahoitustuotot ja -kulut	-3 364	-394	-7 293	-2 921
Pakollisten varausten lisäys(+) / vähennys(-)				
Satunnaiset erät		13 021		13 021
Verot	-46			
Yhteensä	279 529	248 283	275 021	245 997
Käyttöpääoman muutos				
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys(-) / vähennys(+)	-18 577	-7 774	-20 149	-9 607
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys(+) / vähennys(-)	34 431	-1 464	35 500	-177
Yhteensä	15 854	-9 238	15 351	-9 784
LIIKETOIMINNAN KASSAVIRTA	295 383	239 045	290 372	236 213
INVESTOINNIT				
Maa- ja vesialueet	565	1 660	565	1 660
Rakennukset ja rakennelmat	134 487	155 115	119 449	154 755
Koneet ja kalusto	138 544	112 366	138 434	112 085
Maarakenteet	25 980	16 632	25 980	16 632
Osakkeet ja osuudet	306		5 706	200
Aineettomat oikeudet	2 150	6 167	2 150	6 167
Muut pitkävaikutteiset menot	1 934	9 017	1 934	9 046
Yhteensä	303 966	300 957	294 218	300 545
KÄYTTÖOMAISUUDEN MYYNTI	381	673	381	660
KASSAVIRTA ENNEN RAHOITUSTA	-8 202	-61 239	-3 465	-63 672
RAHOITUS				
Pitkäaikaisten lainojen lisäys(+) / vähennys(-)	148 608	-51 169	138 108	-51 169
Lyhytaikaisten lainojen lisäys(+) / vähennys(-)	-44 783	22 156	-44 783	22 156
Peruspääoman korotus	25 000	30 200	25 000	30 000
Yhteensä	128 825	1 187	118 325	987
LIKVIDIEN VAROJEN LISÄYS(+) / VÄHENNYS(-)	120 623	-60 052	114 860	-62 685
LIKVIDIT VARAT				
Likvidit varat 1.1.	206 201	266 253	195 450	258 135
Likvidit varat 31.12.	326 825	206 201	310 310	195 450
LIKVIDIEN VAROJEN MUUTOS	120 624	-60 052	114 860	-62 685

Rahoituslaskelman erät eivät ole suoraan johdettavissa taseista valuuttakurssimuutosten takia.

Tilinpäätöksen liitetiedot

1. Konsernitilinpäätösperiaatteet

Vuoden 1996 tilinpäätös on laadittu valtion liikelaitosten ja liikelaitoskonsernien kirjanpidon perusteista annetun Valtio-neuvoston päätöksen 16.12.1993 (1247/93) mukaisesti. Liikelaitoskonsernin muodostavat liikelaitos Ilmailulaitos ja konserniyhtiöt Kiinteistö Oy Lentäjätie 1, Suomen Lentoasemapalvelut Oy sekä Kiinteistö Oy Turun Lentoasema. Kiinteistö Oy Turun Lentoasema on perustettu 1996 aikana ja sen liiketoiminta on huomioitu konsernitilinpäätöksessä ajalta 1.7.-31.12.1996 (6 kk). Ilmailulaitokselle on myönnetty lupa harjoittaa sähkömarkkina-alaissa tarkoitettua sähköverkkotoimintaa. Sähkömarkkina-ala edellyttää sähköverkon haltijan esittämään tilinpäätöksensä liitetiedoissa eriytyvät tilinpäätökset sähköverko- ja myyntitoiminnoista.

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 eräänä taseessa.

2. Tilikauden palkat

Suoriteperusteiset	1996 tmk	KONSERNI 1995 tmk	1996 tmk	LIKELAITOS 1995 tmk
Hallituksen ja toimitusjohtajan				
Palkat ja palkkiot	1 057	944	757	676
Muut palkat	258 597	246 176	254 401	244 032
Tulospalkkio	5 500		5 500	
Lomarahat	12 947	11 206	12 855	11 142
Lomapalkkavarauksen muutos	1 938	3 235	1 789	3 106
Luontoisedut	215	192	208	192
Yhteensä	280 254	261 753	275 510	259 148
3. Sosiaalikulut				
Eläkekulut	53 344	52 954	52 549	52 519
Työttömyysvakuutusmaksu	5 330	7 495	5 283	7 471
Tulospalkkion henkilösivukulut	1 397		1 397	
Muut henkilösivukulut	17 674	16 162	17 315	15 930
Yhteensä	77 745	76 611	76 544	75 920

Lomapalkkavaraukseen sisältyy lomamääräytymisvuoden alusta ansaitut (9kk) lomapalkat, lomarahat sekä pitämättömät vuosilomat ja säästövapaat.

