

Ilmailulaitoksen vuosipäivän ja Turun lentoaseman juhlavuoden vastaanotto 1.3.2005 Turun linnassa

Pääjohtaja Mikko Talvitie

Arvoisat kutsuvieraat, hyvät naiset ja herrat

Onnittelen Turun seutua lentoasemanne kolmesta merkkipäivästä. Kovin harvoin päivänsankari pääsee juhlimaan samanaikaisesti sekä 50, 70 että 80 -vuotispäiväänsä.

Kulunut 80 vuoden ajanjakso 10 ja 30 vuoden välietappeineen kuvaa osuvasti siviili-ilmailun kehittymisen pioneerivaiheita: Rohkeasti ja pienin investoinnein alkuun Ruissalossa Pikku Pukkia vastapäisellä lahdella keveillä, sään armoilla toimivilla neli- ja yhdeksänpaikkaisilla vesitasoilla. Koneiden kehittyessä nopea ja hyvin oivallettu siirtyminen Suomen ensimmäiselle ja silloin maailman pohjoisimmalle maalentoasemalle Artukaisiin vuonna 1935. On kiintoisaa, että Artukaisista lennettiin Helsinkiin, Tukholmaan, Poriin ja Vaasaan. Ylpeys oli sen ajan jumbojetti 18-paikkainen Junkkers-52 kone. Konekoon ja kenttävaatimusten edelleen kasvaessa oli jälleen etsittävä Turun lentokentälle uusi paikka, joka löytyi Turku - Rusko maantien varresta. Uuden kentän rakennustyöt pantiin käyntiin heti sodan jälkeen ja vihittiin juhlallisesti käyttöön vuonna 1955.

Ruskon lentoaseman merkkipaaluja ovat käyttöönoton jälkeen olleet ainakin seuraavat: säännöllisen suihkukoneliikenteen alkaminen 1966, uuden terminaalin valmistuminen 1978, kiitotien pidennys vaikeissa pohjaolosuhteissa vuonna 1980, uusi tulotie vuonna 1990, terminaalin uudistaminen ja laajentaminen nykyiselleen 1999 ja uusi rahtiterminaali 2003. Rinnan näiden näkyvien kehittämistoimien kanssa on lentoaseman teknisiä varusteita koko ajan kehitetty, ja mikä tärkeää palvelujen ilme, sisältö ja toiminnan aktiivisuus ovat seuranneet hyvin ajan henkeä. Tahti jatkuu ja suuriakin suunnitelmia on. Tällä hetkellä ajan henkeen kuuluu, että lentoasemat integroituvat yhä kiinteämmin ympäröivään maankäyttöön niin, että molemmat hyötyvät toisistaan. Lentoasemat alkavat yhä enemmän olla osa kaupunkirakennetta. Täällä Turussa on Ilmailulaitos yhteistyössä kaupunkiseudun kanssa profiloitumassa erityisesti logistiikka ja rahtitoimintoihin.

Silmäillessäni Turun lentoasemien menneiden juhlien arvokkaita ohjelmia, olen voinut todeta mm. sen luonnollisen asian, että päätökset on aina tehty ajallaan ja sen ajan tilanteiden ja tietämyksen mukaisina. Yleisimminkin on tänä jälkiviisauden aikana tarpeen korostaa, että päätökset tehdään aina ajassa. Myös juhlat on juhlittu ajan arvojen mukaisesti: Artukaisten lentokentän vihkiäiset vuonna 1935 pidettiin presidentti Svinhufvudin läsnä ollessa. Juhlat alkoivat Isänmaan virrellä, jatkuivat arkkipiispan rukouksella ja Porin rykmentin soittokunnan Finlandialla, maanviljelysneuvoksen vihkiäispuheella ja päättyivät armeijan kunniamarssiin ja maammelauluun.

Vuonna 1945 aloitetun Ruskon lentoaseman rakennustöille oli puolestaan ominaista, että ne työt valvontakomissio keskeytti jo seuraavana vuonna varmaankin jostakin hyvästä syystä ja jatkamaan päästiin vasta olympialaisten jälkeen vuonna 1953. Nykyaikana lentoasemien ja lentoyhtiöiden toimintaan puuttuu kiihtyvällä mielenkiinnolla uusi valvontakomissio, nimittäin Euroopan komissio. Tosin syyt ovat kuudessakymmenessä vuodessa muuttuneet.

