



Ilmailulaitoksen vuosikertomus 2000

Ajassa eteenpäin



SISÄLTÖ

Toimitusjohtajan katsaus	2
Ilmailulaitos lyhyesti	6
Ilmailulaitoksen arvot	8
Liikelaitoksen tilikausi lyhyesti	9
Ilmailulaitos vuonna 2000:	
Lentoliikenteen kehitys	10
Matkustajapalvelut ja kaupalliset palvelut	14
Liikennealuepalvelut	20
Lennonvarmistuspalvelut	22
Ympäristö	26
Henkilöstö	30
Kansainväliset asiat	32
Hallituksen toimintakertomus:	
Tavoitteet ja niiden toteutuminen	36
Lentoliikenteen kehitys ja muut toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset	40
Taloudellinen tulos 2000	42
Investoinnit	45
Rahoitus	45
Muutokset hallinnossa	46
Henkilöstö	46
Vuoden 2001 näkymät	47
Tuloslaskelma	48
Tase	49
Rahoituslaskelma	50
Tilinpäätöksen liitetiedot	51
Esitys voiton käyttämisestä	60
Tilintarkastuskertomus	60
Lentoturvallisuushallinto vuonna 2000	61

Ilmailulaitoksen vuosikertomus 2000
Vastaava toimittaja: Irmeli Paavola Ilmailulaitos
Toimittaja: Marja Hakola Huckleberry Communication
Graafinen suunnittelu: Päivi Vainionpää Linea Nera
Valokuvat: Marja Helander
Vanhat kuvat: Ilmailulaitoksen ja Finnairin arkistot
Painopaikka: Erweko Painotuote Oy

Ajassa eteenpäin

Tähtäimessä asiakashyöty ja turvallisuus

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS



Vuosi 2000 oli Suomen lentoliikenteelle kutakuinkin 'normaali' vuosi. Lentoturvallisuus oli hyvä, lentoliikenteen lennonjohdolliset viiveet olemattomat, lentoasemien palvelutaso riittävä ja lentoasemien sekä lennonvarmistuspalvelun maksutaso yksi Euroopan edullisimmista. Ilmailulaitoksen liikevaihto oli 1 164,2 Mmk ja taloudellinen tulos 69,5 Mmk, joka ylittää piirun verran valtioneuvoston meille asettaman tavoitteen. Tulosta voidaan — lentoliikenteen kysynnän vaatimaton kasvu huomioon ottaen — pitää henkilökunnaltamme kelpo saavutuksena.

Kysynnän kasvu poikkesi totutusta

Vuonna 2000 Suomen kansantalouden kasvu BKT:n volyymillä mitattuna oli ripeää, noin 5 prosenttia, ja teollisuustuotannon kasvu peräti 11 %. Tällaista kysyntäpotentiaalın kasvua vasten Suomen lentomat-kustuksen hidas, vain noin 1,5 %:n aito kasvu, oli selvä poikkeus totutusta — hämmästyksenkin aihe. Tavallisesti lentoliikenteen kehitys on ollut talouskasvua selvästi voimakkaampaa, niin Suomessa kuin muualla maailmassa.

Suomen kansainvälisen lentoliikenteen aito kasvu oli vain 2,5 %. Kun vuoden 1999 volyymit korjataan silloisen lakon vaikutuksista, kotimaan lentomat-kustus väheni tosiasiasa noin prosentin. Koko Euroopassa lentoliikenteen kysyntä kasvoi yli 8 %, eli runsaat kuusi prosenttiyksikköä Suomen kehitystä nopeammin. Tässä ei oikein tunnu olevan kaikki kohdallaan, sillä lentoliikenteen toiminta-edellytykset ja yleinen talouskehitys olivat Suomessa ihanteelliset. Kansantalouden kasvu maassamme oli selvästi EU-alueen talouskasvua nopeampaa, Suomi on pitkien etäisyyksien maa ja lähes joka suunnasta lähestyttäessä meren takana ja eurooppa-

laisiin oloihin suhteutettuna lentoliikenne on meillä viiveetöntä; silti kysyntä kasvoi meillä laimeasti.

Vaikka lentoliikenteen kysynnän jousto yleisen talouskasvun suhteen on hiljalleen pienenemässä, on viime vuoden laahaavaan kehitykseen haettava todellisia syitä muualta. Kehittynyt televiestintämme on varmaankin yksi syy monien joukossa, mutta varsin merkittävä alan sisäinen tekijä on Suomen lentomarkkinoiden pienuus ja kapeus sekä tästä johtuvat kilpailun toimimattomuus ja tuottajan markkinat. Lentoliikenteen tarjonta supistuiikin Suomessa viime vuonna lähes viisi prosenttia ja hintataso nousi oleellisesti. Edellä mainitut seikat vaikuttavat luonnollisesti kysyntään. Suomen markkinoiden pienuudelle emme taida mahtaa mitään, joten ilmiö tulee jatkumaan.

Lentoliikenteen kysynnän kehityksessä tulevat alueelliset erot olemaan jatkossakin suuria. Kansainväliset ja kotimaiset aluerakenteelliset sekä demografiset muutokset vaikuttavat Suomen kansantalouteen ja alueelliseen kehitykseen ja niiden kautta kiihtyvällä voimalla myös lentoliikenteeseemme. Taloudellinen toimeliaisuus keskittyy sinne, missä on kysyntäpotentiaalia — kunnes ahtaus tai ympäristöongelmat asettavat kehitykselle omat rajansa. Sama ilmiö näkyy pienoiskoossa Suomen alueellisessa kehityksessä.

Viisasta tasapainoilua

Suomen 25 lentoaseman muodostamassa verkostossa on viisi tai kuusi sellaista lentoasemaa, joiden ylläpidossa on kysymys yhteiskunnallisen peruspalvelun tarjoamisesta, ei liikelaitoksen liiketoiminnasta. Ilmailulaitos on ylpeä siitä, että se pystyy Euroopan ja Pohjoismaiden alhaisimmilla kenttämaksuilla, laitoksen sisäisin ristisubventioin ja ilman veroaroja tarjoamaan — mielestään aluepoliittisesti perustellun — lentoliikenteen perusrakenteen lähes koko maahan.

Pelkkä infrastruktuuri ei tietenkään riitä takamaan lentoliikenteen hyvää palvelutasoa: lentoasemat eivät lennä, vaikka usein niin toivoisi, tarvitaan myös asialliset ja toimivat lentoyhteydet. Niiden ylläpito ja kehittäminen on liiketoimintaa harjoittavien lentoyhtiöiden asia vapaassa kilpailuympäristössä.

Yhtiöt perustetaan yleensä ajamaan omistajien sa taloudellista intressiä. Valtion liikelaitoksena Ilmailulaitos pyrkii yhteiskunnalliseen asiakashyötyyn ja vain kohtuulliseen kannattavuuteen. Osakkeenomistajan hyöty (shareholder value) suhteessa asiakas/sidosryhmähyötyyn (stakeholder value) on erityisesti peruspalvelujen yhteydessä — laajastikin ajatellen — Suomessa vähän käsitelty ja jäsentymätön asia. Pienillä markkinoilla lähes jokaisen alan usein ainoa merkittävä yritys on monopoliasemassa. Tällöin tarvitaan viisasta tasapainoilua omistajahyödyn ja asiakashyödyn välillä: tehottomuuteen tai kermankuorintaan ei saisi sortua, mutta ei myöskään epätarkoituksenmukaiseen huoltotalouteen.

Lentoturvallisuus säilyi hyvänä

Ilmailulaitoksen tärkein tavoite lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen tuottajana on ylläpitää hyvää lentoturvallisuutta. Vuonna 2000 lentoturvallisuustaso pysyi Suomessa korkeana. Lentoturvallisuushallinnolle raportoituja poikkeamatilanteita oli 438, joista noin 60% liikenneilmailua koskevia. Raportoiduista tapauksista yksikään ei ollut todella vakava vaaratilanne.

Kaikista raportoiduista tapauksista 50 koski Ilmailulaitoksen omaa toimintaa, lennonvarmistusta tai kenttätoimintoja. Liikenneilmailu oli näistä osallisena 33 tapauksessa. Raportoidut tapaukset olivat poikkeavia menettelyjä tai lieviä vaaratilanteita. Vakavammaksi vaaratilanteeksi luokiteltuja tapauksia oli yksi.

Tiettyä riskiä sisältäviksi, vaaratilanteiksi luokiteltuja lennonvarmistustapahtumia on Suomessa ollut vuosittain keskimäärin 1—2, mikä suhteutettuna vastaa muiden kehittyneiden ilmailumaiden kokemuksia. Kansainväliset vertailut ovat kuitenkin edelleen varsin hataria, koska raportointikynnys ja vaaratilanteiden vakavuusluokitukset ovat epäyhtenäisiä. Ilmailulaitoksen raportointi- ja analysointikulttuuri on viime vuosina kehittynyt myönteisesti. Raportointikynnys on madaltunut, ja inhimillisessä toiminnassa silloin tällöin väistämättömät poikkeamatilanteet on vähitellen opittu analysimaan osallisia syyllistämättä. Haemme syytä, emme syyllistä.

Täsmällisyyttä nyt ja tulevaisuudessa

Lentoliikenteen täsmällisyys on kiistatta tärkein palvelutasotekijä sekä matkustajille että lentoyhtiöille. Euroopassa myöhästyy keskimäärin noin 18 % lennoista lennonvarmistuksen tai lentoasemien kapasiteettipuutteiden vuoksi. Ilmailulaitoksen tavoite on, että säävarauksella Ilmailulaitoksesta johtuvista syistä myöhästyviä lentoja olisi Helsinki-Vantaalla korkeintaan 2 % lennoista ja että yli 15 minuuttia myöhästyviä lentoja olisi korkeintaan 1 %. Muilla Suomen lentoasemilla täsmällisyystavoite on alle 0,5 %. Vuonna 2000 tavoitteet saavutettiin.

Lennonjohdollisista syistä aiheutuneet viiveet vähenivät 20 % vuoden 1999 tasosta. Vuonna 2000 Suomessa myöhästyi keskimäärin 6 % lennoista; myöhästymisistä vain runsas prosentti aiheutui Ilmailulaitoksen toiminnasta, valtaosassa tapauksia syyt olivat Suomen rajojen ulkopuolella.

Kesäkuussa 2000 otettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla käyttöön uusi lennonjohtojärjestelmä. Järjestelmän ansiosta on lentoliikenne Ilmailulaitoksen toimintojen puolesta ollut käytännöllisesti katsoen viiveetöntä. Helsinki-Vantaa olikin kokoluokassaan Oslon jälkeen Euroopan täsmällisin lentoasema vuonna 2000.

Tavoitteemme on, että Helsinki-Vantaan kolmannen kiitotien käyttöönotto vuonna 2002 mahdollistaa täsmällisesti toimivan lentoaseman ja ilmatilan myös kasvavalle lentoliikenteelle. Suomen aluelennonjohdolla on niinkään täydet mahdollisuudet riittävään kapasiteettiin ja siten myös mahdollisuus pitää lentoliikenteen säätelytarpeet nykyisellä alhaisella tasolla. Suomen rajojen ulkopuolelta heijastuvat viiveet tulevat lähivuosina ilmeisesti pysymään entisellään tai lievästi kasvamaan — siitä huolimatta, että eurooppalaisilla foorumeilla asiaan kiinnitetään yhä enemmän huomiota. Ongelma on ennen muuta tekninen ja toiminnallinen, mutta pulmia voivat aiheuttaa myös organisatoriset rakenteet.

Tulos tavoitteen mukainen

Ilmailulaitoksen taloudellinen tulos oli poistojen ja satunnaiserien jälkeen 69,5 Mmk voitollinen. Tulosta voidaan pitää kohtuullisena, se oli tavoitteen mukainen ja ylitti hieman sen pitkän tähtäyksen 4 %:n peruspääoman tuottotavoitteen, jonka liikenneministeriö on asettanut kansallista infrastruktuu-

ria hoitaville liikelaitoksille.

Vuoden 2000 tulosta huononsi, edellisen tilivuoden puolikkaan jälkeen, nyt koko painolla EU:n sisäisen liikenteen tax free -kaupan loppuminen heinäkuussa 1999. Kuluneelle vuodelle lisävaikutus oli 25 Mmk, joten vuositasolla tax free -kaupan loppumisen vaikutus tulokseen on noin 50 Mmk. Verollisen myynnin lisäämisellä vaikutusta on voitu pehmentää 10—15 Mmk.

Edulliset hinnat — edelleenkin

Ilmailulaitoksen peruspalvelujen — lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen — hinnat pidettiin lentomatkaa kohti laskettuna keskimäärin ennallaan. Hinnoittelussa jatkettiin, eurooppalaisen politiikan edellyttämällä tavalla, eri palvelujen kustannusvastaavuuteen tähtäävää rakennemuutosta. Kotimaanliikenteen lentoasemamaksuja korotettiin noin 3 %:lla ja kansainvälisen liikenteen maksuja alennettiin noin 2 %:lla. Kotimaanliikenteen alhaisia navigaatiomaksuja nostettiin 50 %, sillä tavoitteenamme on, Eurocontrol-järjestön periaatteiden mukaisesti, saattaa maksut vuonna 2002 samalle tasolle kuin vastaavat maksut kansainvälisessä liikenteessä.

Suomen maksutaso niin lentoasemilla kuin lennonvarmistuksessa on edullinen. Eurocontrol-alueella navigaatiomaksut ovat keskimäärin peräti 50 % korkeammat kuin Suomessa, ja lentoasemaksut Euroopan päälentoasemilla ovat noin 20 % Suomen maksuja korkeammat. Yleisilmailun ja kevyen ansiolentotoiminnan lentoasemaksut ovat Suomessa marginaaliset, suoranainen lahja.

Liikelaitoksen kymppi täysi

Ilmailulaitos tulee toimineeksi kymmenen vuotta liikelaitoksena vuonna 2001. Tänä aikana Ilmailulaitos on perusteellisesti uudistanut Suomen tärkeimmät lentoasemat ja kehittänyt erityisesti maamme päälentoasemaa Helsinki-Vantaata. Lennonvarmistusjärjestelmä ja tutkaverkosto on pääosin uudistettu ja kunnossapitokalusto modernisoitu. Lentoliikenteen perusrakenteisiin on liikelaitoskaudella investoitu kaikkiaan noin 3 500 Mmk. Investoinnit ovat rahoittaneet käyttäjät, eivät veronmaksajat.

Vuodesta 1996 lähtien Ilmailulaitos on maksanut "osinkoa" omistajalle, noin 20 Mmk vuosittain. Il-

mailulaitoksen ajattelutavan mukaan yhteiskunnan perusinfrastruktuuriin ylläpidossa ei ole Suomen tapaisessa maassa tarpeenkaan pyrkiä kuin kohtuulliseen pääoman tuottoon ja vielä kohtuullisempaan osingonjakoon (shareholder value). Mikäli kysynnän kasvun ja toimintojen kehittämisen seurauksena lentoliikenteen infrastruktuurissa syntyy tuottavuushyötyä, on se mielestämme perusteltua jakaa asiakashyötynä infrastruktuurin kehittämiseen sekä alenevina maksuina Suomessa ja Suomesta toimiville lentoyhtiöille. Yhtiöiden tietysti odotetaan suuntaavan etu palvelutason parantamiseen tai lentohintoihin (stakeholder value).

Suurella osalla Suomen lentoyhteyksiä on alueelliselle tuotanto- ja palvelutoiminnalle tärkeä, edellytyksiä luova ja niitä vahvistava peruspalvelujen luonne. Kohtuullista osingonjakopoliittikkaa voidaan Ilmailulaitoksen näkökulmasta perustella myös sillä, että jos Ilmailulaitoksen nykyiset yhteiskunnalliset tehtävät (viranomaistoiminnot, aluepoliittisesti ylläpidettävät kentät, kevyen ilmailun ristosubventio, eräät erityispalvelut) katsotaan osingoksi, jota liikelaitos maksaa yhteiskunnalle palvelujen muodossa, nousee oman pääoman tuotto toteutuneesta 7 %:sta 15 %:iin, jota voitaneen pitää riittävänä pääoman tehokkaan käytön kannaltakin. Eri asia on, jos näitä ei-liiketaloudelliselta pohjalta tuotettuja palveluja ei pidetä tarpeellisena yhteiskunnallisessa intressivertailussa. Se on sitten selkeämmän omistajaohjauksen paikka.

Huolimatta mittavista palvelutasoa parantaneista investoinneista, tax free -kaupan loppumisesta ja eräistä uusista velvoitteista Ilmailulaitoksen maksutaso lentoasemilla on kymmenen vuoden ajan pysynyt nimellisestikin samana, noin 54 markkana lentomatkaa kohti. Maksujen rakenteet ovat toki muuttuneet, osin ulkoisten paineiden vuoksi. Kotimaan maksutasoa on nostettu ja kansainvälisen laskettu. Liikennöimismaksujen reaalitason lasku, noin 14 %, on voitu toteuttaa lentoasemien kaupallisia toimintoja kehittämällä ja tuottavuutta parantamalla. Vaikka tuottavuuskehityksessä juuri nyt on suvantovaihe, on tuottavuutemme tällä hetkellä noin 20 % parempi kuin 10 vuotta sitten. Uskomme voivamme jatkossakin toteuttaa reaalisesti alenevaa maksupoliittikkaa, joskin vuosissa voi olla poikkeuksia. Esimerkiksi kuluvana vuonna jou-

duimme eräiden lisävelvoitteiden takia tekemään hieman inflaatiovauhdin ylittäviä maksukorotuksia.

Katse. Eteenpäin

Lentoliikenteen ja lentoasemien näkymät vuodelle 2001 ovat suhteellisen vakaat. Lentoasemaverkosto ja lennonvarmistusjärjestelmämme ovat kunnossa, merkittäviä palvelutasopuutteita ei ole näkyvissä ja kysyntä voi ilman suurempia ongelmia kasvaa 20—25 %. Vähänkin pidemmällä tähtäyksellä eräiden pienten lentoasemien välttämättömien ylläpitoinvestointien rahoitus kuitenkin askarruttaa, ja aina on olemassa pieni murhe ohuimpien reittien säilymisestä. Pysyäkseen laitteiltaan ja perusteiltaan turvallisena vaatii pienikin lentoasema, aina noin 15 vuoden välein, 20—25 Mmk:n investoinnit. Olemme Ilmailulaitoksessa ajatelleet, että yksi mahdollisuus toteuttaa investoinnit olisi rahastoida vuotuinen voitontuloutus — valtion talousarvioon tulouttamisen sijasta — kuuden pienimmän lentoaseman uusintainvestointeihin käytettäväksi. Näin toteutettaisiin stakeholder-arvoihin perustuvaa omistajapoliittikkaa.

Laitostasolla epävarmuutta aiheuttaa taloudellisen kasvun hidastuminen ja sen vaikutus lentoliikenteen kysyntään. On tiettyjä merkkejä siitä, että viime vuonna tapahtunut liikennetarjonnan korjaus alaspäin ei enää jatkuisi, vaan lentoliikenteen kehitys ponnistaisi nyt entistä kovemmalta pohjalta suunnilleen yleisen talouskasvun pulssin mukaisesti. Vuonna 2001 lentoliikenteen kasvu muodostunee 3—4 %:ksi. Tämä kasvu riittää pitämään Ilmailulaitoksen talouden vuonna 2001 vakaana ja kannattavuuden jokseenkin vuoden 2000 kaltaiseksi. Uudet mahdollisuudet liittyvät lentoasemien kaupallisiin palveluihin ja lentoasemien lähialueiden kehittämiseen — eduskunnan tavoitteeksemme asettamalla tavalla. Ns. gateway-matkustus lisääntyy Helsinki-Vantaalla vasta sitten, kun Euroopan pääkenttien ruuhkat käyvät sietämättömiksi. Silloin on myös suomalaisella lentoliikenne-elinkeinolla iskun paikka. 'Helsinki-Vantaa — The Easy Way'.