Henkilöstö kuuluu valtion yleiseen eläkejärjestelmään. Vuoden 1996 palkkasumman perusteella lasketut suoriteperusteiset eläkemaksut, jotka noudattavat täyden rahastoinnin vakuutusmatemaattista laskentaperustetta, on kirjattu täysimääräisenä tulolaskelmaan. Eläkemaksuksi valtiokonttori vahvisti 19,4 % (1995; 20,2 %).

Liikelaitoskonsernin palveluksessa oli tilikautena keskimäärin 1647 (1995; 1622) henkilöä. Liikelaitoksessa oli vastavasti 1604 (1995; 1599) henkilöä, joista 1584 (1995; 1565) käyttööminnassa ja 20 (1995; 34) investointihankkeisiin palkattuna.

Tilikauden lopussa oli liikelaitoskonsernin palveluksessa 1671 (1995;1662) henkilöä. Liikelaitoksessa pysyvän henkilöstön määrä oli 1499 (1995; 1449) ja määräaikaisten 130 (1995; 141).

Tilikaudelta 1996 henkilöstölle maksetaan ensimmäistä kertaa Ilmailulaitoksen historiassa tulospalkkio.

Investointipalkkojen sosiaalikulujen aktivointiosuutta palkoista on laajennettu tilikauden 1996 aikana. Lisäaktivointiosuus tilikaudella oli 0,7 Mmk.

Tilinpäätöksen liitetiedot

4. Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet sekä poistot

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa yhdenmukaisin periaattein käyttöomaisuushyödykkeiden taloudellisen pitoajan mukaisina tasapoistoina tai menojäännöspoistoina.

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	8 - 20	6,7 - 15 %	Menoj.poisto
Maarakenteet	10 - 40	2,5 - 10 %	Tasapoisto

Aineettomat hyödykkeet

Muut pitkävaikutteiset menot

Vuonna 1996 suunnittelukuluja on kirjattu kertapoistona 1,5 Mmk.

Aineelliset hyödykkeet

Rakennukset ja rakennelmat

Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan asemarakennustermiinalien korvaus- ja uudistamisinvestointien yhteydessä on asemarakennustermiinalien osalta vuonna 1996 tehty 10,2 Mmk:n lisäpoisto, joka liittyy purettuihin asemarakennusosuuksiin. Aikaisempien vuosien maaomaisuushankintojen yhteydessä hankinnat ovat sisältäneet myös rakennuksia, joita ei ole voitu käyttää tuloa tuottavassa tarkoituksessa. Mainittujen rakennusten jäännösarvot 5,1 Mmk on poistettu kertapoistona.

Liikelaitoskauden aikana (1991-1996) hankittujen rakennusten / rakennelmien sekä rakennusten koneiden ja laitteiden taloudellista pitoaika on lyhennetty. Poistoajan muutos lisää vuoden 1996 suunnitelman mukaisia poistoja 3,9 Mmk.

Koneet ja laitteet

Tilinpäätöksessä eriytetyn sähkölaitostoiminnan koneiden ja laitteiden taloudelliset pitoajat on muutettu sähkötoimialan mukaisiksi (15 vuodesta 20 vuoteen). Atk-työasemat ja oheislaitteet, joiden hankintahinnat ovat keskimäärin alle 15 000 mk / työasemakokoonpano on kirjattu liikelaitoskauden ajalta (1991-1996) kertapoistoksi (4,6 Mmk).

Eräiden lennonvarmistusosaston laitteiden / järjestelmien taloudellisia pitoaikoja on lyhennetty 15 vuodesta 8 vuoteen. Muutos lisää vuoden 1996 suunnitelman mukaisia poistoja 2,4 Mmk.