Tänään kolminkertaiseen, tai oikeastaan nelinkertaiseen juhlaamme tuo arvokkuutta tämä historiallinen linna, Sanna Rämön lausunta ja Heljä Rätyn huiluesitykset, sekä kamariorkesteri Avanti!:n vaskivintetti. Kamariorkesteri Avanti on tunnettu siitä, että se yhdistää vanhaa ja uutta musiikkia luovalla ja uusia ajatuksia herättävällä tavalla. Mikä voisikaan olla osuvampaa tässä juhlassa.

Tänään neljäs juhlamme aihe on Ilmailulaitoksen perinteinen vuosipäivä. Ilmailulaitos täyttää yhtenäisenä tuotanto-organisaationa tänään pyöreät 33 vuotta ja liiketoiminnallisena organisaationa 14 vuotta. Kuluneesta 33 vuodesta 19 ensimmäistä vuotta olivat ilmailuhallinnolle integraation ja organisaation eheytyksen aikaa, jolloin kolme erillistä organisaatioita sulautui vähitellen yhdeksi lentoliikenteen infrastruktuuri- ja viranomaisorganisaatioksi: ilmailuhallitukseksi.

Ilmailuhallinnon yhtenäinen organisaatio, lentoliikenteen huima kehitys ja sen mukana lentoasemien alati lisääntyvät investointitarpeet, sekä Suomessa 1980-luvun lopulla tapahtunut valtion palvelutoimintojen liiketaloudellisen ajattelun ja sen mukaisten toimintamallien, suomalaisen thatcherismin, kehittyminen johtivat luontaisena evoluutiona ilmailuhallituksesta Ilmailulaitokseen.

Ilmailulaitos järjestettiin valtion liikelaitokseksi vuonna 1991. Liikelaitoksen idea oli ja on edelleen omalla tulorahoituksella toimiva, suuren toiminnallisen ja taloudellisen vastuun omaava palvelutuotantoyksikkö, jota kehitetään palvelujen kysyntää vastaavasti liiketaloudellisin pelisäännöin. Seuraava Ilmailulaitoksen kehitysvaihe on jo nurkan takana, kun suunnitelmien mukaan Ilmailulaitoksen organisaatiosta on vuoden 2006 alusta tarkoitus erottaa ilmailun viranomaistoiminnot täysin erilliseksi virastoksi.

Ilmailulaitoksessa olevat viranomaistoiminnot ovat alusta alkaen olleet toiminnallisesti eriytettyjä, viranomaispäätoimissaan itsenäisiä ja liiketoiminnastamme riippumattomia. Tätä eivät kaikki ole uskoneet, ja koska myös näköisyyskysymyksillä on nykyään kovasti merkitystä, on katsottu, että lentoturvallisuushallinnon täysi erillisyys, oma logo, puhelinnumero ja postiosoite sekä valtion talousarviorahoitus korostavat entisestään viranomaistoiminnalle tärkeää riippumattomuutta ja että asiat myös näyttäivät siltä. Vuoden 2006 alusta Ilmailulaitoksen 1800 henkilön joukkueesta poistuu viraston palvelukseen 100 henkilöä. Nämä kaikki ovat ns. pääkonttorin väkeä, Turun lentoasemalla ei ole yhtään viranomaista, ja toivoakseni ei edes yhtään laitostiestäkään, vaan 54 palveluhenkilökuntaan kuuluvaa innokasta ja ammattinsa osaavaa toimijaa.

Valtion liikelaitoksia on osin hyvästä, osin vähemmän hyvästä syystä myös yhtiöitetty ja lisäyhtiöittämiä harkitaan. Keskimääräinen liikelaitosikä ennen yhtiöittämistä on ollut 5 vuotta. Ilmailulaitos on ilmeisen vaikea tapaus, koska 15. liikelaitosvuosi on käynnistynyt, eikä yhtiöittämistämme ole vielä vakavasti esitetty. Syykin lienee ilmeinen: lentoasemien ja lennonvarmistuksen luontainen alueellinen tai valtakunnallinen monopoliasema. Toisaalta Suomessa toimii yhtiömuodossa myös monopoleita lain voimalla. Ilmailulaitoksella ei ole laissa säädettyä monopolia.

