

ILMAILULAITOS

Finavia

vuosikertomus

06

FINAVIAN VUOSIKERTOMUS 2006

Pääjohtajan katsaus	
Finavian tilikausi 2006	
Finavia lyhyesti	
Yhteiskuntavastuu	
Tytäryhtiöt	
Airpro	
Lentoasemakiinteistöt	
IP-kiinteistöt, Kiinteistö Oy Turun Lentorahti, Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 1 ja 3	
Lentoasemat	
Huikkea rakentamista	
Lentoasemat 2006	
Kittilän vaiheikas vuosi	
Vuoden lentoasema	
Lentoliikenne	
16 miljoonaa matkustajaa	28
Turvallista ilmaliikennepalvelua	32
Uudet tornit, uudet laitteet	34
Turva ja turvallisuus	36
Hallittua turvallisuutta	38
Henkilöstö	
Koulutus motivoi	40
Ympäristö	
Lentoasemat ja ympäristö	44
Hallituksen toimintakertomus	47
Tuloslaskelma	66
Tase	67
Rahoituslaskelma	68
Tilinpäätöksen liitetiedot	69
Tilintarkastuskertomus	79

Ilmailulaitos Finavian vuosikertomus 2006

Vastaava toimittaja: Irmeli Paavola, Finavia

Toimitussihteeri: Pirjo Peltola, Mediafocus Oy

Toimittaja: Marja Hakola, Huckabee Communication

Ulkoasun suunnittelu: Lasse Rantanen

Graafikko: Jaska Poikonen, Mediafocus Oy

Valokuvat: Marja Helander, Jyrki Komulainen, Ritva Tuomi, Finavia

Painopaikka: Libris



4

7

8

10

12

14

16

18

23

24

26

06

Uusia ulottuvuuksia

Finavia pitää Suomen ilmassa

Lentoliikenteellä on laajat ulottuvuudet. Kun lentoliikenne yhdistää Suomen muuhun maailmaan, emme jää yksin ”saarellemme”. Kun saavutamme määränpäämme, voimme käyttää henkisiä resurssejamme ja innovaatioitamme. Voimme myydä, markkinoida ja luoda hyvinvointia. Samalla opimme ja omaksumme maailmalla uutta.

Mikä voisi olla kulttuurisesta näkökulmasta tärkeämpää kuin matkustaminen ja eri kulttuurien kohtaaminen? Lentoliikenne mahdollistaa ihmisten liikkumisen: me pääsemme maailmalle ja maailmalta pääsee puolestaan meille – vaikka kokemaan pohjoisen eksoottisia matkailuelämyksiä. Maamme lentoasemilta on yhteys maailmanlaajuiseen verkkoon. Nämä ovat Suomelle isoja kilpailukykytekijöitä.

Kansainvälisyys lähentää, synnyttää yhteistyötä ja ystävyyttä sekä murtaa raja-aitoja. Valtiomiehet tavoittavat toisensa nopeasti, ja kansainväliset yhteisöt voivat toimia joustavasti. Maailmankuulu pianisti lentää Helsingin-konserttiinsa New Yorkista ja jatkaa Pekingiin. Suomalainen asiantuntija neuvottelee tänään Singaporessa, huomenna Pariisissa. Lentoliikenne on välineenä mukana kaikessa.

Lentoliikenteen edellytykset syntyvät yhteistyönä, verkottumalla. Finavia haluaa infrastruktuurin palvelujen tuottajana tarjota asiakkailleen kysyntään perustuvat palvelut, kapasiteetin ja laadun. Näitä ovat muun muassa eurooppalaisittain edulliset hinnat sekä Euroopan nopeimmat lentokoneiden kääntöajat.

Asiakkaitemme menestys on kaikille finavialaisille tärkeää, sillä kyseessä on samalla koko Suomen etu. Finavia haluaa olla asiakaslähtöinen, kannattavasti kasvava palveluliikelaitos, jolla on osaava ja motivoitunut henkilöstö. Tätä visiota toteuttaessamme pysymme Euroopan kärjessä.



Vision suhteen emme saa herpaantua hetkeksikään. Meidän tulee tunnistaa asiakkaan tarpeet sekä lentoliikenteen tulevat suuntaukset. Meidän tulee pyrkiä kilpailijoita parempaan ketteryyteen ja kustannustehokkaaseen toimintaan. Meille keskeiset markkinat ovat eurooppalaiset markkinat. Suomessa meidän on tavoiteltava kilpailuetua muihin toimijoihin, jotta ”saaremmen” muuttuisi helposti saavutettavaksi ja jotta saareltamme olisi helppo saavuttaa. Kilpailu virkistää!

Aasian gateway-liikenteen ansiosta olemme hyvissä asemissa naapurimaihimme nähden. Kaukoidän liikenteen tärkein merkitys on sen vaikutus Euroopan-liikenteeseen eli siihen runsaaseen tarjontaan – noin 40 suoraan ja tiheästi liikennöityyn yhteyteen – jonka Helsinki-Vantaa ja verkkomme mahdollistavat. Kaukoidän liikenteessä yhteyksien määrä ja tiheys ovat vasta toisella sijalla, vaikka Helsinki-Vantaalta lähteekin viikossa jopa 50 suoraa lentoa noin kymmeneen kohteeseen Aasiassa.

Kun me Finaviassa pidämme tavoitteemme kirkaana mielessä ja kun asiakkaamme menestyvät, säilytämme vastakin nykyisen vahvan markkina-asemamme. Lentoliikenteen edellytysten turvaaminen on Suomelle tärkeää tässäkin mielessä. Muistutettakoon, että tämä kaikki syntyy puhtaasti liiketoimintana. Veronmaksajan kukkarolla ei käydä, mutta sinne tuloutetaan osinkoa.

Tuloksemme vuodelta 2006 on hyvä. Hoidimme lähes 10 prosentin liikenteen kasvun pitkälti entisen suuruisilla resursseilla. Liikenteen hintojen korotusprosentti vuodelle 2007 on 0,0. Tulostaso, noin 23 miljoonaa euroa, antaa meille – osingon jälkeen – mahdollisuuden investointiemme rahoittamiseen. Otamme myös lainaa, jotta voimme vastata kapasiteettitarpeisiin kysynnän mukaisesti. Liikelaitosmalli tarjoaa meille mahdollisuuden käyttää resurssit selkeästi asiakkaitemme hyväksi.

Kertomusvuonna käynnistimme Helsinki-Vantaan ulkomaanterminaalien laajennustyöt. Investointi sisältää myös koko terminaalien matkatavarajärjestelmät. Tämä Finavian historian suurin, noin 140 miljoonan

euron investointi kertoo vahvasta sitoutumisestamme tulevaisuuteen. Finavian tytäryhtiö taas investoi lentokenttähotelliin, joka rakennetaan ulkomaanterminaalien viereen. Hotelli palvelee erityisesti gateway- ja liikematkustajia.

Ilman hyvää kiitotiekapasiteettia emme pystyisi Helsinki-Vantaalla hoitamaan sekä Aasian gateway-liikennettä että kotimaan syöttöliikenteen samanaikaisesti synnyttämää Euroopan-liikennettä. Helsinki-Vantaalla on kolmen kiitotien toimiva järjestelmä, jossa kahden kiitotien yhtäaikaisten rinnakkaiskäyttö mahdollistaa yli 80 operaation (nousun tai laskun) tuntikapasiteetin. Finavian investoinnit kiitotiejärjestelmään ovat keskeisessä asemassa suomalaisen kilpailukykyyn kannalta. Tärkeää on, että tätä kapasiteettia voidaan vastakin käyttää turvallisesti, kustannustehokkaasti ja Suomelle edellytyksiä luoden.

Kuluneen vuoden aikana olemme panostaneet erityisesti turva- ja laatuprosesseihin. Tämän työn huijpentuma oli Finavian nimittäminen ilmaliikennepalvelujen tarjoajaksi Suomessa uusien eurooppalaisten Single European Sky (SES) -määräysten mukaisesti. Nimityksen ja sen edellyttämän toimiluvan vaatimat rakenteet syntyivät meillä ensimmäisten Euroopan maiden joukossa.

Finavian henkilöstö ansaitsee lämpimät kiitokset sitoutuneesta ja osaavasta toiminnastaan. Kiitoksiin liittyy henkilöstörahasa, jonka olemme kehittäneet palkkioksi tuloksellisesta toiminnasta. Pidän rahastoa tärkeänä elementtinä liiketoiminnassamme nyt ja tulevaisuudessa.

Ilmailulaitos Finavia tuottaa julkista arvoa omistajalleen sekä koko suomalaiselle yhteiskunnalle ja sen elinkeinorakenteelle. Analysoimalla tätä arvoa ja tunnistamalla ne asiat, joita lentoliikenne ja Finavia sen keskeisenä edellytysten luojana synnyttävät, valmistaudumme parhaiten tulevaan. Työmme suomalaisen yhteiskunnan kilpailuedellytysten luojana jatkuu siten kuluvanakin vuonna – yhteistyössä ja suurella sydämellä.

Samuli Haapasalo
Pääjohtaja

Liikelaitoksen tilikausi lyhyesti

	2006	2005	muutos
	1 000 €	1 000 €	%
Liikevaihto	266 949	243 089	10 %
Toimintakulut	203 282	180 684	13 %
Poistot	41 523	40 024	4 %
Liikevoitto	23 329	23 554	-1 %
Tilikauden tulos	22 789	22 202	3 %
Investoinnit yhteensä	59 878	48 198	24 %
Maa-alueet	366	256	43 %
Koneet ja laitteet	24 133	21 178	14 %
Lentokenttien rakentaminen	16 254	18 307	-11 %
Talonrakennus	18 517	7 090	161 %
Muut investoinnit	608	1 367	-56 %
Matkustajia (lentomatkoja) yhteensä	13 439 377	12 337 524	9 %
Kotimaan reittiliikenne (lähtevät+vaihtavat)	2 898 115	2 789 516	4 %
Kansainvälinen reittiliikenne (läht+saap+v)	9 128 560	8 172 367	12 %
Kansainvälinen tilausliikenne (läht+saap+v)	1 375 591	1 354 981	2 %
Kansainvälinen reitti- ja tilausliikenne yhteensä	10 504 151	9 527 348	10 %
Muut (sis. mm. kotim. tilauslennot ja taksilennot)	37 111	20 660	80 %
Lennot yhteensä	312 853	307 567	2 %
Kotimaan reittilennot	64 196	63 498	1 %
Kotimaan tilaus- ja taksilennot	4 144	3 030	37 %
Kansainväliset reittilennot	116 139	112 657	3 %
Kansainväliset tilaus- ja taksilennot	15 177	14 352	6 %
Kansainväliset lennot (reitti, tilaus ja taksi)	131 316	127 009	3 %
Ylilennot	36 713	34 663	6 %
Kansainvälinen liikenne yhteensä	168 029	161 672	4 %
Muu siviili-ilmailu	49 354	49 179	0 %
Sotilasilmailu	31 274	33 218	-6 %
Henkilötyökertymä vuoden aikana	1 713	1 807	-5 %
Lentoasemat	1 263	1 264	0 %
Lennonvarmistuskeskukset	119	118	1 %
Pääkonttorin yksiköt	174	166	5 %
Sisäiset palveluyksiköt	127	120	6 %
Avia College	30	29	3 %
Viranomaistoiminnot	0	110	-100 %



Uusi tehtäväkuva, uusi nimi

Finavia on asiakasta varten

Vuoden 2006 alussa, uuden perustuslain ja uuden liikelaitoslain vaatimuksia noudattaen, erotettiin ilmailun liiketoiminta ja viranomaistehtävät toisistaan. Ilmailulaitos, uudelta käyttönimeltään **Finavia**, jatkaa toimintaansa valtion omistamana liikelaitoksena. Selkiytetyn tehtäväkuvan ansiosta Finavialla on mahdollisuus keskittyä entistä paremmin palvelutoimintaansa ja asiakkaidensa tarpeisiin.

Ilmailun viranomaistehtävistä huolehtii liikenne- ja viestintäministeriön alainen **Ilmailuhallinto**.

Finavia tarjoaa kansainvälisesti kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja. Sen ylläpitämään lentoasemaverkkoon kuuluu 25 lentoasemaa: 18 siviililentoasemaa, neljä yhteistoimintalentoasemaa ja kolme sotilaslentoasemaa. Verkko yhdistää Suomen kaikki keskeiset talousalueet pääkaupunkiseutuun.

Finavia vastaa koko maan kattavasta lennonvarmistusjärjestelmästä. Vuonna 2006 Finavia nimitettiin uusien EU-vaatimusten mukaisesti ilmailiikennepalvelujen tarjoajaksi Suomen lentotiedotusalueella.

Finavialla on hyvä ja toimiva infrastruktuuri sekä turvalliset, laadukkaat ja kustannustehokkaat lentoliikenteen palvelut. Niiden avulla se luo edellytyksiä suomalaisten – ja koko suomalaisen yhteiskunnan – kilpailukyvyille, liikkumiselle ja kansainvälisyydelle.

Finavia on asiakaskeskeinen, kannattavasti kasvava ja alati uudistuva palveluliikelaitos. Meillä on osaava, työtään kiinnostunut ja palvelualtis henkilöstö.

Asiakkaitamme ovat lentomatkustajat, lentoyhtiöt, sotilasilmailu sekä kotimainen ja globaalisti toimiva elinkeinoelämä.

Finavia ymmärtää asiakkaidensa tarpeet ja kehittää jatkuvasti toimintatapojaan vastaamaan niitä. Käytämme tasettamme investointeihin, jotka parantavat palvelukokonaisuutta ja lisäävät asiakastytyväisyyttä.

Finaviassa hyödynnetään liiketoiminnan kansainvälisiä mahdollisuuksia ja kehitetään kumppanuuksia. Näin parannamme palvelutarjontaamme ja laajennamme kansainvälistä verkostoamme.

Finavia-ajattelun ytimessä ovat turvallisuus, ympäristövastuu ja halu uudistua. Lentoliikenteen turvallisuus ohjaa Finavian palveluiden, infrastruktuurin ja järjestelmien kehittämistä. Tavoitteenamme on siten turvallinen, säännöllisesti ja taloudellisesti toimiva lentoliikenne, joka rasittaa ympäristöä mahdollisimman vähän.

Finaviassa työskentelee noin 1 800 eri alojen ammattilaista, joita yhdistää halu tehdä yhteistyötä, uudistua ja kehittää osaamistaan entisestään.



Luomme edellytyksiä

Lentoliikenne on tärkeää Suomen kilpailukyvyllle. Finavian liiketoiminnan perustehtävä – säännöllisen ja turvallisen reittiliikenteen ylläpito Suomessa sekä hyvien lentoyhteyksien luominen Suomen ja muun maailman välille – on siten jo itsessään yhteiskuntavastuun hoitamista. Vahvistamalla lentoliikenteen infrastruktuuria Finavia luo suomalaisille ja suomalaiselle elinkeinoelämälle edellytyksiä toimia globalisoituvasa maailmassa.

Taloudellinen vastuu. Toimimalla liiketaloudellisesti kannattavasti Finavia pystyy investoimaan tärkeiksi katsomiinsa kohteisiin: lentoliikenteen ja matkustajien turvallisuuteen, lentoasemien palvelutason nostamiseen sekä ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Kehittämällä lentoasemiamme ja niitä ympäröiviä alueita työllistämme eri alojen ihmisiä. Samalla luom-

me toimintaedellytyksiä lentoliikenteeseen tukeutuville yrityksille, muun muassa kuljetus- ja matkailualan yrittäjille, sekä muille yrityksille, joiden toiminnalle lentoaseman läheisyys on hyödyksi.

Finavia työskentelee kustannustehokkaasti, jotta se voi säilyttää eurooppalaisittain halvan hintatason.

Terveen taloudenpidon ansiosta Finavia pystyy vuosittain tulouttamaan osan voitostaan valtiolle asetetun tuottovaatimuksen mukaisesti.

Sosiaalinen vastuu. Finavia on hyvä työnantaja, joka panostaa henkilökunnan hyvinvointiin, osaamiseen ja työssä jaksamiseen. Kehittämishjelmissä kiinnitetään huomiota johtamistapoihin, henkilöstön ammattitaitoon ja hyvän työilmapiirin luomiseen. Osaamiskaritoituksen avulla varmistetaan, että henkilöstön tiedot ja taidot ja liikelaitoksen tarpeet kohtaavat. Lisäkou-



lutusta järjestetään tarvittaessa, mikä osaltaan edistää työntekijöiden jaksamista tehtävissään.

Olemme kehittäneet henkilöstörahaston ja voittopalkkiojärjestelmän kiitokseksi tuloksellisesta toiminnasta. Rahasto on ensimmäinen laatuaan valtionhallinnon organisaatiossa.

Vastuu ympäristöstä. Finavian tavoitteena on turvallinen, säännöllisesti ja taloudellisesti toimiva lento liikenne, josta on ympäristölle mahdollisimman vähän haittaa. Finavia vastaa luonnollisesti omista toiminnoistaan, mutta lentoasemien ylläpitäjänä sillä on osavastuu lentoasemalla suoritettavien toimintojen ympäristövaikutuksista.

Lentokone melun hallinta, melualueilla asuvien määrän minimointi sekä liukkaudentorjunnan ja lentokoneiden jäänestön aiheuttaman ympäristökuormi-

tuksen vähentäminen ovat keskeisellä sijalla lentoasemien ympäristötyössä.

Kulttuurinen vastuu. Finavia investoi voimakkaasti lentoasemien matkustajaterminalien sekä muiden lentoasemarakennusten suunnitteluun ja rakentamiseen. Siten se osaltaan kehittää suomalaista arkkitehtuuria ja antaa toimistoille tilaisuuden suunnitella rakennuksia ainutlaatuisiin ja vaativiin kohteisiin ja tarpeisiin. Yhteistyö suomalaisten suunnittelijoiden kanssa on ollut hedelmällistä ja kansainvälisestikin tunnustettua.

Finavia tukee taloudellisesti orkestereita ja musiikki tapahtumia Suomessa. Näitä ovat muun muassa kamariorkesteri Avanti!, Savonlinnan Oopperajuhlat, Vantaan Barokki, Backas Jazz sekä Särestön kamarikonsertit. Finavian mittavan taidekokoelman teoksia on esillä sekä lentoasemilla että henkilökunnan tiloissa.

Ainutlaatuinen Airpro

- **Monipuolisten palvelujemme** ansiosta olemme ainutlaatuinen yritys, sanoo kesästä 2006 Airpro Oy:tä luotsannut toimitusjohtaja **Gun Näse**.

- Olemme myös nuorekas yritys. Työntekijöidemme keski-ikä on 33.

Finavian tytäryhtiö panostaa nuorekkaan ja osaavan henkilökuntansa koulutukseen ja palveluiden laatuun. Suuri osa yrityksen 600 työntekijästä on niin kutsuttuja moniosaajia, jotka suoriutuvat useista erilaisista lentoasemalla vaadittavista tehtävistä – turvatarkastuksista ja lähtöselvityksistä kunnossapitoon.

Lentoasemien rinnalla Airpron avainasiakkaita ovat lentoyhtiöt. Niille yritys tarjoaa maapalveluja: hoitaa matkustajien ja matkatavaroiden lähtöselvityksiä, kuljettaa matkustajat portilta koneeseen ja päinvastoin, purkaa ja lastaa matkatavarat sekä rahdin ja huolehtii koneen jäänpoistosta. Tarvittaessa etsitään jälkeen jääneet matkatavarat ja toimitetaan ne matkustajalle kotiin asti.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla Airpro vastaa EU:n ulkopuolelta saapuvien ja konetta vaihtavien matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastuksista. Yritys hoitaa myös Helsinki-Vantaan liikentoterminaalien ja VIP-terminaalien turvatarkastukset ja tekee tarkastuksia muillakin kotimaan lentoasemilla.

Kymmenisen vuotta sitten perustettu Airpro hoitaa Tampere-Pirkkalan lentoaseman kakkosterminalin toimintaa. Terminaalien pääasiakas, Ryanair, lentää Tampereelta kuuteen Euroopan kohteeseen.

Pohjoisen Suomen lentoasemilla Airpro palveli noin neljänsataa charter-lentoa jouluna 2006.

Monipuolisuus on myös haaste. Kannattavan kasvun takaamiseksi Airpro aikookin keskittyä entistä napakammin ydinosaan – maapalveluihin, turvapalveluihin sekä alihankintapalveluihin. Strategian avulla on helpompi ohjata huippuvauhtia kasvanutta yritystä ja tehdä sitä samalla tunnetummaksi, Näse uskoo.



Airpron palveluita
lento-yhtiöille ja lentoasemilla
toimiville yrityksille ovat:
Handling - lentoliikenteen
maapalvelut
Security - turvatarkastuspalvelut
Services - muu alihankinta



LAKikorkeuksiin

Jokainen Helsinki-Vantaalla viime aikoina käynyt tietää, että lentoasemalla rakennetaan kiivaasti – maata pitkin ja ylöspäin. Ulkomaanterminaalia laajennetaan, ja terminaalin välittömään läheisyyteen on nousemassa sekä uusi pysäköintitalo että seitsenkerroksinen hotelli. Sama tahti jatkuu, sillä 12-kerroksisen World Trade Centerin rakentaminen alkanee vuoden 2007 aikana.

Hotelli- ja WTC-hankkeiden takana on Finavian omistama kiinteistösijoitusyhtiö Lentoasemakiinteistöt Oyj (LAK). Yhtiö on hankkeiden kehittäjä ja rakennusten omistaja.

– Finavia huolehtii terminaaleista, me tarjoamme

tiloja ja palveluja yrityksille, joiden toiminta liittyy läheisesti lentoliikenteen palveluketjuun, kiteyttää tytäryhtiön toimitusjohtaja **Antti Ala-Heikkilä**.

– Samalla luomme lentoasemille uutta liiketoimintaa, joka puolestaan tuo hyötyä emoyhtiölle.

– Hotelli on meille iso investointi ja merkitsee Finavialle tärkeää palvelutason nostoa. Uusi hotelli palvelee lentoaseman gateway-liikennettä ja varmistaa Helsinki-Vantaan asemaa johtavien keskisuurten lentoasemien joukossa maailmassa. Hotellin avulla Finavia tukee Finnairin Aasia-strategiaa.

Hotellin lisäksi suunnitteluvaiheessa oleva WTC-hanke on pitänyt Ala-Heikkilän kiireisenä kertomus-



vuonna. Jos tilojen markkinointi ja myynti sujuu kuten on ajateltu, rakennustyöt voidaan käynnistää nopealakin aikataululla.

Kiinteistösijoittaminen on Ala-Heikkilän mukaan pitkäjänteistä toimintaa. Kuvaan kuuluvat pitkät vuokrasopimukset ja kiinteät suhteet palveluntuottajiin. Kolmen hengen voimalla hoidettavassa yrityksessä suurin osa toiminnoista onkin ulkoistettu.

– Tähtäämme kannattavaan kasvuun. Jos samalla pystymme tukemaan Finavian toimintaa, olemme onnistuneet tavoitteissamme, kiinteistöyhtiötä vuodesta 1999 vetänyt Ala-Heikkilä sanoo.

Lentoasemakiinteistöt Oyj (LAK)

rakennuttaa ja vuokraa toimisto- ja logistiikka-kiinteistöjä sekä lentokoneiden säilyttämiseen ja korjaamiseen käytettävää tilaa.

Lennotasta tilankäyttöä

Kiinteistö Oy Turun Lentorahdin ensimmäiset vuodet kuluivat toimitusjohtaja **Heikki Kohon** mukaan rauhallisesti rahtiterminaalin toimintaa pyörittäessä. Vuonna 1996 perustettu Finavian tytäryhtiö vuokraa terminaalin tiloja lentoyhtiöille ja huolintaliiketoimintaan muun muassa Finnairille, DHL:lle ja UPS:lle. Vuonna 2003 yhtiö rakennutti Turun lentoasemalle toisen terminaalin, jonka TNT Oy Suomi vuokrasi kokonaan käyttöönsä.

– Uusi rahtiterminaali oli osa pitkäaikaista hanketta, jonka tavoitteena on parantaa Turun logistisia toimintaedellytyksiä, Koho selvittää.

– Molempien terminaaliemme käyttöaste on lähes sata prosenttia. Uusia vuokralaisia ei ole vaikea löytää, sillä meillä on tarjota heille nykyaikaiset tilat ja hyvät yhteydet eri puolille Suomea.