Helmikuussa 2001
Mikko Talvitie
Pääjohtaja

Ilmailulaitos lyhyesti



- Ylläpidämme Suomen lentoasemaverkostoa ja lennonvarmistusjärjestelmää.
- Tuotamme ja kehitämme turvallisia, kilpailukykyisiä ja kansainvälisesti korkealaatuisia lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja sekä niitä tukevia liiketoimintoja.
- Asiakkaitamme ovat kaikki lentoliikenteen toimijat ja lentomatkustajat.
- Vastaamme maamme lentoturvallisuustyöstä ja lentoliikennepolitiikasta yhdessä liikenneministeriön ja ulkoasiainhallinnon kanssa.
- Toimimme Suomen ilmailuviranomaisena.
- Olemme käyttäjien rahoittama liikelaitos, joka päättää itsenäisesti toiminnastaan, taloudestaan ja investoinneistaan. Yleiset toiminta- ja tulostavoitteet Ilmailulaitokselle asettaa valtioneuvosto.
- Vuoden 2000 lopussa Ilmailulaitoksen lentoasemaverkostoon kuului 25 lentoasemaa ja laitoksen palveluksessa oli 1 872 henkilöä.



Ajassa eteenpäin ...



- 1922 Lentoliikenne kuului kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön hallinnonalaan. Lentokenttien rakentamisesta vastasi tie- ja vesirakennushallitus.
- 1923 Ilmailulaki astui voimaan Suomessa.
- 1931 Suomi liittyi Pariisin kansainväliseen ilmailusopimukseen.
- 1935 Ensimmäinen siviililentoasema avattiin Turussa.
- 1943 Tie- ja vesirakennushallitukseen perustettiin lentokenttäosasto, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön ilmailutoimisto.
- 1949 Suomi liittyi kansainväliseen siviili-ilmailujärjestykseen ICAOon.
- 1952 Helsingin uusi lentoasema otettiin käyttöön Vantaalla.
- 1971 Ilmailuhallitus syntyi.
- 1991 Ilmailulaitos aloitti toimintansa.
- 2001 Ilmailulaitos 10 vuotta.

Ilmailulaitoksen arvot

Turvallisuus

Ilmailukenteen turvallisuus on toimintamme lähtökohta, josta emme tingi. Turvallisuus syntyy ammattitaidostamme, yhteistyöstämme ja vastuullisuudestamme.

Asiakashyöty

Asiakkaan hyöty on toimintamme kannustin. Asiakas voi luottaa meihin kaikissa tilanteissa. Reagoimme asiakaspalautteeseen nopeasti ja tehokkaasti.

Tehokkuus ja uudistuminen

Olemme oma-aloitteisia, kehitämme ammattitaitoamme ja olemme valmiita uudistuksiin. Otamme huomioon ympäristönäkökohdat.

Yhteistyö

Arvostamme toistemme työtä. Yhteistyömme perustuu keskustelulle, avoimuudelle ja keskinäiselle luottamukselle.

Ilmailulaitos katsoo eteenpäin

Nykyhetkeä voidaan tarkastella lähietäisyydeltä valokuvaajan lailla — tai tähyttää kauas kuin kiikarin läpi. Molempia katsontatapoja tarvitaan, kun suunnitellaan yrityksen toimintaperiaatteita. Vuonna 2000 Ilmailulaitos uudisti arvonsa ja strategiansa vastaamaan uuden vuosituhannen vaatimuksia ja mahdollisuuksia. Pääjohtaja Mikko Talvitie vieraili kaikissa Ilmailulaitoksen tulos- ja toimintayksiköissä eri puolilla Suomea ja vei henkilökunnalleen — omin sanoin ja kirjasessa — tärkeän viestin uusien linjausten sisällöstä.

Vierailujen tavoitteena oli tuoda Ilmailulaitoksen periaatteet ja arvot lähelle työntekijöitä sekä antaa kuulijoille ideoita siitä, miten yhdistää arvot juuri omaan työhön. Pääjohtaja Talvitien mukaan Ilmailulaitoksen henkilöstö on työssään sisäistänyt hyvin ajatukset eteenpäin menemisestä ja yhteisten päämäärien saavuttamisesta. Henkilöstö on Talvitien mielestä vankasti sitoutunut toimimaan ilmailun ja yhteiskunnan parhaaksi.

Seuraavassa pääjohtaja kiteyttää omat ajatuksensa Ilmailulaitoksen arvoista:

“Teemme työmme niin, etteivät turvallisuus, tehokkuus ja taloudellisuus missään vaiheessa joutu ristiriitaan. Pyrimme tuottamaan lisäarvoa asiakkaillemme — sekä matkalla oleville ihmisille että lentotoimintaa harjoittaville lentoyhtiöille. Toisin sanoen, pyrimme toiminnallamme vahvistamaan niitä syitä, miksi matkaan on lähdetty.”

“Tehokkuus ja uudistuminen ovat myönteisiä, toisiinsa vaikuttavia asioita: tehokkuuden avulla yhteiskunnassa syntyy taloudellista lisäarvoa, ja vain uudistumisen kautta asioita voidaan kehittää. Koska lentoliikenne on monimutkainen, yritysten ja henkilöryhmien muodostama palveluketju, on sujuva yhteistyö ehdoton edellytys ketjun menestykselle toiminnalle.”

Liikelaitoksen tilikausi lyhyesti

	2000 tmk	€	1999 tmk	€	muutos %
Liikevaihto	1 164 231	195 809	1 099 062	184 849	6 %
Toimintakulut	839 562	141 205	790 676	132 982	6 %
Liikevoitto	90 046	15 144	88 142	14 824	2 %
Tilikauden tulos	69 488	11 687	84 970	14 291	-18 %
Investoinnit yhteensä (suoriteperusteiset)	403 151	67 805	544 633	91 601	-26 %
Maa-alueet	13 295	2 236	39	7	33 990 %
Koneet ja laitteet	141 020	23 718	177 234	29 809	-20 %
Lentokenttien rakentaminen	151 280	25 443	194 343	32 686	-22 %
Talonrakennus	99 367	16 712	185 409	31 184	-46 %
Muut investoinnit	-1811	-305	-12 392	-2 084	-85 %
	kpl		kpl		
Matkustajia (lentomatkoja) yhteensä	10 710 126		10 211 075		5 %
Kotimaan reittiliikenne (lähtevät+vaihtavat)	3 099 968		2 871 689		8 %
Kansainvälinen reittiliikenne (läht+saap+v)	6 357 196		6 033 510		5 %
Kansainvälinen tilausliikenne (läht+saap+v)	1 252 962		1 305 876		-4 %
Kansainvälinen liikenne yhteensä	7 610 158		7 339 386		4 %
Muut matkustajat	11 001		11 908		-8 %
Lennot yhteensä	357 040		350 880		2 %
Kotimaan reittilennot	71 413		70 475		1 %
Kansainväliset lennot (reitti ja charter)	114 730		108 198		6 %
Ylilennot	15 659		14 784		6 %
Kansainvälinen liikenne yhteensä	130 389		122 982		6 %
Muu siviili-ilmailu	109 216		113 735		-4 %
Sotilasilmailu	46 022		43 688		5 %
Henkilötyökertymä vuoden aikana	1 794		1 755		2 %
Lentoasemat	1 278		1 255		2 %
Lennonvarmistuskeskukset	144		131		10 %
Pääkonttorin yksiköt	251		246		2 %
Sisäiset palveluyksiköt	121		123		-2 %

Lentoliikenteen kehitys

10 miljoonan matkustajan raja rikkoontui Helsinki-Vantaalla

Ilman vuoden 1999 lakkokorjausta lentoliikenteen matkustajamäärä Suomen lentoasemilla kasvoi 5,5 % vuonna 2000. Kotimaan liikenteen kasvuprosentti oli 7,9 %. Kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärä kasvoi 5,4 %, mutta kansainvälisen tilausliikenteen matkustajamäärä väheni 4,2 %. Joulukuussa kansainvälinen tilauslentoliikenne Pohjois-Suomeen kasvoi merkittävästi.

Jos vertailuvuoden 1999 liikenteen oletetaan olleen normaalia, matkustajamäärä Suomen lentoasemilla kasvoi ainoastaan 1,3 % ja kotimaan liikenteen matkustajamäärä jopa laski 0,5 %. Lakkokorjattuna myös kansainvälisen tilausliikenteen matkustajamäärä väheni (-5,2 %), mutta kansainvälinen reittiliikenne sen sijaan nousi 4,6 %.

Kotimaan liikenteen tarjonta laskeutumisilla mitattuna kasvoi 1,4 %. Lakkokorjattuna tämä merkitsee tarjonnan määrän alentumista noin viidellä prosentilla. Kansainvälisessä liikenteessä tarjonnan määrän kasvu oli 6,2 %.

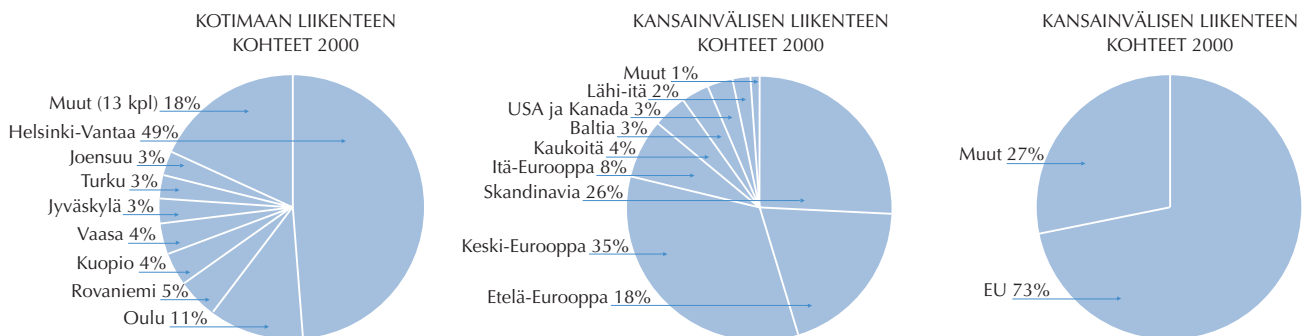
Ylilennot Suomen ilmatilassa lisääntyivät 5,2 %.

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä ylitti 10 miljoonan matkustajan rajan vuoden viimeisenä päivänä. Lentoaseman matkustajamäärä kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna 4,7 %. Kotimaan liikenne kasvoi Helsinki-Vantaalla 8,6 % ja kansainvälinen liikenne 3,1 %. Suomen toiseksi vilkkaimmalla lentoasemalla Oulussa lentomatkustajien määrä kasvoi 6,3 %.

Suhteellisesti eniten matkustajamäärä kasvoi pohjoisilla Enontekiön (56,9 %), Kittilän (32,9 %) ja Kemi-Tornion (24,1 %) lentoasemilla. Kemi-Tornion lukuihin vaikutti Oulun lentoaseman sulkeminen kiitotien päällystystyön ajaksi heinäkuussa, jolloin Oulun liikenne hoidettiin Kemin lentoaseman kautta.

Matkustajamäärät vähenivät eniten Savonlinnan (-15,8 %), Maarianhaminan (-13,7 %) ja Porin (-8,7 %) lentoasemilla.

Kansainvälisessä reittiliikenteessä suosituimpia kohteita olivat Ruotsi, Saksa ja Iso-Britannia, tilausliikenteessä Kanarian saaret, Kreikka ja Turkki.





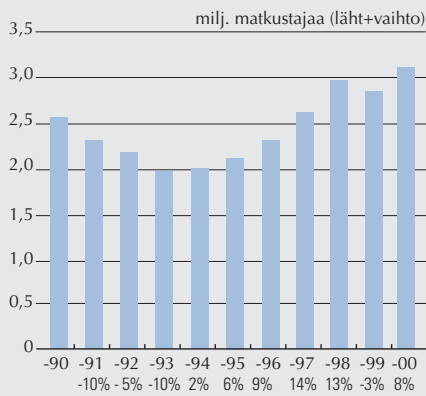
LENTOASEMAT 2000

	MATKUSTAJAT		LASKEUTUMISET		
	Kotimaa	Kansainv.	Liikenneilm.	Sotilasilm.	Yleisilm.
Helsinki-Vantaa	3 042 914	6 967 234	78 391	1 175	3 286
Oulu	668 860	63 988	7 282	1 747	2 410
Turku	178 850	189 172	8 131	664	8 557
Rovaniemi	288 343	55 693	2 710	5 751	3 478
Vaasa	227 523	98 851	5 264	755	3 562
Kuopio	279 264	8 813	2 416	6 058	2 600
Tampere-Pirkkala	140 817	115 561	5 953	6 838	5 458
Jyväskylä	210 678	24 499	3 410	3 606	5 495
Joensuu	179 853	6 090	1 966	56	2 412
Kittilä	143 627	26 455	1 029	642	343
Ivalo	124 587	8 003	883	308	247
Kruunupyy	121 509	6 579	2 067	643	2 588
Kajaani	122 914	2 692	1 063	292	778
Kemi-Tornio	124 158	485	1 338	96	859
Maarianhamina	84 675	13 433	3 626	0	1 406
Kuusamo	95 562	1 161	749	36	151
Pori	53 369	15 586	2 344	113	11 178
Lappeenranta	59 432	3 137	1 890	63	3 936
Savonlinna	38 500	1 368	983	15	410
Varkaus	30 623	176	1 034	2	243
Enontekiö	4 507	6 768	109	80	24
Helsinki-Malmi	1 628	155	28	107	41 711
Kauhava	230	0	34	12 108	260
Utti	33	26	0	2 328	733
Halli	11	0	0	2 539	427

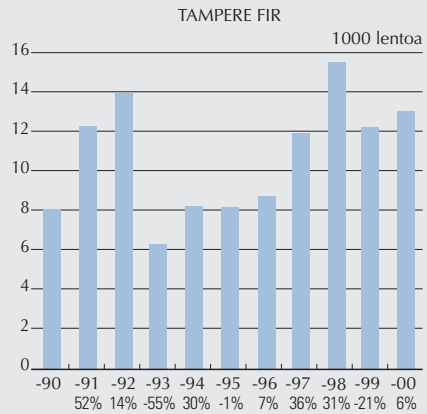
LENNONVARMISTUSKESKUKSET 2000

	IFR- LENNOT	YLILENNOT
Etelä-Suomi (Tampere)	212 753	13 064
Pohjois-Suomi (Rovaniemi)	31 584	2 595

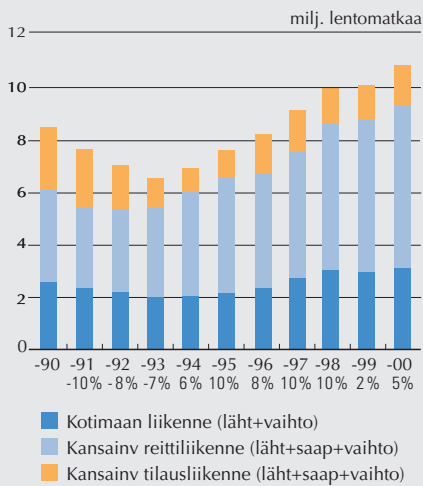
KOTIMAAN LIIKENNE 1990–2000



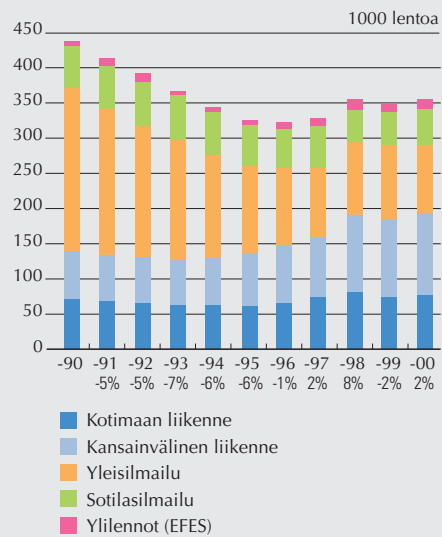
YLILENNOT 1990–2000



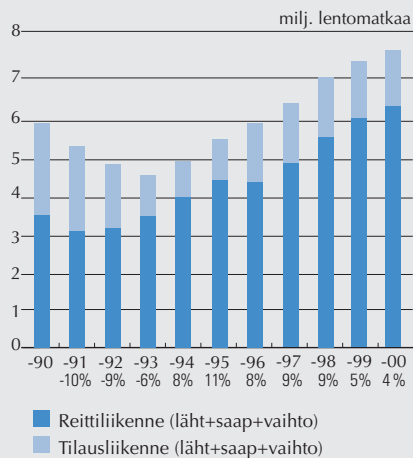
MATKUSTAJAT 1990–2000



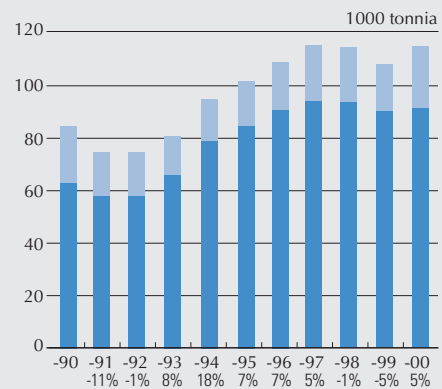
LENNOT 1990–2000



KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN MATKUSTAJAT 1990–2000



TAVARALIIKENNE 1990–2000



Matkustaja- ja kaupalliset palvelut



Valinnan vapautta



1960-luvulla Helsinki-Vantaan lentoasemalta löytyi kaksi ravintolaa ja yksi kahvila.

2000-luvun matkustaja voi valita mieleisensä juoman lentoaseman yhteensä 13 ravintolasta, kahvilasta tai baarista.

Tunnelma tutkitusti korkealla Helsinki-Vantaalla

Helsinki-Vantaa on maamme päälentoasema, jonka pitkän aikavälin kehittämisessä pidetään tärkeänä niin kiitoteiden ja matkustajaterminaalien kapasiteettia kuin matkustajille suunnattujen palveluiden laatua ja monipuolisuutta. Matkustajapalveluiden osalta Helsinki-Vantaa on viimeisten neljän vuoden aikana kuulunut Euroopan ja maailman kärkikaartiin. Maailman parhaimmaksi lentoasemaksi se arvioitiin 1998.

Vuonna 2000 Helsinki-Vantaa säilytti asemansa Euroopan huippuluokan lentoasemana. Kansainvälisessä matkustajakyselyssä, jonka avulla lentoasemien palvelutasoa mitataan neljä kertaa vuodessa, Helsinki-Vantaa saavutti tutkituilla osa-alueilla eniten ykköstitiloja — kautta koko vuoden. Matkustajat arvostivat erityisesti lentoaseman siistiä yleisilmettä ja tunnelmaa sekä ravintoloiden ja myymälöiden erinomaista hinta-laatusuhdetta.

Helsinki-Vantaa palkittiin myös vuoden parhaana kotimaan lentoasemana. Valinta perustuu lähtevien matkustajien antamiin arvioihin aikataulukaudella 1999/2000. Matkustajat arvioivat mm. lentoaseman kulkuyhteyksiä, opasteita, viihtyisyyttä, henkilökunnan ystävällisyyttä ja siisteyttä. Helsinki-Vantaa sai tutkimuksen parhaat arvosanat henkilökunnan palveluasenteen parantumisesta.

Huippuhyvä hinta-laatusuhde

Kansainvälisissä matkustajakyselyissä Helsinki-Vantaan lentoaseman myymälät ja ravintolat ovat saaneet huippupisteitä jo pitkään. Parin viime vuoden aikana on selvitetty myös kaupallisten palvelujen hinta-laatusuhdetta Euroopan lentoasemilla, ja Helsinki-Vantaa on joka kerta saavuttanut tutkimuksen parhaat arvosanat.

