



KAUHAVA-TYÖRYHMÄ

Yhteiseurooppalaisen lentokoulutuskeskuksen perustamis-
mahdollisuuksia Kauhavalle selvittävä työryhmä

LOPPURAPORTIN TIIVISTELMÄ 16.5.2006



Puolustusministeriö
Försvarsministeriet
Ministry of Defence

YHTEENVETO KAUHAVA-TYÖRYHMÄN LOPPURAPORTISTA

Tämä julkaisu on yhteenveto laajemmasta, turvaluokitellusta raportista.

Sisältö

1.	Johdanto	3
2.	Ilmavoimien lentokoulutusjärjestelmä	6
	Lentokoulutusjärjestelmän muutokset	8
	Lentosotakoulu tänään	9
	Suomessa järjestettävän lentokoulutuksen merkitys kansalliselle puolustukselle	10
3.	Kansainvälinen lentokoulutusyhteistyö	11
4.	Lentokoulutuksen toteuttamisvaihtoehdot Kauhavalla	13
	Vaihtoehto 1 (VE1): Koulutus osana kansainvälistä lentokoulutuskeskusta	13
	Vaihtoehto 2 (VE2): Kahden- tai monenkeskinen lentokoulutusyhteistyö kumppanoidulla kalustolla ja järjestelmällä.....	14
	Vaihtoehto 3 (VE3): Kahden- tai monenkeskinen lentokoulutusyhteistyö puolustusvoimien hallinnassa olevalla kalustolla ja järjestelmällä	15
5.	Lentokoulutusjärjestelmän kustannukset sekä koulutuskaluston käyttö- ja korvausaikataulu	16
6.	Yhdistelmä: Lentokoulutuksen toteuttamisvaihtoehtojen arviointi	19
7.	Työryhmän esitykset.....	23

1. Johdanto

Hävittäjäohjaajien koulutusta, siihen kohdistuvia taloudellisia paineita, kysymystä yhteiseurooppalaisesta koulutusyhteistyöstä sekä ulkomaisten lentäjien mahdollista kouluttamista Suomessa on viime vuosina käsitelty tasavallan presidentin ja valtioneuvoston ulko- ja turvallisuuspoliittisen ministerivaliokunnan kokouksissa. Esillä on ollut monissa Euroopan maissa herännyt kiinnostus perustaa yhteisiä, monikansallisia hävittäjäohjaajien koulutuskeskuksia. Valiokunta on todennut tarkoituksenmukaiseksi tutkia mahdollisuutta, että tällainen yleiseurooppalainen koulutuskeskus sijaitisi Suomessa ja että sotilaslentokoulutus voisi tapahtua Suomen alueella, Suomen sotilasilmaluviranomaisen valvonnassa ja Suomessa voimassaolevan ilmailulainsäädännön mukaisesti.

Vuoden 2004 valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa todetaan: "Hawk-kalusto keskitetään Kauhavalle vuonna 2006. Tähän liittyen selvitetään mahdollisuudet perustaa Kauhavalle yhteiseurooppalainen lentokoulutuskeskus. Toiminnan käynnistäminen voisi tapahtua kahdenvälisillä sopimuksilla."

Puolustusministeriö asetti 30.6.2005 Ilmavoimien esityksen perusteella työryhmän selvittämään mahdollisuuksia perustaa Kauhavalle yhteiseurooppalainen lentokoulutuskeskus ("Kauhava-työryhmä"). Tehtävänsä liittyen työryhmän tuli selvittää ainakin:

- yhteiseurooppalaisen lentokoulutuskeskuksen toteuttamisvaihtoehdot Kauhavalla
- ulkomaisille Suomessa annettavan lentokoulutuksen edellytykset ja reunaehdot
- toteuttamisvaihtoehtojen kustannusvaikutukset, vaikutukset Ilmavoimille ja Kauhavan tukikohdalle
- kansainvälisen lentokoulutuskeskuksen yhdyskunta- ja ympäristövaikutukset
- eri viranomaisten ja osallistujatahojen rooli lentokoulutuskeskuksen toteuttamisessa ml. markkinointi.

Työryhmän puheenjohtajana toimi yksikön johtaja prikaatikenraali Arto Rätty puolustusministeriöstä ja varapuheenjohtajana apulaisosastopäällikkö prikaatikenraali Jarkko Numminen Pääesikunnasta (1.2.2006 alkaen Ilmavoimien esikuntapäällikkö).