Turun Lentorahti Oy:n toiminta vilkastui jälleen kertomusvuonna, kun se käynnisti uuden kunnossapitokeskuksen rakentamisen Turun lentoasemalle. Rakennus valmistuu kesällä 2007 ja korvaa vanhan, yli 50 vuotta palvelleen keskuksen. Uudisrakennukseen tulee päivystystiloja, pelastusasema, tilat koneiden huoltoa ja korjausta varten sekä varastotiloja.

Helsinki-Vantaan lentoaseman siluettiin kuuluu kaksi korkeaa toimistorakennusta, joissa työskentelee päivittäin toistatuhatta ihmistä ilmailun hyväksi. Sinisävyiset talot ovat rakennuttaneet Finavian tytäryhtiöt Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 1 ja Lentäjäntie 3.

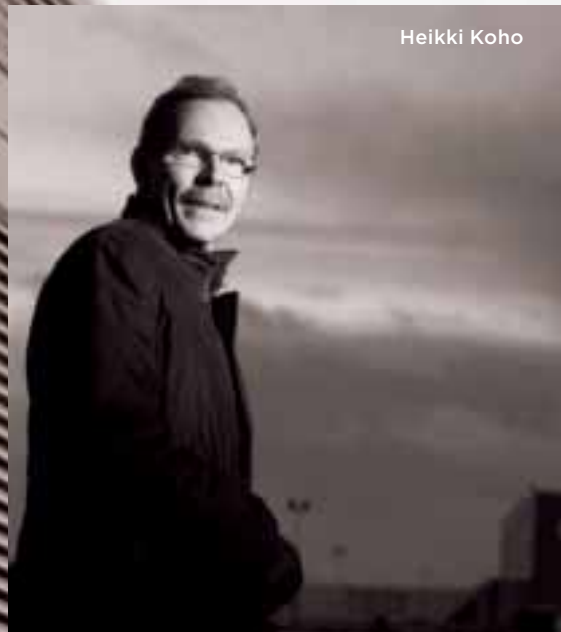
– Rakentamiseen ryhdyttiin 1990-luvulla, koska sekä Ilmailulaitoksella että Finnairilla oli tarvetta isoille toimistotaloille. Erityisesti Finnair halusi miehistökeskuksen lentävälle henkilöstölleen, kertoo toimitusjohtaja **Juha Schreck**.

Ilmailulaitos ja Finnair perustivatkin kiinteistöyhtiöt yhdessä.

Finavia on rakennusten pääomistaja, mutta lentoyhtiö on niiden suurin käyttäjä. Lentäjäntie 3:ssa sijaitsee Finavian konsernihallinto, ja Lentäjäntie 1:ssä toimii muun muassa Helsinki-Vantaan lentoaseman lähestymislennonjohto.

– Vuokraamme mahdollisesti vapautuvia tiloja lentoliikenteeseen läheisesti liittyville yrityksille. Hotellin ja ulkomaanterminaalin laajentumisen ansiosta kiinteistöjemme keskeinen asema lentoasemalla korostuu jatkossa vielä entisestään, Schreck uskoo.

Heikki Koho



IP-Kiinteistöt Oy hoitaa yhtiön omistukseen siirrettyä puolustusvoimien kiinteistövarallisuutta. Yhtiön pääasiakkaita ovat ilmavoimat ja helikopteritoimintaan keskittynyt Utin jääkäriyrykmentti. Finavian tytäryhtiö omistaa ja rakennuttaa puolustusvoimien lentotoimintaansa käyttämät rakenteet ja rakennukset sekä Kauhavan, Hallin ja Utin lentoasemien kaikki lentoliikenteen käyttämät rakenteet – kiitotiet, asematasot ja rullaustiet

– Vastaamme siitä, että puolustusvoimien lentotoiminnan infrastruktuuri kaikilla lentoasemilla on kunnossa ja käytettävissä, sanoo toimitusjohtaja **Hannu Salomaa**. – Jatkuvan peruskorjauksen avulla varmistamme, että omistamiemme rakennusten ja liikennealueiden käyttöarvo pysyy hyvänä.

Vuonna 2006 saatiin päätökseen kaksi suurta rakennusprojektia: Tampere-Pirkkalan lentoasemalla valmistui hälytyspaikka-alue Satakunnan lennoston käyttöön ja Utissa valmistui asematasoalue, joka on tarkoitettu uusille kuljetushelikoptereille.

– Näissäkin projekteissa ostimme palveluita emoyhtiöltämme Finavialta, jonka lentokenttärakentamisen asiantuntemus hyödyttää asiakkaitamme. Samalla Finavialle tarjoutuu tilaisuus erityisosaamisensa käyttämiseen ja vahvistamiseen.

Hannu Salomaa

Juha Schreck

Kiinteistö Oy Turun Lentorahti vuokraa Turun lentoaseman rahditerminalien tiloja lentoyhtiöille ja huolintayrityksille.

Kiinteistö Oy Lentäjätie 1 ja Lentäjätie 3 hallinnoivat toimistorakennuksia Helsinki-Vantaalla

IP-Kiinteistöt Oy vastaa puolustusvoimien rakennusten ja rakenteiden ylläpidosta lentoasemilla.

Huikeaa rakentamista

Helsinki-Vantaa jatkaa kasvuaan



Helmikuussa 2006 **muurattiin** Helsinki-Vantaan lentoasemalle tulevan uuden hotellin peruskivi. Maaliskuussa julkistettiin sopimus World Trade Center -torin rakentamisesta lentoasemalle. Kesällä käynnistyivät uuden parkkitalon rakennustyöt. Syyskuun puolivälissä aloitettiin ulkomaanterminaalin laajennuksen ja uuden matkatavarankäsittelykeskuksen rakentaminen.

Joulukuussa 2006 Helsinki-Vantaan matkustajamäärä ylitti ensimmäisen kerran 12 miljoonan rajan. Lentoasemalla on todellinen tarve kasvaa ja kehittyä!

– Historiallinen 143 miljoonan euron investointimme ulkomaanterminaalin laajentamiseksi on ennen kaikkea strateginen päätös, sanoo Finavian kenttäosaston johtaja **Reijo Tasanen**.

– Panostamalla lentoaseman gateway-liikenteeseen pyrimme kannattavaan kasvuun, Finavian strategian mukaisesti. Samalla tuemme voimakkaasti Finnairin Kaukoitään suuntautuvaa liikennettä, mikä on selkeä osoitus asiakaslähtöisestä ajattelustamme.

Helsinki-Vantaalla on rakennusurakan valmistuttua kahdeksan laajarunkokoneille tarkoitettua matkustajasiltaa. Näiden avulla lentoaseman on mahdollista ottaa vastaan Kaukoitään nopeassa tahdissa saapuvat isot MD-11- ja Airbus-koneet ja siirtää suurin osa niiden matkustajista joustavasti Euroopan kohteisiin läheteisiin koneisiin.

Kaukoitään Eurooppaan matkaavan näkökulmasta Helsinki-Vantaa on houkutteleva vaihtoehto: lyhyim-

män reitin lisäksi se tarjoaa hyvät yhteydet eurooppalaisiin kaupunkeihin sekä viihtyisän ja ruuhkattoman lentoaseman palvelut.

– Finnairin Aasian-liikenteen matkustajista noin 80 prosenttia vaihtaa konetta Helsinki-Vantaalla. Kaukoitään toimiva liikenne vahvistaa siten liikennettä ja kohdeverkkoa myös Euroopassa. Tästä hyötyvät myös suomalaiset lentomatkustajat, Tasanen muistuttaa.

Ulkomaanterminaalin laajennuksen investointipäätös tehtiin Finaviassa elokuussa 2006. Maanrakennustyöt aloitettiin saman tien. Kolmeen kerrokseen suunniteltu uudisrakennus valmistuu syksyllä 2009.

Noin puolet investoinnista menee uuden matkatavarankäsittelykeskuksen rakentamiseen. Keskus sijoitetaan laajennusosan alakerrokseen, ja siellä käsitellään pääosa lentoaseman ulkomaanliikenteen matkatavaroista. Matkatavarakuljettimia varten rakennetaan 300 metriä pitkä kalliotunneli, joka johtaa nykyisiin terminaaleihin.

Helsinki-Vantaan laajennettu ulkomaanterminaali on valmistuessaan mitoitettu 15 miljoonalle vuosimatkustajalle ja 13,5 miljoonalle matkatavaralle vuodessa.

Uuden lentoasemahotellin rakentaminen on edennyt aikataulussaan. Seitsenkerroksinen Hotel Hilton Helsinki-Vantaa Airport saavutti harjakorkeutensa kertomusvuoden lopulla ja valmistuu elokuussa 2007.



Helsinkiin olisi lopultakin saatava kunnollinen lentokenttä, sellainen, joka pystyisi palvelemaan yöliikennettäkin. Paikkakysymys on täällä, kuten tunnettua edelleen 'riidanalainen', mutta eivätköhän Viikin Latokartanon tai Tuomarinkylän kartanon pellot liene sopivimmat.



Aivan samalla tavoin kuin meillä Suomessa on aikojen kuluessa kiinnitetty arvaamattoman suuria summia merisatamiin ja merenkulun edistämiseen, ja täysin pätevällä syyllä on meidän, kehittääksemme ilmaliikennettämme, kiinnitettävä rahaa lentosatamiin, luotava lentokenttäverkosto.

Kustaa Sihvo: Siviili-ilmailun kehitys, 1935

Hotellin rakennuttaja ja omistaja on Finavian tytäryhtiö Lentoasemakiinteistö Oyj (LAK), ja pääurakoitsijana toimii Skanska. Hankkeen kokonaiskustannusarvio, joka sisältää sekä LAK:n että hotellioperaattorin investoinnit, on noin 40 miljoonaa euroa.

Erinomaisella paikalla ulkomaanterminaalien vieressä sijaitsevasta hotellista muodostuu lentoaseman uusi maamerkki. Siihen tulee runsaat 200 Hilton-standardin mukaista huonetta, runsaasti neuvottelutiloja, ravintoloita ja kuntosali. Ikkunoista avautuu näköala kiitotiealueelle. Katettu käytävä johtaa vajaan sadan metrin matkan ulkomaanterminaalista hotellin ovelle.

– Uusi hotelli laajentaa lentoaseman palvelutarjontaa niin liike- kuin vapaa-ajankin matkustukseen. Hotelli antaa uusia mahdollisuuksia lentoaseman gatewayliikenteen kehittämiseksi ja tukee osaltaan Finnairin Aasian-strategiaa, sanoo LAK:n toimitusjohtaja **Antti Ala-Heikkilä**.

Matkustajamäärien kasvu Helsinki-Vantaalla lisää uusien pysäköintipaikkojen tarvetta lentoasemalla. Tähän tarpeeseen Finavia vastaa laajentamalla kotimaanterminaalialia vastapäätä sijaitsevaa P3-parkkitaloa. Uusi osa nousee vanhan rakennuksen viereen, ja se kytetään vanhaan osaan sillan avulla. Sisään- ja ulosajoreitit pysyvät ennallaan.

Kertomusvuonna saatiin loppuun louhintatyöt, ja rakentaminen alkaa vuoden 2007 alussa. Suunnitelmien mukaan seitsenkerroksinen parkkitalo valmistuu kesällä 2008.

– Saamme Helsinki-Vantaalle näin runsaat 2 400 uutta autopaiikkaa, iloitsee yksikön päällikkö **Henri Hansson** Finavian Lentokenttäteknikasta.

– P3-hallissa on laajennuksen jälkeen yhteensä 4 500 autopaiikkaa. Koko lentoaseman pysäköintikapasiteetti kasvaa 12 500 autopaiikkaan. Asiakaspaiikkojen osuus tästä määrästä on 10 000 paikkaa.

Uuden parkkitalon suunnittelussa panostetaan myös siihen, että asiakkaan on helppo löytää matkan jälkeen takaisin autolleen. Värejä ja erilaisia symboleja muistin virkistämiseksi otetaan käyttöön, Hansson lupaa.

Helsinki-Vantaan tekniikan aluetta saneerataan vastaamaan lentoliikenteen nykyisiä haasteita. Lentoasemalle rakennetaan uusi kunnossapitorakennus, joka korvaa entisen, yli 30 vuotta palvelle rakennuksen.

– Uudet suuremmat lentokoneet, muun muassa Finnairin käyttämät Airbus-koneet, vaativat kunnossapidolta uusia panostuksia, Henri Hansson selvittää. – Esimerkiksi kiitotiet on puhdistettava lumesta entistä leveämmältä. Myös kiitotien pinnan kitkan on oltava parempi.

Helsinki-Vantaan kunnossapitoon onkin hankittu järeämpää kalustoa, joka puolestaan vaatii enemmän tilaa säilytystä, huoltoa ja korjausta varten. Nyt rakennettava kunnossapitorakennus on pinta-alaltaan 6 500 neliometriä, ja se otetaan käyttöön keväällä 2007.

Muillakin Finavian lentoasemilla on uudistettu kunnossapidon tiloja. Kertomusvuonna saatiin valmiiksi Kajaanin ja Kruunupyyn kunnossapitohallien laajennukset ja Oulussa otettiin käyttöön täysin uusi rakennus. Turun lentoaseman uusi kunnossapitokeskus valmistuu syksyllä 2007.

Finavian tärkein tehtävä on ohjata lentoaseman lentoliikennettä turvallisesti ja tehokkaasti. Samanlaisesti sen on kuitenkin huolehdittava terminaalista ja maaliikenteen järjestelyistä. Vilkkaan rakentamisen keskellä lentoasemalle tulevan ja sieltä lähtevän julkisen ja yksityisen liikenteen on sujuttava, ja matkustajien on voitava pysäköidä vaivattomasti. On myös tärkeää pitää huolta siitä, että lentoaseman ympäristö säilyy edelleen viihtyisänä.

Helsinki-Vantaalle on nousemassa kolme uutta isoa



rakennusta – ulkomaanterminaalien laajennusosa, hotelli ja uusi parkkitalo. Vuonna 2007 alkanee lisäksi World Trade Centerin rakentaminen.

– Jotta kaikki mahtuisivat melko ahtaalle alueelle, meidän on tarkistettava lentoaseman liikennesuunnitelmaa, johtaja Reijo Tasanen toteaa. – Turvallisuus ja sujuvuus ovat ensisijaisia kriteereitä myös maaliikennejärjestelyissä.

Uudisrakennusten ja liikenteen kasvun myötä alueelle tulee päivittäin runsaasti uusia työntekijöitä ja asiakkaita. Kaikkien tarpeet on otettava huomioon. Uusien pysäköintipaikkojen lisäksi tarvitaan uusia opasteita, jotta lentoasemalle tulija löytää helposti halua maansa paikkaan.

– Lentoasema ei saa olla pelkkää asfalttia ja parkkipaikkoja. Liikennesuunnitelman päivittämisen lisäksi olemmekin aloittaneet lentoaseman maisemointisuunnittelun, joka valmistuu vuonna 2007. Sen tavoitteena

on säilyttää kasvava ja kehittyvä Helsinki-Vantaa viherinä ja viihtyisänä.

Helsinki-Vantaa houkuttelee yrittäjiä. Lentoaseman ympärille kasvava Aviapolis onkin pääkaupunkiseudun nopeimmin kasvava yritysalue. Sen erinomainen logistinen sijainti kiinnostaa muun muassa yrityksiä ja toimijoita, jotka hyötyvät hyvistä lentoyhteyksistä.

Finavia-konsernin omistuksessa on Aviapoliksen keskeisiä kehitettäviä alueita. Niitä markkinoi Finavian tytäryhtiö Lentoasemakiinteistöt Oyj. Finavia osallistuu aktiivisesti myös Aviapolis-alueen yleismarkkinointiin yhteistyössä Vantaan kaupungin ja muiden projektissa mukana olevien tahojen kanssa.

Vuonna 2006 alueelle valmistui useita toimistotaloja, liiketiloja, logistiikkakeskuksia ja asuntoja. Kauppakeskus Jumbon viereen rakennetaan laajaa vapaa-ajan keskusta, johon tulee muun muassa hotelli ja kylpylä.



Lentokenttäverkon luominen kaikkine laitteineen yli koko maamme ei ole hetken eikä päivän asia. Päinvastoin se vie vuosia, ehkäpä vuosikymmeniä, sillä se on suuri työ.

Kustaa Sihvo: Siviili-ilmailun kehitys, 1935

Lentoasemat 2006

Matkustajat			Laskeutumiset			
Kotimaa	Kansainv.	Liikenneilm.	Yleisilmailu	Sotilasilmailu	Muut	
Helsinki-Vantaa	2 927 627	9 220 154	87 843	340	1 042	1 893
Helsinki-Malmi	1 353	128	13	11 833	83	34 291
Enontekiö	545	16 868	59	3	0	1
Halli Kuorevesi	14	19	2	153	2 183	152
Ivalo	121 908	31 427	821	115	63	88
Joensuu	139 299	7 340	1 596	1 175	25	244
Jyväskylä	135 223	14 096	2 396	3 351	10 327	758
Kajaani	87 273	5 464	878	87	14	46
Kauhava	206	0	1	107	7 520	284
Kemi-Tornio	82 867	2 157	1 147	504	12	28
Kittilä	153 338	91 820	1 126	110	293	93
Kruunupyö	85 798	12 378	1 780	1 335	405	386
Kuopio	289 231	42 971	3 150	1 749	5 006	949
Kuusamo	87 366	23 680	666	111	29	24
Lappeenranta	40 779	8 724	1 532	780	136	407
Maarianhamina	57 364	6 750	3 085	387	1	449
Oulu	764 831	83 115	6 306	1 851	1 250	1 792
Pori	58 196	6 191	1 825	1 795	52	8 053
Rovaniemi	330 910	101 377	2 669	1 357	4 685	718
Savonlinna	21 305	2 424	758	114	6	56
Tampere-Pirkkala	119 432	512 578	5 175	3 818	5 029	5 807
Turku	127 582	212 338	5 671	5 905	382	4 181
Utti	0	50	12	358	2 851	522
Vaasa	195 045	111 106	4 866	1 822	246	794
Varkaus	11 947	305	584	57	7	10
Yhteensä	5 839 439	10 513 460	133 961	39 217	41 647	62 026

Lennonvarmistuskeskukset 2006

IFR-LENNOT	Kotimaan lennot	Kansainväliset lennot	Ylilennot	Yhteensä
Etelä-Suomi (Tampere)	87 035	134 071	29 483	250 589
Pohjois-Suomi (Rovaniemi)	29 225	3 344	7 621	40 190
Koko Suomen alueella	91 958	135 741	36 396	264 095



Kittilän vaiheikas vuosi

Tulipalosta kirittiin ennätysjouluun



- **Kaikki näytti hyvältä**, kunnes heinäkuussa syttyi tulipalo, muistelee vuoden dramaattista käännettä Kittilän lentoasemalla päällikkö **Kari Tohmo**.

Tuli tuhosi lähes kaksi kolmasosaa lentoaseman vanhemman osan, vuosina 2005–2006 saneeratun asemarakennuksen tiloja. Lentoliikenne Kittilässä oli pysähdyksissä kolmen päivän ajan. Palossa vahingoittuneet lähtevän liikenteen tilat saatiin nopeasti korjatuksi ja otettiin uudelleen käyttöön syyskuun lopussa. Marraskuussa valmistuivat tuhoutunutta osaa korvaamaan rakennetut väliaikaiset tilat. Uusien pysyvien tilojen ra-

kentaminen aloitetaan keväällä 2007.

Onni onnettomuudessa oli se, että tulipalo ei vaikuttanut käynnissä oleviin lentoaseman laajennustöihin. Kittilän lentoasemaa on rakennettu asteittain vastaamaan kasvavan matkustajaliikenteen tarpeita, ja marraskuussa 2006 valmistunut laajennus oli jo seitsemäs lentoaseman historiassa. Se toi lentoaseman palveluille lisää tilaa noin 2 000 neliometriä.

Asemarakennuksen uudessa osassa sijaitsivat saapuvien matkustajien aulatilat, kuljettimet saapuvalla matkatavaralle sekä tilat tullille ja matkatavaroiden käsitte-



lylle. Matkustajia palvelevat uudisrakennuksessa myös kahvio ja autonvuokrausrytykset.

Laajennetun lentoaseman kautta kulki joulukuussa ennätysmäärä kansainvälisen liikenteen matkustajia: 68 800. Kasvua edellisvuoden vastaavan ajanjaksoon oli 37 prosenttia.

Lentoaseman päällikkö Kari Tohmo saattoi huokaista helpotuksesta vuoden lopulla. Lentoasema pystyi palvelemaan joululiikennettä jopa tehokkaammin kuin edellisvuonna, eivätkä alueen matkailuyrittäjät joutuneet menettämään asiakkaitaan.

– Kiirettä kyllä riitti, sillä yhden päivän aikana lentoaseman kautta saattoi kulkea jopa 8 000 matkustajaa. Henkilökunnan hienon venymisen avulla selvisimme urakasta.

Kittilä ja Rovaniemi olivat kertomusvuonna edelleen suosituimmat joululiikenteen lentoasemat pohjoisessa Suomessa. Kittilässä suurin osa jouluvieraista saapui Isosta-Britanniasta. Vuodenvaihteen tienoilla matkustivat enimmäkseen venäläiset. Tilauslentoliikennettä tuli runsaasti myös Keski-Euroopasta, esimerkiksi Sveitsistä ja Ranskasta.

Vuoden lentoasema

Rovaniemellä uskotaan lumeen ja joulupukkiin

Rovaniemen lentoasemalla on tyytyväisiä asiakkaita, palveluhenkinen, työhönsä sitoutunut henkilökunta ja sujuvat turvatarkastukset. Myös lentoaseman talous on kunnossa. Muun muassa nämä seikat vaikuttivat siihen, että Finavia valitsi juuri Rovaniemen vuoden 2006 lentoasemaksi.

– Meillä kaikki työntekijät ovat sisäistäneet sen, miten tärkeä lentoasema on Lapille ja Lapin matkailulle, valottaa aluejohtaja ja lentoaseman päällikkö **Martti Oinas**.

Joulun tilaus- ja reittiliikenteen noin 110 000 matkustajaa muodostavat Rovaniemellä neljänneksen koko vuoden matkustajamäärästä. Jouluna 2006 kansainvälisen liikenteen matkustajaluku kasvoi 18 prosenttia edellisvuoteen verrattuna ja oli lähes 76 000 matkustajaa.

Joulun ruuhkahuipuista on selvitty erityisjärjestelyin, joiden suunnitteluun työntekijät osallistuvat.