Verottoman myynnin loppuminen EU:n sisällä 1999 aiheutti lentoaseman myyntilukuihin pienen notkahduksen, mutta huolellisen valmistautumisen

sekä tehokkaan markkinoinnin ja tiedottamisen avulla tilanne on saatu korjattua. Erikoisliikkeiden myynti kasvoi tasaisesti vuonna 2000, ja alkoholin myynti kääntyi nousuun. Matkustajat ovat sopeutuneet uuteen tilanteeseen ja oppineet käyttämään hyväkseen lentoaseman laajennettua palvelutarjontaa. Lentomatkustajat ovat oppineet ostamaan tuotteita myös matkalta palatessaan sekä tekemään ostoksia kotimaanterminaalien transit-alueen myymälässä.

Suomen suurimmat pysäköintitalot

Myös pysäköinti kuuluu niihin palveluihin, joiden hinta-laatusuhde on todettu erinomaiseksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lentoasema sai 2 000 uutta pysäköintipaikkaa, kun uusi, henkilökunnalle ja matkustajille tarkoitettu pysäköintitalo avattiin syyskuussa. Koska valtaosa lentoaseman työntekijöistä siirtyi käyttämään uutta pysäköintitaloa, vapautui lähempänä terminaaleja sijaitsevilla pysäköintilaitoksissa runsaasti tilaa matkustajien käyttöön.

Helsinki-Vantaalla sijaitsee Suomen kolme suurinta pysäköintitaloa, joista jokaisessa on 2 000 parkkipaikkaa. Lentoaseman yhteensä 10 000 pysäköintipaikasta 7 000 on asiakaspysäköintipaikkoja.

Schengen aiheutti muutostöitä

Maaliskuussa 2001 voimaan astuvan Schengensäännösten vaatimat muutostyöt aloitettiin ulkomaanterminaalissa vuoden 2000 helmikuussa. Terminaalien airoside-puoli jaettiin passintarkastuksella kahteen osaan, joista toinen on tarkoitettu Schengenin sisäiselle ja toinen Schengenin ulkoiselle liikenteelle.

Muut kuin Schengenin sisäisten lentojen matkustajat ohjautuvat lähtöporteilta, joita edeltää pas-



sintarkastus maasta lähteville matkustajille (ulkorajan ylitys). Ulkoisten lentojen matkustajat saapuvat porteille, jotka ovat passintarkastuksen takana. Maahan saapuvat tai Schengenin sisäiselle lennolle vaihtavat joutuvat näin maahantulo- ja tullitarkastukseen Schengenin ja EU:n tullialueen ulkorajalla.

Schengenin ulkoisilla (ulkorajan ylittävien) samoin kuin Norjan ja Islannin lennoilla saapuvien matkustajien matkatavarat ohjautuvat Helsinki-Vantaalla uudistettuna käyttöön otettavaan tuloaula 3:een. Schengenin sisäisten lentojen saapuvat matkustajat ohjautuvat tuloaula 2:een.

Schengenin ulkoisella lennolla saapuvat matkustajat voivat passintarkastuksen ja käsimatkatavaroitten tullitarkastuksen jälkeen jatkaa aairsiden puolella Schengen-terminaalin kautta sisäisille lennoille, joita myös kotimaan lennot ovat. Kotimaanterminaaliin saapuvat voivat vastaavasti turvatarkastuksen jälkeen jatkaa joko Schengenin sisäiselle lennolle tai passintarkastuksen jälkeen ulkoiselle lennolle.

Schengenin säännösten soveltaminen Schengen-alueella lisää ihmisten vapaata liikkumista, koska alueen sisäisten lentojen matkustajien maahantuloasiakirjoja ei tarkisteta. Schengenin säännöstöä soveltavat Norja, Islanti sekä kaikki EU-maat Iso-Britanniaa ja Irlantia lukuun ottamatta.



Yrityspuistohanke edistyi

Aviapolis, Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyyteen nouseva yrityspuisto, on Ilmailulaitoksen ja Vantaan kaupungin yhteinen hanke, joka lähivuosina muuttaa alueen tuhansien ihmisten työpaikka-alueeksi. Aviapolista suunnataan yrityksille, jotka arvostavat sujuvia liikenneyhteyksiä ja hyödyntävät ilmaliikenteen suomia mahdollisuuksia.

Lentoaseman hyvä toiminta on välttämätön reunaehto Aviapoliksen suunnittelussa. Yrityspuistoa rakennetaankin siten, etteivät lentoaseman tieyhteydet tukkeudu, että terminaaleille ja muille lentoaseman tarpeille jää riittävästi tilaa laajentua ja että kaikki toiminnot tukevat toisiaan.

Varkauden uusi terminaali matkustajien mieleen

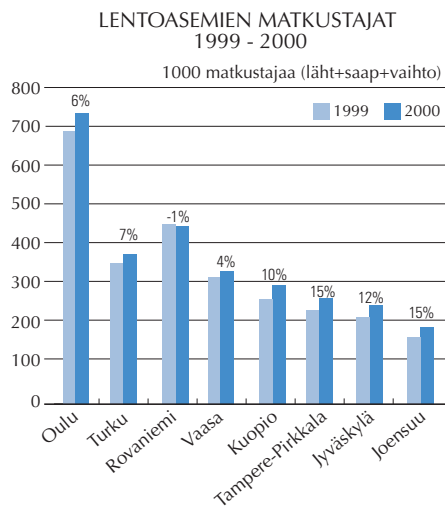
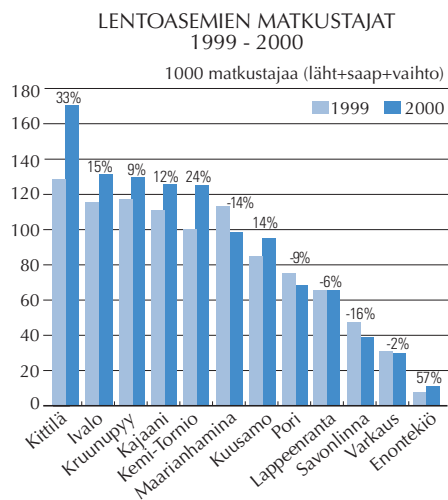
Varkauden lentoaseman uusi matkustajaterminaali valmistui helmikuussa ja vihittiin käyttöön huhtikuussa. Uudisrakennus toi matkustajille runsaasti lisätilaa, ja matkustajat ovatkin antaneet myönteistä palautetta uudesta lentoasemasta. Varkauden lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2000 oli noin 30 000.

Täysin uusia tiloja ovat lähtevän ja saapuvan matkatavaran erilliset käsittelytilat kuljetinhihnoineen. Matkatavarat tulevat nyt hihnaa pitkin sisälle, eikä matkustajien tarvitse hakea tavaroitaan ulkoa. Uudistusten ansiosta myös charter-lennot voidaan hoitaa entistä sujuvammin. Uusi kahvila lisää

matkustajien viihtyvyyttä.

Asemarakennuksen rakentamisen yhteydessä uudistettiin koko lentoaseman lennonvarmistusjärjestelmä. Sitä varten rakennettiin erillinen lennonvarmistusrakennus lennonjohtotorneineen. Rakennus otettiin käyttöön kesällä.

Uuden terminaalin rakentaminen toteutettiin kolmikantamallina, jossa rahoittajina olivat Varkauden kaupunki ympäristökuntineen, Etelä-Savon TE-keskus ja Ilmailulaitos. Lennonvarmistusrakennus toteutettiin Ilmailulaitoksen omana rahoituksena.



Laajennus toi helpotusta Rovaniemen jouluruuhkaan

Erityisesti joululiikenteen kasvun takia on Rovaniemen lentoasemalle kaivattu lisää tilaa jo usean vuoden ajan. Marraskuussa 2000 voitiin Rovaniemellä ottaa käyttöön matkustajaterminaalin laajennusosa, jonka ansiosta mm. saapuvat matkustajat saivat kokonaan uudet tilat. Samalla laajennettiin ja uudistettiin lähtöselvitysaluetta ja lentoaseman ravintolaa, uudistettiin matkatavaran käsittelytilat- ja järjestelmät ja rakennettiin kolme uutta matkustajasiltää. Laajennuksen valmistuttua terminaalissa tehtiin Schengen-sopimuksen vaatimia muutostöitä.

Matkustajatilat on mitoitettu palvelemaan nor-

maalia reittiliikennettä, jolloin terminaalissa saattaa olla yhtäaikaan 700 saapuvaa ja lähtevää matkustajaa. Joulun tilausliikenteen matkustajamäärät ovat selvästi suurempia, ja vaikka laajennus tuokin helpotusta ruuhkien käsittelyyn, vaatii joulun ajan matkustajien hoito lentoasemalla edelleen erikoisjärjestelyjä. Vuonna 2000 Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärä oli noin 344 000.

Laajennushanke toteutettiin rahoitusmallilla, johon Ilmailulaitoksen lisäksi osallistuivat Lapin TE-keskus, Euroopan aluekehitysrahasto sekä ympäristökunnat.

Tytäryhtiöt tukevat Ilmailulaitoksen toimintaa

Ilmailulaitoksen viisi tytäryhtiötä hoitavat Ilmailulaitosta tukevia tehtäviä ja edistävät toiminnallaan lentoasemien ja niiden palveluiden kehittämistyötä.

Airpro, Suomen Lentoasemapalvelut Oy, suunnittelee ja kehittää lentoasemien palveluja. Lisäksi yritys vastaa joillakin lentoasemilla mm. matkustajien bussikuljetuksista terminaalista koneeseen, matkatavarakärryistä sekä lentokoneiden tankkauksesta ja maahuolinnasta. Yrityksellä on noin 100 työntekijää. Ilmailulaitos omistaa 100 % Airpron osakkeista.

Lentoasemakiinteistöt Oy rakennuttaa ja omistaa toimitiloja Ilmailulaitoksen lentoasemilla. Se on osakeyhtiömuotoinen vaihtoehto liikelaitoksen omalle rakentamiselle ja vuokraa tiloja yrityksille, joiden toiminta tapahtuu lentoasemilla ja jotka tukeutuvat liikennealueisiin ja terminaaleihin. Tiloja

on tuotettu lentoyhtiöille, lentorahtiyhtiöille sekä maahuolintapalveluille. Vuonna 2000 käynnissä olivat mm. DHL:n pääkonttorin ja rahtiterminaalin sekä lentoyhtiöiden henkilöstö- ja toimitilojen rakennuttaminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Ilmailulaitos omistaa yhtiön osakkeet sataprosenttisesti.

Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 1 ja *Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 3* sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Yhtiöiden toimialana on rakentaa, omistaa ja vuokrata toimitiloja lentoliikenteeseen liittyvään toimintaan. Kiinteistöjen ensisijaiset käyttäjät ovat Finnair ja Ilmailulaitos.

Kiinteistö Oy Turun lentorahti on Ilmailulaitoksen 100-prosenttisesti omistama keskinäinen kiinteistöyhtiö, joka vuokraa tilojaan lentoyhtiöille ja huolintaliikkeille.

Liikennealuepalvelut





Ajassa eteenpäin...

Kolmannesta kiitotiestä jo kolmannes päällystetty

Helsinki-Vantaan lentoaseman kolmannen kiitotien rakentaminen aloitettiin 1997, ja uusi kiitotie otetaan käyttöön marraskuussa 2002. Kiitotien rakentaminen vie aikaa, sillä noin neljännes kiitotiealueesta sijoittuu pehmeikköalueille. Savikerrosten kokoonpuristuminen kestää noin kaksi vuotta ja vaikuttaa koko hankkeen valmistumiseen. Omat haasteensa rakentamiselle asettaa kiitotien alikulkeva Päijänne-tunneli.

Rakentamisen neljäs vuosi kului suunnitellun aikataulun mukaisesti. Suurin osa maa- ja kallioleikkaustöistä sekä pohjaveden suojarakenteista saatiin vuoden aikana valmiiksi. Savikkoalueiden kokoonpuristuminen on tapahtunut ennakkolaskeleiden mukaan, suurimmat painumat syvimmillä savikkomaa-alueilla ovat olleet yli 2 metriä.

Kantavilla alueilla rakennettiin kuivatusjärjestelmiä ja kaapeliputkistoja. Kolmasosa kiitotiestä ja rullausteistä sai kesällä lopullisen asfalttipäällysteen. Päällysteen pintaan upotettavien valaisinten asennus aloitettiin.

Helsinki-Vantaan kiitotieprojekti työllistää koko maan maanrakennusalaan. Vuoden 2000 loppuun mennessä rakennustyön toteuttamiseksi oli solmittu 52 osaurakkaa.

Lentoaseman omat liikennesäännöt

Aivan kuten lentoasemalle johtavilla teillä ja sisään-tuloväylillä, on lentoaseman turva-aidan sisäpuolella liikuttaessa noudatettava alueen liikennesääntöjä. Ilmailulaitoksen henkilökunnan lisäksi kenttäalueella liikkuu päivittäin lukuisia työntekijöitä muista yrityksistä mm. tankkaamassa koneita ja kuljettamassa postia. Ilmailumääräykset edellyttävät, että lentoasemilla on tarkat ohjeet henkilöiden liikkumista ja ajoneuvoja varten. Niiden avulla varmistetaan toiminnan sujuvuus ja turvallisuus alueella.

Ilmailulaitoksen maaliikenneohjeisto valmistui vuonna 2000 osana laitoksen turvallisuus- ja laatu-järjestelmää. Mittava urakka tehtiin yhteistyössä kenttä- ja lennonvarmistustoimialan kesken. Aiemmat irralliset ohjeet tarkistettiin, uutta ohjeistusta laadittiin ja lopulta kaikki koottiin yksien kansien väliin. Ohjeistot sisältävät määräyksiä mm. alueella käytettävistä ajoneuvoista ja niiden varustuksista, ajo- ja liikenneluvista, väistämisvelvollisuuksista ja radiopuhelinliikenteestä. Ilmailulaitoksen ohjeiston lisäksi kunkin lentoaseman on laadittava omat, paikallisesti noudatettavat maaliikenneohjeistot.

Lennonvarmistuspalvelut



Analogisesta digitaaliseen

Lennonjohtojen välisestä puhelinviestinnästä on pääosin siirrytty tietojen välittämiseen datamuodossa. Nykyään lennonvarmistuksen tietokoneet 'keskustelevat' keskenään.





Ilmatilauudistuksella edistetään lentoliikenteen viiveettömyyttä

Ilmatilauudistuksen ensimmäinen vaihe toteutettiin kesällä 1999, jolloin lentojen reitityksiin ja lennonjohtojen työmenetelmiin tehtiin merkittäviä uudistuksia — sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristössä että Etelä-Suomen ilmatilassa. Toinen vaihe käynnistyi kesällä 2000, kun Suomen lennonvarmistuksessa alettiin soveltaa yleiseurooppalaisen tavoitteen mukaista ilmatilan joustavan käytön periaatetta (Flexible Use of Airspace).

Periaatteen mukaisesti Suomen ilmatilassa otetaan käyttöön vaihtoehtoiset lentoreitit esimerkiksi silloin, kun puolustusvoimien tai ilmavoimien käyttämät ilmatilan varaukset vapautuvat siviilireitiliikenteelle. Vaihtoehtoisilla reiteillä turvataan joustava toiminta kaikille ilmatilan käyttäjille, ja aikataulunmukaiselle lentoliikenteelle luodaan entistä paremmat edellytykset pysyä aikataulussa.

Ilmatilan joustava käyttö tukeutuu Belgiassa sijaitsevan Eurocontrol-järjestön ilmailiikenteen sääntelyyn. Tiedot ilmatilan käyttötarpeista Euroopan eri valtioiden ilmatilassa kerätään yhteen edellisenä päivänä, ja tietojen ansiosta lentoyhtiöt voivat muuttaa reittejään ruuhka-alueiden välttämiseksi. Järjestelmän uskotaan vähentävän lentoliikenteen myöhästymisiä Euroopan ilmatilassa.

Käyttöohjeet uudistuvalla lentoasemalla

Kun Helsinki-Vantaan kolmas kiitotie valmistuu, alkaa lentoasemalla uusi aikakausi. Kaksi samansuuntaista, runsaan kilometrin etäisyydellä toisistaan sijaitsevaa kiitotietä, luovat lentoasemalle täysin uudenlaisen toimintaympäristön. Kesällä 2000 käynnistettiin Ilmailulaitoksessa ainutlaatuinen

yhteistyöprojekti, jonka tavoitteena on varmistaa, että kaikki on valmista, kun uusi kiitotie otetaan käyttöön marraskuussa 2002.

Samaan aikaan kun kolmatta kiitotietä rakennetaan, laaditaan projektissa sille 'käyttöohjeet'. Kahden, parhaimmillaan kolmen kiitotien samanaikainen käyttö edellyttää mm. kiitoteiden käytön periaatteiden sekä lento- ja lennonjohtomenetelmien uudistamista, meluntorjuntasuunnitelman laatimista sekä kunnossapidon ja koulutuksen toteuttamista. Uusista menetelmistä ja toimenpiteistä tiedottaminen, niin Ilmailulaitoksen omalle väelle kuin asiakkaille ja yhteistyökumppaneille, on olennainen osa käyttöönottoprojektia. Kaikessa uuden kiitotien käyttöön sisältyvässä suunnittelussa pyritään ottamaan huomioon ympäröivän yhteiskunnan ja erityisesti lentoaseman lähialueen asukkaiden tarpeet.

Kiitotieyhteistyötä

Kolmannen kiitotien käyttöönoton yhteydessä korostuvat uusi, rinnakkaiskiitoteiden muodostama ympäristö sekä satelliittiteknologian hyödyntäminen lentosuunnistusmenetelmien käytössä. Tiedon ja kokemuksen hankkimiseksi Ilmailulaitos on tehnyt yhteistyötä mm. Eurocontrol-järjestön, Yhdysvaltain ilmailulaitoksen (Federal Aviation Administration) ja Ruotsin ilmailulaitoksen (Luftfartsverket) kanssa. Menetelmien kehittämisessä on hyödynnetty myös kansallisen lentoyhtiön Finnairin asiantuntemusta.

Uusi lennonjohtojärjestelmä Helsinki-Vantaalle

Helsinki-Vantaan lentoasemalla otettiin touku-kuussa käyttöön uusi lennonjohdon laitejärjestel-

mä. Järjestelmä on osa FATMI-ohjelmaa (Finnish Air Traffic Management Integration), jolla uudistetaan vaiheittain koko Suomen lennonjohtolaitteistot- ja ohjelmistot.

Uusi järjestelmä edustaa nykyaikaisinta saatavilla olevaa tekniikkaa. Sen osia ovat mm. tutka- ja lentosuunnitelmatietojen käsittelyohjelmisto laitteineen, puheysteysjärjestelmä sekä työpisteet, joista käsin lentoliikennettä johdetaan.

Samaan aikaan, kun uusi järjestelmä otettiin käyttöön Helsinki-Vantaalla, pääsi lentoaseman lähestymislennonjohto pitkän odotuksen jälkeen muuttamaan maan alla sijainneesta 'luolastaan' uusiin väliin, valoisiin ja viihtyisiin tiloihin lentoaseman toimistorakennukseen. Lähestymislennonjohto vastaa ilmassa olevista koneista, jotka ovat noin 10-100 kilometrin etäisyydellä lentoasemasta. Lennonjohtotorni puolestaan vastaa lähempänä lentoasemaa olevista, sekä ilmassa että maassa olevista koneista.

Koulutuksen uudet tuulet

Lennonvarmistustoimialan koulutuksen uudelleen järjestelyt etenivät suunnitelmien mukaisesti vuonna 2000, ja Ilmailulaitoksen uusi erillinen ammattilaitos pääsi aloittamaan toimintansa vuoden 2001 alussa. Avia Collegessa voi jatkossa suorittaa mm. lennonjohtajan ammattitutkinnon sekä lennontiedottajan ja lennonvarmistusvirkaileijan tutkinnon.