Keskeneräiset investointityöt/hankkeet

Eräiden keskeneräisten hankkeiden investointikuluista on tehty 4,4 Mmk:n lisäpoisto kustannusten koostuessa yleisluonteisista suunnittelu- ja yleiskuluista. Lennonvarmistussektorin lennonjohdon maankattavasta ohjausjärjestelmän uudistamishankkeen koulutuksesta, joka joudutaan uusimaan, on tehty 3,0 Mmk:n kertapoisto.

Tilinpäätöksen liitetiedot

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
Muutokset tase-erissä:	1996	1995	1996	1995
	tmk	tmk	tmk	tmk
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.1.	17 013	16 721	14 693	14 401
+ Lisäykset tilikaudella	2 545	2 052	2 545	2 052
- Vähennykset tilikaudella	- 1 048	- 1 760	- 1 048	- 1 760
Hankintameno 31.12.	18 510	17 013	16 190	14 693
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 11 353	- 8 516	- 11 353	- 8 516
Kirjanpitoarvo 31.12.	7 157	8 496	4 837	6 177
Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno 1.1.	5 502	10 384	5 502	10 384
+ Lisäykset tilikaudella	1 731	1 740	1 731	1 740
- Vähennykset tilikaudella	- 1 458	- 6 622	- 1 458	- 6 622
Hankintameno 31.12.	5 775	5 502	5 775	5 502
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 5 137	- 4 948	- 5 137	- 4 948
Kirjanpitoarvo 31.12.	638	555	638	555
Maa- ja vesialueet				
Hankintameno 1.1.	215 572	213 912	215 572	213 912
+ Lisäykset tilikaudella	546	2 584	546	2 584
- Vähennykset tilikaudella	- 4 319	- 923	- 4 319	- 923
Hankintameno 31.12.	211 799	215 572	211 799	215 572
Rakennukset ja rakennelmat				
Hankintameno 1.1.	1 199 625	1 182 206	1 084 095	1 067 036
+ Lisäykset tilikaudella	295 209	126 137	280 171	125 776
- Vähennykset tilikaudella	- 6 560	- 108 718	- 6 560	- 108 718
Hankintameno 31.12.	1 488 274	1 199 625	1 357 706	1 084 095
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 264 101	- 197 259	- 256 342	- 192 674
Kirjanpitoarvo 31.12.	1 224 173	1 002 366	1 101 364	891 421
Koneet ja Kalusto				
Hankintameno 1.1.	909 891	866 774	895 332	852 480
+ Lisäykset tilikaudella	138 026	82 231	137 874	81 923
- Vähennykset tilikaudella	- 43 392	- 39 114	- 43 386	- 39 070
Hankintameno 31.12.	1 004 525	909 891	989 820	895 332
Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 612 720	- 572 360	- 606 841	- 568 670
Kirjanpitoarvo 31.12.	391 805	337 531	382 979	326 662
Maarakenteet				
Hankintameno 1.1.	1 066 954	1 048 571	1 066 268	1 047 892
+ Lisäykset tilikaudella	27 456	21 248	27 456	21 243
- Vähennykset tilikaudella		- 2 866		- 2 866
Hankintameno 31.12.	1 094 410	1 066 954	1 093 724	1 066 268
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 429 029	- 364 007	- 428 930	- 363 948
Kirjanpitoarvo 31.12.	665 381	702 946	664 794	702 320