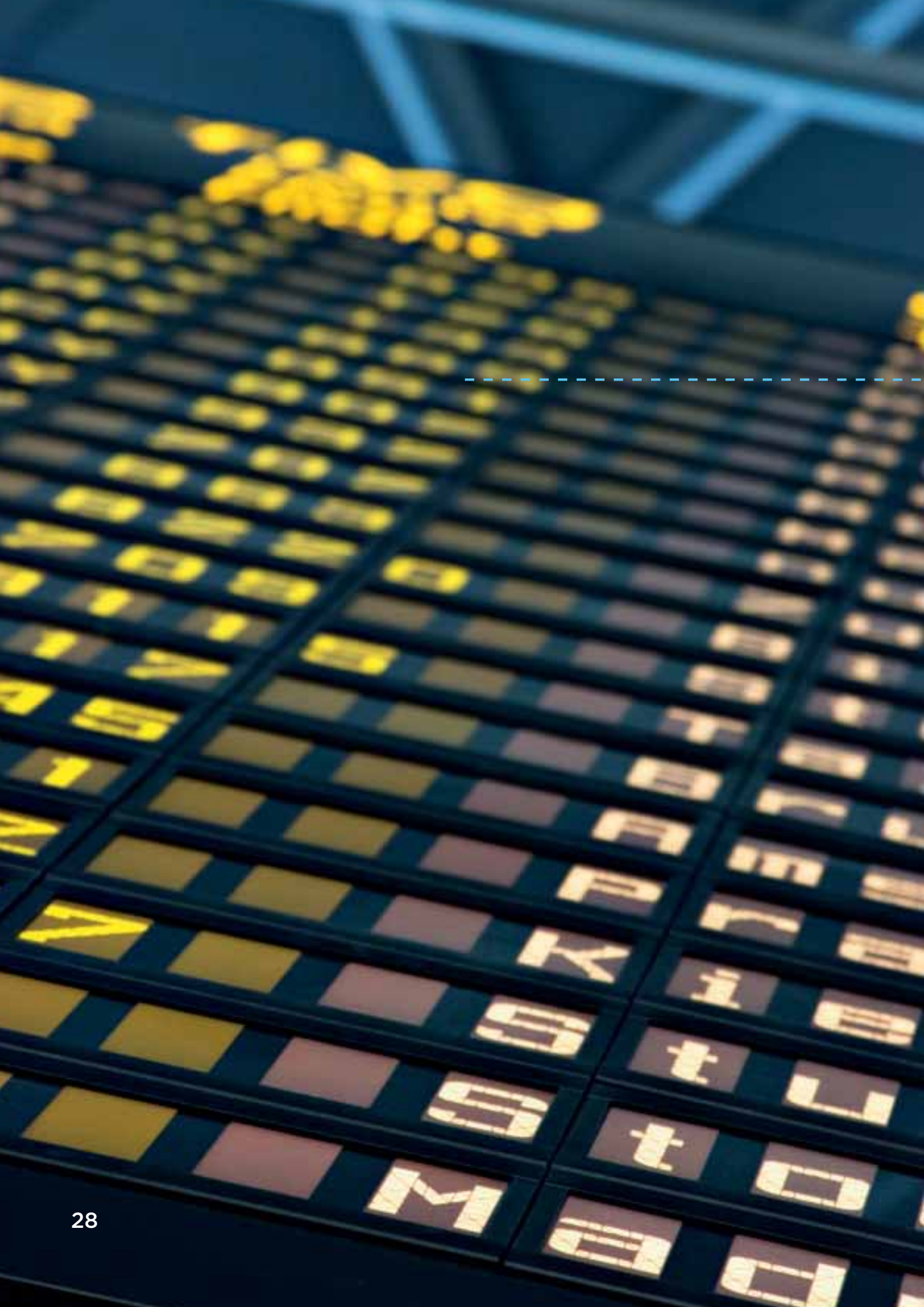
– Monet joulumatkaajista viipyvät Rovaniemellä vain päivän. Lentoaseman kautta on päästävä kulkemaan nopeasti, joten meidän on palveltava matkustajia tehokkaasti. Kunnossapidon on pidettävä kiitotiet puhtaana jäästä ja lumesta, lennonvarmistuksen on toimittava varmasti ja turvatarkastusten on sujuuttava.

Kansainvälisiä matkailijoita ei saavu Rovaniemelle vain tilauslentojen mukana. Lentoasemalle lentää seitsemän päivittäistä vuoroa Helsingistä, ja niiden mukana tulee runsaasti myös ulkomaalaisia matkustajia. Rovaniemelle liikennöivät tällä hetkellä Finnair ja Blue1.

– Lentoasema hakee kasvua kansainvälisestä liikenteestä. Finnairin panostus Kaukoidän liikenteeseen tuo Rovaniemellekin matkustajia Aasiasta päivittäin. Uskon, että matkailijoiden määrä vain lisääntyy, kun tieto Lapin ainutlaatuisuudesta leviää. Ainakin me täällä lentoasemalla uskomme lujasti lumeen – ja joulupukkiin, Oinas paljastaa.







16 miljoonaa matkustajaa

Aasian liikenteen huima kasvu jatkuu

Vuosi 2006 oli lentoliikenteessä jälleen vilkkaan kasvun aikaa. Matkustajamäärä Finavian lentoasemilla kasvoi 8 prosenttia vuodesta 2005. Kun Helsinki-Vantaalla edellisenä vuonna iloittiin 11 miljoonan matkustajan rajan rikkoutumisesta, päästiin kuluneena vuonna jo 12 miljoonan matkustajan paremmalle puolelle.

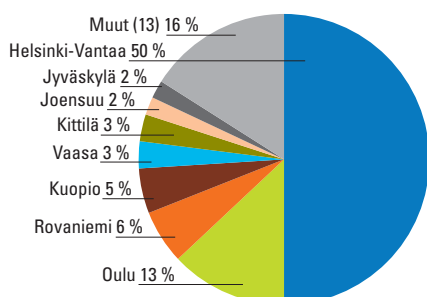
Erityisesti kansainvälinen liikenne kasvoi voimakkaasti: matkustajia oli 10 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005. Kotimaan liikenne kasvoi hieman yli 4 prosenttia vuodesta 2005. Finnairin lakko lokakuussa näkyi väliaikaisesti erityisesti kotimaan liikenteen luvuissa, mutta lakon jälkeen tilanne kuitenkin palautui normaaliksi suhteellisen pian.

Helsinki-Vantaan jälkeen seuraavaksi vilkkaimmat lentoasemat olivat matkustajamäärillä mitattuna Oulu, Tampere-Pirkkala, Rovaniemi, Turku ja Kuopio. Oulussa matkustajia oli jo noin 850 000, Tampere-Pirkkalassa rikottiin selvästi 600 000 matkustajan raja, ja Rovaniemellä ylittyi 400 000 matkustajan rajapyykki. Vaasassa matkustajamäärät ylittivät jo 300 000 rajan.

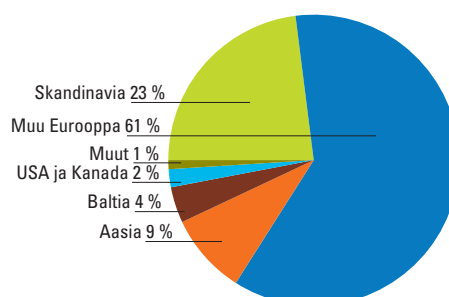
Suurimmat suhteelliset kasvuluvut matkustajamäärissä mitattiin Maarianhaminan (35 %), Enontekiön (27 %) ja Rovaniemen lentoasemilla (12 %) Myös Savonlinnassa (11 %) ja Kuusamossa (10 %) matkustajamäärät kasvoivat. Matkustajamäärä väheni eniten Varkauden (-24 %), Kajaanin (-7 %), ja Joensuun (-5 %) lentoasemilla.



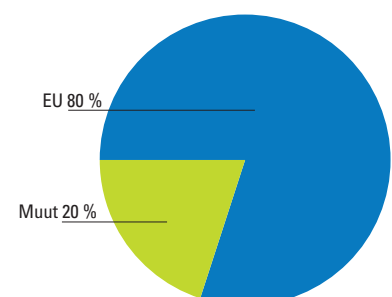
Kotimaan liikenteen matkustajien kohteet 2006



Kansainvälisen liikenteen matkustajien kohteet 2006



Kansainvälisen liikenteen matkustajien kohteet 2006



la, joista Varkauden ja Kajaanin liikenne oli osan vuotta kokonaan keskeytynyt sopimuksellisista tai kiitotien kunnostustöistä johtuvista syistä.

Liikenne Suomesta Aasiaan kasvoi vuonna 2006 peräti 31 prosenttia (lähtevät matkustajat ja vaihtomat-kustajat). Aasian matkustajia oli jo noin 465 000, kun vuonna 2005 Aasiaan matkusti noin 355 000 henkilöä. Aasian ja Suomen välinen kokonaisliikenne (lähtevät ja saapuvat matkustajat sekä vaihtomat-kustajat) kasvoi myös 31 prosenttia vuodesta 2005 ja ylitti 920 000 matkustajan rajan kuluneena vuonna.

Helsinki-Vantaan rooli kauttakululentoasemana vahvistui edelleen. Aasian gateway-matkustajien määrä kasvoi vuonna 2006 ennätyselliset 34 prosenttia 256 000 matkustajaan. Yhteensä gateway-matkustajien määrä kasvoi 20 prosenttia ja saavutti lähes 700 000 matkustajan rajan.

Aasian suosituimmat kohteet olivat Kiina (+24 %) Thaimaa (+27 %) ja Japani (+33 %). Aasian kohteista nopeimmin kasvoi liikenne Malesiaan (+153 %), Intiaan (+106 %) ja Hongkongiin (+65 %).

Euroopan suosituimmat kohteet olivat Ruotsi (+6 %), Saksa (+11 %) ja Iso-Britannia (+19 %). Reittiliikenne vei matkustajia edelleen eniten Ruotsiin (+6 %), Saksaan (+11 %) ja Tanskaan (-1 %). Tilausliikenteen matkustajia oli eniten Kanarian saarille (+11 %), Kreikkaan (+0 %) ja Isoon-Britanniaan (+26 %).

Pohjois-Suomessa joululiikenne piristyi selvästi hieman hiljaisemman vuoden 2005 jälkeen. Matkustajia oli joulukuussa 17 prosenttia enemmän kuin vuoden 2005 joulukuussa. Charter-matkustajia saapui Lappiin

joulukuussa 2006 jo 30 prosenttia enemmän kuin vastaavana ajankohtana vuonna 2005.

Rovaniemi ja Kittilä pysyivät edelleen suosituimpina joululiikenteen lentoasemina. Kansainvälisen liikenteen matkustajia oli Rovaniemellä 18 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005. Kittilä alkoi matkustajamäärissä kiriä jo lähelle Rovaniemen kokoluokkaa. Kansainvälisen liikenteen kasvu Kittilässä oli 37 prosenttia vuoden 2005 joulukuuhun verrattuna. Kansainvälinen joululiikenne kasvoi eniten Kuusamon lentoasemalla (58 %).

Eniten kansainvälisiä joulumatkustajia saapui Pohjois-Suomeen jälleen Isosta-Britanniasta. Heitä oli 26 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005. Englannin jälkeen eniten jouluturisteja tuli Venäjältä, Irlannista ja Ranskasta. Erityisesti Venäjältä tulleiden matkustajien määrä lisääntyi huomattavasti, noin 60 prosenttia. Merkittäviä määriä suorita charter-lentoja Lappiin saapui myös muun muassa Ranskasta, Espanjasta ja Hollannista.

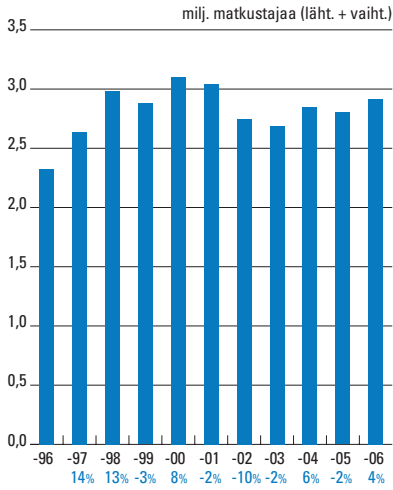
Koko 2000-luvun jatkonut ylilentojen määrän kasvu jatkui edelleen. Ylilentojen määrä oli vuonna 2006 jo 6 prosenttia suurempi kuin edeltävänä vuonna. SAS:n markkinaosuus kaikista ylilennoista oli selvästi suurin (17 %). Lufthansan osuus pysytteli 5 prosentin tasolla. Japan Airlines kasvatti osuuttaan edellisvuodesta, ja sen osuus oli jo 6 prosenttia ylilennoista.

Lentoliikenteen operaatiomäärät (lento-onlähdöt ja laskeutumiset) pysyttelivät lähes samalla tasolla kuin vuonna 2005. Laskeutumisia oli 1 prosentti vähemmän kuin 2005. Rahtiliikenteen määrä puolestaan kasvoi 8 prosentilla edellisvuoteen nähden.

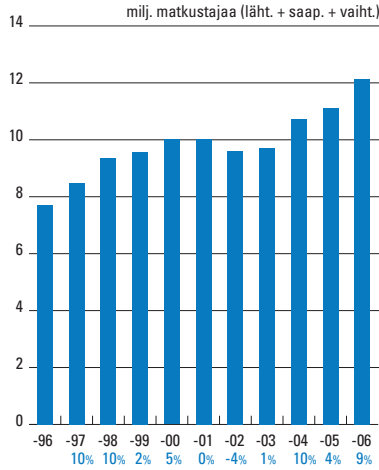


Jos Suomessa saataisiin maalentokentät Helsinkiin, Turkuun ja Ahvenanmaalle sekä mahdollisesti välilaskukenttä jonnekin Helsingin ja Turun välille, niin olisi mahdollista järjestää päivälentoyhteys Helsingistä Pariisiin ja Lontooseen ja takaisin. Lentokone voisi lähteä Helsingistä esim. klo 7 aamulla, ja matkustaja saapuisi Lontooseen tai Pariisiin klo 20.

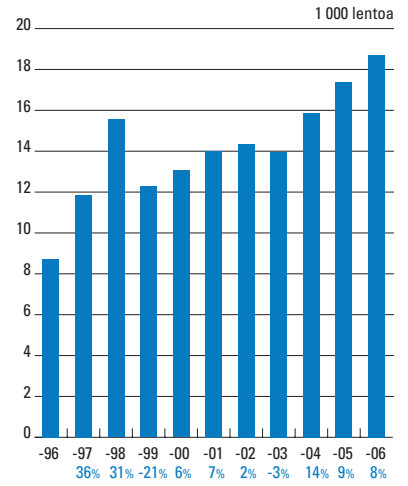
Kotimaan liikenne 1996–2006



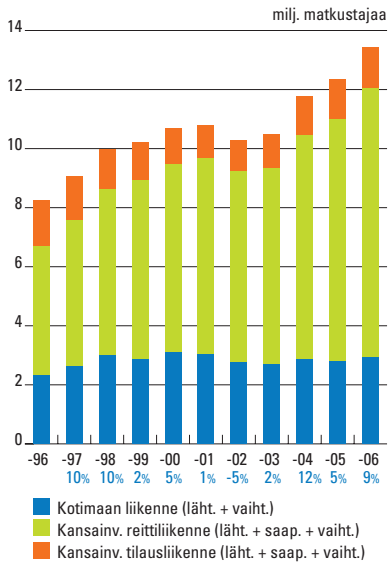
Helsinki-Vantaan Lentoaseman matkustajat 1996–2006



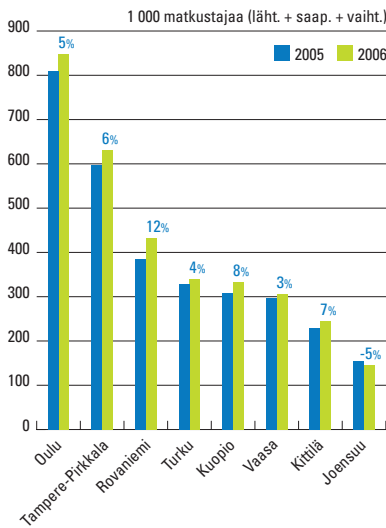
Yliennot 1996–2006



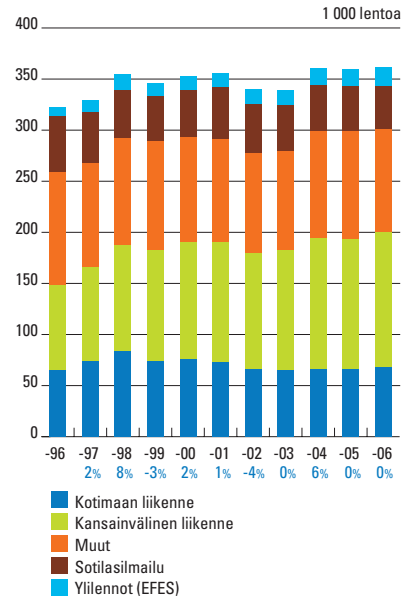
Matkustajat 1996–2006



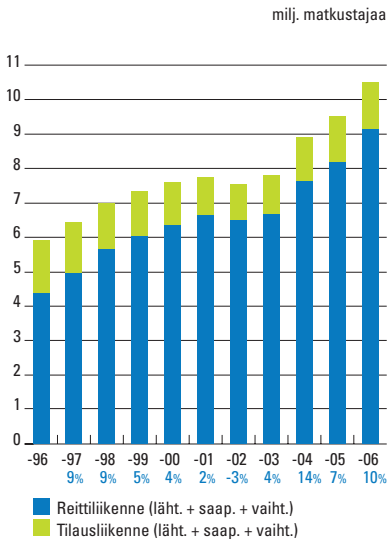
Lentoasemien matkustajat 2005–2006



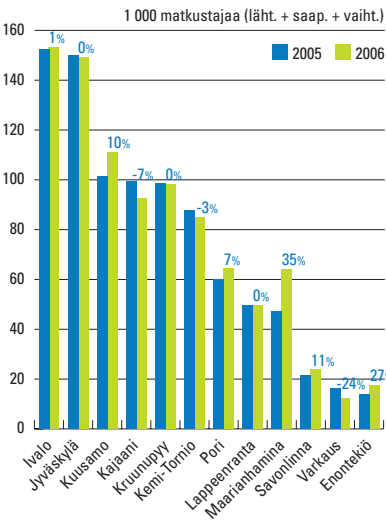
Lennot 1996–2006



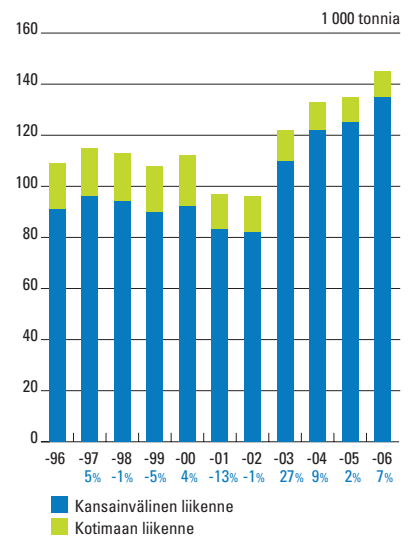
Kansainvälinen liikenne 1996–2006



Lentoasemien matkustajat 2005–2006



Tavaraliikenne 1996–2006



Turvallista ilmaliikennepalvelua

Kohti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa

- Olo on helpottunut, sanoo apulaisosastopäällikkö **Matts-Anders Nyberg** lennonvarmistusosastolta.

Eletään vuoden 2006 pimeimpiä päiviä, mutta Nybergin kasvot loistavat tyytyväisyyttä. Joulukuun 20. päivänä liikenne- ja viestintäministeriö nimesi Finavian ilmaliikennepalvelujen tarjoajaksi Suomessa. Nimitystä edeltänyt hakemusprosessi työllisti Nybergin vetämää kymmenhenkistä projektiryhmää koko vuoden.

Käytännössä nimitys tarkoittaa, että Finavia vastaa lennonjohdosta ja muista lennonvarmistustehtävistä lähes koko Suomen lentotiedotusalueella. Poikkeuksia ovat Sodankylän, Seinäjoen ja Mikkelin pienet lentopaikat, jotka aukioloaikoinaan huolehtivat itse lennonvarmistuksesta vastuullaan olevassa ilmatilassa.

Nimityksen edellytyksenä oli toimilupa, jonka Ilmailuhallinto myönsi Finavialle samana päivänä.

- EU-asetusten mukaisesti jokaisen lennonvarmistuspalveluja antavan organisaation on haettava toimilupa omalta kansalliselta viranomaiselta, Nyberg selvittää.

- Finavia haki lupaa luonnollisesti Ilmailuhallinnolta, joka aloitti toimintansa vuoden 2006 alussa. Itse asiassa uuden ilmailuviranomaisen muodostaminen oli perusedellytys sille, että toimilupaa voitiin hakea.

Ennen luvan myöntämistä Ilmailuhallinto oli tarkistanut Finavian kesäkuussa jättämän hakemuksen liitteineen ja pyydettyine lisäselvityksineen sekä auditoi-

nut hakemukseen liittyviä toimintoja Finaviassa. EU:n asettamat lupavaatimukset koskivat lennonvarmistuksen kaikkia osa-alueita: ilmaliikennepalveluja (lennonjohto), viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, ilmailutiedotuspalvelua sekä lentosääpalvelua.

- Haasteita riitti matkan varrelle, mutta niistä selvitettiin. Yksi suurimmista oli turvallisuuden- ja laadunhallintajärjestelmän uudistaminen ja käyttöönottoaminen koko konsernissa osana toimilupaprosessia.

Ilmailuhallinto tarkastavana viranomaisena ja Finavia palvelun tarjoajana lukivat EU:n antamia vaatimuksia omista lähtökohdistaan. Kaikille vaatimuksille löydettiin kuitenkin yhteinen tulkinta prosessin aikana. Kertomusvuonna onnistuttiin myös jalkauttamaan luvan edellyttämät käytännön toimintatavat ja -ohjeet eri lennonvarmistusyksiköihin.

- Lennonvarmistuksen toimilupa-asia on jatkuva prosessi, Nyberg muistuttaa. - Vain kehittämällä ja auditoimalla toimintaamme säännöllisesti varmistamme sen, että luvan voimassaolo jatkuu.

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajista säädetään EU:n yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky) koskevissa asetuksissa. Asetusten tavoitteena on lisätä turvallisuutta, vähentää viiveitä sekä saada alennettua niitä kustannuksia, joita lennonvarmistuksesta on aiheutunut Euroopan ilmatilassa.



Ilmaliikenne (navigation aérienne) on tulevaisuuden tärkeimpiä, ehkä tärkein liikennetapa. Sille eivät vuoret, metsät, suot, meret ja joet aseta mitään esteitä. Se on nopea, mukava ja halpa.

Lentäjämajuri Kustaa Sihvo, 1935

Uudet tornit, uudet laitteet

Ilmatilan käyttö tehostuu



Rovaniemen ja Kuopion lentoasemille kertomusvuonna nousseet uudet lennonjohtotornit ovat matkustajille näkyvä osa lennonvarmistuksen projektia, jonka myötä uudistetaan Finavian yhteistoimintalentoasemia. Lentoliikenteen lisääntyessä halutaan uudistusten avulla säilyttää lennonvarmistuspalveluiden taso näillä siviili- ja sotilaslentoliikennettä palvelevilla kentillä.

– Lähes kaikki näkyvä uudistetaan lennonjohtotiloissa, kiteyttää järjestelmä vastaava **Hannu Hervos** projektia esitellessään.

Lähilennonjohdot eli lennonjohtotornit varustetaan uusilla laitteilla ja kalusteilla, jotka mahdollistavat muun muassa Eurocat-lennonjohtojärjestelmän uusimman version käyttöönoton. Pitkälle standardisoitu ja eurooppalaiset yleiset vaatimukset täyttävä Eurocat on jo käytössä Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksessa, Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdossa sekä Rovaniemen alue- ja lähestymislennonjohdossa. Järjes-

telmä päivitetään myös kaikilla näillä lentoasemilla.

– Lähilennonjohtoihin luodaan yhtenäiset operatiiviset työympäristöt ja työmenetelmät. Torneihin asennetaan muun muassa tutkanäytöt, joiden ansiosta lähilennonjohto voi tulevaisuudessa antaa tutka-palvelua. Tornitutkan avulla Finavia pystyy antamaan asiakkailleen lennonjohtopalvelua entistä kustannustehokkaammin ja lisäksi ohjaamaan koneiden lähestymisiä ja laskeutumisia suoraan oikealle reitille. Hyöty näkyy matkustajalle nopeampina yhteyksinä ja lentoyhtiölle lennonjohtopalvelun tehokkuutena sekä polttoainekulujen pienemisenä.

Uusi integroitu tornijärjestelmä kokoaa usean eri laitejärjestelmän tiedot yhteen näyttöympäristöön, josta lennonjohtaja saa kaiken tarpeellisen tiedon. Eurocat-järjestelmän ansiosta myös eri lennonjohtoyksiköiden välinen koordinointi kehittyy puhelinyhteyden välityksessä sähköisten menetelmien tieltä: kaikki lentosuun-



nitelmiin liittyvä tieto välitetään sähköisesti lennonjoh-toyksiköstä toiseen. Yhteistoimintalentoasemilla suu-ri muutos on tornin ja lähestymislennonjohdon välisen koordinaation sähköistyminen.

Rovaniemen ja Kuopion lentoasemilla on aloitettu uusien laitejärjestelmien asennukset. Tornit voidaan ot-taa operatiiviseen käyttöön testausten ja viranomaisen hyväksynnän jälkeen kesällä 2008.

– Uusista korkeammista torneista on entistä parem-pi näkyvyys liikennealueille ja laskukierrokseen. Tä-mä lisää lentoliikenteen turvallisuutta ja helpottaa len-nonjohtajan työtä myös maaliikenteen ohjauksen osal-ta, Hervos toteaa.