Avia College toimii laitoksen sisäisenä tulosityksikkönä ja kokoaa Ilmailulaitoksen koulutuksen hallinnollisesti saman katon alle. Avia College tuottaa henkilöstön tarpeisiin perus-, jatko- ja täydennyskoulutusta.

Turvallisuuskulttuuri vahvistuu

Turvallisuus- ja laatukomitea huolehtii turvallisuuden hallinnasta koko Ilmailulaitoksen organisaatiossa. Komitea kokoontui vuoden aikana säännöllisesti pääjohtajan johdolla ja vastasi siitä, että kaikki poikkeamatapahtumat analysoitiin ja että tarvittaviin toimenpiteisiin ryhdyttiin. Komitea on seurannut tiiviisti myös turvallisuuden hallinnan kansainvälistä kehitystä.

Tammikuussa 2000 järjestettiin Ilmailulaitoksen historian ensimmäinen turvallisuusseminaari, johon osallistui lähes sata henkilöä laitoksen ylintä johtoa myöten. Tilaisuuden tavoitteena oli turvallisuuskulttuurin kehittäminen ja järjestelmällinen laajentaminen Ilmailulaitoksessa. Seminaarissa tarkasteltiin turvallisuutta mm. asiakkaan eli lentoyhtiön näkökulmasta ja saatiin ajankohtaista tietoa siitä, mihin lentoyhtiöt kiinnittävät huomiota turvallisuustyössään.

Eurocontrol-jäsenyyden myötä Suomi sai turvallisuuden hallintaa koskevia uusia velvoitteita, joiden valmisteluun Ilmailulaitos osallistui vuoden 2000 aikana. Laitos otti osaa myös pohjoismaisen turvallisuusyhteistyön kehittämiseen. Molemmissa hankkeissa pääpaino oli yli rajojen tapahtuvassa turvallisuusasioiden raportoinnissa.

Ilmailulaitoksen turvallisuuden hallinnassa otettiin uusi edistysaskel marraskuussa, kun Suomessa alettiin soveltaa sekä uudistettua ilmoitusjärjestelmää että Eurocontrol-raportoinnin vaatimusten mukaista luokittelujärjestelmää. Täten Suomi täytti kansainväliset vaatimukset ensimmäisten joukossa.

Ympäristö



Vähemmän melua



60-luvun suihkukone vastasi meluenergialtaan kolmeakymmentä nykyaikaista suihkukonetta.

Ympäristöjärjestelmä yksien kansien väliin

Ilmailulaitoksen ympäristökäsikirja valmistui vuoden 2000 loppupuolella. Käsikirja sisältää kuvauksen laitoksen ympäristöasioiden hallintajärjestelmästä ja on tarkoitettu ohjenuoraksi ympäristöasioista vastaaville henkilöille, mm. lentoasemien päälliköille. Kansainvälistä ISO 14001 -standardia noudattavaa järjestelmää aletaan soveltaa vuoden 2001 alusta lähtien.

Ympäristöjärjestelmä painottaa toimintaohjeistuksen uusimista ympäristövaikutusten vähentämiseksi sekä ympäristötietojen keruun ja raportoinnin kehittämistä. Järjestelmän avulla Ilmailulaitos voi aiempaa kattavammin ja nopeammin antaa ympäristötietoja mm. viranomaisille ja yksityisille kiinnostuneille. Järjestelmä helpottaa myös konsernin ympäristöraportin laatimista.

Vuonna 2000 voimaan astunut uusi ympäristönsuojelulaki edellyttää, että lentoasemat ilmoitetaan ympäristönsuojelun tietorekisteriin. Ympäristöjärjestelmään kuuluva raportointi tukee myös näiden ilmoitusten keskitettyä kokoamista.

Kokonaisvaltaista ympäristönsuojelua

Ympäristöpolitiikkaan sisältyvien teesiensä mukaisesti Ilmailulaitoksen tavoitteena on turvallinen, säännöllisesti ja taloudellisesti toimiva lentoliikenne, joka haittaa mahdollisimman vähän ympäristöä. Haitallisia ympäristövaikutuksia pyritään ehkäisemään tai rajoittamaan. Jokaisen ilmailulaitoslaisen on omassa työssään otettava huomioon laitoksen ympäristöpäämäärät ja -velvoitteet

Ilmailulaitos seuraa ja arvioi toimintansa ympäristövaikutuksia ja tiedottaa tuloksista. Laitos hyödyn-

tää toiminnassaan ympäristöjohtamisjärjestelmää ja osallistuu aktiivisesti kansainvälisten ilmailuorganisaatioiden ympäristövaikutuksia vähentävään työhön.

Meluntorjunta mukana uuden kiitotien suunnittelussa

Helsinki-Vantaan kolmannen kiitotien sijoitusluvassa edellytetyn meluntorjuntasuunnitelman laatiminen aloitettiin vuonna 2000, osana uuden kiitotien käyttöönottoprojektia. Suunnittelun kuluessa tarkastellaan myös niitä meluntorjuntakeinoja, jotka on mahdollista toteuttaa nykyisillä kiitoteillä jo ennen kolmannen kiitotien käyttöönottoa.

Helmikuussa 2002 valmistuva suunnitelma auttaa Ilmailulaitosta määrittelemään liikennettä koskevat meluntorjuntatavoitteensa Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Suunnitelmaan sisältyvien, melun leviämistä koskevien ennusteiden avulla voidaan kaavoitusta varten osoittaa ne melualueet, joille melulle herkkää rakentamista ei tulisi toteuttaa.

Lentomeluselvityksiä

Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenteen meluselvitys on osa tekeillä olevaa meluntorjuntasuunnitelmaa. Kertomusvuonna valmistuneen selvityksen tarkastelujaksona oli kolme vilkasta liikennekuukautta kaudella 99/2000. Jakson keskimääräinen vuorokautinen operaatiomäärä (nousuja tai laskuja) oli 486, joista 67 % suihkukoneliikennettä ja loput potkurikoneliikennettä.

Laskentatulosten mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenteestä aiheutuva lentomelualue (L_{DEN} ylittää 55 desibeliä) on pienentynyt ja melun piirissä olevien asukkaiden määrä vähentynyt hu-

mattavasti. Yli 55 desibelin melualueen piirissä oli selvityksen mukaan noin 15 000 asukasta, kun esimerkiksi vuonna 1990 määrä oli vielä 97 000. Melu-alueita ovat pienentäneet sekä lentoreitteihin tehdyt muutokset, koneiden ja kiitoteiden käyttörajotukset että DC-9-sarjan koneisiin asennetut melunvaimentimet.

Kertomusvuonna valmistui selvitys myös Oulun lentoaseman melualueista. Oulu on laskeutumismäärissä (11 400 vuonna 2000) mitaten maan kymmenenneksi vilkkain ja matkustajamäärältään (733 000) maan toiseksi vilkkain lentoasema.

Määräykset kiristymässä

Ilmailulaitos osallistui vuonna 2000 kansainväliseen keskusteluun lentokoneiden melu- ja pakokaasupäästöjen rajojen tiukentamisesta. Sekä EU:ssa että ilmailujärjestöissä ympäristötyö keskittyi valmistelemaan päätösehdotuksia vuoden 2001 tammikuussa järjestetyn ICAOn (International Civil Aviation Organisation) ympäristökokouksen käsittelyä varten.

EU:n komissiossa valmistui luonnos direktiiviksi ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta, jossa suureksi lentoasemaksi luokitellaan liikennemäärältään ainoastaan Helsinki-Vantaan ja Helsinki-Malmin lentoasemat. Direktiiviluonnos vahvistaa ympäristömelun yleiseksi indikaattoriksi Ilmailulaitoksen jo käyttämän päivä-ilta-yömelutason.

Urean käyttö vähenee

Urean osuus kiitoteiden liukkaudentorjunnassa on vähentynyt, ja syksystä 2000 alkaen lentoasemien pääasiallisena liukkaudentorjuntakemikaalina on

käytetty ympäristöystävällisempiä typettömiä kemikaaleja — asetaatteja ja kaliumformiaattia. Uusien kemikaalien vuoksi myös kunnossapidon konekalustoa on uusittu tavallista enemmän.

Suomen Ympäristökeskuksessa on käynnissä vaihtoehtoisten liukkaudentorjunta-aineiden tutkimusprojekti, johon Ilmailulaitos osallistuu yhtenä rahoittajana. Projektin tarkoituksena on löytää markkinoilla olevista aineista ympäristöystävällisin vaihtoehto. Tutkittavista aineista lentoasemilla käytettävät asetaatti ja formiaatti ovat edenneet seuraavaan tutkimusvaiheeseen.

Vesien tilaa seurataan

Aiemmin kiitoteiden pääasiallisena liukkaudentorjunta-aineena käytetty urea aiheuttaa pohjaveden typpipitoisuuden kasvua. Koska pohjaveden luontainen puhdistuminen on hidasta, pitoisuudet pysyvät koholla vielä usean vuoden ajan urean käytön lopettamisen jälkeen. Ilmailulaitos tarkkailee jatkuvasti pohja- ja pintavesien laatua useilla lentoasemilla seuratakseen liukkaudentorjunta- ja de-icingkemikaalien vaikutuksia ja arvioidakseen mahdollisuuksia vaikutusten vähentämiseksi.

Ympäristötietoa netistä

Vuoden 2000 alussa avattiin Ilmailulaitoksen Internet-sivuille ympäristöasioita käsittelevä kokonaisuus. Sivuilta löytyy tietoa mm. lentomelusta sekä lentoliikenteen energiankulutuksesta ja päästöistä. Sivuilla on ajankohtaista tietoa myös Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristötyöstä ja meluntorjuntatoimenpiteistä.

Henkilöstö





Työvälineet ovat muuttuneet, mutta ammattitaito, yhteistyö ja toisen työn arvostus ovat kuvassa mukana tänäänkin.

Henkilötyökertymä 2000

Työpanosta mittaava henkilötyökertymä oli tilikaudella liikelaitoskonsernissa 1 874 henkilötyövuotta (1 831 vuonna 1999). Ilmailulaitoksen henkilötyökertymä oli 1 794 (1 755) henkilötyövuotta, joista 1 777 (1 738) toteutui käyttötoiminnassa ja 17 (17) investointihankkeissa. Lentoasemien henkilötyökertymä oli 1 278 (1 245), lennonvarmistuskeskusten 144 (131), sisäisten palveluyksiköiden 121 (115), Lentoturvallisuushallinnon 70 (66) ja pääkonttorin 181 (180).

Palkat ja palkkiot

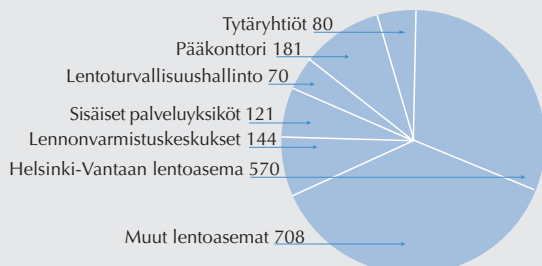
Henkilöstölle maksettujen palkkojen ja palkkioiden yhteismäärä liikelaitoskonsernissa vuonna 2000 oli 369 Mmk (342 Mmk vuonna 1999). Konsernin hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 1 545 Tmk (1 438 Tmk).

Liikelaitoksen henkilöstölle maksettiin palkkoja ja palkkioita yhteensä 357 Mmk (333 Mmk). Liikelaitoksen hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 939 Tmk (850 Tmk).

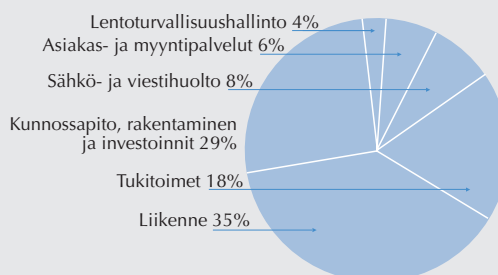
Konsernin henkilötyökertymä

Enontekiön lentoasema	4
Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus	125
Hallin lentoasema	8
Helsinki-Malmin lentoasema	17
Helsinki-Vantaan lentoasema	570
Ilmailulaitoksen pääkonttori	181
Ilmailulaitoksen sisäiset palveluyksiköt	121
Ivalon lentoasema	29
Joensuun lentoasema	25
Jyväskylän lentoasema	49
Kajaanin lentoasema	22
Kauhavan lentoasema	14
Kemi-Tornion lentoasema	29
Kittilän lentoasema	17
Kruunupyyn lentoasema	24
Kuopion lentoasema	61
Kuusamon lentoasema	13
Lappeenrannan lentoasema	23
Lentoturvallisuushallinto	69
Maarianhaminan lentoasema	24
Oulun lentoasema	63
Pohjois-Suomen lennonvarmistuskeskus	20
Porin lentoasema	31
Rovaniemen lentoasema	61
Savonlinnan lentoasema	16
Tampere-Pirkkalan lentoasema	65
Turun lentoasema	55
Utin lentoasema	8
Vaasan lentoasema	43
Varkauden lentoasema	6
Suomen Lentoasemapalvelut Oy	79
Lentoasemakiinteistöt Oyj	1

KONSERNIN HENKILÖTYÖKERTYMÄ 2000



LIIKELAITOKSEN HENKILÖTYÖKERTYMÄ TOIMIALOITTAIN



Kansainväliset asiat



Kaukokaipuu ennen ja nyt



Ensimmäinen ryhmämatka Helsingistä Rivieralle tehtiin helmikuussa 1950. Vuonna 2000 suomalaisten suosituimmat tilauslentokohteet olivat Kanarian saaret, Kreikka ja Turkki.

Ilmailulaitoksen kansainvälisten asioiden toimiston tehtäviin kuuluu yhteistoiminta ulkomaisten ilmailuviranomaisten ja kansainvälisten järjestöjen kanssa, ilmailupoliittiset ja yleiset kansainvälisoikeudelliset asiat, lentoliikennesopimukset sekä yhteydenpito lentoyhtiöihin.

Suomi jäseneksi Eurocontroliin

Eduskunta hyväksyi Suomen liittymisen Eurocontrol-järjestöön (European Organisation for the Safety of Air Navigation) syyskuussa 2000. Jäsenyys astui voimaan vuoden 2001 alusta lähtien. Suomen liittymisen myötä kaikki EU-maat ovat järjestön jäseniä.

Eurocontrol on vuonna 1960 perustettu ilmatilan käytön tehokkuutta, lentoliikenteen sujuvuutta sekä lentämisen turvallisuutta edistävä lennonvarmistusalan järjestö. Aluperin kuuden maan muodostamasta yhteenliittymästä on kehittynyt 30 valtion järjestö, jonka tehtäviin kuuluu mm. ilmailukennevirtojen ohjaaminen Euroopassa. Järjestön palveluksessa on noin 1 800 henkilöä. Toiminnan keskuksena on Brysselissä sijaitseva Eurocontrol-virasto.

Ilmailulaitos on erityissopimusten nojalla osallistunut jo vuosien ajan Eurocontrolin keskeisiin toimintoihin. Jäsenyyden myötä järjestö vaikuttaa Suomeen entistä enemmän.

EU:n ajankohtaisia ilmailuasioita

Vuonna 2000 EU:ssa esillä olleita, Ilmailulaitoksen toimintaan liittyviä asioita olivat mm. eurooppalaisen lentoturvallisuusviranomaisen (EASA) perustaminen, yhtenäisen ilmatilan luominen (Single Sky),

USA:n ja EU:n välisen lentoliikenteen yhteismarkkina-alue, Keski- ja Itä-Euroopan valtioiden liittäminen EU:n lentoliikennemarkkinoihin, EU:n satelliittinavigointijärjestelmä, lentomat kustajan oikeudet, ympäristökysymykset sekä ICAOn (International Civil Aviation Organisation) neuvostossa käsiteltävä USA:n ja EU:n jäsenvaltioiden välinen kiista äänenvaimentimilla (hushkits) varustettujen vanhojen suihkukoneiden kelpuuttamisesta EU:ssa.

Ilmailualan kansainväliset sopimukset

Suomen ja Azerbaidzanin välinen lentoliikennesopimus parafoitiin syksyllä 2000.

Viron kanssa tehtiin keväällä lentoliikennesopimuksen muutos, mikä tarjosi suomalaiselle yritykselle mahdollisuuden aloittaa säännöllinen helikopteriliikenne Helsingin Hernesaaresta Tallinnaan.

Yhdysvaltain kanssa tehtiin marraskuussa sopimus lentoturvallisuuden edistämiseksi. USA:n sotilasilma-alusten maksamatta jättämiä liikennemaksuja koskeva kiista on vielä ratkaisematta.

Singaporen ilmailuviranomaisten kanssa käytyjen neuvottelujen tuloksena Finnair sai neljännen viikkovuoron reitilleen Helsinki-Bangkok-Singapore. Oikeutta Bangkokin ja Singaporen välisen kuljetuksen harjoittamiseen ei kuitenkaan saatu. Jatkokeskusteluja valmistellaan Thaimaan ja Singaporen kanssa.

Neuvottelut Japanin ilmailuviranomaisten kanssa lisävuorojen saamiseksi Finnairin Tokion reitille sekä uuden rahtireitin avaamiseksi Helsingin ja Osakan välille etenivät myönteisesti.