Tilinpäätöksen liitetiedot

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1996 tmk	1995 tmk	1996 tmk	1995 tmk
Osakkeet ja osuudet				
Hankintameno 1.1.	110	308	22 654	22 454
+Lisäykset tilikaudella	706	- 198	5 706	200
- Vähennykset tilikaudella				
Hankintameno 31.12.	816	110	28 360	22 654
YHTEENSÄ				
Hankintameno 1.1.	3 414 666	3 338 875	3 304 117	3 228 558
+ Lisäykset tilikaudella	466 219	235 795	456 029	235 518
- Vähennykset tilikaudella	- 56 776	- 160 003	- 56 770	- 159 960
Hankintameno 31.12.	3 824 109	3 414 666	3 703 376	3 304 117
- Kertyneet sumu-poistot 31.12	-1 322 339	-1 147 090	-1 308 604	-1 138 756
Kirjanpitoarvo 31.12.	2 501 770	2 267 577	2 394 772	2 165 361
Käyttöomaisuuden poistot yhteensä (tmk)				
- suunnitelman mukaiset poistot			197 187	185 170
- lisäpoistot			26 119	22 925
- keskeneräisistä töistä			7 879	9 225
Yhteensä liikelaitoksen poistot 1996 ja 1995			231 185	217 320
5. Osakkeet ja osuudet		Kirjanpitoarvo		Kirjanpitoarvo
Puhelinosakkeet	110	110	110	110
Osakkeet ja osuudet	681		681	
Muut osakkeet ja osuudet	25		25	
Tytäryhtiöosakkeet				
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1			22 145	22 145
Suomen Lentoasemapalvelut Oy			400	400
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti			5 000	
Osakkeet ja osuudet yhteensä	816	110	28 361	22 655
			Tulos	
			1996 tmk	1995 tmk
6. Ilmailulaitoksen konserniyhtiöt				
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1			953	- 72
Suomen Lentoasemapalvelut Oy			313	- 191
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti			285	
7. Oman pääoman erien lisäykset ja vähennykset				
Peruspääoma				
Tilikauden alussa	1 072 236	1 042 236	1 072 236	1 042 236
+ lisäykset / vähennykset	25 000	30 000	25 000	30 000
Tilikauden lopussa	1 097 236	1 072 236	1 097 236	1 072 236
Muu oma pääoma				
Tilikauden alussa	1 262 131	1 262 131	1 262 131	1 262 131
Edell. tilikausien voitto / tappio	92 878	67 115	102 909	74 230
Tilikauden voitto (+) tappio (-)	42 746	25 763	43 854	28 679
Tilikauden lopussa	1 397 755	1 355 009	1 408 894	1 365 040
Pääoma yhteensä	2 494 991	2 427 245	2 506 130	2 437 276

Tilinpäätöksen liitetiedot

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	1996 tmk	1995 tmk	1996 tmk	1995 tmk
8. Varaukset				
Vapaaehtoiset varaukset				
Siirtymävaraus	12 827	12 827	12 827	12 827
Pakolliset varaukset	-	1 086	-	1 086
Siirtymävaraus on vuoden 1992 toimintavaraus. Pakollinen varaus vuodelta 1994 on tuloutettu oikeuskäsittelyn tultua loppuun viedyksi.				
9. Valtion talousarviosta saatu rahoitus				
Suoritetuotantoa vastaan saatu rahoitus				
Ilmavoimien korvaus			59 000	59 001
Rajavartiolaitokselta saatu korvaus			570	550
Ilmatieteenlaitokselta saatu korvaus			2 280	3 086
Pelastuspalveluiden ylläpitoon			4 305	4 432
			<u>66 155</u>	<u>67 069</u>
Vastikkeetta saatu rahoitus				
Investointihankk. toteuttamiseen			37 900	96 965
Käyttötoimintoihin			17 568	26 355
Henkilöstön peruskoulutukseen			6 089	2 765
Saadut avustukset			470	
			<u>62 027</u>	<u>126 085</u>
10. Valtion rahoituksen puitteissa oleva henkilöstö				
Henkilökunnan määrä			106	173
Maksetut palkat ja palkkiot (tmk)			9 014	9 912
11. Annetut pantit, kiinnitykset ja vastuut				
Oma velkainen takaus Kiinteistö Oy Lentäjätie 1:n puolesta.			115 000	115 000

12. Lentoturvallisuushallinnon / viranomaistoiminnan talous 1996

Viranomaistoiminnan liikevaihto oli tilikauden 1996 aikana 3,8 Mmk. Liikevaihto koostuu lähinnä lentokoneiden lentokelpoisuuden valvonta- ja lupakirjamaksuista. Lisäksi Ilmailulaitoksen viranomaisyksikkö perii toimilupamaksuja ansiolentoyrityksiltä.

Toiminnan kulut olivat 16 Mmk, joista suurin osa muodostuu henkilöstökuluista (14,1 Mmk). Tilikauden alijäämä katetaan liikelaitoksen muun toiminnan kautta.