Jyväskylän, Kauhavan ja Hallin lentoasemilla uudet laitteet ja kalusteet asennetaan saneerattaviin tiloihin. Tampere-Pirkkalan lentoasemalle rakennetaan uusi ra-kennus lähestymislennonjohdolle. Näillä lentoasemilla uudistukset saadaan valmiiksi syksyllä 2008.



**Lennonjohtajan
varsinaisena
oleskelupaikkana on
joka puolella olevilla
avaroilla lasi-ikkunoilla
varustettu ja kaiteellisen
parvekkeen ympäröimä
toimisto. (---) Sinne
on sijoitettu useampia
puhelimia, radiopuhelimia
kovaäänisineen,
hälytyssireenin kytkin,
vilkut, valopistoolit
panoksineen.**

Aero-lehti nro 2, 1937



Turva ja turvallisuus

Finavian turvallisuustoimintoja ovat sekä lentoliikenteen turvallisuus (safety) että matkustajiin ja matkatavaroihin liittyvät turva-asiat (security).

Lentoliikenteen turvallisuudesta huolehtivat osaltaan lentoasemien kunnossapito ja lennonvarmistus. Matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastuksista Finavia vastaa kansainvälisten turvamääräysten mukaisesti. Tarkastuksilla varmistetaan, ettei ilma-alukseen päädy esineitä tai aineita, jotka voisivat aiheuttaa vaaraa lennolla.

Lentoturvallisuuden ja siviili-ilmailun viranomais-tehtävistä vastaava Ilmailuhallinto valvoo, että Finavian

lentoasemilla noudatetaan annettuja asetuksia ja turva-ohjelmia. Myös EU auditoi turvatarkastuksia Suomen lentoasemilla.

– Tarkastukset tehdään EY:n neljä vuotta sitten voimaan tulleen turva-asetuksen mukaisesti, selvittää Finavian turvapäällikkö **Tuomo Kivikari**.

Kertomusvuoden marraskuussa tuli voimaan uusi EY:n asetus, joka koskee nesteiden kuljetusta matkustamossa. Asetuksella rajoitetaan käsimatkatavaraa matkustamoon vietävien nesteiden määrää ja pyritään ehkäisemään uhka siitä että nestemäisiä räjähteitä voitaisiin käyttää terroritekoon.



– Jotta tarkastukset sujuisivat joutuisasti lisääntyvistä vaatimuksista huolimatta, olemme perustaneet uusia turvatarkastuspisteitä ja lisänneet henkilökuntaa muun muassa Helsinki-Vantaan ja Oulun lentoasemilla.

Helsinki-Vantaalla on investoitu järjestelmään, joka auttaa kuvantulkitsijaa pysymään valppaana läpivalaisulaitteella työskennellessään.

– Viime vuosien lisääntyneistä turvakustannuksista huolimatta matkustajan Suomessa maksama turvatarkastusmaksu, noin 4,5 euroa per lentolippu, on alle eurooppalaisen keskiarvon, Kivikari toteaa.

Finavian sisällä turvallisuuskulttuuriin panostaminen on Kivikarin mukaan alkanut kantaa hedelmää. Turva-asioita pidetään tärkeinä koko organisaatiossa ja ne koetaan olennaiseksi osaksi jokapäiväistä toimintaa.

– Turvallisuusmääräykset, jotka on tehty suuria ja vilkkaasti liikennöityjä lentoasemia silmällä pitäen, voivat tosin pienillä maakuntakentillä tuntua joskus turhauttavilta. Vuoden 2007 aikana meillä onkin tarkoitus päivittää lentoasemien turvaohjelmat, joissa kukin lentoasema määrittelee noudatettavat määräykset tiiviissä yhteistyössä Turvayksikön kanssa.



Hallittua turvallisuutta

Laatu luo perustan turvallisuudelle



Ilmailulaitoksessa aloitettiin laadunvarmistustyö jo yli kymmenen vuotta sitten. Ensimmäisenä toimenpiteenä rakennettiin talon sisäinen poikkeama- ja havaintoilmoitusjärjestelmä, jonka avulla saatiin tietoa organisaation kehittämistarpeista, poikkeamatilanteista ja mahdollisista riskitekijöistä.

– Alusta alkaen viestimme on ollut, että oman raportointijärjestelmän avulla ei etsitä syyllistä vaan syytä, kertoo johtaja **Janne Enarvi** Finavian Turvallisuus ja laatu -yksiköstä.

Pitkäjänteinen työ järjestelmän kehittämiseksi on tuottanut tulosta. Enarvin mukaan se näkyy muun muassa luottamuksena raportointijärjestelmään ja raportointimäärän kasvuna.

Pääjohtajan alaisuudessa toimiva yksikkö vastaa myös siitä, että Finavian turvallisuuden hallintajärjestelmä täyttää eri viranomaisvaatimukset. Niitä asettavat niin EU, ICAO (kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö) kuin Eurocontrol (yhtenäistä lennonvarmistusjärjestelmää Euroopassa edistävä järjestö) sekä Suomen ilmailuviranomainen, Ilmailuhallintokin.

– Olemme vuoden 2006 aikana muodostaneet organisaation ja koonneet Finavian jo aiemminkin suurelta osin toteuttamat toiminnot järjestelmäksi, joka vas-

taa kaikkiin näihin vaatimuksiin. Työ on ollut haasteellista, sillä ratkaisu ei ole mitenkään tavanomainen. Useiden eri järjestelmien sijaan haluamme luoda kaikille henkilöstöryhmille yhteisen välineen, jota voidaan joustavasti laajentaa tarpeisiimme – aivan kuten meillä on kaikille yhteiset arvotkin, Enarvi selvittää.

Eri yksiköissä on vuoden aikana kuvattu turvallisuuskriittiset toiminnot. Turvallisuuden hallintajärjestelmään kohdistuvat vaatimukset on täytetty, ja vuonna 2007 työtä jatketaan laadullisella puolella.

Turvallisuuden hallintajärjestelmän tavoitteena on paitsi kyetä osoittamaan toiminnan piirteet Finaviaa valvoville tahoille myös lisätä järjestelmällisyyttä ennakoinnissa ja siten parantaa ilmailun turvallisuutta entisestään.

– Meillä on perinteisesti ollut korkea turvallisuuskulttuurin taso. Meillä osataan kantaa vastuuta turvallisuudesta. Turvallisuuden hallintajärjestelmän suurin haaste onkin säilyttää edellä mainitut luomatta illuusiota paperille luodun järjestelmän kaikkivoipaisuudesta. Sen sijaan järjestelmän pitää täydentää ja tukea ihmisten luontaista halua ja kykyä toimia turvallisesti. Pelkkään järjestelmään ei saa luottaa, Enarvi filosofoi.



Koulutus motivoi

Finavian vuonna 2004 perustama henkilöstörahasto on julkisella sektorilla ensimmäinen laatuaan. Rahaston kautta halutaan palkita henkilöstöä siitä työstä, jota se on tehnyt Finavian menestymisen hyväksi.

Finavia maksaa henkilöstön omistamaan ja hallinnoimaan rahastoon sovittujen sääntöjen mukaisesti voittopalkkiota, joka yhdessä sijoitusten tuottojen kanssa jaetaan jäsenten kesken vuosittain. Rahaston jäseniä ovat kaikki Finavian palveluksessa olevat henkilöt johtoa lukuun ottamatta. Vuonna 2006 rahasto sai voittopalkkiota noin 1 027 000 euroa.

Finavian osaamista kehitetään suunnitelmallisesti ja sillä periaatteella, että osaaminen tukee yrityksen tavoitteiden saavuttamista. Finavian toimialojen ammatillisten osaamisalueiden määrittelyä jatkettiin vuonna 2006. Lähtökohtana tässä työssä ovat Finavian strategia ja arvot. Finavian yhteisiä osaamisalueita ovat johtaminen, talous, liiketoiminta, turvallisuuden hallinta, palvelut sekä viestintä- ja vuorovaikutustaidot.

Loppuvuodesta Finaviassa otettiin käyttöön sähköinen rekrytointijärjestelmä, joka säästää aikaa ja vaivaa – niin hakijoille viestimisessä, hakemusten käsittelyssä ja säilytyksessä kuin hakijoiden vertailussa ja rekrytoinnin raportoinnissakin.

Hyviä esimiestaitoja pidetään Finaviassa tärkeinä, ja vuonna 2006 jatkettiin esimiehille suunnatun koulutuksen ja koulutusohjelmien kehittämistä. Johtamiskäyttötymisen ja toimintojen johtamisen koulutusohjelman aloitti jo toinen vuosikurssi, ja oppisopimuksella toteutettavaa JET-koulutusta annettiin kertomusvuonna ryhmälle, joka koostui Finavian esimiehistä ja Etelä-Suomen poliiseista.



Vuoden lentoasemaksi valitun Rovaniemen
henkilökunta viettää ansaittua vapaapäiväänsä.



Finaviassa kaikkien esimiesten odotetaan järjestävän rakentavia ja työn kannalta olennaisia kehityskeskusteluja alaistensa kanssa. Kertomusvuonna uusittiin kehityskeskusteluihin kuuluvaa suorituksen arviointia, ja uusi malli otettiin pilottikäyttöön pääkaupunkiseudulla.

Alkuvuodesta toteutettiin koko Finaviaa koskeva työtyytyväisyyskysely, jossa selvitettiin laajasti henkilöstön kokemuksia muun muassa työilmapiiristä ja esimiestyöskentelystä.

Myös ylimmän johdon koulutukseen panostetaan. Finavian johtoryhmän jäsenille suunnattua valmennusta suunniteltiin syksyllä, mutta varsinaiset valmennustilaisuudet alkavat vuonna 2007.

Finavian ammatillisessa erikoisoppilaitoksessa, Avia Collegessa, annetaan koulutusta eri ilmailualan ammatteihin, muun muassa lennonjohtajan tehtäviin. Avia College huolehtii myös Finavian muusta ammatillisesta henkilöstökoulutuksesta.

Lennonjohdon peruskoulutuksessa otettiin ammatiosaamisen näytöt virallisesti käyttöön elokuussa 2006. Näytöissä opiskelija osoittaa, miten hyvin hän on saavuttanut ammatillisten opintojen tavoitteet ja työelämän edellyttämän ammattitaidon.

Avia Collegessa koulutusta on tarjolla yhä enemmän verkossa, ja viestintäteknologia on mukana yhä useamassa koulutuksessa. Pedagogisia valmiuksia on kehitetty siten, että työpaikoille on koulutettu lisää työssäoppimisen ohjaajia ja näyttöjen vastaanottajia. Oppilaitoksen omasta henkilöstöstä suurin osa on jo hankki-

nut itselleen ammattiopettajan pätevyyden.

Verkkomuotoista koulutusta on sovellettu muun muassa turvallisuuskriittisissä tehtävissä toimivan lennonvarmistustukihenkilöstön täydennyskoulutuksessa. Vaarallisten aineiden (DGR) tietokoneavusteisen määräaikaikoulutuksen voi suorittaa kokonaan verkossa. Avia College on tehnyt DGR-ohjelman käytöstä sopimuksen Finnairin ja monen muun ilmailualan yrityksen kanssa.

Tietokoneavusteiset lennonvarmistuksen radioliikenteen koulutusohjelmat valmistuivat vuonna 2006. Oman radiopuhelinliikennekoulutuksen lisäksi Avia College markkinoi verkkopohjaisia harjoitusohjelmia lentokouluille, lentoyhtiöille ja Ilmavoimille.

Lennonvarmistuksen teknisen henkilöstön uuden kelpoisuusjärjestelmän koulutuksen uusiminen jatkui vuonna 2006.

Turvataarkastuskoulutusta uudistetaan alati muuttuvan toiminta- ja normiympäristövaatimusten tahdissa. Monia uusia toimintatapoja, jotka liittyvät muun muassa nesteiden kuljetukseen ilma-aluksen matkustamossa, otettiin käyttöön vuonna 2006.

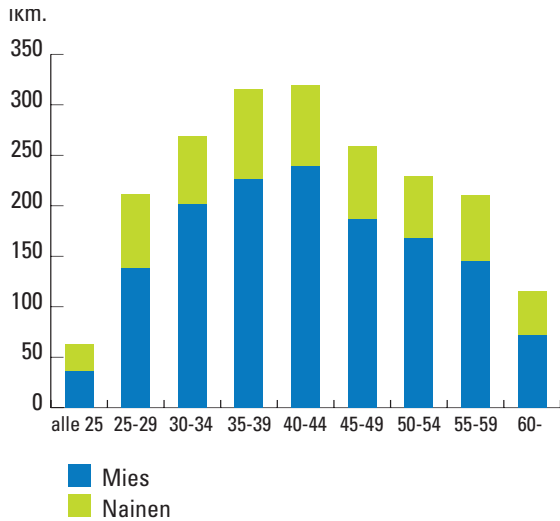
Matkatavaran ja rahdin läpivalaisuun liittyvää kuvantulkintaa opiskellaan nyt entistä tehokkaammin tietokonesimuloinnin avulla. Turvataarkastaja oppii tehokkaasti tunnistamaan uhat ja harjoittelee tekemään oikeat toimenpiteet. Kuvantulkintasimulatioympäristö on siirrettävissä, ja siten turvataarkastukseen liittyvää perus- ja määräaikaikoulutusta voidaankin järjestää millä tahansa sellaisella paikkakunnalla, jossa on lentoasema.



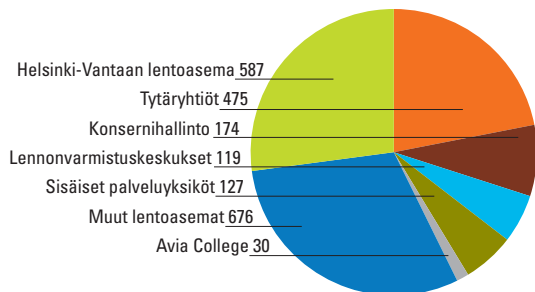
Täällä on mm. hieno putkiposti, joka kuljettaa suuret määrät sanomia eri osastojen välillä ja näinollen juoksupojat ovat tarpeettomia.

Ilmailulehdessä kerrottiin Helsingin lentoaseman uudesta lennonvarmistusrakennuksesta vuonna 1952

Ikä- ja sukupuolijakauma 2006



Konsernin henkilötyökertymä 2006



Konsernin henkilötyökertymä 2006 *)

Finavian konsernihallinto	174
Finavian sisäiset palveluyksiköt	127
Avia College	30
Helsinki-Vantaan lentoasema	587
Helsinki-Malmin lentoasema	20
Turun lentoasema	53
Porin lentoasema	26
Maarianhaminan lentoasema	20
Vaasan lentoasema	37
Kauhavan lentoasema	18
Kruunupyyn lentoasema	22
Tampere-Pirkkalan lentoasema	60
Jyväskylän lentoasema	49
Hallin lentoasema	6
Kuopion lentoasema	60
Joensuun lentoasema	22
Lappeenrannan lentoasema	19
Utin lentoasema	10
Savonlinnan lentoasema	15
Varkauden lentoasema	4
Oulun lentoasema	61
Kajaanin lentoasema	20
Kemi-Tornion lentoasema	22
Rovaniemen lentoasema	72
Ivalon lentoasema	26
Kittilän lentoasema	17
Enontekiön lentoasema	3
Kuusamon lentoasema	14
Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus	114
Pohjois-Suomen lennonvarmistuskeskus	5
Airpro Oy	470
Lentoasemakiinteistöt Oyj	4
Kiinteistö Oy Turun lentorahti	1

*) Sisältää myös ulkopuoliset työntekijät ja tarvittaessa töihin kutsuttavat

Lentoasemat ja ympäristö

Vesistökuormituksen vähentämiseen uusia ratkaisuja



Lentoasemien pitämisessä tärkeimpiä ympäristönäkökohtia ovat Finavian hoitama kiitoteiden liukkaudentorjunta, maahuolintayhtiöiden suorittama lentokoneiden jäänesto ja -poisto sekä lentoyhtiöiden, yksityisten tai puolustusvoimien ilma-alusten lentotoiminta.

Liukkaudentorjuntaan käytetään ympäristöä aiempaa vähemmän vahingoittavia aineita, mutta ne aiheuttavat vesistökuormitusta. Jäänestoon käytetään myrkytöntä glykoliliuosta, joka kuluttaa happea pinta- ja pohjavesissä. Ilma-alusten liikkuminen aiheuttaa melua sekä pakokaasupäästöjä.

Jäänestonesteiden käyttömäärät ovat kasvaneet, ja siksi Finavia on selvittänyt keinoja vähentää vesistökuormitusta maakuntalentoasemilla. Jäänestokäsittelyt tehdään pinta-alaltaan laajoilla asematasoilla, joten kertyvät sade- ja valumavesimäärät ovat suuria.

Tampere-Pirkkalassa on ensimmäisenä maakuntakenttänä aloitettu glykolin kerääminen asematasolta imuriautolla – Helsinki-Vantaan lentoaseman tapaan. Mikäli kokemukset glykoli-valuman keräämisestä, välivarastoinnista ja kuljetuksesta puhdistamolle ovat myönteiset, toimintamalli otetaan käyttöön muillakin

suurilla lentoasemilla alkaen Oulusta ja Kuopiosta. Uudet ympäristöratkaisut merkitsevät myös sitä, että jäänestoaineiden käyttäjät osallistuvat päästöjen vähentämiskustannuksiin.

Helsinki-Vantaalla maahuolintayhtiöt tekevät jäänestotoimintaa lähes neljä kertaa enemmän kuin muilla lentoasemilla yhteensä. Toiminnan kehittämistä koskevassa suunnitteluhankkeessa Finavia asetti tavoitteeksi, että lentoaseman ensimmäinen keskitetty jäänestokäsittelypaikka otetaan käyttöön syksyllä 2007. Alueella voidaan käsitellä osa lähtevästä suihkukoneliikenteestä.

Vuonna 2000 voimaan tulleen lainsäädännön mukaisia uusia ympäristölupaprosesseja oli kertomusvuoden lopussa avoinna kuudella lentoasemalla. Ahvenanmaan ympäristölupalautakunta antoi päätöksen Maarianhaminan lentoasemasta maakunnan oman sektorilainsäädännön nojalla. Finavia on muotoseikkojen vuoksi hakenut muutosta päätöksen yksityiskohtiin.

Kuopion lentoaseman ympäristölupahakemus jätettiin sisään uutena tapauksena. Oulun ja Turun lupahakemuksia koskeneista lausunnoista annettiin vastineet. Uusia lupatarpeita tuli esille viisi. Lapin ympäristökes-



Hyvillä lentokentillä tulee olla joustava pohja. Tämä aikaansaadaan ruohopeitteellä ... Hyvä ruohopeite saadaan myös laiduntamalla. Kuitenkaan ei sovi unohtaa, että laitumella käyvä karja on esteenä laskupaikalla.

Aero-lehti nro 6 / 1924

kus linjasi kertomusvuonna, että sen alueella toimiville lentoasemille tulee hakea ympäristöluvut viimeistään kesäkuussa 2010.

Porin lentoasemalla tiedossa ollut vanha kaatopaikka-alue ja paloharjoituspaikka kunnostettiin alueellisen ympäristökeskuksen ohjaamalla tavalla. Kuopion lentoasemalla selvitettiin yhdessä puolustusvoimien kanssa paloharjoitusalueen ympäristöriskejä. Selvityksen mukaan pilaantuminen on hallinnassa, mutta alueen käyttötarkoituksen muuttuessa alue on kunnostettava. Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä oleva paloharjoituspaikka on vilkkaassa käytössä. Öljynerottimesta huolimatta alueelta pääsi lähiojiin harjoituspolttoainetta siinä määrin, että noin 600 metriä kiitoteiden välialueella sijaitsevaa laskuojaa kunnostettiin viranomaisten ohjaamalla tavalla.

EU:n komissio julkaisi joulukuussa direktiiviluonnoksen, joka liittäisi lentoyhtiöt asteittain päästökauppaan vuodesta 2011 alkaen. Päästökauppa ei koske Finaviaa mutta vaikuttaa aikanaan sen asiakkaiden toimintaan. Finavia on tukenut asiaa koskevissa valmisteluissa liikenne- ja viestintäministeriötä ja seuraa yleisesti ilmastokysymyksiä ennakoidakseen koko ilmailualan kehitystä. Ministeriö ja keskeisimmät ilmailualan toimijat Suomessa laativat lentoliikenteen päästöistä ja niiden ilmastovaikutuksista tietopaketin Internet-sivustolle, jonka osoite on www.lentoliikennejailmasto.fi.

Ilmailulaitoksen ympäristökatsaus 2006 julkaistaan erikseen.





HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

Hallitus 2006	48
Ilmailulaitoksen liiketoimintaympäristön kehittyminen 2006	50
Ilmailulaitoksen palvelutavoitteet 2006	51
Ilmailulaitoksen ympäristötyö	57
Tuloskehitys	58
Ilmailuhallinnon eriyttämisen taloudelliset vaikutukset	61
Ilmailulaitoskonsernin tulos 2006	61
Ilmailulaitoksen tulonjako	62
Investoinnit 2006	63
Rahoitus 2006	63
Henkilöstö	64
Muutokset hallinnossa	64
Toiminnan riskit ja riskienhallinta	64
Konsernirakenne ja muutokset konsernisuhteissa tilikauden aikana	65
Olellaiset tilikauden jälkeiset tapahtumat ja vuoden 2007 näkymät	65
Tuloslaskelma	66
Tase	67
Rahoituslaskelma	68
Tilinpäätöksen liitetiedot	69
Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen allekirjoitukset	79
Tilintarkastuskertomus	79



Vasemmalta:
Jussi Järventaus,
Leena Kostander,
Sinikka Mönkäre,
Mona Björklund,
Heikki Vaalgamaa,
Eeva Niskavaara,
Hannu Seristö.



Hallituksen toimintakertomus 2006

Ilmailulaitos on valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) tarkoittama liikelaitos.

Ilmailulaitoksen toimiala ja tehtävät on määritelty Ilmailulaitoksesta annetun lain 2 §:ssä.

Ilmailulaitos ja sen tytäryhtiöt Airpro Oy, Lentoasemakiinteistöt Oyj, Koyj Lentäjätie 1, Koyj Lentäjätie 3, Koy Turun Lentorahti sekä IP-Kiinteistöt Oy muodostavat liikelaitoslain 3 §:ssä määritellyn liikelaitoskonsernin.

Vuosi 2006 oli Ilmailulaitoksen 16. vuosi liikelaitoksena.

Ilmailulaitos otti toukokuussa 2006 käyttöön uuden liikemerkin ja aputoiminimen Finavia. Ilmailulaitos säilyi virallisena nimenä, mutta pääsääntöisesti käytetään nimeä Finavia.

ILMAILULAITOKSEN LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖN KEHITYMINEN 2006

Lentoliikenteen kehittyminen

Lentoliikenteen kehitys jatkui positiivisena vuonna 2006. Eurocontrolin tilasto- ja ennusteyksikön Statforin laatimien tilastojen mukaan Euroopan lentoliikenne kasvoi lentojen lukumäärällä mitattuna 4 % vuonna 2006. Statforin mukaan myönteiseen kehitykseen vaikuttivat pääasiassa halpalentoyhtiöiden ja liikelentojen vahva kasvu, öljyn hinnan laskeminen, hintamuutosten tasoittuminen sekä toisaalta myös lentolippujen hinnat, jotka kertomus-

vuonna jatkoivat laskuaan. Kansainvälinen lentoasemajärjestö, ACI Europe, raportoi matkustajamäärän kasvaneen Euroopassa 5,2 %:lla vuodesta 2005. Kotimaan liikenne kasvoi 4,2 % ja kansainvälinen liikenne 5,5 %.

Suomessa lentoliikenteen kehitys oli voimakkaampaa kuin Euroopassa: lentoliikenteen matkustajia oli 8 % enemmän kuin vuonna 2005. Kansainvälinen liikenne kasvoi jopa 10,2 % ja kotimaan liikenne nousi 4,2 %:n kasvulla eurooppalaiselle keskitasolle. Voimakkaan kasvun myötä lentoliikenteessä rikottiin ennätyksiä vuonna 2006. Ilmailulaitoksen lentoasemilla matkustajia oli ensimmäistä kertaa yli 16 miljoonaa. Helsinki-Vantaan lentoasemalla matkustajamäärä kasvoi 9,1 % ja ylitti ensimmäisen kerän 12 miljoonan rajan.