Omasta mielestäni liikelaitos on organisaatiomallina jatkossakin mitä soveliain nykyisenkaltaiselle Ilmailulaitokselle. Eräitä mallin kehittämistarpeita on, mutta nykyiselläkin pystytään toimimaan kohtuullisen joustavasti ja tehokkaasti. Toisaalta monenlaiset voimat ja

vastavoimat ja "valvontakomissiot" ajavat myös lentoasemia ja lennonvarmistusta kohti yhä enemmän kilpailulle altistettua toimintamuotoa. On luonnollista, että mitä suojatumpaa, varmempaa ja pysyvämpää asemaa organisaatio tai sen yksilöt eri keinoin hakevat, sitä varmempaa on, että ohjaava taho hakee keinoja saattaa organisaatiot ja sen toiminnot kilpailluille markkinoille. Mielestäni tämä on perusteltua ja kannatettavaa, joskin Ilmailulaitoksen toimialalla vaikeaa. Sitä odotellessamme Ilmailulaitos haluaa kansainvälisin vertaiselvytyksin osoittaa, että olemme kilpailukykyisiä. Hyvän pohjan näille vertaluille antaa lentoasemien ja lennonvarmistuksen hintavertailut, erilaiset palvelutasomittarit ja niiden trendit. Tämän hetken vertailut osoittavat, että ihan mallikkaasti pärjäämme; pienuudestamme huolimatta, tai ehkä juuri siitä syystä.

Lentoliikenne on paitsi mielenkiintoinen myös kovin suhdanneherkkä toimiala; talouden kuumemittari. Kun taloudessa menee hyvin lentoliikenne kasvaa vimmattusti, ja kun taloudessa yskii tai maailman melskeet pauhaavat, lentoliikenteellä on hirvuinen tauti.

Mennyt vuosi 2004 oli lentoasemien ja lennonvarmistuksen liiketoiminnassa pitkästä ajasta "normaali" vuosi. Lentomatokustuksen kysyntä kuroi kaikkialla maailmassa umpeen kahden ja puolen vuoden notkahduksen. Suomessa kansainvälinen lentoliikenne palautui 14 %:n kasvullaan pitkän aikavälin 4 %:n kasvu-uralle, oltuaan viimeiset kaksi vuotta monista eri syistä johtuen pahasti sen alapuolella. Vuonna 2004 Suomen kansainvälinen lentomatokustus oli ennätyskelliset 8,9 miljoonaa lentomatkaa.

Viime vuoden lentomatokustuksen poikkeuksellisen voimakkaaseen kasvuun vaikutti yleinen taloudellinen kehitys, patoutuneen lomamatokustuksen purkautuminen kysynnäksi, lentotarjonnan monipuolistuminen sekä lentoyhtiöiden ankara kilpailu ja lentomatokustuksen hintatason lasku. Kansainvälisen lentoliikenteen kasvu näyttää jatkuvan, joskin nyt alalle tyypilliseen 4 -5 %:n kasvutrendiin vaimentuneena.

Suomen kotimaan lentoliikenteessä kuva on aika tavalla toisenlainen. Vuonna 2004 myös kotimaan lentomatokustus kyllä kasvoi 6 %, mutta 2,8 miljoonaa lentomatkaa on vielä yli kymmenyksen matalammalla tasolla kuin ennätysvuonna 2000. Markkinalle on kuvaavaa, että kotimaan lentoliikenne kääntyi viimeisellä neljänneksellä jälleen 5 %:n laskuun.