Viranomaistoiminnan henkilöstömäärä tilikauden päättyessä oli 55 henkilöä. Tilikauden aikana Ilmailulaitoksesta siirtyi kaksi henkilöä Oikeusministeriön alaisuuteen perustettuun Onnettomuustutkintakeskukseen.

13. Ilmailulaitos valtion tulo- ja menoarviossa 1996

Tulo- ja menoarviossa asetettu alustava tulostavoite tilikaudelle oli 27 Mmk.

Toteuma tilikaudelta 1996 oli 43,8 Mmk.

Ilmailulaitos nosti uusia lainoja pääomamarkkinoilta 140 Mmk:n edestä.

Lainavaltuuksia Ilmailulaitokselle oli myönnetty 300 Mmk.

Investointeihin käytettiin varoja tilikauden aikana 293 Mmk, kun tulo- ja menoarviossa ennakoitiin investointien toteutuvan 265 Mmk:n määräisinä.

Tilinpäätöksen liitetiedot

Tunnuslukutaulukko

LIIKELAITOS

	1994 toteuma	1995 toteuma	1996 TAE	1996 toteuma
Liikevaihto, Mmk	673,20	745,9	750,0	840,0
- muutos-%	6,8	10,8	0,6	12,6
Käyttökate, Mmk	190,4	235,9	231,0	282,3
-käyttökate-% lv:sta	28,3	31,6	30,7	33,6
Voitto, Mmk	22,9	28,7	27,0	43,8
-voitto-% lv:stä	3,4	3,9	3,6	5,2
Sijoitetun pääoma tuotto-% 1)	1,7	1,3	1,5	1,8
Omavaraisuusaste-% 2)	87,0	87,9	85,0	84,8
Investoinnit % lv:sta	28,6	40,9	34,6	34,9
Henkilöstömäärä	1580	1599	1605	1629

Kaavat:

1) Nettotulos + rahoitustuotot - rahoituskulut / sijoitettu pääoma (taseen loppusumma / korottomat velat)

2) Omat pääomat + varaukset / taseen loppusumma

14. Ilmailulaitoksen sähköverkkotoiminnan eriyttäminen vuodelta 1996

Sähkömarkkinalain (386/95) mukaisesti on vuodelta 1996 eriytettävä kirjanpidollisesti sähköliiketoiminnasta verkko- ja myyntitoimintojen osuus.

Yhteisten kulujen ja tase-erien jakoperusteet

Muut kulut

Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimivalle sähkölaitoksen sähköverkkotoiminnalle on kohdistettu osuus lentoaseman yleiskuluista toimintakulujen suhteessa. Lisäksi sähköverkkotoiminnalle on kohdistettu osuus Ilmailulaitoksen konserni/pääkonttorikuluista lentoaseman toimintakulujen suhteessa.

Rahoitustuotot ja -kulut

Sähköverkkotoiminnalle kohdistuviin rahoituseriin on päädytty suhteuttamalla ne liikelaitoksen lentoasemien käyttöomaisuusarvoihin.

Muutokset tase-erissä (tilikauden 1996 aikana)

Sähköverkkotoiminnalle kohdistettu käyttöomaisuus (laitteet ja rakennukset) muodostaa sähköverkkotoiminnan avaan taseen. Taseen vastattavissa omaisuus on jaettu peruspääomaan ja aloittamisvaiheen muuhun omaan pääomaan.

		tmk
Rakennukset ja rakennelmat	Hankintameno 1.1.	641
	Lisäykset tilikaudella	
	Hankintameno 31.12.	641
	-Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 464
	Kirjanpitoarvo 31.12.	177
Koneet ja kalusto	Hankintameno 1.1.	41 412
	Lisäykset tilikaudella	3 647
	Hankintameno 31.12.	45 059
	- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	- 30 554
	Kirjanpitoarvo 31.12.	14 505

Tilinpäätöksen liitetiedot

Myyntisaamiset

Myyntisaamiset on määritelty suhteuttamalla verkkotoiminnan liikevaihto liikelaitoksen liikevaihtoon.