Hallituksen toimintakertomus

Valtioneuvoston Ilmailulaitokselle asettamat palvelu-, toiminta- ja tulostavoitteet vuodelle 2000

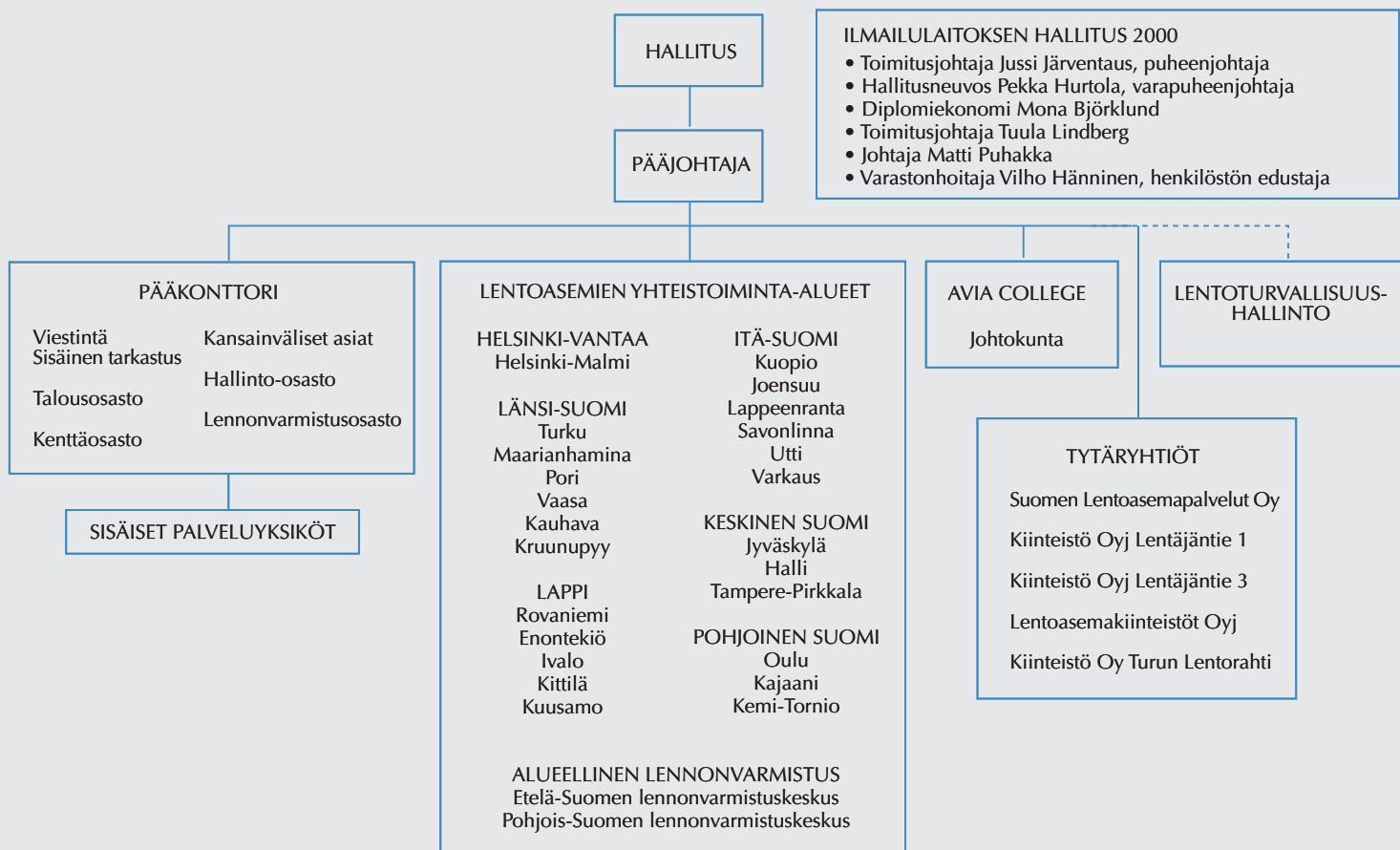


Edessä (vas) Jussi Järventaus ja Mona Björklund
Takana (vas) Pekka Hurtola, Vilho Hänninen,
Tuula Lindberg ja Matti Puhakka

- Ilmailulaitoksen tavoite on huolehtia siitä, että ilmailu on mahdollisimman turvallista, tehokasta, tarkoituksenmukaista ja taloudellista.
- Ilmailulaitoksen tulee tarjota ja kehittää palvelujaan kannattavan liiketoiminnan edellytysten mukaisesti ja ottaa huomioon asiakkaitten, sotilasilmailu mukaan lukien, sekä yhteiskunnan tarpeet.
- Ilmailulaitoksen tehtävänä on ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemia ja lennonvarmistusjärjestelmää yhtenä kokonaisuutena, palvelujen kysyntää vastaavasti.
- Kaikessa toiminnassaan Ilmailulaitoksen on pyrittävä turvaamaan erityisesti säännöllisen reittiliikenteen edellyttämät palvelut.

Valtioneuvoston Ilmailulaitokselle asettama tulostavoite vuodelle 2000 oli 68 Mmk. Toteutunut tulos tilikaudelta oli 69,5 Mmk.

Ilmailulaitoksen konserniorganisaatio





Lennonvarmistuksen ja lentokenttien turvallisuus

Lennonvarmistuksen ja lentokenttien turvallisuus oli vuonna 2000 hyvä. Kaikista Lentoturvallisuushallinnolle raportoiduista tapauksista (438 kpl vuonna 2000) yhteensä 50 koski Ilmailulaitoksen toimintaa, joko lennonvarmistus- tai lentokenttätoimintaa. Näistä tapauksista 33 oli sellaisia, joissa liikenneilmailu oli osallisena. Tapausten tutkimusten perusteella näistä raportoiduista poikkeamista yksi on luonnehdittu vakavaksi vaaratilanteeksi.

Kokonaisuutena vaaratilanneilmoitusten määrä ja vakavuudet olivat vuoden 1999 tasolla. Täysin tarkkaa analyysiä on vaikea esittää, koska tilanteiden vakavuusluokitus on Euroopan tasolla vasta muotoutumassa ja toisaalta Ilmailulaitos on tehostanut raportointia. Raportointikulttuuri onkin viime vuosina selvästi parantunut. Kansainväliset vertailut ovat vaikeita, koska vaaratilanteiden vakavuusluokitukset ja raportointikynnys vaihtelevat maittain paljon. Eurocontrol on yhtenäistämässä menettelyjä, mikä aikanaan mahdollistanee myös maa-kohtaiset vertailut. Nykyisten vertailujen mukaan Suomen tilanne vastaa muiden kehittyneiden ilmailumaiden tasoa.

Poikkeamatilanteiden raportointi- ja palautejärjestelmä on toiminut hyvin, ja Ilmailulaitoksen omat selvitykset valmistuivat aina viimeistään viikon kuluessa ilmoituksista. Vakavaksi ja yleensä myös lieviksi vaaratilanteiksi arvioitua tapauksia tutkii erikseen perusteellisesti onnettomuustutkintakeskus. Onnettomuustutkintakeskuksen tutkimia lennonvarmistus- ja kenttätoiminnan poikkeamatapauksia oli edellisistä yhteensä 6 kpl vuoden 2000 aikana.

Lentoliikenteen viiveet

Ilmailulaitoksen tärkein toiminnallinen palvelutason mittari on lentoliikenteen viiveet. Lentoliiken-

teen viiveet aiheutuvat yhtäältä lentoyhtiöiden toiminnasta ja toisaalta lennonvarmistuksen toiminnasta, kenttien kunnossapidosta ja säästä. Ilmailulaitos vaikuttaa viiveisiin lennonvarmistuksen ja lentoasemien toiminnalla. Vuoden 2000 aikana Suomessa tapahtuneista lennoista 6 % oli myöhässä lennonjohdollisista syistä. Vuonna 1999 vastaava luku oli 8 %. Viiveistä noin 1 % (1,5 % vuonna 1999) johtui Suomessa asetetuista liikenteen säätelytoimenpiteistä; loput 5 prosenttiyksikköä oli heijastumaa Suomen rajojen ulkopuolelta. Toteutunut taso vastaa Ilmailulaitoksen asettamaa tavoitetta vuodelle 2000. Kansainvälisesti vertaillen täsmällisyys oli hyvä.

Merkittävin palvelutasoon vaikuttanut uudistus oli Helsinki-Vantaan lentoasemalla käyttöönotettu uusi lennonjohtojärjestelmä. Uudistus toteutettiin kesäkuussa. Järjestelmän käyttöönoton ja sisäänajon jälkeen on lentoliikenne pystytty hoitamaan lähes viiveettömästi. Tämän seurauksena Helsinki-Vantaan lentoasema on ollut omassa kokoluokassaan Euroopan viiveettömin lentoasema.

Toiminnan tehokkuus

Liikelaitoksen toiminnan tehokkuutta on mitattu liikenneilmailun operaatioiden ja matkustajien määrällä suhteessa tehtyihin henkilötyövuosiin. Näin laskettuna toiminnan tehokkuus kasvoi vuoteen 1999 verrattuna 1,2 %. Vuoden 1998 tasosta jäätettiin kuitenkin 5,8 %. Matkustajamäärällä mitattuna tehokkuus parani 3,2 % vuoteen 1999 ja 2,4 % vuoteen 1998 verrattuna. Suhteellisen alhaiseen tehokkuuden kasvuun ovat vaikuttaneet panostukset palvelutasoon sekä eräät uudet tehtävät.

Vilkasta vuorovaikutusta

Asiakkaan näkökulman ymmärtämiseksi ja huomioon ottamiseksi Ilmailulaitos käy aktiivista keskus-

telua lentoyhtiöiden ja muiden yhteistoimintatahojen kanssa. Keskustelujen painopiste on ollut palvelutasoon ja palveluiden kehittämiseen liittyvissä asioissa. Vuoden 2000 aikana Ilmailulaitos neuvoteli lentoliikenteen kehittämiseen tähtäävistä toimenpiteistä mm. lentoasemiensa ympäristössä olevien kuntien kanssa. Yhteistyön tavoitteena on ollut vaikuttaa alueiden kannalta myönteisesti lentoliikenteen kehitykseen.

Maakuntalentoasemien palvelutasoa parantavia investointeja toteutettiin yhdessä kuntien ja työministeriön kanssa ns. kolmikantaperiaatteella, jolloin on saatu aikaan ratkaisuja, jotka eivät olleet taloudellisesti perusteltuja ainoastaan Ilmailulaitoksen talouden kannalta katsoen. Kolmikantaperiaatella toteutettuja hankkeita valmistui vuoden aikana Rovaniemen ja Varkauden lentoasemilla.

Toimiva palveluverkosto

Verkostoperiaatteen noudattaminen on tärkeä strateginen lähtökohta Ilmailulaitoksen palveluiden kehittämiseksi. Se tarkoittaa, että Suomen lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluita tarjoava palveluverkosto on toiminnallisesti ja taloudellisesti yksi kokonaisuus.

Ilmailulaitos on suunnannut toimintaansa asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Vaikka reittiliikenne kotimaassa edellyttää usein taloudellisesti hankalia lentoasemien aukioloaikoja, on asiakkaiden toiveet pyritty ottamaan huomioon.

Vuoden aikana jatkettiin projekteja, jotka tähtäävät lentoasemien läheisyydessä olevien Ilmailulaitoksen omistamien maa-alueiden kaupalliseen hyödyntämiseen. Näitä projekteja on vireillä Helsinki-Vantaan ja Oulun lentoasemilla ja kehitteillä kolmella muulla lentoasemalla. Pääosa hankkeista tulee toteutumaan noin 5-10 vuoden kuluessa.

Lentoliikenteen kehitys ja muut toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset

Lentoliikenteen kehitys

Vuonna 2000 Ilmailulaitoksen lentoasemien kautta kulkeneiden matkustajien määrä kasvoi 5,5 %. Kotimaan liikenteen matkustajamäärä kasvoi 7,9 % ja kansainvälisen liikenteen kokonaismatkustajamäärä 3,6 %. Kansainvälisessä liikenteessä reittiliikenne kasvoi 5,4 % ja tilauslentoliikenne ulkomaille puolestaan laski 4,2 %.

Liikenneilmailun operaatiomäärä kasvoi 3,5 % vuonna 2000. Vuoden 1998 tasosta jäätiin kuitenkin lähes 2 %. Kotimaan liikenteessä kasvu oli vaatimattomaa, vain 1,4 %; kansainvälisen liikenteen kasvu oli sitä vastoin 6,2 %. Yleis- ja sotilasilmailun operaatiomäärät vähenivät noin 1 % vuoden 1999 tasosta. Liikenteen kasvulukuja vertailtaessa tulee ottaa huomioon vuoden 1999 lukujen alhaisuus lennonjohtajien lakosta johtuen. Vuoden 2000 aikana kotimaan liikennetarjonnassa toteutettiin järjestelyjä, jotka vähensivät liikennettä varsinkin kesäkaudella. Lisäksi nousussa olleet lentolippujen hinnat vaikuttivat matkustajamääriin kotimaan liikenteessä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkeneiden gateway-matkustajien määrä väheni vuoden 2000 aikana 3,1 % edelliseen vuoteen verrattuna. Tämä johtui kaukoreiteillä tapahtuneista muutoksista.

Ylilentojen määrä kasvoi vuoden 2000 aikana 5,2 %. Ylilentojen kilometrimäärä sen sijaan kasvoi

12,2 %, koska lennoista yhä suurempi osa on Keski-Euroopan ja Kaukoidän välisiä Transpolar-reitillä tapahtuvia lentoja. Nämä lennot ovat Suomen ilmatilassa noin 700 km:n pituisen matkan. Ylilennoilla käytetyt konetyypit olivat myös keskimäärin edellisvuonna käytettyjä suurempia.

Lentoliikennepalveluiden hinnoittelu

Ilmailulaitos jatkoi johdonmukaista hinnoittelupolitiikkaansa vuoden 2000 aikana ja nosti liikennemaksujaan maltillisesti siten, että maksujen muutosten kokonaisvaikutus on pienempi kuin odotettavissa oleva inflaatio. Yleinen tavoite toteutui hyvin, vaikkakin maksurakenteen sisällä tapahtui suuriakin muutoksia. Erityisesti varautuminen Eurocontrol-järjestön jäsenyyteen edellytti kotimaan navigaatiomaksujen korottamista lähes kaksinkertaiseksi. Tavoitteena on, että navigaatiomaksua korotetaan asteittain ja että maksu on sama sekä kotimaan että kansainvälisessä liikenteessä viimeistään vuoden 2003 alusta lukien.

Euroopan Unionin komission edellyttämä kotimaan ja kansainvälisen liikenteen laskeutumismaksujen yhtenäistäminen eteni siten, että kotimaan maksuja nostettiin ja kansainvälistä laskeutumismaksua laskettiin tavoitteena yhtenäistää maksut vuoden 2001 alusta lukien.

Seuraavassa taulukossa on esitetty keskeisten lentoasemamaksujen tariffimuutokset.

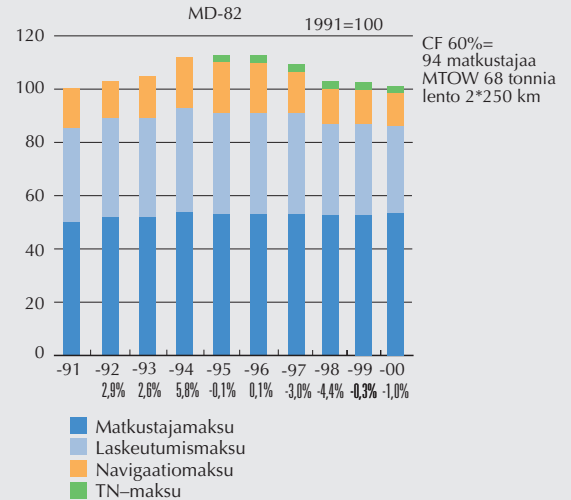
Maksu	Tariffi-muutos (%) 99/00
Kotimaan matkustajamaksu	-7 %
Kotimaan laskeutumismaksu	+23 %
Kansainvälinen matkustajamaksu	+2 %
Kansainvälinen laskeutumismaksu	-10 %
Lennonvarmistuspalvelumaksu	+18 %
Kansainvälisen liikenteen navigaatiomaksu	-2 %
Kotimaan liikenteen navigaatiomaksu	+100 %
Tariffimuutokset keskimäärin per matkustaja	+0,6%

Vuoden aikana toteutettiin myös muita vähäisempiä tariffirakenteeseen vaikuttaneita muutoksia.

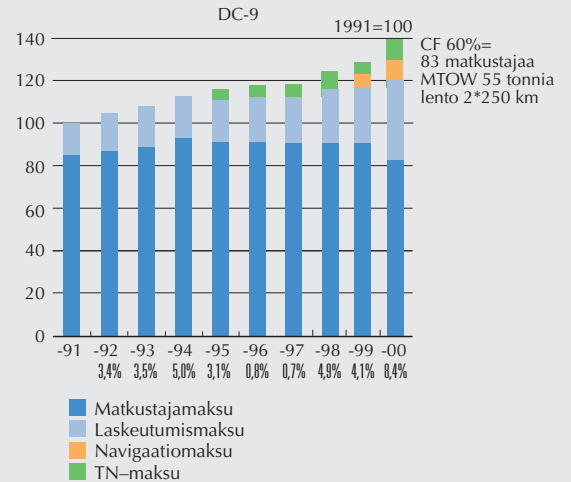
Tehtyjen hintamuutosten vaikutus lentoyhtiöiden kustannuksiin vaihtelee sen mukaan harjoittaako yhtiö pelkästään kotimaan lentoliikennettä vai myös kansainvälistä liikennettä. Pelkästään rah-tia tai postia kuljettavien yritysten maksut nousivat enemmän, kuten myös matkustajaliikennettä harjoittavien yritysten maksut. Kotimaan liikenteessä hintamuutosten aiheuttama tuottojen lisäys oli noin 8,1 % ja kansainvälisessä liikenteessä -2,9 %. Matkustajaa kohti laskettuna maksumuutokset olivat keskimäärin 0,6 %.

Helsinki-Vantaan lentoasema säilytti asemansa yhtenä Euroopan edullisimmista lentoasemista ja myös Pohjoismaissa lentoasemamaksujen hinnois-sa kilpailukyisimpänä päälentoasemana.

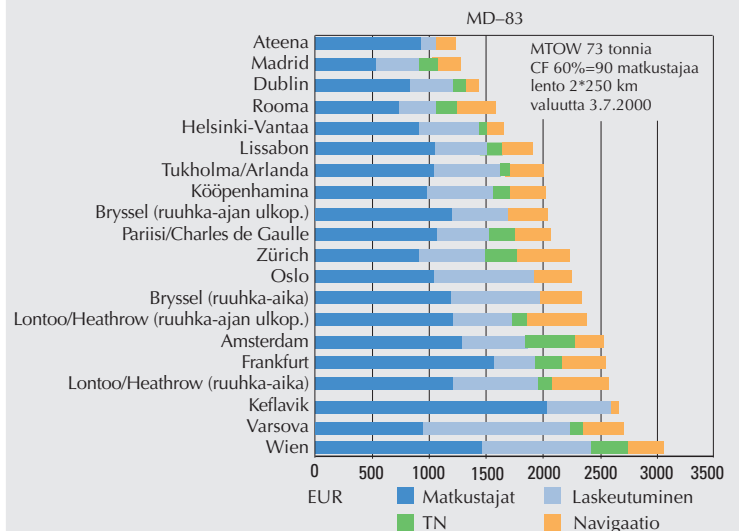
KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN
LIIKENNEMAKSUT 1991–2000



KOTIMAAN LIIKENTEEN
LIIKENNEMAKSUT 1991–2000



LIIKENNEMAKSUVERTAILU 2000



Taloudellinen tulos 2000

Liikelaitoskonsernin taloudellinen tulos

Liikelaitoskonsernin muodostavat liikelaitos Ilmailulaitos sekä konserniyhtiöt Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1, Kiinteistö Oyj Lentäjätie 3, Suomen Lentoasemapaalvelut Oy, Kiinteistö Oyj Turun Lentorahdi ja Lentoasemakiinteistöt Oyj.

Liikelaitoskonsernin liikevaihto oli kertomusvuonna 1 171,1 Mmk (1 105,5 Mmk vuonna 1999) ja liiketoiminnan muut tuotot 6,5 Mmk (6,5 Mmk). Liikelaitoskonsernin liikevaihto kasvoi 5,9 %. Liikelaitoskonsernin liikevoitto oli 95,1 Mmk (94,0 Mmk) ja kirjanpidon tulos 69,0 Mmk (85,0 Mmk).

Liikelaitoksen taloudellinen tulos

Valtioneuvosto asetti Ilmailulaitoksen tulostavoitteeksi 68 Mmk vuodelle 2000. Ilmailulaitoksen tulos vuodelta 2000 oli 69,5 Mmk. Vaikka lentoliikenteen kehitys ei ollut budjetoidun mukaista ja liikennemaksutuotot jäivät alle ennakoitun, menestyttiin kaupallisissa palveluissa puolestaan budjetoitua paremmin. Erityisesti myyntitoiminnan tuotot kehittyivät budjetoitua positiivisemmin. Verovapaan myynnin loppuminen Euroopan Unionin sisäisessä liikenteessä vaikutti tuottoihin jonkin verran ennakoitua lievemmin, ja tuottomenetykset pystyttiin osin korvaamaan kasvaneella verollisella myynnillä.

Ilmailulaitoksen liikevaihto vuonna 2000 oli 1 164,2 Mmk, jossa oli kasvua 5,9 % edelliseen vuoteen verrattuna. Liiketoiminnan muut tuotot olivat 7,5 Mmk (6,5 Mmk vuonna 1999). Liikenteen tuottojen osuus liikevaihdosta oli 802,5 Mmk (68,9 %) ja kaupallisten tuottojen osuus 365,2 Mmk (30,7 %). Viranomaistuotot olivat 4,9 Mmk (0,4 %).