Kotimaan pitkämatkainen liikenne kasvoi lähes kansainvälisen liikenteen malliin, Oulun ja Vantaan välinen liikenne jopa 18 %, mutta lyhytmatkaisella ja ohuen kysynnän reiteillä kysyntä ei kasvanut lainkaan tai jopa aleni. Syytkin ovat ilmeiset; joustavan autoliikenteen hyvä kilpailukyky, subventoitu kilpaileva joukkoliikenne, markkinoiden pienuudesta johtuva kilpailun ja innostuksen puute, sekä alueellisen yrittäjäintressin puuttuminen lentoyhtiöiltä ja matkanjärjestäjiltä. Kaikki ovat seikkoja, joille ei jatkossakaan taida olla mitään tehtävissä. Kehitys tulee olemaan pikemminkin päinvastainen. On oletettavaa, että kotimaan lentoliikenteen tarjonta tulee lähivuosina heikkenemään, ellei nimenomaan alueellista yrittäjäintressiä saada tavalla tai toisella valjastettua asialle.

Turun lentoaseman lentomatokustus kasvoi viime vuonna lähes kahdeksan prosenttia 320 000 matkaan; kotimaan sektori kasvoi kolme ja kansainvälinen sektori yksitoista prosenttia. Rakas kilpakumppaninne Tampere ampaisi kertaheitolla 200 000 matkustajalla ohi Turusta, yhteensä puoleen miljoonaan matkustajaan. Pääasiallinen kasvugeneraattori oli siellä aktiivisesti toimiva tunnettu halvan kustannustason lentoyhtiö. On merkille pantavaa, että

muut lentoyhtiöt eivät sen seurauksena Tampereella menettäneet matkustajiaan, päinvastoin. Tampereen lentoliikenteen kasvu on uusista mahdollisuuksista syntynyttä uutta kysyntää ja toimintaa. Tampereen matkailutilastot ovat yhtä kauniita. Sama matkailun kehittymismahdollisuus olisi uskoakseni Turun talousalueella. Ilmailulaitos ei kuitenkaan voi, eikä halua suosia joitakin tiettyjä yhtiöitä. Tasapuolisuus ja yhteistyö ovat keskeisiä arvojamme. Yritämme löytää keinoja erilaistaa myös lentoasemien palvelutasoa ja hinnoittelua samaan tapaan kuin lentoyhtiöillä on useita tuotteita. Toisaalta lentoasemamaksuilla ei nyt niin hurjaa merkitystä lentolipun hinnassa ole kuin joidenkin mielikuvitus on antanut ymmärtää. Ilmailulaitoksen kaikkien palvelujen keskihinta on 12 euroa per lentomatka, ja sillä hinnalla lentomatkustaja saa kaikki lentoasemien ja lennonvarmistuksen palvelut kesät talvet ja monilla lentoasemilla vielä yötä päivää.

Kansainvälinen liikenteen osuus Turussa on jo yli 60 %, koko maassa se on 75 %. Kotimaan lentoliikenteen osuus on siis todellisuudessa varsin vähäinen ja vähenee edelleen. Uskon, että kansainvälinen liikenne tulee jatkossakin Turussa kehittymään hyvin ja toimijoina ovat pääasiallisesti ulkomaiset yhtiöt, joiden on helppo käydä ja kääntyä. Tämä kehityshän täällä Turussa näkyy jo nyt ja kehitys on vahvaa. Kotimaiset yhtiöt kehittävät toimintaansa ymmärrettävistä operatiivisista ja taloudellisista syistä kotipesälähtöisesti. Lujasti kilpailluilla markkinoilla tämä on taloudellinen realiteetti, jota vastaan on oikeastaan turha pyristellä. Lentoasemien ja niiden seutukuntien strategiat tulee rakentaa tästä faktasta lähtien. Mahdollisuuksia on. Kotimaan liikenteen kehittyminen tulee Turussa olemaan luontaista syöttöliikennettä Vantaan monipuolisiin yhteyksiin, mutta laajempi monipuolistuminen ja esimerkiksi suorat kotimaan lennot edellyttäisivät paikallista lentoyhtiötoimijaa tai ns. virtuaalista lentoyhtiötä, joka ottaisi markkinointi- ja myyntivastuun ja ostaisi lentopalvelut alan suomalaisilta tai lähialueiden lentoyhtiöiltä. Malli edellyttää huolellista ja asiantuntevaa suunnittelua. Kannustan siihen.