Muut saamiset

Tilikauden aikana muodostunut rahoitussaatava liikelaitokselta.

Vieras pääoma (pitkäaikaiset velat).

Sähköverkkotoiminnan osuus lainoista on määritelty käyttöomaisuusarvojen suhteessa.

Lyhytaikainen vieras pääoma

Ostovelat muodostuvat verkkotoiminnalle kohdistetuista hankinnoista. Siirtovelat sisältävät henkilöstön lomaoikeuden mukaisen lomapalkkavarauksen sekä suoriteperiaatteen mukaisesti jaksotettuja palkkoja.

Henkilöstö

Sähköverkkotoiminnan henkilöstö keskimäärin tilikauden aikana oli 8.

Sijoitetun pääoman tuotto-%

Verkkotoiminnan osalta sijoitetun pääoman tuotto-% oli 11,8 %.

$$100 \times \frac{\text{tulos ennen satunnaiseriä + korkokulut ja muut rahoituskulut}}{\text{sidottu pääoma}}$$

Tuloslaskelmat

	SÄHKÖLAITOS			
	VERKKOTOIMINTA		MYYNTITOIMINTA	
	1996		1996	
	tmk		tmk	
LIKEVAIHTO	7 049		18 040	
Liiketoiminnan muut tuotot				
KULUT				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	120		30	
Varastojen lisäys (-) vähennys (+)				
Ulkopuoliset palvelut	1 153		15 604	
Henkilöstökulut	1 336		261	
Vuokrat	195			
Muut kulut	672		13	
KULUT YHTEENSÄ	3 477		15 908	
KÄYTTÖKATE	3 571	50,7 %	2 132	11,8 %
POISTOT				
Rakennukset ja rakennelmat	59			
Koneet ja kalusto	1 885			
POISTOT	1 944			
LIKEVOITTO	1 628	23,1 %	2 132	11,8 %
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT				
Korkotuotot	80			
Muut rahoitustuotot	25			
Korkokulut	- 87			
Muut rahoituskulut	- 16			
YHTEENSÄ	2			

Tilinpäätöksen liitetiedot

SÄHKÖLAITOS

	VERKKOTOIMINTA		MYYNTITOIMINTA	
	1996		1996	
	tmk		tmk	
VOITTO ENNEN SATUNNAISERIÄ, VARAUKSIA JA VEROJA	1 630		2 132	
TULOS ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	1 630		2 132	
TILIKAUDEN VOITTO	1 630	23,1 %	2 132	11,8 %
Tase				
VASTAAVAA				
KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIIJOITUKSET				
Aineelliset hyödykkeet				
Rakennukset ja rakennelmat	177			
Koneet ja kalusto	14 505			
	14 682			
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS				
Saamiset				
Myyntisaamiset	573			
Siirtosaamiset				
Muut saamiset	2 277			
	2 850			
VASTAAVAA YHTEENSÄ	17 532			
VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Peruspääoma	7 800			
Aloittamisvaiheen muu oma pääoma	5 200			
Edell. tilikausien voitto/tappio	1 630			
Tilikauden voitto/tappio	14 630			
VARAUKSET				
VIERAS PÄÄOMA				
Pitkäaikainen				
Lainat	1 872			
	1 872			
Lyhytaikainen				
Ostovelat	80			
Siirtovelat	950			
	1 030			
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	17 532			

Esitys voiton käyttämisestä

Hallitus ehdottaa, että valtioneuvosto vahvistaisi tilinpäätöksen 1996 ja että tilikauden voitto 43,8 Mmk siirretään edellisten tilikausien voitto/tappio tilille.

Vantaalla 7. päivänä huhtikuuta 1997

Mikko Talvitie

Pekka Hurtola

Seppo Simola

Tuulikki Petäjäniemi

Mona Björklund

Matti Puhakka

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

Vantaalla 16. päivänä huhtikuuta 1997

Seppo Akselinmäki, JHTT

Kalevi Alestalo

Markku Pajunen, KHT

Tilintarkastuskertomus

Olemme tarkastaneet Ilmailulaitoksen tilinpäätöksen, kirjanpidon ja hallinnon sekä talouden tilikaudelta 1.1. - 31.12.1996. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää liikelaitoksen ja sen konsernin 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 liike-

laitoslain 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 liitteenä yhdessä valtioneuvostolle toimittavan toimintakertomuksen kanssa antavat oikean käsityksen Ilmailulaitoksen taloudesta sekä eduskunnan ja valtioneuvoston asettamien tavoitteiden saavuttamisesta.