Operaatiomäärillä mitattuna Suomen lentoliikenteen kasvu oli hieman hitaampaa kuin Euroopassa keskimäärin. Liikenneilmailun operaatioita oli 3,0 % enemmän kuin edellisenä vuonna. Kotimaassa kasvua oli 2,7 % ja kansainvälisessä liikenteessä 3,4 %. Liikenneilmailu sisältää reitti-, tilaus- ja taksiliikenteen ja operaatioihin lasketaan sekä lentoalähdöt että laskeutumiset.

Ylilennot jatkoivat koko 2000-luvun kestänyttä kasvuaan. Vuonna 2006 ylilentoja oli 5,9 % enemmän kuin vuonna 2005. Suomen kannalta tärkeän Euroopan ja Kaukoidän välisen Transpolar-reitin ylilennot kasvoivat 6,3 % vuodesta 2005. Myös tavaraliikenne kasvoi, ja tavaraliikenteen tonneja oli 7,2 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

Muutos edelliseen vuoteen, %	2004	2005	2006
Matkustajat (kaikki)	10,8 %	3,6 %	8,0 %
Liikenneilmailun operaatiot	5,1 %	-0,2 %	3,0 %
Ylilennot	10,3 %	5,7 %	5,9 %

Olellaiset tapahtumat tilikauden aikana

Lentoliikenteen voimakkaan kasvun lisäksi jatkuvasti muuttuvat turvamääräykset aiheuttivat Ilmailulaitokselle kustannuspaineita ja uusia toiminnallisia haasteita. Suurin yksittäinen muutos tapahtui lokakuun alussa, jolloin turvatarkastuksissa alettiin rajoittaa matkalle käsimatkatavarana otettavien nesteiden määrää ja vaatia niiden esittämistä turvatarkastuksessa. Suuresta toiminnallisesta muutoksesta huolimatta prosessi sujui hyvin, ja turvatarkastuksesta johtuneita viiveitä oli Helsinki-Vantaan lentoasemalla varsin vähän. Loppuvuonna Helsinki-Vantaan lentoaseman turvatarkastus läpäisi Euroopan unionin turvallisuustoimintojen tarkastuksen yhtenä ensimmäisistä isoista lentoasemista.

Valtion liikelaitoksista vuonna 2002 säädetty laki (1185/2002) koski Ilmailulaitosta ensimmäisen kerran vuonna 2006. Viranomaistoiminnot eriytettiin vuoden 2006 alusta lukien uuteen perustettuun Ilmailuhallintoon. Toiminnallisesti ja taloudellisesti merkittävä muutos sujui joustavasti.

Tilikauden aikana Ilmailulaitos teki historiansa suurimman yksittäisen investointipäätöksen päättäessään elokuussa 2006 non-Schengen-terminaalien laajentamisesta. Laajennuksen kustannusarvio matkatavaran kuljetuslaitteineen on noin 143 miljoonaa euroa. Helsinki-Vantaan lentoasema kykenee näin tulevaisuudessa vastaamaan kovenemaan kilpailuun Kaukoidän ja Euroopan välisestä kauttakulkuliikenteestä.

Ilmailulaitoksen hallitus päätti elokuussa uudesta Ilmailulaitoksen strategiasta. Strategian keskeinen viesti on Ilmailulaitoksen tärkeä rooli suomalaisen kilpailukykyyn luojana ja ylläpitäjänä. Ilmailulaitos mahdollistaa toiminnallaan talouselämän tehokkaat yhteydet muualle

maailmaan ja tarjoaa samalla mahdollisuudet monipuoliselle matkustamiselle.

Heinäkuussa 2006 Kittilän lentoaseman terminaalirakennuksen vanha osa tuhoutui tulipalossa. Vahinkomääräksi arvioidaan noin 4,0 miljoonaa euroa. Vahingon taloudelliset vaikutukset selviävät lopullisesti vasta vuoden 2007 aikana. Ilmailulaitoksen vakuutukset kattavat syntyneet vahingot.

ILMAILULAITOKSEN PALVELUTAVOITTEET 2006

Liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) 8 §:n 2 momentin perusteella ohjaava ministeriö päättää Ilmailulaitokselle asetettavista palvelutavoitteista ja tulostavoitteesta. Seuraavassa on esitetty tavoitteet ja niiden toteutuminen vuonna 2006.

Lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluiden turvallisuus ja tehokkuus

Ilmailulaitoksen tavoitteena on tarjota ilmailiikenteen tarpeisiin lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja mahdollisimman turvallisesti ja tehokkaasti. Ilmailulaitos tarjoaa myös puolustushallinnon ja pelastusviranomaisten sekä ilmailualan koulutustoiminnan tarvitsemia palveluja. Ilmailulaitos huolehtii ilmailiikenteen ja muiden palvelujensa tarjonnasta kannattavan liiketoiminnan edellyttämällä tavalla. Tavoitteena on, että liikenneilmailun toimintaedellytykset ovat laitoksen ylläpitämällä lentoasemilla ja Suomen ilmailussa hyvät ja turvalliset ja että Ilmailulaitoksen toiminnasta johtuvat lentoliikenteen viiveet ovat alle puolet eurooppalaisesta keskitasosta.

Turvallisuus

Ilmailulaitos panosti merkittävästi oman toimintansa turvallisuuden kehittämiseen. Ilmailulaitos kuvasi Euroopan unionin Single European Sky -asetuksen (SES) vaatimusten mukaisesti useat lennonvarmistuksen osa-alueet ja turvallisuuden hallintajärjestelmän organisoinnin ja toimivuuden. Tähän liittyen Ilmailulaitos muutti 1.4.2006 organisaatiotaan siten, että konsernihallintoon perustettiin turvallisuus- ja laatuyksikkö suoraan pääjohtajan alaisuuteen. Yksikköön sijoitettiin Ilmailulaitoksen oma poikkeamien tutkinta, omien auditointien suorittaminen, turvallisuustietojen koordinointi sekä turvallisuustarkastelujen ja raportoinnin ohjeistaminen.

Ilmailulaitoksen vuosia kestänyt työ raportointikynnyksen madaltamiseksi tuotti myös tulosta. Ilmailulaitos keräsi lennonvarmistusyksiköistä ja lentoasemien kenttätoimialoilta yhteensä 1 289 ilmoitusta. Näistä valtaosa käsitteli ilma-alusten toimintaa tai niiden teknisiä ongelmia, mutta myös merkittävässä määrin omaa toimintaa. Ilmailulaitoksen teknisen vikaraportoinnin luvut eivät sisällä edellä olevaan lukuun.

Ilmailulaitoksen toiminnasta johtuvia onnettomuuksia ei ollut. Vakavia vaaratilanteita oli kaksi, toinen liittyi kiihtotien liukkauteen ja toinen ajoneuvon luvattomaan kiihtotien ylitykseen.

Turvallisuuden hallintaorganisaation eri johtoryhmät ovat kokoontuneet säännöllisesti vuonna 2006. Turvallisuus- ja laatuksitea kokoontui 9 kertaa, lennonvarmistusosaston turvallisuus- ja laatuksitea samoin 9 kertaa, kenttäosaston turvallisuus- ja laatuksitea 11 kertaa ja lentoasemien ja yksiköiden turvallisuusjohtoryhmät kaikkiaan 151 kertaa.

Turvallisuus- ja laatuksitea suoritti auditoinnit kaikilla Ilmailulaitoksen lentoasemilla ja lennonvarmistuskeskuksissa. Auditointien päätavoite oli lentoturvallisuuskriittisten prosessien viimeistely ja tarkastus siten, että kukin prosessikuvaus vastaa vallitsevaa paikallista käytäntöä. Tämä tavoite saavutettiin.

Ilmailulaitoksen turvallisuustarkastelukäsikirja julkaistiin syyskuussa 2006. Samoin julkaistiin turvallisuustarkastelumenettelyt, joita noudattamalla täytetään Euro-

controlin ESARR4:n vaatimukset ja EU:n SES-vaatimukset turvallisuustarkastelujen osalta. Vuonna 2006 aloitettiin 13 turvallisuustarkastelukäsikirjan mukaista turvallisuustarkastelua. Turvallisuustarkastelu on turvallisuudenhallintajärjestelmän osa, jolla voidaan tunnistaa, analysoida ja hallita järjestelmään liittyviä ilma-aluksiin kohdistuvia riskejä koko elinkaaren ajan, suunnittelusta lähtien.

Vuoden 2006 aikana koulutettiin 26 henkilöä turvallisuustarkasteluiden laatijoiksi. Koulutetut olivat sekä lentoasemien että konsernihallinnon työntekijöitä.

Ilmailulaitos sai joulukuussa 2006 uusien eurooppalaisten määräysten mukaisen toimiluvan lennonvarmistustoimintaan, ja se määritti myös palvelujen tuottajaksi.

Tehokkuus

Ilmailulaitoksen keskeisimpien liiketoiminta-alueiden eli lentoasemapalvelujen ja lennonvarmistuspalvelujen tehokkuutta mitataan tehtyjen henkilötyövuosien ja tuotettujen suoritteiden kautta.

Ilmailulaitoksen lentoasemapalvelujen tehokkuus matkustajamäärällä mitattuna tehtyä henkilötyövuotta kohden parani 14,0 % edelliseen vuoteen verrattuna (muutos vuodesta 2004 vuoteen 2005 oli 4,3 %). Muutosta selittää viranomaistoimintojen erottaminen Ilmailulaitoksesta omaan keskusvirastoon, Ilmailuhallintoon. Mikäli viranomais toimintojen henkilöstömäärä vähennetään myös vuoden 2005 luvuista, tehokkuus paranee 7,7 %. Lentojen määrä tehtyä henkilötyövuotta kohden kasvoi 7,4 % (0,3 %). Kun viranomaistoiminnot vähennetään, lentojen määrä kasvoi henkilötyövuotta kohden 1,5 %.

Muutos edelliseen vuoteen, %	2004	2005	2006
Matkustajamäärä / HTV	9,8 %	4,3 %	14,0 %
Lentojen määrä / HTV	9,1 %	0,3 %	7,4 %

Lentoasemapalvelujen ylläpito- ja pääomakulut kasvoivat edellisvuodesta 21,7 % (0,5 %), yhteensä 25,6 miljoonaa euroa. Toimintakulut kasvoivat 23,7 % (2,5 %) ja pääomakulut kasvoivat 6,3 %. Vaikka matkustajien määrä lisääntyi 8 %:lla, kasvoi yksikkökohtainen suoritekasvutus 12,7 % (3,0 %).

Finavian konserniorganisaatio



Lentoasemapalvelujen toimintakulujen kasvua selittävät polttoaineiden hinnan nousu (0,3 miljoonaa euroa), matkustajakuljetusten kasvu (0,5 miljoonaa euroa), kiitoteiden liukkaudentorjunta-aineiden lisääntynyt käyttö vaikeiden sääolosuhteiden takia (0,7 miljoonaa euroa), huolto- ja korjauskulujen kasvu (1,0 miljoonaa euroa), Ilmailuhallinnon asettamat viranomaismaksut (5,8 miljoonaa euroa) ja matkustajien turvatarkastukseen liittyvien vaatimusten kasvu (9,3 miljoonaa euroa).

Pääomakustannusten (poistot) kasvu (1,4 miljoonaa euroa) johtuu pääasiassa Helsinki-Vantaan lentoaseman 1. kiitotien peruskorjauskustannusten aktivoinnista 1.11.2005 alkaen ja vuonna 2006 rakennettujen rullasteiden aktivoinnista.

Lennonvarmistuspalvelujen kulut kasvoivat 3,1 % edellisvuodesta (6,3 %) yhteensä 2,6 miljoonaa euroa. Kasvu johtui toimintakulujen kasvusta, sillä pääomakulut pysyivät vuoden 2005 tasolla. Toimintakulujen kasvu johtui pääasiassa Ilmailuhallinnon viranomaismaksuista (1,2 miljoonaa euroa), sääpalvelukulujen kasvusta (1,0 miljoonaa euroa) ja henkilöstökulujen kasvusta (0,8 miljoonaa euroa). Kun lentojen lukumäärä kasvoi 1,7 % vuoteen 2005 verrattuna, kasvoi yksikkökohtainen suoritekustannus vain 1,4 % (6,7 %).

Ennen viranomaistoimintojen eriyttämistä vuonna 2005 lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluille kohdistui viranomaiskustannuksia yhteensä 3,3 miljoonaa euroa yleiskulujen kautta. Vuonna 2006 viranomaiskustannuksia on palveluiden kustannuksissa yhteensä 7,6 miljoonaa euroa.

Viimeisimmässä Eurocontrolin vuonna 2004 julkaisemassa lennonvarmistustoimialan kustannustehokkuusvertailussa Ilmailulaitos sijoittui kahdeksan tehokkaimman palvelutuottajan joukkoon. Kustannukset lentotuntia kohden olivat Suomessa 273 euroa (283 euroa), kun kustannukset vertailumaissa olivat keskimäärin 392 euroa (400 euroa). Vertailussa oli mukana yli 30 Eurocontrol-maata, ja siinä vertailtiin sekä lentoreittipalvelun että lentoasemien lennonvarmistuspalvelun kustannustehokkuutta (kustannukset/lentotunnit). Vuoden 2005 tietoihin perustuva tutkimus valmistuu loppukeväästä 2007.

	2002	2003	2004
Ilmailulaitoksen sijoitus tutkimuksessa	7.	8.	8.
Organisaatioiden lukumäärä tutkimuksessa	32	34	34
Kustannukset € / lentotunti Suomessa	317	283	273
Kustannukset € / lentotunti Euroopassa	405	400	392

Täsmällisyys

Ilmailulaitos seuraa viiveitä alueellisen lennonvarmistuksen kautta pääosin Eurocontrolin Central Flow Management Unitin (CFMU) datan pohjalta. CFMU koordinoi ja tarvittaessa toteuttaa jäsenvaltioiden pyynnöstä ilmaliikenteen ja ilmaliikennevirtojen säätelyjä euroopanlaajuisesti.

Lentoliikenteen täsmällisyys oli Suomessa hyvä. Johtettuja lentoja oli Suomessa vuonna 2006 lähes 264 000. Näistä lennoista 0,63 % eli 1 672 lentoa viivästyi Ilmailulaitoksesta johtuvista syistä. Vuonna 2004 vastaava luku oli 2,05 % (5 522 lentoa) ja vuonna 2005 1,35 % (3 536). Kaikkiaan viivästyneitä lentoja oli Suomessa 9 850. Näistä Ilmailulaitoksesta johtuvia viivästyksiä oli 17 %. Vuonna 2004 vastaava luku oli 42 % ja vuonna 2005 29 %. CFMU:n mukaan lennot myöhästyivät Euroopassa keskimäärin noin kaksi minuuttia ja Suomessa lennot myöhästyivät keskimäärin alle minuutin.

Ilmaliikenteen liikennekuormaa tasaavia säätelyitä oli 130. Näistä noin puolet (62) johtui Helsinki-Vantaan lentoaseman iltapäivään kohdistuvasta kovasta kysynnästä. Seuraavaksi eniten säätelyitä aiheuttivat henkilöstövajeet (19), lennonjohtokapasiteetti, ATC (18) ja sää siihen liittyvine tekijöineen (14).

Ilmailulaitoksen toiminta Helsinki-Vantaalla oli vuonna 2006 täsmällistä. Ilmailulaitoksen toiminnan vuoksi kaikista lähtevistä lennoista vain 0,7 % myöhästyi yli 15 minuuttia. Vastaava luku vuonna 2005 oli 0,6 %. Lentoliikenteen operaatiot kasvoivat kuitenkin vuonna 2006 yli 5 % vuodesta 2005. Tiedot perustuvat Ilmailulaitoksen Helsinki-Vantaan lentoaseman täsmällisyystilastoon 2006.

Lentoliikenteen viiveiden yleisimmät syyt Euroopassa ovat lentokoneiden tekniset huollot ja korjaukset, lentoyhtiöiden rotaatio-ongelmat, ilmatilan ruuhkaisuus sekä sääolosuhteet.

Eurooppalaisten lentoyhtiöiden järjestö Association of European Airlines (AEA) seuraa lentoyhtiöiden ja lentoasemien täsmällisyyttä neljännesvuosittain ja tekee vuositasen yhteenvedon. Tilastoinnissa otetaan huomioon vain yli 15 minuutin viiveet reittilentojen osalta. Vuonna 2006 AEA on julkaissut toistaiseksi vain kolmen ensimmäisen vuosineljänneksen tilastot sekä kolmannen neljänneksen lentoyhtiövertailun. Vuoden 2006 viimeistä neljännestä ja vuosiyhteenvedoa ei ole vielä julkistettu. AEA:n viivestiloissa Helsinki-Vantaan lentoasema on yksi Euroopan täsmällisimmistä kentistä.

Kansainvälinen kilpailukyky

Ilmailulaitoksen lentoasemia ylläpidetään ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena niiden palvelujen liiketaloudellista kysyntää vastaavasti. Ilmailulaitoksen tavoitteena on tuottaa hinnaltaan ja laadultaan kansainvälisesti kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluita.

Ilmailulaitos seuraa jatkuvasti Euroopan lentoliikennemaksujen kehittymistä, ja tavoitteena on säilyttää nykyinen asema suhteessa muiden lentoasemien hinnoitteluun. Kansainvälisessä maksuvertailussa ovat mukana Euroopan päälentoasemat (23 lentoasemaa), ja vertailua tehdään muutamalla yleisimmällä ilma-alustyyppillä. Vertailussa otetaan huomioon kaikki lentoaseman ja lennonvarmistuksen maksut (jotka sisältävät lentoreittimaksut). Helsinki-Vantaan lentoasema sijoittuu noin 6–7 edullisimman lentoaseman ryhmään. Sija vaihtelee hieman valitun ilma-alustyyppin mukaan. Esimerkiksi konetyypillä Airbus 230 Helsinki-Vantaata edullisempia ovat Rooma, Tallinna, Madrid, Dublin ja halvimpana Riika. Kalliimpiin lentoasemiin puolestaan kuuluvat Frankfurt, Lontoo-Heathrow,

Vilna, Zürich, kalleimpana Amsterdam. Helsinki-Vantaan lentoliikennemaksut ovat 20 % halvemmat kuin vertailun 22 muun lentoaseman maksut. Helsinki-Vantaa on myös edullisin, kun vertaillaan vain Pohjoismaiden päälentoasemia. Pohjoismaiden päälentoasemista kallein on Tukholma-Arlanda, ja Helsinki-Vantaan jälkeen edullisin on Keflavik. Helsinki-Vantaan maksut ovat keskimäärin 19 % muita Pohjoismaita edullisemmat.

Matkustajat valitsivat Helsinki-Vantaan vuonna 2006 oman kokoluokkansa kolmanneksi parhaaksi lentoasemaksi maailmassa ja kolmanneksi parhaaksi lentoasemaksi Euroopassa. Tiedot ilmenivät matkustajien tyytyväisyyttä mittaavasta maailmanlaajuisesta ASQ-tutkimuksesta, jonka toteutti kansainvälinen lentoasemien järjestö ACI.

Tutkimuksessa matkustajia pyydettiin arvioimaan lentoasemien palvelun laatua mittaavia osa-alueita, joita ovat muun muassa lentoaseman yleinen viihtyisyys, henkilökunnan kohteliaisuus, opasteet, terminaalitilojen siisteys, turvatarkastusten sujuvuus, ostos- ja ruokailumahdollisuudet sekä turvallisuuden tunne.

Vuonna 2006 toteutettuun vertailuun osallistui 85 lentoasemaa, joilla haastateltiin yhteensä noin 148 000:ta matkustajaa eri puolilta maailmaa.

Ilmailulaitos tutkii ja arvioi säännöllisesti myös kotimaan lentomatikustajien tyytyväisyyttä palvelutasoon. Palvelututkimus tehdään aikataulukausittain. Kesä- ja talviliikennekausien yhteenvetopalaute raportoidaan keran vuodessa.

Lentoasemien yleisarvosana 5,63 (asteikolla 1–7) on laskenut jonkin verran edelliseen vuoteen verrattuna (5,69). Yleisarvosanan heikentyminen selittyy muun muassa tehostetun turvatarkastuksen vaikutuksella asiakkaisiin.

Palvelujen osatekijöistä henkilöstön palveluasenne arviointiin edelleenkin parhaimmaksi. Parhaita lentoasemia olivat yleisarvioinnin ja myönteisen kehityssuuntansa osalta Rovaniemen, Helsinki-Vantaan ja Joensuun lentoasemat. Rovaniemen lentoasema valittiin vuoden 2006 lentoasemaksi osittain juuri hyvän asiakaspalautteen perusteella.

Turvataarkastusten tehokkuus ja laatu

Turvataarkastukset Ilmailulaitoksen lentoasemilla tehdään siinä laajuudessa ja sillä tarkkuudella kuin EU:n asetus määrää. Tarkkuus todetaan EU:n, Ilmailuhallinnon ja Ilmailulaitoksen pitämässä tarkastuksissa, jotka lentoaseman turvatoiminnan tulee läpäistä. Turvataarkastukset tehdään niin, että lentoaseman toiminnan sujuvuudelle asetetut vaatimukset täyttyvät ja ruuhka-aikana odotusaika turvataarkastukseen voi olla enintään 15 minuuttia.

Ilmailulaitos on panostanut huomattavasti turvatoimien kehittämiseen saadakseen turvataarkastukset lentoasemilla vastaamaan EY-asetusta 2320/2002 ja sen nojalla annettuja asetuksia ja viranomaismääräyksiä. Samalla on yhä enemmän kiinnitetty huomiota koko turvataarkastusprosessin sujuvuuteen ja asiakaslähtöisyyteen osana lentoasemien asiakaspalvelujen kokonaisuutta. Turvataarkastukseen ei tarvitse odottaa, tai odotusaika kestää vain joitakin minuutteja. Ruuhka-aikoinakin odotusajan tavoitetaso täyttyy. Turvataarkastusprosessia kehitetään jatkuvasti osana terminaalien asiakasprosesseja.

Ilmailulaitoksen ja valtion vastuurajauksen toimivuuden väliarviointi

Ilmailulaitos tekee vuoden 2006 loppuun mennessä liikenne- ja viestintäministeriölle valtioneuvoston vahingonkorvausvastuun ja vakuuttamisen rajaamisesta tekemään päätökseen (29.12.2005) liit-

tyvän väliarvioinnin, jossa arvioidaan vastuurajauksen toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Arvioinnissa kiinnitetään huomiota valtiontalouden kokonaisuuteen, kilpailuneutraliteetin toteutumiseen ja julkisten palvelutehtävien järjestämiseen sekä Ilmailulaitoksen riskienhallintajärjestelmään.

Tavoitteessa esitetty arviointi tehtiin liikenne- ja viestintäministeriölle joulukuussa 2006 valtiontalouden kokonaisedun, kilpailuneutraliteetin toteutumisen ja julkisten palvelutehtävien sekä Ilmailulaitoksen riskienhallintajärjestelmän näkökulmasta. Valtioneuvoston päätös on toiminut hyvin eri arviointiperusteilla mitattuna, ja järjestely on ollut tarkoituksenmukainen.

Tulostavoite

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa Ilmailulaitoksen tulostavoitteeksi 17 miljoonaa euroa vuodelle 2006.

Vuoden 2006 tulostavoite saavutettiin, ja liiketoiminnan tulos on 22,8 miljoonaa euroa.

Tuloutustavoite

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa Ilmailulaitoksen tuloutustavoitteeksi vuoden 2006 voitosta 50 %, kuitenkin vähintään 5 miljoonaa euroa.

Ilmailulaitoksen hallitus esittää vuoden 2006 voitontuloutukseksi puolet tilikauden voitosta eli 11,4 miljoonaa euroa.

ILMAILULAITOKSEN YMPÄRISTÖTYÖ

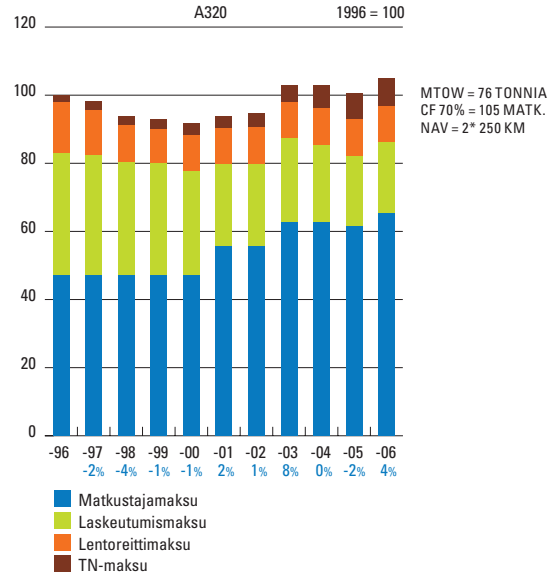
Lentoasemien ylläpidon merkittävimpiä ympäristönäkökohtia ovat Ilmailulaitoksen hoitama kiitoteiden liukkaudentorjunta, maahuolintayhtiöiden suorittama lentokoneiden jäänesto ja -poisto sekä lentoyhtiöiden, yksityisten tai puolustusvoimien ilma-alusten lentotoiminta.