Liikennetuotot kasvoivat 6,7 % edellisestä vuodesta, jääden kuitenkin budjetoidusta 7,7 Mmk. Vaikka kotimaan liikenteen lentoasemamaksuja nostettiin selvästi, tuotot jäivät budjetoidusta tuototasosta 11,4 Mmk, mikä johtui pääosin lentoyhtiöiden kotimaan liikenteen vähentämistoimista. Kansainvälisen liikenteen lentoasemamaksutuotot

kasvoivat edellisen vuoden tasosta 1,6 %, mutta budjetista jäätiin 2,7 Mmk. Tämä johtui kansainvälisen liikenteen alentuneista lentoasemapaalveluiden hinnoista ja ennakoitua vähäisemmästä liikenteen kasvusta.

Ylilentojen tuotot (43,4 Mmk) ylittivät budjetin 7,9 Mmk:lla, mikä johtui pääosin ylilentävän liikenteen kasvusta ja Suomen ilmatilassa lennetyn matkan pitenemisestä. Muun liikenteen maksamat navigaatiomaksut jäivät sen sijaan budjetista 2,6 Mmk, mikä johtui kansainvälisen liikenteen ennakoitua pienemmästä kasvusta ja navigaatiomaksun alentamisesta.

Kaupallisten palveluiden tuotot (365,2 Mmk) lisääntyivät edelliseen vuoteen verrattuna 18,9 Mmk (5,4 %). Eniten vähenivät verovapaasta myynnistä saatavat tuotot (-34,8 %), joita kyettiin kuitenkin ennakoitua enemmän korvaamaan verollisesta myynnistä saaduilla tuotoilla. Kokonaistuotot myyntitoiminnasta ylittivät budjetoidun määrän 39,2 %:lla.

Ilmailulaitoksen toimintakulut olivat vuonna 2000 yhteensä 839,5 Mmk (790,7 Mmk vuonna 1999), joka ylitti budjetoidun kulujen määrän 14,4 Mmk:lla. Pääosin ylitys johtui ennakoitua suuremmista myyntitoiminnan ostoista, vaikean talven aiheuttamasta jäänsulatusaineiden lisääntyneestä käytöstä sekä polttoaineiden hintojen noususta. Toimintakulut sisältävät myös kirjanpitolainsäädännön edellyttämän pakollisen varauksen (4 Mmk), joka on tarkoitettu kolmannen kiitotien maise-mointitöihin.

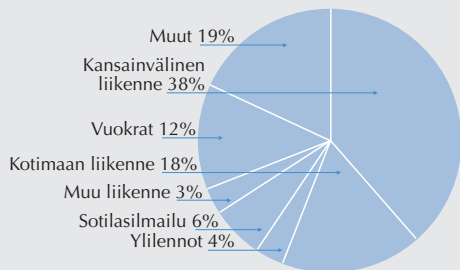
Poistot lisääntyivät vuoden 1999 tasosta ja olivat 242,2 Mmk. Lisäksi Ilmailulaitos kasvatti taseen kertynyttä poistoeroa 10,9 Mmk.

Ilmailulaitoksen liikevoitto vuodelta 2000 oli 90,0 Mmk (88,1 Mmk vuonna 1999). Satunnaiset tuotot, 9,6 Mmk, sisältävät konsernin sisäisen myyntivoiton kaupasta, jolla myytiin maa-alue Lentoasemakiinteistöt Oyj:lle.

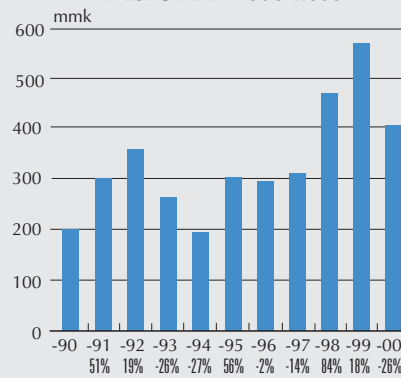
Ilmailulaitoksen tulonjako

	2000 Mmk		1999 Mmk	
Liikevaihto ja muut liiketoiminnan tuotot	1171,8		1109,7	
Palveluiden tuottamiskustannukset	-368,9		-365,3	
Rahoitustuotot	21,8		18,9	
Satunnaiset tuotot	9,6		20,9	
Jaettava määrä	883,2	100%	784,2	100%
Ennakonpidätykset	115,1		108,2	
Sosiaaliturvamaksut	13,4		13,1	
Työttömyysvakuutusmaksu	7,1		6,7	
Kiinteistövero	6,3		5,4	
Muut julkiset maksut	2,2		1,9	
1. Yhteiskunta	144,1	17%	135,4	17%
Maksetut palkat	352,9		327,4	
Ennakonpidätykset	-115,1		-108,2	
Eläkemaksut	70,6		58,8	
Sosiaaliturva- ja työttömyysvakuutusmaksut	(-20,5)		(-13,4)	
Muut henkilöstökulut	6,3		7,5	
Koulutus	11,9		8,6	
2. Henkilöstö	326,5	39%	294,1	38%
Rahoituskulut, ml arvostuserät	41,0		22,8	
3. Rahoittajat	41,0	5%	22,8	3%
Käyttöomaisuuden ylläpitäminen	242,2		226,8	
Varausten muutos	10,9		20,2	
Jakamaton voitto	69,5		85,0	
4. Infrastruktuurin kehittäminen	322,6	39%	331,9	42%
Jaettava määrä suhteessa lentoihin ja lentomatkestajiin				
Lentoja (kpl)	357 040		350 880	
Lentomatkestajia (kpl)	10 710 126		10 211 075	
Jaettava määrä markkaa				
per lento	2 337		2 235	
per lentomatkestaja	78		77	

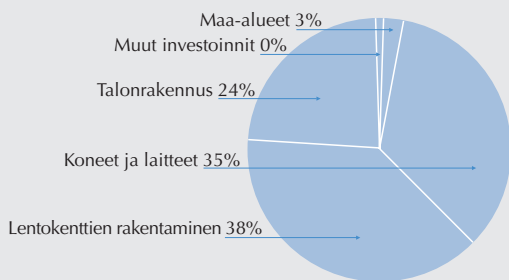
TUOTOT 2000



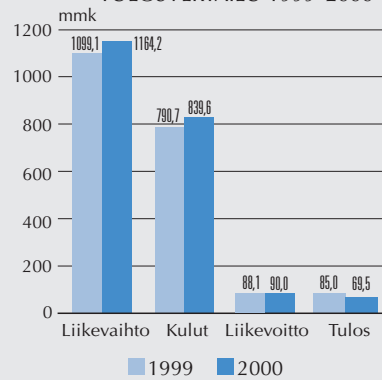
INVESTOINNIT 1990-2000



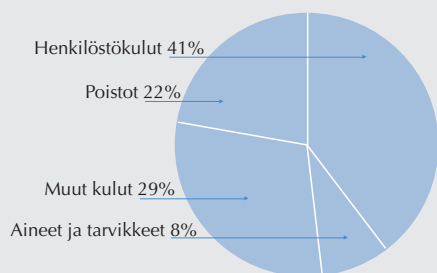
INVESTOINNIT 2000



TULOSVERTAILU 1999-2000



KULUT 2000



Investoinnit

Investointien kokonaismäärä oli 403,2 Mmk. Valtioneuvoston asettama investointien enimmäismäärä oli 550 Mmk. Merkittävimmät valmistuneet investoinnit olivat Rovaniemen lentoaseman terminaalin laajennus, Helsinki-Vantaan lentoaseman pysäköintilaitos sekä uuden lennonvarmistusjärjestelmän käyttöönotto Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lisäksi jatkettiin uuden kolmannen kiitotien rakentamista Helsinki-Vantaalla, kiitotien on määrä valmistua vuoden 2002 marraskuun lopussa.

Rovaniemen lentoaseman terminaalin laajennus mahdollistaa entistä tasokkaamman palvelun myös lentoaseman ruuhka-aikoina, erityisesti joulun aikaan. Helsinki-Vantaan pysäköintilaitos lisää olennaisesti lentoaseman pysäköintikapasiteettia ja tarjoaa pysäköintipalveluita myös lentoasema-alueella työskenteleville. Helsinki-Vantaan lentoaseman uusi lennonvarmistusjärjestelmä on osa Suomen lennonvarmistuksen kokonaisuudistusta, jonka on määrä valmistua lopullisesti vuoden 2003 alkupuolella. Käyttöönoton ja sopeutusvaiheen jälkeen järjestelmä on mahdollistanut viiveettömän lennonvarmistuspalvelun ja alentanut lentoaseman lennonjohdosta johtuvien viiveiden määrän lähes nolleen.

Rahoitus

Ilmailulaitokselle myönnettiin valtion talousarviossa oikeus ottaa pitkäaikaista lainaa enintään 250 Mmk. Tätä oikeutta Ilmailulaitos ei käyttänyt lainkaan. Sen sijaan Ilmailulaitos nosti Euroopan Investointipankin kanssa vuonna 1998 allekirjoitetun 650 Mmk:n lainasopimuksen loppuosan, 303,2 Mmk. Lainanottovaltuudet tälle lainalle saatiin vuoden 1998 valtion talousarviossa.

Liikelaitoskonsernin liiketoiminnan nettokassavirta oli 305,0 Mmk (296,2 Mmk vuonna 1999). Nettokassavirran kasvuun vaikutti liikevoiton kas-

vu. Vastaavasti Ilmailulaitoksen liiketoiminnan nettokassavirta oli 235,8 Mmk (249,2 Mmk vuonna 1999). Konsernin likvidit kassavarat ja rahamarkkinasijoitukset olivat vuoden lopussa yhteensä 404,4 Mmk, jossa on kasvua vuoden alun tilanteeseen 99,7 Mmk.

Liikelaitoskonsernin pitkäaikaiset lainat olivat vuoden lopussa 1 025,4 Mmk, josta Ilmailulaitoksen osuus oli 759,4 Mmk. Ilmailulaitoksen lainapäätöksen kuukausittainen keskiporkko oli 4,11%.

Muutokset hallinnossa

Valtioneuvosto asetti 16.12.1999 Ilmailulaitokselle uuden hallituksen toimikaudeksi 1.1.2000-31.12.2002. Uusina jäseninä hallitukseen valittiin toimitusjohtaja Jussi Järventaus (hallituksen puheenjohtaja), toimitusjohtaja Tuula Lindberg sekä henkilöstön edustajana varastonhoitaja Vilho Hänninen. Vanhoina jäseninä hallituksessa jatkoivat hallitusneuvos Pekka Hurtola, johtaja Matti Puhakka ja diplomiekonomi Mona Björklund.

Henkilöstö

Ilmailulaitoksen palveluksessa oli vuoden aikana keskimäärin 1 794 henkeä (1 755 vuonna 1999). Liikelaitoskonsernissa oli vastaavasti keskimäärin 1 874 henkeä (1 831 vuonna 1999).

Vuoden aikana maksettiin palkkoja ja palkkioita seuraavasti:

	Konserni		Liikelaitos	
	1000 mk		1000 mk	
	2000	1999	2000	1999
Hallituksen jäsenet ja toimitusjohtaja	1 545	1 438	939	850
Muu henkilöstö	347 544	320 180	337 984	311 408
Lomarahat	17 061	14 438	16 727	14 196
Lomapalkkavarauksen muutos	1 016	5 467	932	5 553
Luontoisedut	812	525	762	518

Vuoden 2001 näkymät

Suomen kansantalouden kasvu jatkuu vuoden 2001 aikana heikentyen kuitenkin viime vuosien tasosta. Vaikka Euroopassa oletetaan lentoliikenteen kasvun olevan lähes 5 % vuosittain, ei Suomen lentoliikenne todennäköisesti tule kasvamaan yhtä voimakkaasti. Ilmailulaitos on ennusteissaan lähtenyt noin 3 %:n kasvusta matkustajamäärissä. Liikenneilmailun operaatioiden kasvun oletetaan olevan kansainvälisessä liikenteessä noin 1 %. Kotimaan liikenneilmailun operaatioiden ei oleteta kasvavan lainkaan. Ylilentojen määrän oletetaan kasvavan noin 3 %, koska ylilentojen määrä on sidoksissa yleiseurooppalaisen lentoliikenteen kehitykseen. Muu liiketoiminta on siinä määrin yhteydessä lentomatkustuksen määrään, että sen kasvun oletetaan olevan matkustajalukujen kasvun kanssa samaa tasoa. Näistä lähtökohdista tulee Ilmailulaitoksen tulos vuonna 2001 olemaan vuoden 2000 tasolla.

Vuoden 2001 aikana jatketaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kolmannen kiitotien rakentamista, tavoitteena on saada kiitotie käyttöön vuoden 2002 marraskuussa. Maaliskuussa 2001 valmistuu Helsinki-Vantaan lentoasemalle uusi terminaaliosia, joka mahdollistaa Suomen liittymisen Schengen-sopimukseen 25.3.2001 alkaen. Tämä terminaaliosia tulee palvelemaan pelkästään Schengen-sopimuksen ulkopuolisiin maihin suuntautuvaa lentoliikennettä ja sen kustannusarvio on 53 Mmk.

Tuloslaskelma

1.1.2000 - 31.12.2000

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000	1999	2000	1999
	tmk	tmk	tmk	tmk
LIIVEVAIHTO	1 171 132	1 105 508	1 164 231	1 099 062
Liiketoiminnan muut tuotot	6 466	6 506	7 543	6 506
KULUT				
Aineet ja Tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	91 607	88 089	89 969	82 768
Varastojen lisäys(-)/vähennys(+)	-446	-404	-209	-345
Ulkopuoliset palvelut	200 277	199 684	207 789	209 023
MATERIAALIT JA PALVELUT	291 438	287 369	297 549	291 446
HENKILÖSTÖKULUT				
Palkat ja palkkiot	354 611	327 481	344 026	317 978
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	72 398	60 480	70 567	58 826
Muut henkilösivukulut	20 140	19 391	19 391	18 662
HENKILÖSTÖKULUT YHTEENSÄ	447 149	407 352	433 984	395 466
POISTOT JA ARVONALENTUMISET				
Suunnitelman mukaiset				
Rakennukset ja rakennelmat	71 837	69 827	65 359	64 292
Koneet ja kalusto	122 244	107 507	119 905	104 719
Maarakenteet	54 365	55 639	54 275	55 537
Aineettomat oikeudet	2 399	2 056	2 399	2 056
Konserniliikearvo	344	344		
Muut pitkävaikutteiset menot	235	147	228	147
POISTOT	251 424	235 520	242 166	226 751
Liiketoiminnan muut kulut	92 445	87 782	108 029	103 764
LIIVEVOITTO	95 142	93 991	90 046	88 141
RAHOITUSTUOTOT JA KULUT				
Tuotot muista pysyv.vastaavista sijoit.	93	45	42	77
Osuus osakkuusyrityksen voitosta	158	110		
Muut korko- ja rahoitustuotot	28 765	24 990	21 782	18 828
Arvonalentumiset pysyv.vastaavista sijoit.	-2 661		-2 661	
Korkokulut ja muut rahoituskulut	-52 381	-33 630	-38 384	-22 784
	-26 026	-8 485	-19 221	-3 879
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	69 116	85 506	70 825	84 262
Satunnaiset erät				
Satunnaiset tuotot			9 600	20 912
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA			80 425	105 174
Tilinpäätössiirrot				
Poistoeron lisäys (-) / vähennys (+)			-10 937	-20 204
			-10 937	-20 204
Välittömät verot		-60		
Laskennallisen verovelan muutos(+/-)	21	-123		
TULOS ENNEN VÄHEMMISTÖ-OSUUTTA	69 137	85 323	69 488	84 970
Vähemmistöosuus tilikauden tuloksesta	-121	-351		
TILIKAUDEN VOITTO	69 016	84 972	69 488	84 970

	KONSERNI 2000 tmk	1999 tmk	LIIKELAITOS 2000 tmk	1999 tmk
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Käyttöomaisuus				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	13 978	11 535	10 462	8 019
Konserniliikearvo	1 032	1 375		
Muut pitkävaikutteiset menot	251	78	180	78
	15 261	12 988	10 642	8 097
Aineelliset hyödykkeet				
Maa-alueet	237 125	223 830	235 280	221 985
Rakennukset ja rakennelmat	1 621 731	1 512 503	1 347 338	1 299 963
Koneet ja kalusto	524 834	501 900	516 530	491 205
Maarakenteet	643 610	616 834	642 554	615 653
Ennakkomaksut ja keskeneräiset työt	545 056	441 836	476 838	439 640
	3 572 356	3 296 903	3 218 540	3 068 446
Sijoitukset				
Osuudet osakkuusyhteisöissä	418	335		
Osuudet saman konsernin tytäryhtiöissä			58 806	37 690
Osakkeet ja osuudet	3 571	2 373	3 571	2 373
Muut sijoitukset	125 154	118 977	125 154	118 977
	129 143	121 685	187 531	159 040
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto- ja rahoitusomaisuus				
Vaihto-omaisuus				
Valmiit tuotteet/tavarat	3 738	3 291	3 441	3 232
	3 738	3 291	3 441	3 232
Saamiset				
Myyntisaamiset	101 181	88 714	100 187	88 755
Saamiset saman konsernin tytäryhtiöiltä			1 204	12
Muut saamiset	81	42	81	42
Siirtosaamiset	43 630	40 605	38 052	34 628
	144 892	129 361	139 524	123 437
Rahoitusomaisuusarvopaperit				
Muut arvopaperit	257 431	169 406	237 074	165 406
Rahat ja pankkisaamiset	21 837	16 321	3 786	2 727
	4 144 658	3 749 955	3 800 538	3 530 385
VASTATTAVAA				
Oma pääoma				
Sidottu pääoma				
Peruspääoma	1 097 236	1 097 236	1 097 236	1 097 236
Vapaa oma pääoma				
Muu oma pääoma	1 262 131	1 262 131	1 262 131	1 262 131
Edellisten tilikausien voitto	326 976	267 003	320 093	260 123
Tilikauden voitto	69 016	84 972	69 488	84 970
	1 658 123	1 614 106	1 651 712	1 607 224
Vähemmistöosuus	16 234	6 573		
Varaukset				
Kertynyt poistoero			50 449	39 512
Pakolliset varaukset	3 900		3 900	
	3 900		54 349	39 512
Vieras pääoma				
Pitkäaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	1 025 354	730 319	759 441	496 209
Liittymismaksut	3 264	2 932	4 489	3 528
Laskennallinen verovelka	313	333		
	1 028 931	733 584	763 930	499 737
Lyhytaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	85 952	76 833	40 000	70 000
Saadut ennakot	4 408	1 262	4 348	1 202
Ostovelat	81 771	84 794	69 805	83 474
Velat saman konsernin tytäryhtiöille			654	1 273
Muut velat	73 679	26 863	31 366	31 367
Siirtovelat	94 424	108 704	87 137	99 360
	340 234	298 456	233 311	286 676
	4 144 658	3 749 955	3 800 538	3 530 385

Rahoituslaskelma

1.1.2000 - 31.12.2000

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000	1999	2000	1999
	tmk	tmk	tmk	tmk
LIIKETOIMINNAN RAHAVIRTA				
Liikevoitto	95 141	93 991	90 044	88 141
Oikaisut liikevoittoon	250 387	233 357	239 998	224 590
Käyttöpääoman muutos	-16 988	-24 456	-77 664	-59 641
Maksetut korot ja maksut	-52 381	-31 400	-38 383	-22 784
Saadut osingot	167	45	42	77
Saadut korot	28 765	24 770	21 782	18 828
Verot		-60		
Yhteensä	305 091	296 247	235 819	249 211
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA				
Maa- ja vesialueet	12 081	39	12 081	39
Rakennukset ja rakennelmat	200 203	218 928	77 571	171 858
Koneet ja kalusto	128 421	184 288	128 142	164 280
Maarakenteet	135 427	195 135	135 427	180 139
Osakkeet ja osuudet	1 248	3 927	22 314	3 618
Aineettomat oikeudet	2 553	4 087	2 319	3 788
Muut pitkävaikutteiset menot	379	2 233	300	2 070
Käyttöomaisuuden luovutusvoitot	-2 600	-1 703	-13 007	-22 615
Investoinnit käyttöomaisuuteen yhteensä	477 712	606 934	365 147	503 174
Rahamarkkinasijoitusten muutos	6 177	44 024	6 177	44 024
INVESTOINTIEN JA RAHAMARKKINASIOITUSTEN RAHAVIRTA	483 889	650 958	371 324	547 198
KASSAVIRTA ENNEN RAHOITUSTA	-178 798	-354 711	-135 505	-297 987
RAHAVIRTA				
Pitkäaikaisten lainojen lisäys(+)/vähennys(-)	343 232	160 627	303 232	126 209
Lyhytaikaisten lainojen nostot(+)/maksut(-)	-55 433	47 025	-70 000	40 000
Osakepääoman korotus	9 541	1 000		
Maksettu voitontuloutus	-25 000	-28 500	-25 000	-28 500
Yhteensä	272 340	180 152	208 232	137 709
RAHAVAROJEN MUUTOS	93 542	-174 559	72 727	-160 278
Rahavarat 1.1.	185 725	360 284	168 133	328 411
Rahavarat 31.12.	279 267	185 725	240 860	168 133

Tilinpäätöksen liitetiedot

1. Konsernitilinpäätösperiaatteet

Vuoden 2000 tilinpäätös on laadittu valtion liikelaitosten ja liikelaitoskonsernien kirjanpidon perusteista annetun valtioneuvoston päätöksen 17.12.1998 (1023/98) mukaisesti.