Olemme tutustuneet tilinpäätöksen liitetiedoissa esitettyihin sähkö-

markkinalain perusteella eriytettyjen toimintojen tuloslaskelmiin, taseisiin ja lisätietoihin. Lausuntonamme esitämme, että laskelmat on olennaisilta osiltaan oikein laadittu sähkömarkkinalain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaisesti.

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

Vantaalla 16. huhtikuuta 1997

Seppo Akselinmäki, JHTT

Kalevi Alestalo

Markku Pajunen, KHT

VIRANOMAISTOIMINTA

Lentoturvallisuushallinto on Ilmailulaitoksen viranomaisyksikkö, joka valvoo lentoliikenteen ja muun ilmailutoiminnan, lentokenttien ja lennonvarmistuksen turvallisuutta. Lentoturvallisuushallinto antaa ilmailumääräykset, hyväksyy ilmailuvälineitä, ylläpitää ilma-alusrekisteriä ja vahvistaa ilma-aluskiinnitykset. Viranomaistehtäviin kuuluu myös erilaisten lupien ja lupakirjojen myöntäminen sekä luvan- ja lupakirjanhaltijoiden toiminnan valvominen. Lentoturvallisuushallinnolla on itsenäinen, Ilmailulaitoksen liiketoiminnasta riippumaton päätäntävalta viranomaistehtävissään. Viranomaistoinnin toimintakulut vuonna 1996 olivat 16,0 Mmk ja tuotot 3,8 Mmk.

Ilmailuonnettomuuksien tutkimuksen yleinen järjestäminen, suunnittelu, koulutus ja tutkimusten käytännön suorittaminen sekä tutkijalautakuntien nimittäminen siirtyivät oikeusministeriön alaisuudessa toimivalle onnettomuustutkintakeskukselle 1.3.1996. Ilmailulaitos on jatkanut lievempien vaaratilanteiden tutkintaa ja keskittynyt onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ennaltaehkäisyyn. Toiminnan koordinointi ja yhteistyö onnettomuustutkintakeskuksen kanssa on sujunut erittäin hyvin.

Normitoiminta

JAR -vaatimukset

Ilmailumääräykset perustuvat yhä useammin yhteiseurooppalaiseen JAR-vaatimukseen (Joint Aviation Requirements). JAR-määräykset valmistellaan Euroopan ilmailuviranomaisten yhteenliittymässä JAA:ssa (Joint Aviation Authorities), ja ne saatetaan neuvoston asetuksella voimaan Euroopan Unionissa. Ilmailulaitos osallistuu määräysten valmisteluun JAA:ssa sekä niiden voimaansaattamiseen Euroopan Unionissa ja pystyy siten vaikut-

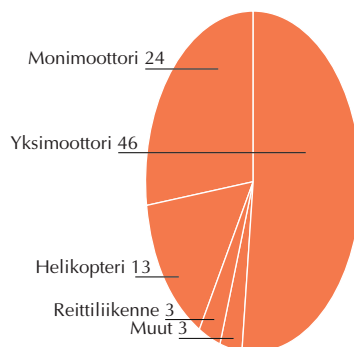
tamaan päätöksentekoon EU:ssa.

Euroopan yhdentymisen myötä JAA:n juridinen asema ja yhteistyömalli EU:n kanssa ovat nousseet keskeisiksi kysymyksiksi. Euroopan Unionin komissio on tehnyt ensimmäisen alustavan ehdotuksen JAA:n korvaavan, yhteisen eurooppalaisen ilmailuviranomaisen luomiseksi. Keskustelut EU-komission ja JAA:n jäsenmaiden välillä jatkuvat.