Ilmailulaitos seuraa jäänestoaineiden kehitystyötä ja käyttää mahdollisuuksiensa mukaan tuotteita, jotka kuormittavat vähiten vesiluontoa. Jäänestoaineiden valumien maakuntalentoasemilla aiheuttaman kuormituksen vähentämiseksi Tampere-Pirkkalassa testataan samanlaisia ratkaisuja, joita käytetään Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Mikäli ne toimivat tässä mittakaavassa, menettelyt ulotetaan asteittain suurimmille maakuntalentoasemille.

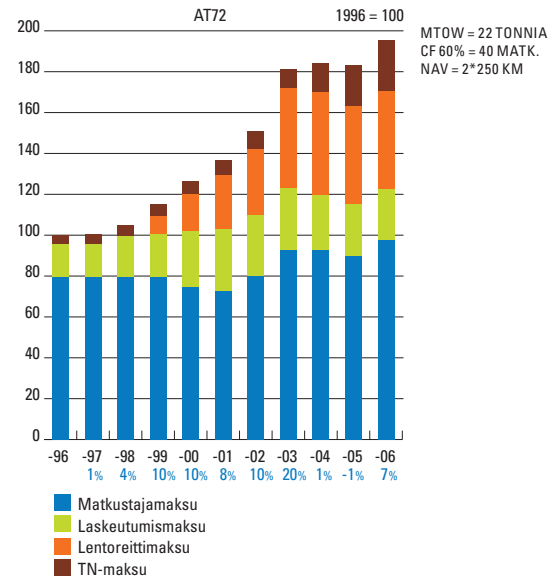
Ilmailulaitos laatii kaavoituksen avuksi selvityksiä lentokoneiden melusta sekä ohjaa lentoliikennettä eri reuna-ehdojen puitteissa ottaen huomioon melunhallinnan. Ilmailulaitos seuraa ilmapäästöjä laskennallisin menetelmin sekä selvittää Helsinki-Vantaan lentoaseman ilmanlaatua yhdessä viranomaisten kanssa. Lentoasemien ympäristötunnusluvut julkaistaan erikseen vuoden 2006 ympäristökatsauksessa.

Muista väylälaitoksista poiketen Ilmailulaitos tarvitsee toimintaansa lentoasemakohtaiset ympäristöluvut. Lupaprosessit varmistavat myös laajan sidosryhmien kuulemisen. Uudistetun ympäristölainsäädännön mukaisesti alueelliset ympäristökeskukset edellyttävät, että Ilmailulaitos hakee lentoasemille uusimuotoisia ympäristölupia nopealla aikataululla. Ympäristölupia on haettava siitä huolimatta, että lentoasemien toiminta on vakiintunutta. Ympäristölupapäätös on saatu Utin lentoasemalle vuonna 2005. Toinen lupa on kertomusvuonna saatu maakuntalainsäädännön perusteella Maarianhaminan lentoasemalle. Viiden lentoaseman eli Tampere-Pirkkalan, Turun, Helsinki-Malmin, Oulun ja Kuopion lupahakemukset ovat käsiteltävänä. Kertomusvuonna aloitettiin neljän uuden lentoaseman – Joensuun, Jyväskylän, Hallin ja Helsinki-Vantaan – hakemusten laadinta. Vuoden aikana alueellinen ympäristökeskus on määrännyt viisi lentoasemaa – Rovaniemen, Kittilän, Ivalon, Kemi-Tornion ja Enontekiön – aloittamaan lupaprosessin.

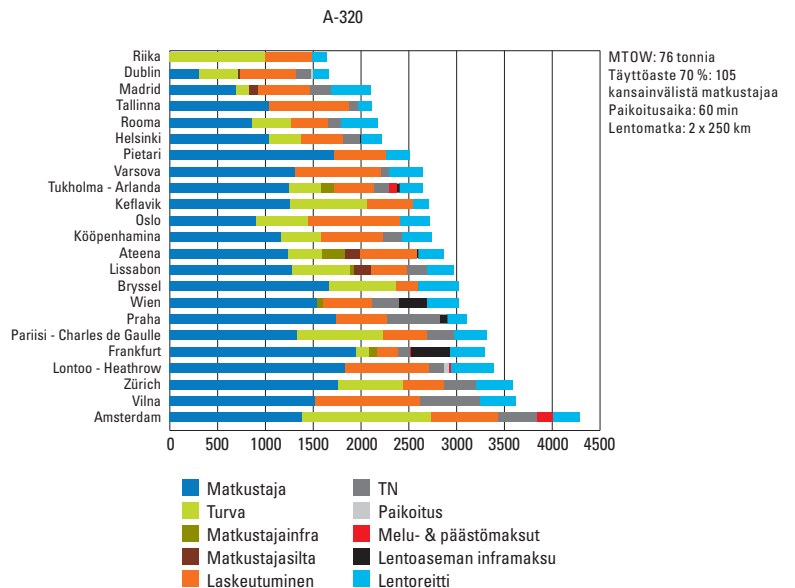
Kansainvälisen liikenteen liikennemaksut 1996-2006



Kotimaan liikenteen liikennemaksut 1996-2006



Lentoliikennemaksut 2006



TULOSKEHITYS

Lentoliikenteen hinnat

Ilmailulaitoksen tavoitteena on pitää hintamuutokset maltillisina siten, että mahdollinen korotus on enimmillään 50 % odotetusta inflaatiosta. Tavoite ei kuitenkaan sisällä kustannuksia, joita saattaa syntyä ulkoisten ennakoimattomien tekijöiden kuten turvamääräyksien takia. Lentoturvallisuuden vaatimukset ovat jatkuvasti kasvaneet, mikä on seurausta ilmailualan turvallisuuden kehityksestä sekä EU:n turvamääräysten tiukentumisesta. Tämä on kasvattanut Ilmailulaitoksen turvakustannuksia merkittävästi ja suurelta osin ilman asianmukaista ennakointia.

Vuonna 2006 asetettu hinnoittelutavoite toteutui. Liikenne- ja turvamaksut nousivat keskimäärin 4,1 %:lla. Suurin osa korotuksesta johtui turvamaksun korottamisesta 2,44 eurosta 3,24 euroon (33 %). Ilman turvamaksun vaikutusta liikennemaksujen korotus oli 0,86 %, mikä oli selvästi alle inflaation ja vastasi Ilmailulaitoksen pitkän aikavälin hinnoittelutavoitteita.

Turvamaksun korottamisen lisäksi maksurakenteeseen tehtiin joitakin muutoksia. Muutosten seurauksena kotimaan liikennemaksut nousivat keskimäärin 5,5 %. Ilman turvamaksun korotusta nousua oli 1,5 %. Kansainväliset maksut nousivat 3,7 %. Ilman turvamaksua muutos oli 0,6 %. Hintamuutosten vaikutus matkustajaa kohden oli hieman alle euron: 88 senttiä, turvamaksun korotus mukaan laskien.

Ilmailulaitoksen tulos

Ilmailulaitoksen tulos vuonna 2006 oli 22,8 miljoonaa euroa. Valtioneuvoston Ilmailulaitokselle asettama tulosavoite oli 17,0 miljoonaa euroa. Tulos parani 0,6 miljoonalla eurolla edelliseen vuoteen verrattuna (22,2 miljoonaa euroa).

Vuonna 2006 Ilmailulaitoksen liikevaihto oli 266,9 miljoonaa euroa. Kasvua edelliseen vuoteen kertyi 23,9 miljoonaa euroa (9,8 %). Pääosa liikevaihdon kasvusta, 17,2

miljoonaa euroa, tuli liikennetuottojen kasvusta. Kaupalliset tuotot kasvoivat 9,1 miljoonaa euroa. Liikevaihdosta poistuivat viranomaistehtävistä saatavat tuotot (0,9 miljoonaa euroa) Ilmailuhallinnon eriydyttyä Ilmailulaitoksesta. Julkisista tehtävistä saatavista tuotoista siirtyi liikenteen tuottoihin 1,6 miljoonaa euroa.

Kansainvälisen liikenteen tuotot kasvoivat edellisestä vuodesta 10,1 miljoonaa euroa ja kotimaan tuotot 4,5 miljoonaa euroa. Sotilasilmailusta saatavat tuotot kasvoivat 2,2 miljoonaa euroa hinnoitteluperusteiden muutoksen takia. Kaupallisten tuottojen kasvu perustuu matkustajamäärien kasvun myötä lisääntyneeseen kaupallisten palveluiden kysyntään.

Vuonna 2006 toteutui kolme kiinteistökauppaa tai maa-alueiden vaihtoa, joissa myyntihinnat tai vaihtoarvot olivat yhteensä 1,8 miljoonaa euroa (laki oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta). Myyntivoittoja näistä kirjattiin 0,7 miljoonaa euroa.

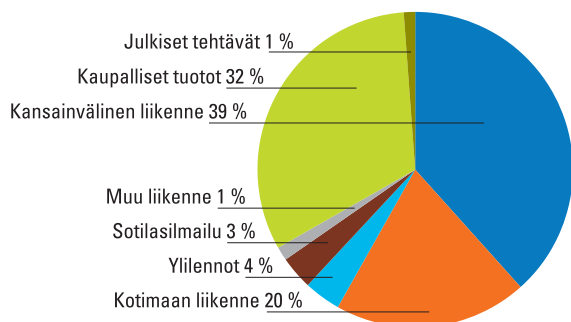
Toteutuneet toimintakulut vuonna 2006 olivat 203,3 miljoonaa euroa. Toimintakulut kasvoivat budjetoituihin verrattuna 9,8 miljoonaa euroa (193,5 miljoonaa euroa) ja vuoteen 2005 verrattuna 22,6 miljoonaa euroa (180,7 miljoonaa euroa).

Henkilöstökulut toteutuivat budjetin mukaisina, vaikka kuluihin sisältyivät budjetoimattomina erinä 0,6 miljoonan euron varaus vuoden 2006 eläkemaksuista ja vuodelta 2005 takautuva 0,4 miljoonan euron suuruinen eläkemaksun korotus sekä henkilöstölle maksettava 1,0 miljoonan euron voittopalkkio.

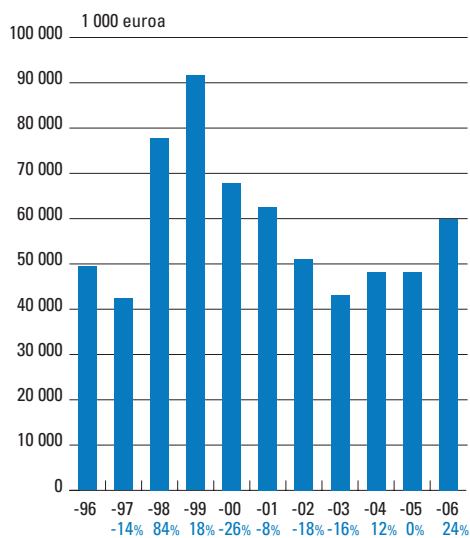
Henkilöstökulut laskivat 0,2 miljoonaa euroa vuodesta 2005. Vuoden 2005 henkilöstökuluihin sisältyivät viranomaistoimintojen yhteensä 5,6 miljoonaa euron henkilöstökustannukset. Oikaistusta henkilöstökulusta lasketuna Ilmailulaitoksen henkilöstökulut kasvoivat vuoteen 2005 verrattuna 3,1 miljoonaa euroa, kun otetaan huomioon viranomaistoimintojen lisäksi myös varauksen poisto ja eläkemaksujen palautukset ja lisämaksut sekä voittopalkkio.

Konsernihallinnon henkilöstön määrä kasvoi kertomusvuonna. Ilmailulaitoksen johtoon palkattiin kolme

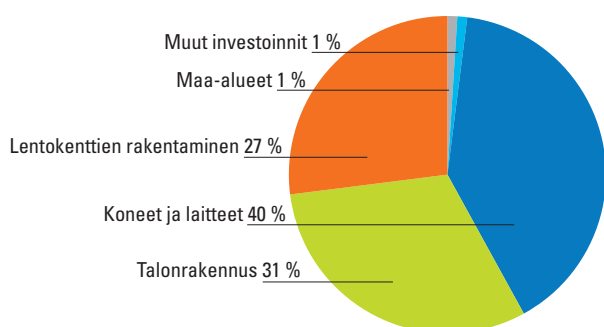
Tuotot 2006



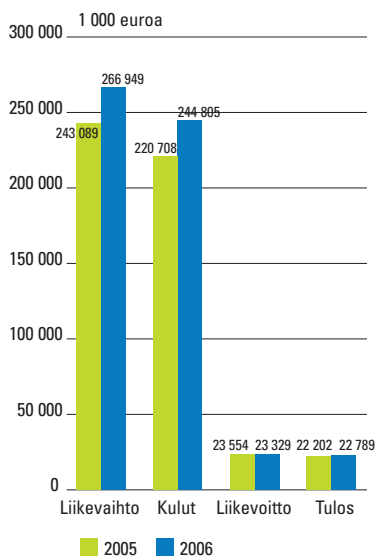
Investoinnit 1996-2006



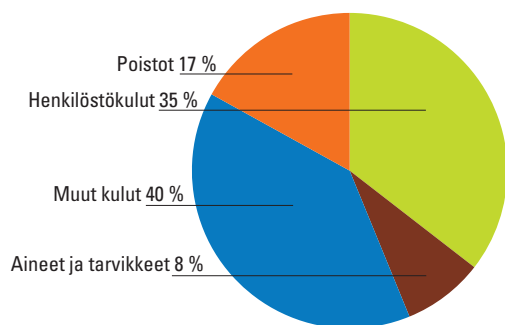
Investoinnit 2006



Tulosvertailu 2005-2006



Kulut 2006



uutta henkilöä ja turvallisuus- ja laatuyksikön resursseja vahvistettiin. Viranomaistoimintojen eriyttämisen takia vahvistettiin liikelaitoksen omaa osaamista perustamalla oma turvatarkastusyksikkö.

Muut kulut ylittivät budjetin 9,1 miljoonalla eurolla, ja edelliseen vuoteen verrattuna kulut kasvoivat 22,8 miljoonaa euroa. Oikaistussa muissa kuluissa ylitys edelliseen vuoteen oli 24,8 miljoonaa euroa.

Liikenteen kasvaessa sekä turvatarkastuksen että lentoasemien kunnossapidon kustannuspaineet ovat lisääntyneet. Suurinta toimintakulujen kasvua, yhteen-

sä 1,6 miljoonaa euroa, aiheuttivat polttoaineiden hintojen nousu, kunnossapidon hankinnat sekä talvikauden vaikeiden sääolosuhteiden vuoksi lisääntynyt liikkauttorjuntakemikaalien käyttö. Turvatarkastuksen kustannukset kasvoivat 9,3 miljoonaa euroa vuodesta 2005 EY-asetuksen 2320/2002 nojalla annettujen asetusten, viranomaismääräysten ja EU:n komission auditoinnissa huomautettujen puutteiden korjaamisen takia. Muiden ostopalveluiden (vartiointi, sääpalvelu ja matkustajien kuljetuspalvelut) kustannukset kasvoivat 3,5 miljoonalla eurolla.

Ilmailulaitoksen keskeiset tunnusluvut

Tunnusluvut (milj. euroa)	2004	2005	2006 TAE	2006 BUDJ	2006
Liikevaihto	233,8	243,1	240,7	253,4	266,9
- muutos-%	6,8	4,0	0,3		9,8
Käyttökate	57,1	63,6	58,7	60,0	64,9
- käyttökate-% liikevaihdosta	24,4	26,2	24,4		24,3
Liikevoitto	17,2	23,6		20,0	23,3
- liikevoitto % liikevaihdosta	7,4	9,7			8,7
Voitto	15,0	22,2	7,2	17,1	22,8
- voitto-% liikevaihdosta	6,4	9,1	8,5	6,7	8,5
Sijoitetun pääoman tuotto-% (1)	2,8	3,8	3,0	3,0	3,9
Tuotto peruspääomalle %	8,1	12,0	9,3	9,3	12,4
Tuotto koko pääomalle %	2,1	3,1	2,4	2,3	3,1
Omavaraisuusaste % (2)	76,2	76,4	78,4	77,8	77,6
Investoinnit	48,2	48,2		69,3	59,9
Investoinnit % liikevaihdosta	20,6	19,8	29,4	27,2	22,4
Liikenteen hintamuutos % keskimäärin (3)	-2,3	-0,5		2,9	4,1
Henkilöstömäärä	1 819	1 807	1 448	1 748	1 707
Palkat ja palkkiot	68,6	71,1			69,5

- (1) Tulos ennen satunnaisia eriä + rahoituskulut / sijoitettu pääoma (taseen loppusumma - korottomat velat)
- (2) Omat pääomat + varaukset / taseen loppusumma
- (3) Vuoden 2003 hintamuutos sisältää turvatarkastusten lisääntymisen myötä käyttöön otetun uuden turvamaksun. Vuoden 2006 hintamuutoksesta suurin osa selittyy turvamaksun korotuksella. Ilman turvamaksun muutosta liikennemaksujen korotus oli 0,86 %.

ILMAILUHALLINNON ERIYTTÄMISEN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Vuonna 2005 viranomaisen kulut olivat 8,7 miljoonaa euroa, mihin summaan sisältyi 0,7 miljoonaa euroa eriyttämisestä johtuvia kertaluonteisia kustannuksia. Viranomaisyksikön vaikutus koko Ilmailulaitoksen tulokseen vuonna 2005 oli -7,8 miljoonaa euroa. Viranomaisen eriyttämisestä syntyneet välittömät kustannukset vuonna

2006 olivat lentoliikenteen valvontamaksu, 6,4 miljoonaa euroa, ja palvelumaksut, 1,2 miljoonaa euroa, yhteensä 7,6 miljoonaa euroa. Välittömien kustannusten lisäksi toimintojen uudelleenjärjestämisestä syntyi myös Ilmailulaitokselle uusia kustannuksia (noin 0,4 miljoonaa euroa). Viranomaistoimintojen kustannukset heikensivät Ilmailulaitoksen tulosta 8,0 miljoonaa euroa vuonna 2006, joten ensimmäisenä vuonna eriyttämisen vaikutukset olivat 0,2 miljoonaa euroa.

	2004			2005			2006
1 000 €	Ilmailu- laitos	Viranomai- nen	Liikelaitos	Ilmailu- laitos	Viranomai- nen	Liikelaitos	Ilmailu- laitos
Liikevaihto	233 847	933	232 914	243 089	992	242 097	266 949
Liiketoiminnan muut tuotot	4 276	0	4 276	1 172	0	1 172	1 185
Kulut	181 006	8 055	172 950	180 683	8 692	171 991	203 282
Käyttökate	57 117	-7 122	64 239	63 578	-7 700	71 279	64 852
Poistot	39 906	64	39 842	40 024	61	39 962	41 523
Liiketulos	17 211	-7 186	24 397	23 554	-7 762	31 316	23 329
Rahoitus, netto	-2 183	0	-2 183	-1 352	0	-1 352	-539
Tulos	15 027	-7 186	22 214	22 202	-7 762	29 964	22 789

ILMAILULAITOSKONSERNIN TULOS 2006

Ilmailulaitos-konsernin vuoden 2006 liikevaihto oli 285,6 miljoonaa euroa (258,6 miljoonaa euroa). Liikevaihto kasvoi 10,4 %. Konsernin toimintakulut olivat 211,9 miljoonaa euroa (188,2 miljoonaa euroa), missä summassa kas-

vua edelliseen vuoteen oli 12,6 %. Konsernin tulos oli 23,7 miljoonaa euroa (25,8 miljoonaa euroa) ja se heikkeni 2,1 miljoonalla eurolla edellisvuoteen verrattuna. Konsernin tulosuutokset johtuvat pääasiassa Ilmailulaitoksen tuloksesta ja tytäryhtiöiden liiketoiminnan muiden tuottojen pienemisestä.

Ilmailulaitos-konsernin keskeiset tunnusluvut

Tunnusluvut (milj. euroa)	2004	2005	2006
Liikevaihto	246,0	258,6	285,6
- muutos-%	7,2	5,1	10,4
Liikevoitto	18,5	30,2	27,4
- liikevoitto % liikevaihdosta	7,5	11,7	9,6
Voitto	13,9	25,8	23,7
- voitto-% liikevaihdosta	5,7	10,0	8,3
Omavaraisuusaste % (2)	67,6	67,7	66,7
Investoinnit euroa	52,7	62,7	84,2
Henkilöstömäärä	2 105	2 129	2 182

ILMAILULAITOKSEN TULONJAKO

	2006		2005	
	1 000 €		1 000 €	
Liikevaihto ja muut liiketoiminnan tuotot	268 134		244 261	
Palveluiden tuottamiskustannukset	-101 366		-85 240	
Rahoitustuotot	3 427		2 082	
Satunnaiset tuotot	0		0	
Jaettava määrä	170 195	100 %	161 103	100 %
Ennakkonpidätykset	20 716		21 539	
Sosiaaliturvamaksut	2 016		2 095	
Työttömyysvakuutusmaksu	1 385		1 306	
Kiinteistövero	1 523		1 516	
Maksut viranomaiselle	7 621		0	
Muut julkiset maksut	343		401	
1. Yhteiskunta	33 605	20 %	26 857	17 %
Maksetut palkat	69 540		71 325	
Ennakkonpidätykset	-20 716		-21 539	
Eläkemaksut	13 516		12 663	
Sosiaaliturva- ja työttömyysvakuutusmaksut	(-3 401)		(-3 003)	
Muut henkilöstökulut	2 241		2 401	
Koulutus	3 729		3 737	
2. Henkilöstö	68 311	40 %	68 587	43 %
Rahoituskulut, ml arvostuserät	3 966		3 434	
3. Rahoittajat	3 966	2 %	3 434	2 %
Käyttöomaisuuden ylläpitäminen	41 523		40 024	
Varausten muutos	0		0	
Jakamaton voitto	22 789		22 201	
4. Infrastruktuurin kehittäminen	64 313	38 %	62 225	39 %
Jaettava määrä suhteessa lentoihin ja lentomatkestajiin				
Lentoja (kpl)	312 853		307 567	
Lentomatkestajia (kpl)	13 439 377		12 337 524	
Jaettava määrä (euroa)				
per lento	544		524	
per lentomatkestaja	13		13	

INVESTOINNIT 2006

Valtion vuoden 2006 talousarviossa Ilmailulaitokselle annettiin oikeus investoida yhteensä 75 miljoonaa euroa vuonna 2006. Lisäksi Ilmailulaitokselle annettiin valtuudet tehdä investointeja koskevia sitoumuksia, joista aiheutuu menoja seuraavina vuosina yhteensä 150 miljoonaa euroa. Oikeutta käytettiin 26,4 miljoonan euron edestä.

Ilmailulaitoksen tilikauden investoinnit olivat yhteensä 59,9 miljoonaa euroa. Investoinneilla ylläpidettiin pääasiassa olemassa olevan käyttöomaisuuden tasoa, mutta vuoden aikana tehtiin tai aloitettiin myös laajennusinvestointeja. Merkittävimmät, eli noin 12 miljoonan euron korvausinvestoinnit aloitettiin lennonvarmistuksen järjestelmä- ja tilauudistuksilla. Rovaniemen uusi lennonjohdotorni valmistui loppuvuodesta 2006, ja se otetaan operatiiviseen käyttöön vuoden 2007 aikana. Lisäksi aloitettiin Rovaniemen, Kuopion, Tampere-Pirkkalan ja Jyväskylän lentoasemien tutkaesitysjärjestelmien uusiminen. Liikenteen sujuvuutta parannettiin rakentamalla uusia ja laajentamalla vanhoja asematasoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle (10 miljoonaa euroa). Vuoden 2006 aikana Helsinki-Vantaan lentoasemalla aloitettiin myös uuden pysäköintitalon rakentaminen ja non-Schengen-terminaalin laajentaminen (kustannusarvio 143 miljoonaa euroa). Oulun lentoasemalle valmistui uusi kunnossapitotukikeskus (3 miljoonaa euroa).