Konsernitilinpäätökseen on yhdistetty kaikki konserniyhtiöt sekä osakkuusyhtiö Nurminen Airport Services Oy. Osakkuusyritykset Turku Touring Oy ja Helsinki-Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy on jätetty huomioimatta niiden epäoleellisen vaikutuksen takia konsernin omaan pääomaan.

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. Osakkuusyritys on yhdistetty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyrityksen tuloksesta on esitetty rahoituserissä. Tilinpäätössiirroista laskettu verovelka on esitetty omana eräänä.

Tilinpäätöstä laadittaessa noudatetut arvostusperiaatteet

Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintamenuun. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa yhdenmukaisin periaattein käyttöomaisuuden taloudellisen pitoajan perusteella. Vaihto-omaisuus on esitetty fifo-periaatteen mukaisesti. Pysyvien vastaavien sijoituksiin sekä rahoitusomaisuusarvopapereihin sisältyvät arvopaperit on arvostettu hankintamenuun tai sitä alempaan markkinahintaan.

Ulkomaiset saamiset ja velat on muutettu Suomen rahaksi käyttäen tilinpäätöspäivän Suomen Pankin noteeraamaa keskikurssia. Kurssivoitot- ja tappiot on kokonaisuudessaan kirjattu tulosvaikutteisesti tuloslaskelmaan.

Tilinpäätöksen liitetiedot sisältävät sähkömarkkinalain edellyttämät eriytyt tilinpäätökset sähköverkko- ja sähkön myyntitoiminnasta.

Tuloslaskelman liitetiedot

2. Tilikauden palkat	KONSERNI		LIKELAITOS		
	Suoriteperusteiset	2000	1999	2000	1999
	tmk	tmk	tmk	tmk	tmk
Hallituksen ja toimitusjohtajan palkat ja palkkiot		1 545	1 438	939	850
Muut palkat	347 544	320 180	337 984	311 408	
Lomarajat	17 061	14 438	16 727	14 196	
Lomapalkkavarauksen muutos	1 016	5 467	932	5 553	
Luontoisedut	812	525	762	518	
Yhteensä	367 978	342 047	357 343	332 525	

Lomapalkkavaraukset sisältää lomanmääräytymisvuoden alusta ansaitut (9kk) lomapalkat, lomarajat sekä pitämättömät vuosilomat ja säästövapaat.

3. Sosiaalikulut

Eläkekulut	72 398	60 480	70 567	58 826
Työttömyysvakuutusmaksu	7 314	6 940	7 089	6 718
Muut henkilösivukulut	12 832	12 447	12 302	11 944
Yhteensä	92 544	79 866	89 958	77 489

Liikelaitoksen henkilöstö kuuluu valtion yleiseen eläkejärjestelmään. Vuoden 2000 palkkasumman perusteella lasketut suoriteperusteiset eläkemaksut, jotka noudattavat täyden rahastoinnin vakuutusmatemaattista laskentaperustetta, on kirjattu täysimääräisenä tuloslaskelmaan. Eläkemaksuksi valtiokonttori vahvisti 19,17 % (1999; 18,15 %).

Liikelaitoskonsernin palveluksessa oli tilikautena keskimäärin 1874 (1999; 1831) henkilöä. Liikelaitoksessa oli vastaavasti keskimäärin 1794 (1999; 1755) henkilöä, joista 1777 (1999; 1738) käyttöötoiminnassa ja 17 (1999; 17) investointihankkeisiin palkattuna.

Tilikauden lopussa oli liikelaitoskonsernin palveluksessa 1976 (1999; 1928) henkilöä. Liikelaitoksessa pysyvän henkilöstön määrä tilikauden lopussa oli 1695 (1999; 1608) ja määräaikaisten 177 (1999; 244).

Liikelaitoksessa tehtyjen henkilötyövuosien määrä vuonna 2000 oli 1794 htv (1999;1755 htv).

4. Satunnaiset tuotot

Sisältää kiinteistökaupan Ilmailulaitoksen ja Lentoasemakiinteistöt Oyj:n välillä (9,6 mmk).

Taseen liitetiedot

5. Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä poistot

Pitoajat ja poistoprosentit ovat seuraavat:

	Vuotta	Poistoprosentti	
Aineettomat hyödykkeet			
Aineettomat oikeudet	5	20%	Tasapoisto
Konserniliikearvo	5	20%	Tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	5	20%	Tasapoisto
Aineelliset hyödykkeet			
Rakennukset ja rakennelmat	10 - 40	2,5 - 10 %	Tasapoisto
Koneet ja kalusto	3 - 20	6,7 - 46,7 %	Menojäännöspoisto
Maarakenteet	10 - 40	2,5 - 10 %	Tasapoisto

Muutokset tase-erissä:	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000 tmk	1999 tmk	2000 tmk	1999 tmk
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.1.	27 718	25 865	24 202	22 349
+ Lisäykset tilikaudella	4 842	1 853	4 842	1 853
- Vähennykset tilikaudella				
Hankintameno 31.12.	32 561	27 718	29 044	24 202
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-18 583	-16 184	-18 583	-16 184
Kirjanpitoarvo 31.12.	13 978	11 535	10 462	8 019
Konserniliikearvo				
Hankintameno 1.1.	1 719			
+ Lisäykset tilikaudella		1 719		
- Vähennykset tilikaudella				
Hankintameno 31.12.	1 719	1 719		
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-688	-344		
Kirjanpitoarvo 31.12.	1 032	1 375		
Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno 1.1.	5 775	5 775	5 775	5 775
+ Lisäykset tilikaudella	409		329	
- Vähennykset tilikaudella				
Hankintameno 31.12.	6 184	5 775	6 105	5 775
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-5 933	-5 697	-5 925	-5 697
Kirjanpitoarvo 31.12.	251	78	180	78

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000	1999	2000	1999
	tmk	tmk	tmk	tmk
Maa- ja vesialueet				
Hankintameno 1.1.	223 830	223 649	221 985	223 649
+ Lisäykset tilikaudella	13 302	39	13 302	39
- Vähennykset tilikaudella	-7	142	-7	-1 703
Hankintameno 31.12.	237 125	223 830	235 280	221 985
Rakennukset ja rakennelmat				
Hankintameno 1.1.	1 962 563	1 556 106	1 729 927	1 425 384
+ Lisäykset tilikaudella	197 355	431 883	129 058	329 693
- Vähennykset tilikaudella	-18 074	-25 427	-18 074	-25 150
Hankintameno 31.12.	2 141 844	1 962 563	1 840 911	1 729 927
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-520 114	-450 059	-493 573	-429 963
Kirjanpitoarvo 31.12.	1 621 731	1 512 503	1 347 338	1 299 963
Kokonais- ja sumu-poistojen kertynyt erotus 31.12			39 248	28 045
Koneet ja kalusto				
Hankintameno 1.1.	1 369 672	1 191 174	1 346 356	1 174 985
+ Lisäykset tilikaudella	170 379	190 197	170 100	183 070
- Vähennykset tilikaudella	-42 154	-11 699	-41 824	-11 699
Hankintameno 31.12.	1 497 897	1 369 672	1 474 633	1 346 356
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-973 063	-867 773	-958 103	-855 152
Kirjanpitoarvo 31.12.	524 834	501 900	516 530	491 205
Kokonais- ja sumu-poistojen kertynyt erotus 31.12			11 200	11 467
Maarakenteet				
Hankintameno 1.1.	1 222 508	1 139 912	1 221 030	1 139 226
+ Lisäykset tilikaudella	81 176	82 596	81 176	81 804
- Vähennykset tilikaudella				
Hankintameno 31.12.	1 303 684	1 222 508	1 302 207	1 221 030
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-660 073	-605 674	-659 652	-605 377
Kirjanpitoarvo 31.12.	643 611	616 834	642 554	615 653
Osakkeet ja osuudet (tytäryhtiöt ja muut osakkeet)				
Hankintameno 1.1.	2 708	2 143	40 063	36 132
+ Lisäykset tilikaudella	1 406	565	22 314	3 932
- Vähennykset tilikaudella	-125			
Hankintameno 31.12.	3 989	2 708	62 377	40 063
YHTEENSÄ				
Hankintameno 1.1.	4 816 494	4 144 624	4 589 339	4 027 500
+ Lisäykset tilikaudella	468 870	708 854	421 123	600 391
- Vähennykset tilikaudella	-60 360	-36 983	-59 905	-38 552
Hankintameno 31.12.	5 225 003	4 816 494	4 950 556	4 589 339
- Kertyneet sumupoistot 31.12	-2 178 453	-1 945 731	-2 135 836	-1 912 373
Kirjanpitoarvo 31.12.	3 046 550	2 870 763	2 814 720	2 676 966
Kokonais- ja sumu-poistojen kertynyt erotus 31.12			50 448	39 511

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000 tmk	1999 tmk	2000 tmk	1999 tmk
6. Sijoitukset	Kirjanpitoarvo		Kirjanpitoarvo	
Tytäryhtiöosakkeet				
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 1			32 761	25 645
Suomen Lentoasemapalvelut Oy			400	400
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti			5 000	5 000
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 3			5 646	5 646
Lentoasemakiinteistöt Oyj			15 000	1 000
			<u>58 806</u>	<u>37 690</u>
Osuudet osakkuusyryyksissä				
Hankintameno 1.1.	335	201		
Lisäykset	208	134		
Vähennykset	-125			
Hankintameno 31.12.	<u>418</u>	<u>335</u>		
Muut osakkeet ja osuudet				
Osakkeet ja osuudet	3 571	2 373	3 571	2 373
Osakkeet ja osuudet yhteensä	<u>3 989</u>	<u>2 708</u>	<u>62 377</u>	<u>40 063</u>
Muut sijoitukset				
Rahamarkkinasijoitukset 1.1.	118 977	74 953	118 977	74 953
Lisäykset tilikauden aikana	6 177	44 024	6 177	44 024
Rahamarkkinasijoitukset 31.12.	<u>125 154</u>	<u>118 977</u>	<u>125 154</u>	<u>118 977</u>
Muut sijoitukset yhteensä	<u>125 154</u>	<u>118 977</u>	<u>125 154</u>	<u>118 977</u>

7. Ilmailulaitoksen konserniyhtiöt

Konserniyhtiöt	Tulos	
	2000	1999
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 1	-122	1 100
Suomen Lentoasemapalvelut Oy	-13	32
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	-27	32
Kiinteistö Oyj Lentäjantie 3	824	702
Lentoasemakiinteistöt Oyj	-13	-26

Osakkuusyryykset	Osakkeiden lkm, kpl	Konsernin omistus- osuus - %	Kirjanpitoarvo	Konsernin osuus omasta pääomasta	Tilikauden tulos
Nurminen Airport Services Oy	75	25	150	345	633
Turku Touring Oy	8	1	24		
Helsinki Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy	50	25	50	35	-59

8. Siirtosaamiin sisältyvät olennaiset erät

Tilikauden siirtosaamiin sisältyy liikelaitoksessa arvonlisäverosaaminen 11,2 mmk ja työministeriön rahoitusosuus investointihankkeisiin 9,7 mmk.

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000 tmk	1999 tmk	2000 tmk	1999 tmk
9. Oman pääoman erien lisäykset ja vähennykset				
Peruspääoma				
Tilikauden alussa	1 097 236	1 097 236	1 097 236	1 097 236
+ lisäykset / vähennykset				
Tilikauden lopussa	1 097 236	1 097 236	1 097 236	1 097 236
Muu oma pääoma				
tilikauden alussa	1 262 131	1 262 131	1 262 131	1 262 131
Edell. tilikausien voitto / tappio	351 975	275 654	345 093	288 623
Voitonjako omistajille	-25 000	-28 500	-25 000	-28 500
Edell. tilik.voitt.merkitty poistoeron osuus		19 849		
	326 975	267 004	320 093	260 123
Tilikauden voitto	58 136	64 453		
Tilikauden voittoon merkitty poistoeron muutos	10 880	20 519		
Tilikauden voitto (+) tappio (-)	69 016	84 972	69 488	84 970
Tilikauden lopussa	1 658 123	1 614 106	1 651 712	1 607 224
Pääoma yhteensä	2 755 359	2 711 342	2 748 948	2 704 460
10. Varaukset				
Kertynyt poistoero			50 448	39 511
Pakolliset varaukset	3 900		3 900	
11. Pitkäaikainen vieras pääoma				
Velat jotka eräänyvät viiden vuoden tai sitä pitemmän ajan kuluttua				
Lainat rahoituslaitoksilta	724 138	425 405	616 361	336 209
12. Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät				
Konsernin tilikauden siirtovelkoihin sisältyy lomapalkkavelka sosiaalikuluihin 78,4 mmk.				
Liikelaitoksen tilikauden siirtovelkoihin sisältyy henkilöstökuluja sosiaalikuluihin 77,1mmk.				
13. Valtion talousarviosta saatu rahoitus				
Palvelutuotantoa vastaan saatu rahoitus				
Ilmavoimille myydyt palvelut			38 789	36 222
Korvaus valmiustehtävistä			26 988	27 200
Rajavartiolaitokselle myydyt palvelut			450	450
Ilmatieteenlaitokselle myydyt palvelut			1 242	1 323
Pelastuspalveluiden ylläpito			500	500
Avustus ammattikoulutukseen			9 000	4 000
			76 968	69 695
Vastikkeetta saatu rahoitus				
Investointihankkeiden toteuttamiseen			24 358	12 898
Käyttötoimintoihin			5 464	674
			29 821	13 573
14. Valtion rahoituksen puitteissa oleva henkilöstö				
Henkilökunnan määrä			57	55
Maksetut palkat ja palkkiot			6 284	5 860
15. Kunnilta saatu rahoitus				
Vastikkeetta saatu rahoitus				
Investointihankkeiden toteuttamiseen			2 579	3 000
16. EU:lta saatu rahoitus				
Vastikkeetta saatu rahoitus				
Investointihankkeen toteuttamiseen			10 632	7 373

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2000 tmk	1999 tmk	2000 tmk	1999 tmk
17. Annetut takaukset, pantit ja vastuut				
Takaukset konserniyritysten puolesta:				
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1	155 000	115 000	155 000	115 000
Kiinteistö Oy Lentäjätie 3	78 625	80 750	78 625	80 750
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	9 292	9 692	9 292	9 692
Lentoasemakiinteistöt Oyj	68 948	35 500	68 948	35 500
Pantit omasta puolesta:				
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	15 000	15 000		
Leasingvastuut				
Tilikaudella 2001 maksettavat	5 628	3 428	4 556	2 508
Myöhemmin maksettavat	4 002	2 715	2 926	1 795
Annetut takaukset, pantit ja vastuut yht.	<u>336 495</u>	<u>262 085</u>	<u>319 347</u>	<u>245 246</u>

18. Lentoturvallisuushallinnon/viranomaistoiminnan talous 2000/1999

Viranomaistoiminnan liikevaihto koostuu erilaisista lupakirjan myöntämiseen tai uudistamiseen liittyvistä maksuista, koulutusorganisaatioiden koulutuslupamaksuista sekä ansiolento- ja huoltoyritysten toimilupamaksuista. Lisäksi peritään maksuja ilma-alusten lentokelpoisuuden valvonnasta ja lennonvarmistuslaitteiden toiminnan tarkistuksista. Samoin ilma-alusrekisterin pitoon liittyvistä suoritteista peritään maksuja.

Viranomaistoiminnan henkilöstömäärä tilikauden päättyessä oli 73 (71) henkilöä.

Tuloslaskelma

	2000	1999
	Mmk	Mmk
Liikevaihto	4,9	4,9
Henkilöstökulut	19,5	18,0
Muut kulut	5,3	4,0
Yleiskulut		
toimitilakulut	1,1	1,1
lentomittauskulut	2,5	2,9
muut yleiskulut	1,1	1,0
yleiskulut yht.	<u>4,7</u>	<u>5,0</u>
Toimintakulut yhteensä	29,5	27,0
Käyttökate/alijäämä	-24,6	-22,1
Poistot	0,6	0,7
Tilikauden tulos (alijäämä)	<u>-25,2</u>	<u>-22,8</u>
Taseen omaisuserien muutokset	2000	1999
	Tmk	Tmk
Aineettomat oikeudet		
Hankintameno 1.1.	2 498	2 435
Lisäykset / investoinnit - 00		63
Hankintameno 31.12.	<u>2 498</u>	<u>2 498</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-1 540	-1 131
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>958</u>	<u>1 367</u>
Aineelliset		
Hankintameno 1.1.	8 170	8 170
Lisäykset / investoinnit - 00	92	
Hankintameno 31.12.	<u>8 262</u>	<u>8 170</u>
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-7 184	-6 936
Kirjanpitoarvo 31.12.	<u>1 078</u>	<u>1 234</u>

19. Ilmailulaitos valtion talousarvioesityksessä 2000

Investointeihin käytettiin varoja tilikauden aikana 403,2 mmk (kassaperusteisesti 365,2 mmk) kun tulo- ja menoarvioissa ennakoitiin investointien toteutuvan 550 mmk:n määräisinä, mikäli tulostavoite toteutuisi. Investointeihin liittyviä sitoumuksia Ilmailulaitoksella oli oikeus tehdä 600 mmk:n edestä. Oikeutta käytettiin 112 mmk:n edestä.

Lainavaltuuksia Ilmailulaitokselle oli myönnetty 250 mmk. Vuoden 1998 lainavaltuuksien perusteella allekirjoitettuja lainoja nostettiin 303,2 mmk, joten vuoden 2000 lainavaltuuksia ei käytetty.

Ilmailulaitokselle myönnettiin oikeus antaa vastavakuutta vaatimatta omavelkaisia takauksia lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluja tuottavien tytäryhtiöidensä tai Ilmailulaitoksen toimialaan liittyvien kiinteistöyhtiöidensä ottamien yhteensä enintään 150 mmk:n lainojen vakuudeksi. Ilmailulaitos antoi näitä takauksia vuoden aikana yhteensä 85 mmk luotolle joista nostettiin 40 mmk:aa.