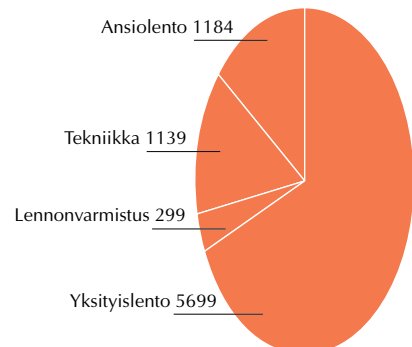
AGA-ilmailumääräykset

Lentoasemia koskevat AGA-ilmailumääräykset valmistuivat kertomus-

ANSIOLENTOTOIMILUVAT 1996



LUPAKIRJAT 1996



vuonna. Kokoelma perustuu kansainvälisiin normeihin ja suosituksiin lentokenttien suunnittelusta ja toiminnasta. Niissä säännellään yksityiskohtaisesti muun muassa lentoaseman lentoturvallisuuden laadunvarmistusjärjestelmää sekä liikennealueiden mitoitusta, esterajoituksia, visuaalisia maalaatteita, kunnossapitoa, ajoneuvoliikennettä ja pelastustoimintaa.

Uudet ilmailumääräykset selkeyttävät roolijakoa, jonka mukaan ilmailuviranomainen vastaa määräysten antamisesta ja lentopaikan pitäjä tarjoamansa palvelun turvallisuudesta. Yksityiskohtaista, järjestelmällistä viranomaistarkastustoimintaa voidaan

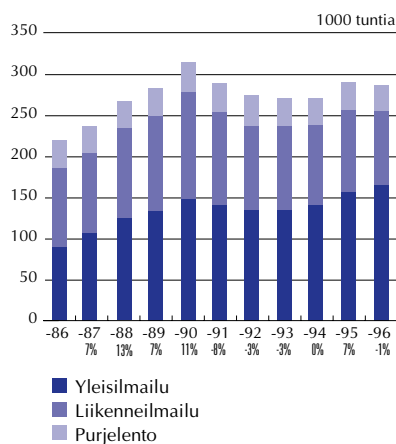
nyt korvata yleisellä, lentoaseman pitäjän laadunvarmistuksen ja muun toiminnan valvonnalla.

Lentoturvallisuus

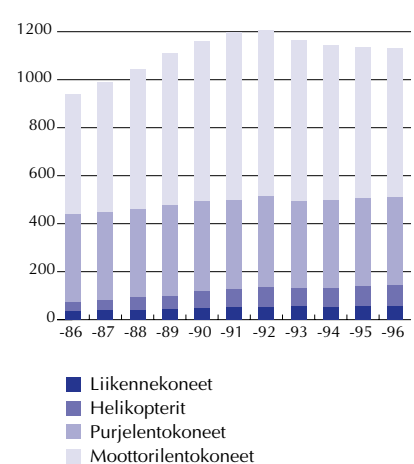
Lentoturvallisuuden kannalta vuosi 1996 oli suomalaiselle ilmailulle kohtalaisen hyvä. Raskaassa lentoliikenteessä tapahtui kuitenkin yksi kuolemantapaus, kun virolainen kuormaaja osui suomalaisen ATR-koneen pyörivään potkuriin Tallinnassa. Yleisilmailussa tapahtui kahdeksan vauriota ja

kolme onnettomuutta, joista yhdessä tapahtui vakava vammautuminen. Purjelentotoiminnassa tapahtui seitsemän vauriota ja kaksi onnettomuutta, joista yhdessä tapahtui vakava ja yhdessä lievä vammautuminen. Ultrakevytlentotoiminnassa vaurioita oli kuusi ja onnettomuuksia yksi, jossa kaksi ihmistä loukkaantui vakavasti. Laskuvarjotoiminnassa tapahtui yksi ja riippu- ja varjoliitotoiminnassa kaksi vakavaa vammautumista.

SUOMALAISTEN ILMA-ALUSTEN LENTOTUNNIT 1986–1996



SUOMESSA REKISTÖRÖIDYT ILMA-ALUKSET 1986–1996



● ILMAILULAITOKSEN
LENTOASEMAT

○ MUUT LENTOASEMAT



ILMAILULAITOS
PL 50
01531 VANTAA

käyntiosoite:
Ilmailutie 9, VANTAA

puh. vaihde (09) 827 71
telefax (09) 8277 2099