Ilmailulaitos investoi vuonna 2006 matkustajien ja lentoaseman turvalaitteisiin ja -rakenteisiin 2,2 miljoonaa euroa.

Koko konsernin investoinnit olivat vuonna 2006 yhteensä 84,2 miljoonaa euroa. Lentoasemakiinteistöt Oyj:n investoinnit olivat 18,0 miljoonaa euroa. Lentoasemakiinteistöt Oyj:n suurin käynnissä oleva hanke on lentoasemahotellin rakennuttaminen. IP-Kiinteistöt Oy:n investoinnit olivat vuonna 2006 4,1 miljoonaa euroa.

RAHOITUS 2006

Valtioneuvosto oikeutti Ilmailulaitoksen ottamaan uutta pitkäaikaista lainaa yhteensä enintään 40 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi Ilmailulaitos oikeutettiin antamaan vastavakuutta vaatimatta omavelkaisia takauksia yhteen-

sä enintään 60 miljoonan euron edestä lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluita tuottavien tytäryhtiöidensä tai Ilmailulaitoksen toimialaan liittyvien kiinteistöyhtiöidensä ottamien lainojen vakuudeksi.

Ilmailulaitos ei nostanut vuoden aikana uusia pitkäaikaisia lainoja eikä antanut omavelkaisia takauksia tytäryhtiöidensä lainojen puolesta. Kolmelle konserniin kuuluvalla yhtiöllä nostettiin yhteensä 26,3 miljoonaa euroa pitkäaikaista pääomaa ilman liikelaitoksen antamaa omavelkaista takausta.

Ilmailulaitoksen ja sen tytäryhtiöiden korolliset lainat vuoden lopussa olivat yhteensä 222,3 miljoonaa euroa, mihin summaan sisältyvät vuoden 2007 aikana maksettavat lyhennykset. Pitkäaikaisia korollisia lainoja vuoden lopussa oli yhteensä 219,3 miljoonaa euroa ja lyhytaikaisia korollisia lainoja 3,0 miljoonaa euroa. Uutta lainaa otettiin yhteensä 26,3 miljoonaa euroa ja vanhoja lainoja lyhennettiin 15,1 miljoonalla eurolla. Korollisten lainojen määrä kasvoi edellisvuoteen verrattuna 10,8 miljoonaa euroa.

Ilmailulaitoksen korolliset lainat olivat vuoden lopussa 116,4 miljoonaa euroa, mihin summaan sisältyvät vuoden 2007 lyhennykset. Vuoden aikana Ilmailulaitos lyhensi lainakantaansa 8,5 miljoonaa euroa.

Ilmailulaitoksen korollisten lainojen keskiporkko oli vuoden lopussa noin 3,59 %. Konsernin korkoriskipolitiikan mukaan lainakannasta on oltava suojattuna 25–100 %. Vuoden 2006 lopussa Ilmailulaitoksen suojausaste oli 35 %. Suojaavien sopimusten vaikutus on otettu huomioon lainojen keskiporkkoa laskettaessa. Konsernin avointa korkoriskiä pienentävät myös taseessa olevat lyhyt- ja pitkäaikaiset korkosijoitukset. Korkosijoitukset ja -johdannaiset kattoivat konsernin korkoriskistä yhdessä noin kolme neljäsosaa.

Ilmailulaitoksen rahoitusasema heikkeni hieman vuoden aikana. Liiketoiminnan kassavirta ennen investointeja oli 59,7 miljoonaa euroa, mikä summa on 5,2 miljoonaa euroa viimevuotista pienempi. Kassavirta oli investointien jälkeen 3,3 miljoonaa euroa. Rahoitusomaisuutena olleista pitkäaikaisista arvopaperisijoituksista kirjautui vuoden aikana myyntivoittoa noin 2,0 miljoonaa euroa.

Kaikki finanssisijoitukset on tilinpäätöksessä arvostettu hankintahintaan tai sitä alempaan todennäköiseen luovutushintaan tulosvaikutteisesti.

HENKILÖSTÖ

Ilmailulaitoksen palveluksessa oli vuonna 2006 keskimäärin 1 707 (1 807) henkilöä henkilötyövuosina ilmaistuna. Henkilöstön 5,5 %:n vähemmän johtui viranomaistoimintojen eriyttämisestä erilliseen virastoon. Koko konsernin henkilöstömäärä oli vuoden 2006 lopussa 2 536 (2 385) henkilöä. Konsernin henkilöstömäärä kasvoi noin 6 %. Eniten henkilöstömäärä kasvoi Airpro Oy:ssä.

Vuoden 2006 aikana jatkettiin toimialojen osaamisten määrittelyä. Vuoden aikana määriteltiin toimialojen osaamisalueita ja niiden osaamisia sekä määriteltiin osaamistasot eri tehtävärooleissa. Esimieskoulutusta jatkettiin esimiehen oppimispolun mallin mukaisesti. Ensimmäistä kertaa esimiesvalmennuksiin osallistui myös tytäryhtiön esimiehiä. Eri esimiestasoisille suunniteltiin omat kohditetut koulutuskokonaisuutensa.

Henkilöstölle on maksettu voittopalkkiota liiketoiminnan tuloksen perusteella vuodesta 2003 lähtien. Voittopalkkioperiaatteiden mukaisesti Ilmailulaitoksen vuoden 2006 tuloksesta maksetaan henkilöstölle voittopalkkiona henkilöstörahastoon yhteensä 1,027 miljoonaa euroa (0,4 miljoonaa euroa). Tämä kulu sisältyy tuloslaskelman henkilöstökuluihin. Ilmailulaitoksessa on voimassa myös hallituksen hyväksymä tulospalkkausjärjestelmä konsernihallinnon toimialajohtajille, aluejohtajille, lentoasemien päälliköille ja Helsinki-Vantaan johtoryhmän jäsenille. Tulospalkkion saajat eivät kuulu henkilöstörahastoon. Vuonna 2005 maksettiin tulospalkkiota yhteensä 0,03 miljoonaa euroa (0,03 miljoonaa euroa). Vuoden 2006 tulospalkkio-tietoja ei ole vielä käytettävissä. Hallitus vahvistaa tulospalkkioiden suuruuden.

MUUTOKSET HALLINNOSSA

Ilmailulaitokselle nimitettiin uusi hallitus vuoden 2006 alusta lukien. Ilmailulaitoksen hallituksen puheenjohtajana jatkoi toimitusjohtaja Jussi Järventaus, ja muina jäseninä jatkoivat diplomiekonomi Mona Björklund ja talous-

tieteiden maisteri Eeva Niskavaara. Valtioneuvosto asetti uusiksi hallituksen jäseniksi neuvotteleva virkamies Leena Kostanderin (varapuheenjohtaja), toimitusjohtaja Sinikka Mönkäreen, professori Hannu Seristön ja tarkastaja Heikki Vaalgamaan (henkilöstön edustaja). Hallituskausi päättyi hallitusneuvos Pekka Hurtolalta, johtaja Matti Puhakalta ja puheenjohtaja Sami Fabritiukselta (henkilöstön edustaja).

Hallitus perusti toimikautensa aikana tarkastusvaliokunnan, johon kuuluvat hallituksesta Eeva Niskavaara (puheenjohtaja), Leena Kostander ja Hannu Seristö.

Ilmailulaitoksen johtoa vahvistettiin nimittämällä varatoimitusjohtajaksi kenttäosaston johtaja Martti Huomo ja palkkaamalla uudeksi strategia- ja kehitysjohtajaksi Pekka Hurtola. Lisäksi vahvistettiin sisäistä tarkastusta palkkaamalla uusi sisäisen tarkastuksen päällikkö. Organisaation tarkennuksen yhteydessä turvallisuus- ja laatuysikkö siirrettiin raportoimaan suoraan toimitusjohtajalle.

TOIMINNAN RISKIT JA RISKIENHALLINTA

Riskiennhallinta on osa Ilmailulaitoksen sisäistä valvontajärjestelmää. Ilmailulaitoksen hallitus on hyväksynyt konsernin riskienhallintapolitiikan, jossa määritellään riskienhallinnan visio, tavoitteet, toimintaperiaatteet, vastuut ja raportointi. Ilmailulaitos ottaa strategian toteuttamiseen liittyviä liiketoimintariskejä, jotka voidaan hallita hyväksyttävälle tasolle tai joiden toteutumisen vaikutukset ovat kohtuullisia. Ilmailulaitos kuului vuoden 2005 loppuun asti valtion vahinkoturvajärjestelmään, jossa valtio vastasi omavastuiden ylittävistä vahingoista. Ilmailulaitoksen vahingonkorvausvastuuta rajoitettiin valtioneuvoston päätöksellä (29.12.2005): lentoasemapalveluissa 50 miljoonaan euroon ja lennonvarmistuspalveluissa sekä turvatarkastustoiminnassa 5 miljoonaan euroon vuodessa, kummassakin erikseen. Nämä määrät ylittävistä vahingoista vastaa valtio.

Vuoden 2006 alusta lukien Ilmailulaitoksen muut kuin lakisääteiset henkilöstöä ja moottoriajoneuvoja koskevat

vakuutukset on hankittu kilpailluilta markkinoilta. Ilmailulaitoksen omaisuus ja toiminta on vakuutettu hallituksen hyväksymän vakuutuspolitiikan mukaisesti.

Ilmailulaitoksen tavoitteena on kehittää riskienhallintaa edelleen osana johtamista. Turvallisuustoiminnalla (safety) ja turvatoiminnalla (security) on merkittävä rooli Ilmailulaitoksen riskienhallinnassa.

Hallitus asetti vuonna 2006 keskuudestaan tarkastusvaliokunnan avustamaan sille kuuluvan valvontatehtävän hoitamisessa. Tarkastusvaliokunta valmistelee, ohjaa ja arvioi riskienhallintaa, sisäisiä valvontajärjestelmiä, taloudellisen raportoinnin organisointia, tilintarkastusta sekä sisäistä tarkastusta koskevia asioita työjärjestyksensä mukaisesti. Tarkastusvaliokunta kokoontui vuoden aikana neljä kertaa.

Sisäisen tarkastuksen yksikkö avustaa tarkastusvaliokuntaa tuottamalla tarkastustyön kautta tietoa valvontajärjestelmien ja riskienhallinnan toimivuudesta ja riittävyydestä. Sisäisen tarkastuksen yksikkö noudattaa toiminnassaan sille laadittua toimintaohjetta, jonka Ilmailulaitoksen johto ja hallitus ovat hyväksyneet. Sisäinen tarkastus on myös sitoutunut noudattamaan sisäisen tarkastuksen kansainvälisiä ammattistandardeja.

Ilmailulaitoksen talouteen ja toimintaan vaikuttavat merkittävimmät riskit liittyvät kansainvälisen lentoliikenteen kehittymiseen vaikuttaviin seikkoihin, joita ovat esimerkiksi öljyn hinnan muutokset, mahdolliset kansainväliset häiriötekijät ja talouden globaali kehitys. Aasian-liikenteen voimakkaan kasvun vaatimiin terminaalinvestointeihin liittyy edellä mainituista syistä myös riskitekijöitä, ja ne on otettu huomioon vaiheistamalla lisärakentaminen ja varautumalla terminaalinvaihtoehtoiseen käyttöön.

KONSERNIRAKENNE JA MUUTOKSET KONSERNISUHTEISSA TILIKAUDEN AIKANA

Ilmailulaitos-konserniin ei ole tilikauden aikana perustettu tytäryhtiöitä. Joulukuussa 2006 Finnair Facilities Mana-

gement Oy lunasti Ilmailulaitokselta Koyj Lentäjätie 1:n ja Koyj Lentäjätie 3:n osakkeita nimellisarvolla vanhojen osakassopimusten mukaisesti. Ilmailulaitoksen omistusosuus Koyj Lentäjätie 1:stä on nyt 51,2 % ja Koyj Lentäjätie 3:sta 60,9 %.

OLENNAISET TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT JA VUODEN 2007 NÄKYMÄT

Tammikuussa 2007 Euroopan unionin komissio julkisti ehdotuksensa lentoasemamaksudirektiiviksi. On odotettavissa, että direktiiviehdotusta käsitellään vuoden 2007 aikana. Ehdotuksen tavoitteena on yhtenäistää lentoasemien käytännöt palveluiden hinnoittelussa, jolloin hinnoittelun läpinäkyvyys ja asiakkaiden yhdenvertaisuus paranevat. Komission ehdotus sisältää Ilmailulaitoksen kannalta positiivisia ja nykyisiä hinnoittelukäytäntöjä tukevia muutoksia, mutta jatkovalmisteluissa täytyy olennaisesti lisätä ehdotettujen menettelyjen sujuvuutta.

Direktiiviehdotuksen lisäksi vuoden 2007 alusta voimaan tullut Single European Sky -asetuspakettiin liittyvä lennonvarmistuspalveluiden maksuasetus vaikuttaa arvioiden mukaan Ilmailulaitoksen nykyiseen palveluiden hinnoitteluun jossain määrin. Maksuasetuksen mukaiseen hinnoittelukäytäntöön tulee siirtyä viimeistään vuoden 2010 aikana.

Ilmailulaitos ennakoii, että sen taloudellinen tulos paranee vuoden 2007 aikana. Kansantalouden jatkaessa vahvaa kasvuaan myös lentoliikenne kasvaa. Ilmailulaitos arvioi, että lentomat kustaus lisääntyy lähes 9 %:lla vuonna 2007. Kasvun taustalla ovat voimakas Kaukoidän liikenteen kasvu ja sen aikaansaama Euroopan liikenteen kasvu. Kotimaan lentoliikenteen kehityksen arvioidaan olevan maltillisempaa ja jäävän noin 3 %:iin vuonna 2007. Ilmailulaitos jatkaa suuren investointiohjelmansa toteuttamista.

Ilmailulaitoksen hallituksen esittämä ja liikenne- ja viestintäministeriön asettama vuoden 2007 tulostavoite 27 miljoonaa euroa saavutetaan liikenteen nykyisellä kehityksellä.

TULOSLASKELMA 1.1.2006 - 31.12.2006

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
LIIKEVAIHTO	285 643	258 610	266 949	243 089
Liiketoiminnan muut tuotot	1 226	5 521	1 185	1 172
Materiaalit ja palvelut				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	21 619	18 769	20 776	18 024
Varastojen lisäys(-)/vähennys(+)	-430	-467	-413	-463
Ulkopuoliset palvelut	55 378	46 447	62 804	48 659
MATERIAALIT JA PALVELUT	76 567	64 749	83 167	66 220
HENKILÖSTÖKULUT				
Palkat ja palkkiot	82 172	79 722	69 540	71 062
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	15 507	14 029	13 474	12 616
Muut henkilösivukulut	4 745	3 900	3 861	3 364
HENKILÖSTÖKULUT YHTEENSÄ	102 424	97 651	86 875	87 042
POISTOT JA ARVONALENTUMISET				
Suunnitelman mukaiset				
Rakennukset ja rakennelmat	16 746	16 740	13 039	13 181
Koneet ja kalusto	16 291	15 363	15 506	14 659
Maarakenteet	13 557	12 491	12 007	11 087
Aineettomat oikeudet	990	1 033	962	1 033
Muut pitkävaikutteiset menot	10	66	10	64
POISTOT	47 594	45 693	41 524	40 024
Liiketoiminnan muut kulut	32 912	25 825	33 240	27 421
LIIKEVOITTO	27 371	30 213	23 329	23 554
RAHOITUSTUOTOT JA KULUT				
Tuotot muista pysyvien vastaavien sijoituksista	15	20	15	20
Muut korko- ja rahoitustuotot	4 393	3 022	3 412	2 062
Arvonalentumiset pysyvien vastaavien sijoituksista	-81	8	-81	8
Korkokulut ja muut rahoituskulut	-7 561	-6 442	-3 885	-3 442
	-3 235	-3 392	-539	-1 352
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	24 137	26 821	22 789	22 202
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	24 137	26 821	22 789	22 202
Tuloverot	-222	-829		
Laskennalliset verot	-150	-139		
Vähemmistöosuudet	-89	-44		
TILIKAUDEN VOITTO	23 677	25 809	22 789	22 202

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	2 035	2 441	2 025	2 441
Muut pitkävaikutteiset menot	7	17	7	17
	2 042	2 458	2 031	2 458
Aineelliset hyödykkeet				
Maa- ja vesialueet	45 665	43 289	44 284	42 068
Rakennukset ja rakennelmat	316 923	318 689	218 959	223 206
Koneet ja kalusto	118 505	117 494	112 784	112 390
Maarakenteet	211 103	206 904	194 024	194 150
Ennakkomaksut ja keskener. hankinnat	55 693	22 822	35 150	12 023
	747 888	709 198	605 200	583 837
Sijoitukset				
Osuudet osakkuusyrietyksissä	8	8		
Osuudet saman konsernin tytäryht.			35 544	36 307
Osakkeet ja osuudet	468	464	460	460
Muut sijoitukset	18 682	20 868	18 682	20 868
	19 158	21 340	54 686	57 635
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	2 479	2 113	2 479	2 113
Valmiit tuotteet/tavarat	1 064	981	955	890
	3 542	3 094	3 434	3 003
Saamiset				
Lyhytaikainen				
Myyntisaamiset	25 281	22 284	22 433	20 229
Saamiset saman konsernin yrityksiltä			678	788
Muut saamiset	2 906	1 220	2 026	321
Siirtosaamiset	4 962	3 479	4 650	3 237
	33 150	26 983	29 788	24 575
Rahoitusarvopaperit				
Muut arvopaperit	27 521	47 797	27 521	47 797
Rahat ja pankkisaamiset	10 883	1 164	2 111	807
	844 184	812 035	724 772	720 112
VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Peruspääoma	184 542	184 542	184 542	184 542
Muu oma pääoma	237 096	237 125	237 096	237 125
Edellisten tilikausien voitto	114 298	98 489	114 869	102 667
Tilikauden voitto	23 677	25 809	22 789	22 202
	559 612	545 965	559 296	546 536
VÄHEMMISTÖOSUUS	4 569	3 007		
PAKOLLISET VARAUKSET				
Muut pakolliset varaukset	3 388	3 686	3 290	3 686
VIERAS PÄÄOMA				
Pitkäaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	206 884	192 993	107 851	116 382
Muut velat	1 201	689	2 311	1 747
Laskennallinen verovelka	1 759	1 609		
	209 844	195 291	110 162	118 129
Lyhytaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	15 373	18 483	8 532	8 532
Saadut ennakot	2 232	1 450	2 082	1 337
Ostovelat	21 893	19 090	18 395	16 284
Velat saman konsernin yrityksille			691	4 183
Muut velat	6 206	5 819	5 454	5 309
Siirtovelat	21 067	19 244	16 871	16 116
	66 771	64 086	52 025	51 761
	844 184	812 035	724 772	720 112

RAHOITUSLASKELMA

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
LIIKETOIMINNAN RAHAVIRTA				
Myynnistä saadut maksut	284 150	258 876	266 034	243 007
Liiketoiminnan muista tuotoista saadut maksut	433	1 200	428	1 047
Maksut liiketoiminnan kuluista	-214 256	-183 829	-206 164	-177 762
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	70 327	76 247	60 298	66 292
Maksetut korot ja rahoituskulut	-7 196	-6 426	-4 090	-3 463
Saadut korot liiketoiminnasta	3 655	2 099	3 445	1 985
Saadut rahoitusvastikkeet	766	846	0	0
Saadut osingot	15	20	15	20
Maksetut välittömät verot	-189	-819		
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	67 378	71 967	59 668	64 834
Liiketoiminnan rahavirta	67 378	71 967	59 668	64 834
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA				
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-84 193	-62 726	-59 878	-48 198
Aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustulot	1 386	4 153	126	235
Investoinnit muihin sijoituksiin	2 105	-562	2 105	-562
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	1 474	0	764	-3
Liittymismaksut ja takuupidätykset	513	0	564	99
Investointien rahavirta	-78 715	-59 135	-56 319	-48 429
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA				
Lyhytaikaisten lainojen nostot	100	657	0	286
Lyhytaikaisten lainojen takaisinmaksut	-557	0	-3 788	0
Pitkäaikaisten lainojen nostot	26 350	6 000	0	0
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-15 113	-8 115	-8 532	-5 132
Maksettu voitontuloutus	-10 000	-4 508	-10 000	-4 508
Rahoituksen rahavirta	780	-5 966	-22 320	-9 354
RAHAVAROJEN MUUTOS				
Rahavarat 1.1.	48 961	42 095	48 603	41 552
Rahavarat 31.12.	38 404	48 961	29 632	48 603

1. Konsernitilinpäätösperiaatteet

Ilmailulaitoksen vuoden 2006 tilinpäätös on laadittu valtion liikelaitosten kirjanpidosta ja tilinpäätöksestä annetun valtioneuvoston asetuksen 26.2.2004 (160/2004) mukaisesti.

Konsernitilinpäätökseen on yhdistetty kaikki konserniyhtiöt. Osakkuusyritys Helsinki Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy ei ole mukana konsernitilinpäätöksessä, koska sillä ei ole oleellista vaikutusta konsernin omaan pääomaan. Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista yrityksistä annetaan liitetietojen kohdassa 8. Konserniyritykset. Liikelaitoskonsernin sisäiset liiketapahtumat, sisäiset saamiset ja velat on eliminoitu. Keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomennelmällä. Vähemmistöosuudet on erotettu liikelaitoskonsernin omasta pääomasta ja tuloksesta sekä esitetty omana eränä taseessa. Tilinpäätössiirroista laskettu verovelka on esitetty omana eränä.

Tilinpäätöstä laadittaessa noudatetut arvostusperiaatteet

Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintamenuon. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa yhdenmukaisin periaatein käyttöomaisuuden taloudellisen pitoajan perusteella. Pysyvien vastaavien sijoituksiin sekä rahoitusomaisuusarvopapereihin sisältyvät arvopaperit on arvostettu hankintamenuon tai sitä alempaan markkinahintaan.

Vaihto-omaisuuden arvo on laskettu keskihinnoin.

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

Tuloslaskelman liitetiedot

Taulukoissa luvut ovat tuhansina euroina, ellei toisin ole mainittu.

2. Liikevaihdon jakautuminen toimialoittain

LIIKELAITOS		
2006	2005	
Ilmailulaitoksen liikevaihto jakautuu päätoimialoittain seuraavasti:		
Lentoasemapalvelut	125 775	112 699
Lennonvarmistuksen palvelut	52 445	48 365
Kaupalliset palvelut	85 623	76 457
Julkiset tehtävät	3 106	4 575
Viranomaistuotot	0	993
	266 949	243 089

Liiketoiminnan muissa tuotoissa on lähinnä maa-alueiden myynneistä saatuja käyttöomaisuuden myyntivoittoja.

3. Tilikauden palkat

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
Hallituksen, toimitusjohtajan ja varatoimitusjohtajan palkat ja palkkiot	550	428	367	241

Liikelaitoksen henkilöstö kuuluu valtion yleiseen eläkejärjestelmään. Vuoden 2006 palkkasumman perusteella lasketut suoriteperusteiset eläkemaksut, jotka noudattavat täyden rahastoinnin vakuutusmatemaattista laskentaperustetta, on kirjattu täysimääräisinä tuloslaskelmaan. Eläkemaksuksi valtiokonttori vahvisti 17,10 % (2005; 18,18 %). Vuonna 2005 eläkekuluja pienentää Valtiokonttorilta saatu vuoden 2004 lopullisen eläkemaksulaskelman mukainen palautus 573 851 euroa. Valtiokonttorin lisämaksu vuodelle 2005 kasvattaa vastaavasti vuoden 2006 eläkekuluja yhteensä 458 823 euroa. Lopulliseksi eläkemaksuprosentiksi vuodelle 2005 vahvistettiin 18,78 %. Valtiokonttori ilmoitti vuoden 2007 ennakkomaksuprosentiksi 20,22 %, mikä näkyy jo vuoden 2006 eläkekuluissa palkkavarausten sivukulujen oikaisun kautta. Uutena henkilösivukuluna on Valtiokonttorille maksettava tapaturma- ja taloudellisen tuen maksu vuodesta 2006 alkaen. Maksu oli vuonna 2006 0,87 % palkoista.