Ilmailulaitoksesta ei kotimaan eikä kansainvälisen lentoliikenteen kehittäminen ole kiinni. Liikelayrityksenä järjestämme toimintamme siten, että kysyntään voidaan lentoasemilla vastata ja toisaalta kysynnän kokonaan hiipuessa voimme nopeastikin lopettaa tai supistaa palvelujamme. Ilmailulaitoksen tarkoituksena ei tietenkään ole omalla toiminnallaan vaikeuttaa lentoliikenteen toimintaedellytyksiä, vaan kuten varmaan on havaittu, kaikin tavoin edistää lentoliikenneyhteyksien säilymistä. Omasta mielestämme Ilmailulaitos on yksi harvoja Suomen tasapuolista alueellista kehitystä arvostavista ja sitä sisäisesti Robin Hoodin periaatteita noudattaen tukevista yrityksistä. Jos liikenne muista syistä loppuu, ei lentokentälläkään ole mitään virkaa. Lentoasema ei lennä.

Viime vuoden taloudellinen tuloskin on valmistunut. Tuloksemme oli pakollisten varausten sekä eräiden satunnais- ja kertaerien jälkeen 15 miljoonaa euroa voitollinen. Tulos oli noin seitsemän miljoonaa euroa tavoitetta parempi, mutta noin miljoona euroa heikompi kuin viime vuonna. Toiminnallisesti vuoden 2004 tuloksemme oli 18 miljoonaa euroa, mikä vastaa pitkän tähtäyksen tavoitettamme. Vuoden 2003 vastaavalla tavalla vertailukelpoiseksi muunneltu toiminnallinen tulos oli noin 14 miljoonaa euroa. Toiminnallisen tuloksen neljän miljoonan euron paranema on seurausta liikenteen kasvusta. Lentoasemien ja lennonvarmistuksen matkustajakohtaisesti lasketut maksut alenivat erilaisten alennusohjelmien seurauksena asiakashyötyarvomme mukaisesti 3,5 %. Ilmailulaitoksen 18 miljoonan euron tulostaso pitää laitoksen talouden terveenä, riittää korvausinvestointien ja pienten laajennusinvestointien omarahoitukseen, sekä mahdollistaa noin viiden miljoonan

euron osingonjaon valtiolle. Tätä tulostasoa pidämme tavoitteenamme myös jatkossa ja pyrimme samalla siihen, että maksutasomme säilyy yhtenä Euroopan edullisimmista.

Lentoasemien ja lennonvarmistuksen keskimääräinen maksutaso oli Suomessa samalla tasolla kuin vuonna 1993. Inflaatiokorjattuna maksutaso on alentunut lähes 20 %. Maksujen rakenteellisia muutoksia on tehty asteittain EU:n liikennepolitiikan edellyttämällä, ja kansainvälisten asiakkaiden toivomalla tavalla siten, että kotimaan ja ulkomaan liikenteen laskeutumis- ja navigaatiomaksut on yhtenäistetty, jolloin kotimaan maksut ovat nousseet ja kansainvälisen laskeneet.

Lentoasemien ja lennonvarmistuksen palvelujen vajaan 12 euron maksutasoa voi arvioida vaikkapa useimpien lentoyhtiöiden soveltamien lentolippujen 15- 45 euron toimitusmaksun suhteen, tai Suomen ilmatilassa lennetyn yhden henkilökilometrin keskimääräiseen infrastruktuurihinnan: 4,4 eurosenttiä suhteen.

Liikelayritysten taloudestaan ja toiminnastaan antamaa informaatiota on eräissä yhteyksissä kritisoitu transparensin puutteesta. Olen tästä eri mieltä; liikelaitokset raportoivat toiminnastaan ja taloudestaan poikkeuksellisen avoimesti, jos vain toimintakertomuksia luettaisiin. En ole onnistunut löytämään verovaroin ylläpidetyistä liikenteen infrastruktuureista tai viranomais-toiminnoista vastaavia tietoja. Koska niissä on kysymys verovarojen käytöstä eikä lentoliikenteen tavoin asiakasmaksujen suuruudesta, olisi transparensin lisäämiseen niiltä osin aihettakin. Vanha totuus on, että tieto lisää tuskaa.