Takausvaltuudet Lentoasemakiinteistöt Oyj:n liikkeeseen laskemalle yritystodistusohjelmalle (59,5 mmk) saatiin vuoden -99 takausvaltuuksista (95 mmk), joista käytettiin 33,4 mmk. Jäännös käytetään vuonna 2001.

Tunnuslukutaulukko

	1997	1998	1999	2000	2000
	toteuma	toteuma	toteuma	TAE	toteuma
Liikevaihto, mmk	971,4	1086,8	1105,5	1073,0	1171,5
- muutos-%	15,6	11,9	13,8	-2,9	6,0
Käyttökate, mmk	310,9	340,6	314,8	307,0	332,2
-käyttökate-% lv:sta	32,0	31,3	28,5	28,6	28,4
Voitto, mmk	73,2	95,6	84,9	45,0	69,5
-voitto-% lv:stä	7,5	8,8	7,7	4,2	5,9
Sijoitetun pääoma tuotto-% 1)	2,5	3,0	2,7	2,0	2,5
Omavaraisuusaste-% 2)	85,2	80,7	77,7	74,0	73,6
Investoinnit % lv:sta	25,9	43,0	51,3	47,0	35,5
Henkilöstömäärä	1 670	1 766	1 852	1 751	1 872

Kaavat:

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

2) Omat pääomat + varaukset / taseen loppusumma

20. Ilmailulaitoksen sähköverkkotoiminta

Sähkömarkkinalain (386/95) mukainen sähköverkkotoiminnan ja myyntitoiminnan eriytetty tulos.

Yhteisten kulujen ja tase-erien jakoperusteet

Tuloslaskelma

Muut kulut

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

Tase

Muutokset tase-erissä (tilikausien 2000 - 1999 aikana)

Sähköverkkotoiminnan käynnistyessä vuonna 1996 avaava tase muodostettiin verkkotoiminnan käyttöomaisuudesta (laitteet ja rakennukset) . Taseen vastattavissa omaisuus jaettiin peruspääomaan ja aloittamisvaiheen muuhun omaan pääomaan.

Rakennukset ja rakennelmat

Hankintameno 1.1.

Lisäykset tilikaudella -00

Hankintameno 31.12.

- Kertyneet sumu-poistot 31.12.

Kirjanpitoarvo 31.12.

Koneet ja kalusto

Hankintameno 1.1.

Lisäykset tilikaudella -00

Hankintameno 31.12.

- Kertyneet sumu-poistot 31.12.

Kirjanpitoarvo 31.12.

	2000	1999
	tmk	tmk
	641	641
	641	641
	-641	-641
	51 410	50 780
	7 145	630
	58 555	51 410
	-40 279	-37 773
	18 276	13 637

Lyhytaikainen vieras pääoma

Ostovelat muodostuvat verkkotoiminnalle kohdistetuista hankinnoista. Siirtovelat sisältävät henkilöstön loma- ja lomakorvausten mukaisen lomapalkkavarauksen sekä suoriteperiaatteen mukaisesti jaksotettuja palkkoja.

Henkilöstö

Sähköverkkotoiminnan henkilöstö keskimäärin tilikauden aikana oli 9 (9).

SÄHKÖLAITOS**Tuloslaskelmat**

	VERKKOTOIMINTA				MYYNTITOIMINTA			
	2000 tmk	%	1999 tmk	%	2000 tmk	%	1999 tmk	%
LIIVEVAIHTO	12 217		11 346		17 145		16 465	
Liiketoiminnan muut tuotot								
KULUT								
Aineet ja tarvikkeet								
Ostot tilikauden aikana	125		216		4		24	
Ulkopuoliset palvelut	3 787		3 805		16 811		15 894	
Henkilöstökulut								
Palkat ja palkkiot	1 733		1 615		207		209	
Henkilösivukulut								
Eläkekulut	343		307		41		39	
Muut henkilösivukulut	100		86		12		12	
POISTOT JA ARVONALENTUMISET								
Suunnitelman mukaiset								
Rakennukset ja rakennelmat			59					
Koneet ja kalusto	2 506		2 472					
POISTOT JA ARVONALENTUMISET YHTEENSÄ	2 506		2 531					
Liiketoiminnan muut kulut	2 398		2 068		117		95	
LIIVEVOITTO	1 225	10	718	6	-47	0	192	1
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT								
Korkotuotot	25							
Korkokulut			-3					
YHTEENSÄ	25		-3					
TULOS ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA	1 250		715		-47		192	
TILIKAUDEN VOITTO	1 250	10	715	6	-47	0	192	1

Tase	SÄHKÖLAITOS	
	Verkkotoiminta	
	2000 tmk	1999 tmk
VASTAAVAA		
KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIIJOITUKSET		
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	18 302	13 637
	<u>18 302</u>	<u>13 637</u>
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS		
Saamiset		
Myyntisaamiset	1 042	960
Siirtosaamiset	12	144
Muut samiset		2 605
	<u>1 054</u>	<u>3 709</u>
VASTAAVAA YHTEENSÄ	19 356	17 346
Tase		
VASTATTAVAA		
OMA PÄÄOMA		
Peruspääoma	7 800	7 800
Aloittamisvaiheen muu oma pääoma	5 200	5 200
Edellisten tilikausien voitto	2 970	2 255
Tilikauden voitto	1 250	715
	<u>17 220</u>	<u>15 970</u>
VARAUKSET		
VIERAS PÄÄOMA		
Lyhytaikainen		
Ostovelat	1 388	456
Muut lyhytaikaiset	335	66
Siirtovelat	413	854
	<u>2 136</u>	<u>1 376</u>
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	19 356	17 346

Sijoitetun pääoman tuotto-prosentti

Verkkotoiminnan osalta sijoitetun pääoman tuotto-prosentti oli 7,2 % (4,5%)

kaava:

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

Esitys voiton käyttämisestä

Hallitus ehdottaa, että valtioneuvosto vahvistaisi tilinpäätöksen 2000 ja että tilikauden voitosta 69 487 999 mk tuloutetaan 20 800 000 mk voiton tuloutuksena valtiolle ja jäännös 48 687 999 mk siirretään edellisten tilikausien voitto/tappio tilille.

Vantaalla 27. päivänä maaliskuuta 2001

Jussi Järventaus
Pekka Hurtola
Mona Björklund
Vilho Hänninen
Matti Puhakka
Tuula Lindberg

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

Vantaalla 28. päivänä maaliskuuta 2001

Seppo Akselinmäki, JHTT
Markku Pajunen, KHT

Tilintarkastuskertomus

Olemme tarkastaneet Ilmailulaitoksen kirjanpidon, tilinpäätöksen, konsernitilinpäätöksen ja hallinnon sekä talouden tilikaudelta 1.1. - 31.12.2000. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää liikelaitoksen ja sen konsernin toimintakertomuksen, tuloslaskelmat, taseet ja liitetiedot rahoituslaskelmineen.

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

Lausuntona esitämme, että

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

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

Olemme tutustuneet tilinpäätöksen liitetiedoissa esitettyihin sähkömarkkinalain perusteella eriytettyjen toimintojen tuloslaskelmiin, taseisiin ja lisätietoihin. Laskelmat on olennaisilta osiltaan oikein laadittu sähkömarkkinalain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaisesti.

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista sekä hallituksen toimintakertomukseensa tekemää esitystä tilivuoden tuloksen käsittelystä.

Vantaalla 28. maaliskuuta 2001

Seppo Akselinmäki, JHTT
Markku Pajunen, KHT

Turvallisuusasioissa kansallinen ilmailuviranomainen

Ilmailulaitoksen liiketoiminnasta riippumaton Lentoturvallisuushallinto ylläpitää ja kehittää lentoturvallisuutta Suomessa. Se on itsenäinen viranomaisyksikkö, joka ohjaa ja valvoo lentoliikenteen ja muun siviili-ilmailun, lentokenttien ja lennonvarmistuksen turvallisuutta.

Kansallisena ilmailuviranomaisena Lentoturvallisuushallinto antaa suomalaiset ilmailumääräykset. Sen viranomaistehtäviin kuuluu erilaisten lupien ja lupakirjojen myöntäminen sekä luvan- ja lupakirjanhaltijoiden toiminnan valvominen. Lentoturvallisuushallinto hyväksyy ilmailuvälineitä, ylläpitää ilma-alusrekisteriä ja vahvistaa ilma-aluskiinnitykset. Toiminnassaan Lentoturvallisuushallinto toteuttaa liikenne- ja viestintämisteriön sille asettamaa keskeistä tavoitetta eli huolehtii Suomen kansainvälisesti korkean lentoturvallisuustason ylläpitämisestä.

Viranomaistoiminnan tuotot tulevat lähinnä erilaisista lupakirja- ja toimilupamaksuista sekä valvontamaksuista. Kokonaiskulut vuonna 2000 olivat 29,5 Mmk ja tuotot 4,9 Mmk. Viranomaiskulujen alijäämä katetaan Ilmailulaitoksen muulla toiminnalla.

Lentoturvallisuushallinto julkaisee oman vuosikertomuksensa, joka sisältää tarkempia tietoja toiminnasta vuonna 2000.

Lentoturvallisuustilanne vuonna 2000

Osana eurooppalaisten ilmailuviranomaisten yhteistyöjärjestöä JAA:ta (Joint Aviation Authorities) Lentoturvallisuushallinto työskenteli tavoitteellisesti vuotuisen lento-onnettomuuksien ja niissä kuolleitten määrän vähentämiseksi lentoliikenteen kasvusta huolimatta. Suomalaisen lentoturvallisuuden kannalta kulunut vuosi oli melko hyvä edellisvuosien tapaan.

Liikenneilmailussa¹ tapahtui yksi onnettomuus suomalaisen liikennekoneen törmättyä pysähtymisvaiheessa matkustajasiltaan Helsinki-Vantaalla. Lisäksi tapahtui yksi ulkomaalaisen lentokoneen rullausvaurio. Henkilövahinkoja ei tapahtunut. Muita vakavia vaaratilanteita sattui kaksi, toinen kotimaassa ja toinen suomalaiselle ilma-alukselle ulkomailla.

Yleisilmailussa² tapahtui kolme onnettomuutta. Yhdessä, joka oli koulutuslento, kuoli kaksi henkilöä. Yleisilmailussa tapahtui lisäksi kahdeksan lentovauriota. Vakavia vaaratilanteita oli neljä.

Harrasteilmailussa³ tapahtui 12 onnettomuutta, joista vakavimpia olivat laskuvarjo-onnettomuudet. Yksi henkilö menehtyi ja kaksi vammautui vaikeasti. Yksi henkilö loukkaantui varjoliito-onnettomuudessa ja yksi kuumailmapallo-onnettomuudessa. Harrasteilmailussa tapahtui lisäksi 15 lentovauriota.

1 Säännöllinen lentoliikenne ja tilauslentoliikenne (charter) liikenneluokan lentokoneilla, säännöllinen helikopteriliikenne

2 Taksilennot, työlennot, koulutuslennot, yksityisilmailu

3 Purje- ja moottoripurjelento, ultrakevyet lentokoneet, kuumailmapallot, laskuvarjourheilu, riippu- ja varjoliito

Vaara- ja poikkeamatilanteet ilmailussa

Vaara- ja poikkeamatilanteiden tutkinnalla saadaan tietoa ilmailutoiminnan mahdollisista riskeistä ja niiden kehityssuunnista. Seuranta ja tutkinta perustuu Lentoturvallisuushallinnolle tehtävään raportointiin. Vuonna 2000 Lentoturvallisuushallinnolle toimitettiin 438 lentoturvallisuusilmoitusta. Edellisenä vuonna ilmoituksia tehtiin 508 kpl. Vuonna 2000 oikeusministeriön Onnettomuustutkintakeskus aloitti tutkinnan onnettomuuksien ja vaaratilanteiden osalta 23 tapauksessa. Lentoturvallisuushallinto pyrkii johdonmukaisesti toiminnallaan alentamaan raportointikynnystä, jotta luottamus ilmailun eri osapuolten kesken lisääntyisi.

Lentoturvallisuusilmoitusten seurannassa ja luokittelussa siirrytään tulevaisuudessa käyttämään uutta ICAO:n ADREP 2000 -luokittelua. Myös yleiseurooppalaisessa mittakaavassa luokitusjärjestelmien harmonisointi on tarpeen lentoturvallisuuden mittaamisen, analysoinnin ja parantamisen vuoksi. EU-komissio onkin tehnyt ehdotuksen koskien yhteistä pakollista ja sitä täydentävää luottamuksellista raportointijärjestelmää, joka tulevaisuudessa yhtenäistää raportointikäytännöt eri Euroopan maissa.

Lentoturvallisuushallinnon tavoitteet vuodelle 2000 ja niiden toteutuminen

Ilmailulaitoksen viranomaisyksikön Lentoturvallisuushallinnon toimintatavoitteet hyväksyy ja antaa liikenne- ja viestintäministeriö. Vuoden 2000 tavoitteet toteutuivat seuraavasti:

Lentoturvallisuushallinnon kansainvälisen yhteistyön keskeinen tavoite oli aktiivinen osallistuminen yhteiseurooppalaisen ilmailuviranomaisen EASAn perustamiseen liittyvään valmisteluun EU:ssa, eurooppalaisten ilmailuviranomaisten yhteistyöhön JAA:ssa ja Eurocontrolin turvallisuusmääräysten komission SRC:n toimintaan ja toiminnan kehittämiseen.

Vuonna 2000 EU:ssa selvitettiin EASAn perustamista yhteisöjärjestönä Euroopan komission tekemien selvitysten ja syksyllä 2000 antaman asetusehdotuksen pohjalta. Lentoturvallisuushallinto valmisteli kirjallisia vastineita ja osallistui Euroopan unionin neuvoston alaisen ilmailuryhmän työhön.

Lentoturvallisuushallinto osallistui aktiivisesti JAA:n työskentelyyn päättävissä elimissä, komiteoissa ja työryhmissä. Vuonna 2000 JAA:n painopistealueena oli erityisesti sen omien toimintojen tehostaminen ja parantaminen. SRC:ssä Lentoturvallisuushallinto osallistui turvallisuusmääräysten (ESARR) valmisteluun.

Lentoturvallisuushallinnon tavoitteena oli arvioida ja toteuttaa niitä suosituksia, joita kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO Suomeen tekemänsä auditoinnin perusteella antoi.

Työ valmistuu kaikilta osiltaan vuoden 2001 aikana ja huomio kohdistetaan erityisesti seuraaviin asioihin: tarkastajien ja ilma-aluskatsastajien kelpoisuus-, kokemus- ja koulutusvaatimusten määrittelyyn, lentotoimintaa koskevien ICAOn standardien ja suositusten täyttymisen tarkistamiseen sekä Lentoturvallisuushallinnon toiminta- ja laatukäsikirjan täydentämiseen.

Kotimaassa keskeinen tavoite oli kansainvälisessä yhteistyössä sovittujen yhteiseurooppalaisten normien voimaansaattaminen koskien ansiolentotoimintaa, ilmailulupakirjoja ja koulutusorganisaatioita sekä huoltomekaanikkojen lupakirjoja ja koulutusorganisaatioita.

Yhteiseurooppalaiset JAR-FCL-vaatimukset tulivat voimaan 1.1.2000. JAR-66 koskien huoltomekaanikkojen lupakirjavaatimuksia ja JAR-147 koskien huoltomekaanikkojen koulutusorganisaatioita tulivat asteittain voimaan 1.2.2000 alkaen. JAR-OPS 1 -vaatimukset koskien ansiolentotoimintaa mittarilentosääntöjen mukaisesti pienemmillä monimoottorisilla lentokoneilla tulivat voimaan 1.4.2000.

JAR-lupakirjoja oli vuoden 2000 lopussa voimassa kaikkiaan 163 kpl. Kansalliset lupakirjat ovat edelleen voimassa, mutta niitä ylläpidetään ja uusitaan uusien vaatimusten mukaisesti. Uusia lupakirjoja ja kelpuutuksia varten oppilaat koulutetaan JAR-FCL-vaatimusten mukaan.

Valtaosa yksityislentäjiä kouluttavista koulutusluvanhaltijoista sai vuoden 2000 aikana oikeuden kouluttaa JAR-FCL:n mukaisesti. Korkeamman tason lupakirjoihin ja kelpuutuksiin kouluttavista lentokouluista kolmella oli vastaava lupa vuoden lopussa. Vuoden 2000 loppuun mennessä yksikään tyyppikoulutusorganisaatio eikä helikopterilentokoulu ollut saavuttanut valmiutta kouluttaa uusien määräysten mukaisesti.

Ilmailussa sattuvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ennaltaehkäisemisessä tuli vuoden aikana erityisesti painottaa tiedottamista sekä lentokoulutuksen laadun tarkkailua ja koulutuksessa havaittujen puutteiden korjaamista.

Lentoturvallisuushallinto on kehittänyt seurantajärjestelmää, jolla voidaan entistä paremmin seurata koesuoritusten kehittymistä eri oppiaineissa ja eri lentokoulujen oppilailla. Vuonna 2000 keskityttiin ammattilentäjiä ja lennonopettajia kouluttavien organisaatioiden JAR-FCL:n mukaisen toiminnan tarkastuksiin ja hyväksyntään. Toiminta-, koulutus- ja laatukäsikirjoja ja koulutusohjelmia tarkastettiin Lentoturvallisuushallinnon kehittämiä työkaluja käyttäen.

Lennonopettajille, tarkastuslentäjille ja ilmailijoille järjestettiin useita tiedotus- ja koulutustilaisuuksia muuttuneista ja täsmennetyistä ilmailumääräyksistä.

Vuoden aikana tuli suorittaa uusien lennonvarmistusjärjestelmien käyttöönottoon liittyvät viranomaishyväksynät sekä tehostaa lennonvarmistustoiminnan viranomaisauditointia.

Vuoden 2000 aikana Lentoturvallisuushallinto hyväksyi uuden lähestymislennonjohdon käyttöönoton sekä siihen sisältyvät järjestelmien kehitys- ja muutos-hankkeet Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lisäksi hyväksyttiin useita erillisjärjestelmiä ja -laitteita. Viranomaisauditoinnit suoritettiin vuoden loppuun mennessä kolmella lentoasemalla.

Keskeisenä tavoitteena on ollut myös laadukkaan asiakaspalvelun ja tehokkaan toiminnan edelleen kehittäminen sekä Lentoturvallisuushallinnon roolin ja julkisen kuvan selkeyttäminen määrittelemällä Lentoturvallisuushallinnon palvelukonsepti, kehittämällä asiakaspalvelua sekä tiedottamalla nykyistä tehokkaammin Lentoturvallisuushallinnon toiminnasta ja tehtävistä.

Asiakaspalveluprojektiin nimetty työryhmä määritteli asiakaspalvelun ja asiakasneuvonnan periaatteet, joihin sisältyy järjestelmällinen asiakaspalautteen hyödyntäminen.

Kaikki Lentoturvallisuushallinnon julkaisemat uudet määräykset ja ajankohtaiset ulkoiset tiedotteet julkaistaan Internet-kotisivulla. Koko ilmailumääräyskoelma oli vuoden 2000 loppuun mennessä muunnettu sähköiseen muotoon ja otettu sisäiseen koekäyttöön.

Lentoturvallisuushallinto julkaisi keväällä 2000 oman vuosikertomuksen suomen ja englannin kielillä.

Ilmailun intressitahoille esitettiin ns. keskustelufoorumi-tilaisuuksien kehittämistä ja valmistelun parantamista sekä tilaisuuksiin liittyvän tiedotustoiminnan kehittämistä.





ILMAILULAITOS

Ilmailulaitos
PL 50
01531 Vantaa

käyntiosoitteet:
Lentäjätie 3 ja
Ilmailutie 9, Vantaa

puh.vaihde (09) 827 71
telefax (09) 8277 2099
sähköposti: ilmailulaitos@fcaa.fi

www.ilmailulaitos.com