4. Liikelaitoskonsernin palveluksessa oleva henkilökunta

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
Henkilöstö keskimäärin	2 182	2 129	1 707	1 807
Henkilöstö vuoden lopussa	2 536	2 385	1 772	1 907
vakinaisia	2 079	2 044	1 653	1 734
määräaikaaisia	457	341	119	173

Liikelaitoksen henkilömäärien muutoksessa näkyy erillisen viranomaisen Ilmailuhallinnon perustaminen 1.1.2006. Vuonna 2006 Ilmailulaitoksen luvuissa ovat mukana myös tarvittaessa töihin kutsuttavat (20 htv), joita ei aiemmin ole raportoitu. Konsernissa henkilömäärä on kasvanut lähinnä Airpro Oy:ssä.

5. Rahoitustuotot ja -kulut

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
Osinkotuotot				
Muilta	15	20	15	20
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Muilta	4 393	3 022	3 412	2 062
Sijoitusten arvonalentumiset	-81	8	-81	8
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Muulle	-7 561	-6 442	-3 885	-3 443
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-3 235	-3 392	-539	-1 352

Taseen liitetiedot

6. Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä poistot

Pitoajat ovat seuraavat:	Vuotta	
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	5	Tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	5	Tasapoisto
Aineelliset hyödykkeet		
Rakennukset ja rakennelmat	10 - 40	Tasapoisto
Koneet ja kalusto	3 - 15	Tasapoisto
Maarakenteet	10 - 40	Tasapoisto

Muutokset tase-erissä:	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.1.	7 257	6 809	7 257	6 809
+ Siirrot erien välillä	613	950	575	950
- Vähennykset tilikaudella	-879	-502	-853	-502
Hankintameno 31.12.	6 991	7 257	6 978	7 257
Kertyneet sumu-poistot 1.1.	-4 816	-4 168	-4 816	-4 168
Vähennysten kertyneet poistot	850	384	824	384
Tilikauden poistot	-990	-1 033	-962	-1 033
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-4 956	-4 816	-4 954	-4 816
Kirjanpitoarvo 31.12.	2 035	2 441	2 025	2 441
Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno 1.1.	626	626	613	613
+ Siirrot erien välillä	0	0	0	0
- Vähennykset tilikaudella	-5	0	-5	0
Hankintameno 31.12.	621	626	608	613
Kertyneet poistot 1.1.	-609	-544	-596	-532
Vähennysten kertyneet poistot	6	0	5	0
Tilikauden poistot	-12	-65	-10	-64
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-615	-609	-601	-596
Kirjanpitoarvo 31.12.	7	17	7	17
Maa- ja vesialueet				
Maa- ja vesialueet				
Hankintameno 1.1.	41 580	41 618	41 155	41 149
+ Lisäykset tilikaudella	1 923	357	1 923	337
- Vähennykset tilikaudella	-169	-395	-169	-331
Hankintameno 31.12.	43 333	41 580	42 908	41 155
Kiinteistöjen liittymismaksut				
Hankintameno 1.1.	1 709	1 704	913	913
+ Siirrot erien välillä	623	4	462	0
- Vähennykset tilikaudella	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.	2 332	1 709	1 375	913
Maa- ja vesialueet yhteensä	45 665	43 288	44 284	42 068
Rakennukset ja rakennelmat				
Hankintameno 1.1.	480 765	470 831	367 698	358 604
+ Lisäykset tilikaudella	85	0	0	0
+ Siirrot erien välillä	16 126	10 439	8 791	9 600
- Vähennykset tilikaudella	-1 588	-505	-77	-505
Hankintameno 31.12.	495 387	480 765	376 412	367 698
Kertyneet sumu-poistot 1.1.	-162 076	-145 840	-144 492	-131 816
Vähennysten kertyneet poistot	358	505	77	505
Tilikauden poistot	-16 746	-16 740	-13 039	-13 181
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-178 464	-162 076	-157 454	-144 492
Kirjanpitoarvo 31.12.	316 923	318 689	218 959	223 206
Koneet ja kalusto				
Hankintameno 1.1.	329 923	316 319	318 908	305 790
+ Siirrot erien välillä	17 360	20 892	15 932	20 373
- Vähennykset tilikaudella	-7 586	-7 288	-7 535	-7 255
Hankintameno 31.12.	339 696	329 923	327 305	318 908

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
Koneet ja kalusto				
Kertyneet poistot 1.1.	-212 429	-203 843	-206 518	-198 617
Vähennysten kertyneet poistot	7 529	6 776	7 503	6 758
Tilikauden poistot	-16 291	-15 363	-15 506	-14 659
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-221 191	-212 429	-214 521	-206 518
Kirjanpitoarvo 31.12.	118 505	117 493	112 784	112 389
Maarakenteet				
Hankintameno 1.1.	371 942	348 696	356 093	335 575
+ Lisäykset tilikaudella	22	0	0	0
+ Siirrot erien välillä	17 742	23 246	11 880	20 518
- Vähennykset tilikaudella	-2 431	0	-2 405	0
Hankintameno 31.12.	387 274	371 942	365 568	356 093
Kertyneet poistot 1.1.	-165 037	-152 546	-161 943	-150 856
Vähennysten kertyneet poistot	2 410	0	2 405	0
Tilikauden poistot	-13 544	-12 491	-12 007	-11 087
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-176 172	-165 037	-171 545	-161 943
Kirjanpitoarvo 31.12.	211 103	206 904	194 024	194 150
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat				
Hankintameno 1.1.	22 822	15 380	12 023	14 999
+ Lisäykset tilikaudella	85 335	62 974	60 768	48 465
- Siirrot erien välillä	-52 464	-55 532	-37 641	-51 441
Hankintameno 31.12.	55 693	22 822	35 150	12 023
Osakkeet ja osuudet (tytäryhtiöt ja muut osakkeet)				
Hankintameno 1.1.	473	471	36 768	36 763
+ Lisäykset tilikaudella	4	3	710	6
- Vähennykset tilikaudella	0	-1	-1 474	-1
Hankintameno 31.12.	477	473	36 004	36 768
YHTEENSÄ				
Hankintameno 1.1.	1 257 096	1 202 454	1 141 428	1 101 215
+ Lisäykset tilikaudella	87 368	63 334	63 401	48 808
Siirrot erien välillä	0	0	0	0
- Vähennykset tilikaudella	-12 659	-8 692	-12 518	-8 595
Hankintameno 31.12.	1 331 805	1 257 096	1 192 310	1 141 428
Kertyneet poistot 1.1.	-544 968	-506 941	-518 365	-485 988
Vähennysten kertyneet poistot	11 153	7 666	10 815	7 647
Tilikauden poistot	-47 583	-45 693	-41 523	-40 024
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-581 398	-544 968	-549 074	-518 365
Kirjanpitoarvo 31.12.	750 407	712 128	643 236	623 063
7. Muut osakkeet ja osuudet				
	Osakkeet / konserniyhtiöt	Osakkeet / osakkuusyhtiöt	Muut osakkeet ja osuudet	Muut sijoitukset
Konserni				
Hankintameno 1.1.		8	464	20 868
+ Lisäykset tilikaudella			4	
- Vähennykset tilikaudella				-2 186
Hankintameno 31.12.	0	8	468	18 682
Emoyhtiö				
Hankintameno 1.1.	36 307		460	20 868
+ Lisäykset tilikaudella	710			
- Vähennykset tilikaudella	-1 473			-2 186
Hankintameno 31.12.	35 544	0	460	18 682

8. Konserniyritykset	Konsernin omistus- osuus-%	Emoyhtiön omistus- osuus-%	Oma pääoma 31.12.2006 euroina	Tilikauden voitto/ tappio euroina
Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 1, Vantaa	51,2	51,2	7 849 493,64	-10 404,60
Airpro Oy, Vantaa	100,0	100,0	1 254 839,00	512 606,34
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti, Vantaa	100,0	100,0	1 553 726,94	1 827,34
Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 3, Vantaa	60,9	60,9	1 184 084,90	-3 142,61
Lentoasemakiinteistöt Oyj, Vantaa	100,0	100,0	7 852 868,21	9 735,98
IP-Kiinteistöt Oy, Vantaa	100,0	100,0	22 895 174,34	-254 242,48
Osuudet osakkuusyhtiöissä			30.9.2006	
Helsinki-Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy, Vantaa	25,0	0,0	238 733,22	53 805,82
		KONSERNI		LIIKELAITOS
	2006	2005	2006	2005
9. Saamiset saman liikelaitoskonsernin tytäryhtiöiltä				
Myyntisaamiset			569	784
Siirtosaamiset			109	4
Tilikauden lopussa			678	788
10. Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät				
Vuokrasaamiset	1 116	1 059	1 116	1 048
Korkosaamiset	257	285	250	283
Toimintamaksujen saamiset	934	922	877	871
Ulkopuolisten rahoittajien (TE-keskukset, EU, kunnat) rahoitusosuus investointeihin	987	35	987	35
Työterveyshuollon saamiset (KELA)	382	313	310	274
Muut	1 286	865	1 111	726
Tilikauden lopussa	4 962	3 479	4 650	3 237
11. Oman pääoman erien lisäykset ja vähennykset				
Peruspääoma Tilikauden alussa + lisäykset / vähennykset	184 542	184 542	184 542	184 542
Tilikauden lopussa	184 542	184 542	184 542	184 542
Muu oma pääoma tilikauden alussa + lisäykset / - vähennykset	237 125	237 125	237 125	237 125
Tilikauden lopussa	237 096	237 125	237 096	237 125
Edellisten tilikausien voitto/tappio	119 898	99 535	124 869	107 175
Poistoerosta omaan pääomaan merkitty osuus	4 400	3 462		
Voitonjako omistajille	-10 000	-4 508	-10 000	-4 508
	114 298	98 489	114 869	102 667
Tilikauden voitto (+) tappio (-)	23 344	24 871	22 789	22 202
Poistoerosta omaan pääomaan merkitty osuus	332	938		
Oma pääoma yhteensä	559 612	545 965	559 296	546 536

Muun oman pääoman muutos liittyy Ilmailuhallinnon perustamiseen 1.1.2006 ja viranomaisen mukana siirtyneeseen käyttöomaisuuteen.

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
12. Varaukset				
Pakolliset varaukset	3 388	3 686	3 290	3 686
Suurimmat erät pakollisissa varauksissa 31.12.2006: Eurocontrolin kattamattomasta eläkevastuusta on varattu vuonna 2004 Ilmailulaitoksen osuus 3,8 milj. euroa, jonka Ilmailulaitos tulee maksamaan tulevina vuosina Eurocontrolin eläkesäätiölle (eläkesäätiö perustettu 1.1.2005). Vuosina 2005–2006 maksettujen erien jälkeen varausta on jäljellä 3 289 823 euroa. Airpro Oy:ssä on kirjattu pakollisiin varauksiin vahingonkorvausvaateita 97 928,54 euroa (Flying Finn -konkurssipesän riita saatavan kuittauksesta).				
13. Pitkäaikainen vieras pääoma				
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua.				
Lainat rahoituslaitoksilta	153 877	146 000	73 723	82 255
14. Laskennallinen verovelka				
Tilinpäätössiirroista	1 759	1 609		
15. Velat saman liikelaitoskonsernin tytäryhtiöille				
Ostovelat			594	293
Siirtovelat			97	102
Konsernitilin negatiivinen saldo			0	3 788
Tilikauden lopussa			691	4 183
16. Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät				
Lomapalkkavelka sosiaalikuuluineen	14 694	13 870	13 528	13 049
Palkkajaksotukset sos.kuuluineen	1 466	1 499	877	1 134
TEL/VEL-maksut	1 563	1 315	1 525	1 156
Korkovelat	2 480	2 115	297	502
Muut	864	445	644	275
Tilikauden lopussa	21 067	19 244	16 871	16 116
17. Valtion talousarviosta saatu rahoitus				
Palvelutuotantoa vastaan saatu rahoitus				
Ilmavoimille myydyt palvelut			9 118	6 876
Korvaus valmiustehtävistä			2 121	4 575
Ilmatieteenlaitokselle myydyt palvelut			1 670	230
Pelastuspalveluiden ylläpito			440	84
Suomen Ilmailuopiston toiminta Porin lentoasemalla			184	0
Turun yöaikainen aukiolo meripelastuspalvelua varten			360	0
Avustus ammattikoulutukseen			1 901	1 878
			15 794	13 643
Osarahoitus investointihankkeiden toteuttamiseen ja käyttötoimintoihin				
Investointihankkeiden toteuttamiseen (TE-keskusten kautta)			1 692	1 208
Käyttötoimintoihin (Rikosseuraamusvirastolta)			1 015	994
			2 707	2 202

Laki valtion liikelaitoksista (1185/2002) koskee Ilmailulaitosta vuoden 2006 alusta lukien siirtymässäännöksen perusteella. Lain 2 §:n mukaan liikelaitoksen on toimittava liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti. Saman lain 7 §:n mukaan valtion talousarvioon voidaan ottaa määräraha liikelaitokselle määrätyn ja liiketaloudellisesti kannattamattoman tehtävän rahoittamista varten. Vuonna 2006 Ilmailulaitos on saanut valtion budjetista määrärahaa palvelutuotantoa vastaan uusina korvauksina Porin lentoaseman aukipitamisestä Suomen Ilmailuopiston toimintaa varten sekä Turun lentoaseman yöaikaisesta aukiolosta meripelastuspalvelua varten. Lisäksi Sisäasiainministeriö korvaa etsintä- ja pelastustoimesta aiheutuvat kustannukset täysimääräisinä.

	KONSERNI		LIIKELAITOS	
	2006	2005	2006	2005
18. Valtion rahoituksen puitteissa oleva henkilöstö				
Henkilökunnan määrä			21	21
Maksetut palkat ja palkkiot			314	324
19. EU:lta saatu rahoitus				
Osarahoitus investointihankkeiden toteuttamiseen - TE-keskusten kautta			207	0
20. Annetut takaukset, pantit ja vastuut				
Summat ovat jäljellä olevien pääoma-arvojen mukaisia.				
Tytäryhtiöiden velat, joiden vakuudeksi annettu takaus:				
Lainat rahoituslaitoksilta	68 932	75 196	68 932	75 196
Pankkitilin limiitti	84	84	84	84
Yritystodistusohjelma	10 000	10 000	10 000	10 000
Annetut takaukset yhteensä	79 016	85 280	79 016	85 280
Tytäryhtiöiden velat, joiden vakuudeksi annettu pantti:				
Lainat rahoituslaitoksilta	21 159	1 226		
Pantit omasta puolesta yhteensä	38 523	2 523		
Seuraavien lainojen vakuudeksi Ilmailulaitos ja tytäryhtiöt ovat sopineet rahoittajan kanssa kovenanteista: Kiinteistö Oy Turun Lentorahti	3 152	1 908		
Kovenanteissa Koy Turun Lentorahti Oy:n omavaraisuusaste on sitouduttu säilyttämään sovitulla tasolla. Ilman pankin kirjallista suostumusta velallinen ei saa pantata tai muuten antaa vakuudeksi omaisuuttaan. Ilmailulaitos sitoutuu säilyttämään nykyisen omistusosuutensa Koy Turun Lentoahdissa.				
IP-Kiinteistöt Oy	10 790	6 000		
Kovenanteissa IP-Kiinteistöt Oy on sitoutunut säilyttämään omavaraisuusasteensa sovitulla tasolla ja Ilmailulaitos on sitoutunut säilyttämään omistuksensa IP-Kiinteistöt Oy:ssä.				
Muut vastuusitoumukset	83	32		
Leasingvastuut				
Tilikaudella 2007 maksettavat	4 641	4 193	3 983	3 679
Myöhemmin maksettavat	19 043	19 618	16 638	16 913
Annetut takaukset, pantit ja vastuut yhteensä	155 248	119 554	99 637	105 872

Muut vastuut

Ilmailulaitos on suojannut johdannaissopimuksilla (termiineillä) sähkön hankintahintoja. Vuoden 2006 tilinpäätöksessä salkun nimellisarvo oli 6 114 144,26 euroa ja johdannaisten käypä arvo 538 019,41 euroa.

21. Ilmailulaitoksen sähköverkkotoiminta

Sähkömarkkinalain (386/1995) mukainen sähköverkkotoiminnan ja myyntitoiminnan eriytetty tulos.

Yhteisten kulujen ja tase-erien jakoperusteet**Tuloslaskelma****Suunnitelman mukaiset poistot**

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu Ilmailulaitos-konsernin yhteisten poistoperiaatteiden mukaan.

Liiketoiminnan muut kulut

Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimivalle sähkölaitoksen sähköverkkotoiminnalle kohdistetaan suhteellinen osuus lentoaseman yleiskuluista henkilömäärien suhteessa. Lisäksi sähköverkkotoiminnalle kohdistetaan osuus Ilmailulaitoksen konserni/pääkonttorikuluista jaettuna budjetoitujen kulujen suhteessa.

Tase

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

Henkilöstö

Tilikauden aikana sähköverkkotoiminnan henkilöstömäärä oli keskimäärin 7 (7).

TULOSLASKELMAT	SÄHKÖLAITOS			
	VERKKOTOIMINTA		MYYNTITOIMINTA	
	2006	2005	2006	2005
Liikevaihto	2 152	2 286	3 646	3 307
Materiaalit ja palvelut				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	97	84	3 417	3 120
Ulkopuoliset palvelut	869	796	33	17
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	256	278	18	27
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	44	51	3	5
Muut henkilösivukulut	13	14	1	1
Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset				
Aineettomat oikeudet	7	7		
Rakennukset ja rakennelmat	23	24		
Koneet ja kalusto	400	344		
	430	375		
Liiketoiminnan muut kulut	277	471	39	33
Liikevoitto	166	217	135	104
Rahoitustuotot ja -kulut				
Muut korko- ja rahoituskulut	-24			
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja	142	217	135	104
Tilikauden tulos	142	217	135	104

TASE	VERKKOTOIMINTA	
	2006	2005
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat		
Aineettomat oikeudet	0	7
Aineelliset hyödykkeet		
Rakennukset ja rakennelmat	652	676
Koneet ja kalusto	4 656	3 266
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	67	437
	<u>5 375</u>	<u>4 386</u>
Vaihtuvat vastaavat		
Saamiset		
Lyhytaikainen		
Myyntisaamiset	297	248
Siirtosaamiset	5	4
	<u>302</u>	<u>252</u>
	5 677	4 638
VASTATTAVAA		
Oma pääoma		
Peruspääoma	1 312	1 312
Aloittamisvaiheen muu oma pääoma	875	875
Edell. tilikaudien voitto	1 212	995
Tilikauden voitto	142	217
	<u>3 540</u>	<u>3 399</u>
Vieras pääoma		
Pitkäaikainen		
Liittymismaksut	501	327
Lyhytaikainen		
Ostovelat	225	351
Muut velat	1 346	500
Siirtovelat	65	61
	<u>1 636</u>	<u>912</u>
	5 677	4 638

Nettoinvestoinnit vuonna 2006 olivat 1 419 045 euroa.

Sijoitetun pääoman tuotto-%

Verkkotoiminnan osalta sijoitetun pääoman tuotto-% oli 4,0 % (6,4%)

kaava:
$$\frac{(\text{tulos ennen satunnaiseriä} + \text{korkokulut ja muut rahoituskulut})}{\text{taseen loppusumma} - \text{korottomat velat}}$$

22. Päästöoikeudet

Ilmailulaitoksen Energia ja vesi -yksikölle on myönnetty päästökiintiö 1987,0 tn/a vuosille 2005–2007 (lämpökeskus).
Vuosien 2005–2006 osalta seuranta on esitetty alla:

päästökiintiö v. 2005	1 987,00 tn
toteutuneita päästöjä	456,39 tn
päästöoikeuksia myyty	1 000,00 tn
päästöoikeuksia jäljellä	530,61 tn (siirto seuraavalle vuodelle)
päästökiintiö v. 2006	1 987,00 tn
toteutuneita päästöjä	1 541,89 tn
päästöoikeuksia jäljellä	445,11 tn (siirto seuraavalle vuodelle)

Myydyistä päästöoikeuksista (1 000 tn) vuonna 2005 saatu tulo 22 550 euroa on kirjattu liiketoiminnan muihin tuottoihin.

TILINPÄÄTÖKSEN JA TOIMINTAKERTOMUKSEN ALLEKIRJOITUKSET

Hallitus ehdottaa, että valtioneuvosto vahvistaisi tilinpäätöksen 2006 ja että tilikauden voitosta 22 789 493,51 euroa tuloutetaan 11 394 000 euroa voiton tuloutuksena valtiolle ja jäännös 11 395 493,51 euroa siirretään edellisten tilikausien voitto/tappio-tilille.

Vantaalla 26. päivänä helmikuuta 2007

Jussi Järventaus	Mona Björklund
Leena Kostander	Sinikka Mönkäre
Eeva Niskavaara	Hannu Seristö
Heikki Vaalgamaa	Samuli Haapasalo, toimitusjohtaja

Tilinpäätös ja toimintakertomus on laadittu hyvän kirjanpitoavan mukaisesti. Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Vantaalla 21. päivänä maaliskuuta 2007

Seppo Akselinmäki, JHTT
Jorma Tuominen, KHT

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Valtioneuvostolle

Olemme tarkastaneet Ilmailulaitoksen kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2006. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat laatineet toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen, joka sisältää Ilmailulaitoksen ja liikelaitoskonsernin taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä, toimintakertomuksesta ja hallinnosta.

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

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös ja konsernitilinpäätös on laadittu tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös, konsernitilinpäätös ja toimintakertomus antavat oikeat ja riittävät tiedot tilikauden toiminnasta, taloudesta, taloudellisesta kehityksestä ja taloudellisista vastuista. Toimintakertomus on yhdenmukainen tilinpäätöksen kanssa. Tilinpäätös konsernitilinpäätöksineen voidaan vahvistaa. Hallituksen esitykselle tilikauden voiton käyttämisestä ei ole estettä.

Ilmailulaitoksen hallintoa on hoidettu lain ja asetusten sekä eduskunnan, valtioneuvoston ja ministeriöiden päätösten sekä muiden ohjauspäätösten mukaisesti. Ilmailulaitoksen sisäinen valvonta ja tarkastus on järjestetty asianmukaisesti.

Vantaalla 21. maaliskuuta 2007

Seppo Akselinmäki, JHTT
Jorma Tuominen, KHT



Ivalon lentoasema

Lentokentäntie 290
99800 Ivalo

Enontekiön lentoasema

Hetantie 775, PL 8
99401 Enontekiö

Kittilän lentoasema

Levintie 259, PL 88
99100 Kittilä

Rovaniemen lentoasema

Lentoasema, PL 8182
96101 Rovaniemi

Kuusamon lentoasema

Lentokentäntie
93600 Kuusamo

Kemi-Tornion lentoasema

Lentokentäntie 75
94500 Lautiosaari

Oulun lentoasema

Oulunsalo, PL 33
90461 Oulunsalo

Kajaanin lentoasema

Lentoasema
87100 Kajaani

Kruunupyyn lentoasema

Lentäjäntie 162
68500 Kruunupyyn

Kuopion lentoasema

Lentokentäntie 275
70900 Toivala

Vaasan lentoasema

Lentokentäntie 159, PL 96
65101 Vaasa

Joensuun lentoasema

Lentoasemantie 30
80140 Joensuu

Varkauden lentoasema

Lentoasemantie 130
79600 Joroinen

Jyväskylän lentoasema

Lentoasemantie 70
41160 Tikkakoski

Savonlinnan lentoasema

Lentoasemantie 50
57310 Savonlinna

Porin lentoasema

Lentoasemantie 1
28500 Pori

Tampere-Pirkkalan lentoasema

Varikontie 14
33960 Pirkkala

Lappeenrannan lentoasema

Lentokentäntie 2
53600 Lappeenranta

Turun lentoasema

Lentoasemantie 150
20360 Turku

Helsinki-Vantaan lentoasema

PL 29
01531 Vantaa

Helsinki-Malmin lentoasema

Malmi
00700 Helsinki

Mariehamns flygplats

Flygfältsvägen 67
22120 Mariehamn



FINAVIA
PL 50
01531 VANTAA

Käyntiosoite
Lentäjätie 3, Vantaa

puh.vaihde (09) 82771
faksi (09) 8277 2099
sähköposti: info@finavia.fi

www.finavia.fi