Uusittu liikelaitoslaki tulee sovellettavaksi Ilmailulaitoksen liiketoimintaan vuoden 2006 alusta. Uuden liikelaitoslain keskeisiä periaatteita on ns. ristisubventioiden välttäminen ja liikelaitokselle kannattamattomien palvelujen hoitaminen tilaaja- tuottaja mallilla, jos tilaaja löytyy. Ilmailulaitoksella ei tietenkään ole mitään näitä periaatteita vastaan. Eräiden tuttuja, mutta Ilmailulaitokselle kannattamattomien lentoasemapalvelujen mahdollisesti supistuessa tai loppuessa ei syytä pidä hakea Ilmailulaitoksesta, vaan maksuhaluisen tilaajan puutteesta. Liikelaitoslain perusteluista löytyy kuitenkin pieni tunnustus Suomen lentoasemien verkostoperiaatteelle: "ristisubventiona ei pidetä yhtenäishinnoittelua tilanteessa, jossa useasta toimintayksiköstä muodostuu liiketoiminnallisesti yhtenäinen verkosto."

Ilmailulaitoksen mielestä Suomen lentoasemaverkosto on hyvä ja tehokas järjestelmä, samaan tapaan kuin maanlaajuinen tie- rataverkko sillä erolla, että lentoasemaverkoston maksavat käyttäjät, kun taas muut verkot maksaa veronmaksajakollektiivi. Suomen lentoasemaverkostoon kuuluu viisi sellaista pientä reittiliikenteen lentoasemaa, jotka eivät tuota taloudellista lisäarvoa verkostoon. Lisäksi Ilmailulaitos ylläpitää omasta halustaan alihinnoin Suomen lentokoulutuksen sekä harrasteilmailun pyhättöä Malmin lentoasemaa. Näiden lentoasemien lakkauttaminen tai niiltä osin hintojen oleellinen korotus parantaisi Ilmailulaitoksen tulosta noin viidellä miljoonalla eurolla lähes välittömästi. Muiden lentoasemien hintatasoon toimenpiteellä ei olisi vaikutusta, koska Suomen lentoasemien ja lennonvarmistuksen hinnat ovat jo nykyisellään Euroopan edullisimpia ja tehokkaassa pohjolassakin halvimmat. Tuloksen näin parantuessa Ilmailulaitoksen omistaja - eli valtio - saisi hieman paremman osingon ja mahdollisuuden alentaa pikkuriikkisen yleistä veroastetta. Valinta on poliittinen – ei liiketaloudellinen.

Ilmailulaitoksen lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuus- ja palvelutaso säilyivät viime vuonna hyvänä. Suomen lentoasemien ja lennonvarmistuksen kapasiteetin käytön säätelystä johtuneet lentojen viiveet toisin lisääntyivät tilapäisesti vuoden 2003 minimaalisista tapauksista 2,3 %:iin lennoista, mutta silti Helsinki-Vantaan lentoasema oli AEA:n tilastojenkin mukaan Euroopan toiseksi täsmällisin lentoasema. Viivästyneiden lentojen osuuden tilapäinen kasvu johtui tarkoituksellisesti tehdyistä kapasiteetin alentamisista aluelennonjohdon uuden, viimeisimpien standardien ja ominaisuuksien mukaisen lennonvarmistusjärjestelmän käyttöönoton sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitotieremontin yhteydessä. Muilla lentoasemilla kapasiteettia riittää, ja jos viiveitä ilmenee, syyt ovat muualla kuin lentoasemilla tai ovat kontrolloimme ulkopuolella.

Alkaneen vuoden tavoitteet ovat tiukat. Taloudellisesti pyrimme 19 miljoonan euron tulokseen ilman hinnankorotuksia ja palvelutasossa haluamme säilyttää entisen tasomme. Lisäksi toimimme aktiivisesti palvelujen ja lentoyhteyksien monipuolistamiseksi sekä lentoasemien ja niiden kaupunkiseutujen yhteistyön lisäämiseksi kaavoituksessa, markkinoinnissa ja yleensä kehityksessä. Turun lentoasema-alue on yksi painopisteistämme, ja kuten alussa mainitsin, erityinen profiilimme täällä ovat logistiset toiminnot ja lentorahti.