Työryhmän kuuluivat seuraavat jäsenet:

- neuvotteleva virkamies Seija Kivinen valtiovarainministeriön budjettiosastolta
- lähetystöneuvos Mikko Kinnunen ulkoasiainministeriön turvallisuuspolitiikan yksiköstä
- ylitarkastaja Kaj Niemi kauppaja teollisuusministeriön markkinaosastolta
- hallitusneuvos (v.v.) Yrjö Mäkelä liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osastolta
- aluejohtaja Antero Mero Ilmailulaitokselta
- europarlamentaarikko Kyösti Virrankoski
- yksikön johtaja Antti Kivipelto puolustusministeriön resurssipoliittiselta osastolta
- taloussuunnittelija Jorma Kiviniemi puolustusministeriön resurssipoliittiselta osastolta
- hallitusneuvos Timo Turkki puolustusministeriön hallintopoliittiselta osastolta
- erityisasiantuntija Karoliina Honkanen puolustusministeriön puolustuspoliittiselta osastolta (työryhmän sihteeri)
- Lentosotakoulun johtaja, eversti Kari Janhunen Ilmavoimista
- lentokoulutuspäällikkö, everstiluutnantti Jyrki Myyryläinen Ilmavoimien esikunnasta (työryhmän toinen sihteeri).

Loppuraportin laatimiseen osallistui pysyvänä asiantuntijajäsenenä insinööri Kari Renko Ilmavoimista. Hän toimii yhteiseurooppalaisen lentokoulutushankkeen (Advanced European Jet Pilot Training, AEJPT) asiantuntijaryhmän puheenjohtajana.

Työryhmän selvitystyön keskeinen lähtökohta on ollut tavoite säilyttää ohjaajakoulutus Suomessa. Keskeiseksi kysymykseksi nousi se, kenen hallinnassa koulutuskalusto on. Työryhmä keskittyi työssään tehtävänantonsa mukaisesti Kauhavan mahdollisuuksiin toimia kansainvälisenä koulutuskeskuksena jättäen yksityiskohtaisemman koulutuskaluston operatiivisten käyttömahdollisuuksien arvioinnin puolustusministeriön hallinnonalan sisäiseen työskentelyyn.

Työryhmän tarkastelu rajattiin Kauhavalla annettavaan lentokoulutusvaiheeseen eli suihkuharjoituskonekoulutukseen. Yhteiseurooppalainen lentokoulutuskeskus on ymmärretty laajasti käsittäen myös ne toimintamallit, joissa koulutusta annetaan eri valtioiden kahden- tai monenkeskisenä yhteistyönä. Raportissa käsitellään ensisijaisesti nykyisin käytössä olevan koulutuskaluston elinjakson jälkeistä aikaa. Työssä ei käsitellä kattavasti nykyisen Hawk-kaluston käyttömahdollisuuksia ja -vaihtoehtoja siirtymäajan järjestelyissä kehitettäessä Kauhavaa kansainväliseksi koulutuskeskukseksi. Työryhmä ei tarkastellut yksityiskohtaisesti koulutuksen ostamista ulkomailta vaihtoehtona Kauhavalla tapahtuvalle koulutukselle.

Työryhmä on tutustunut Lentosotakouluun, kuullut useita asiantuntijoita ja hyödyntänyt Ilmavoimissa tehtyjä selvitystöitä keskeisenä taustamateriaalinaan. Ilmavoimat on tutkinut nykyisen koulutusjärjestelmän seuraajavaihtoehtoja ja toteuttamismahdollisuuksia aktiivisesti jo useita vuosia. Taustalla on Valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittinen selonteko 2001, jossa Ilmavoimat veloitettiin selvittämään hävittäjäohjaajien koulutusjärjestelmän vaihtoehdot vuoteen 2004 mennessä. Selonteon perusteella Ilmavoimien komentaja perusti lentokoulutustyöryhmän, jonka tehtäväksi annettiin mm. selvittää rinnakkaiset vaihtoehdot nykyiselle Ilmavoimien lentokoulutusjärjestelmälle, ulkoistamisvaihtoehdot, koulutuskoneiden elinkaari- ja seuraajakysymykset sekä kansainväliset vaihtoehdot. Lentokoulutustyöryhmä luovutti maaliskuussa 2003 loppuraporttinsa, jossa arvioitiin mm. tulevaisuuden vaihtoehtoja ja esitettiin muutoksia ohjaajakoulutuksen järjestelyihin.

Kauhava-työryhmä aloitti selvitystyönsä kartoittamalla Ilmavoimien lentokoulutusjärjestelmän nykytilan sekä kansainvälisen lentokoulutusyhteistyön toimijat ja järjestelyt. Seuraavassa työvaiheessa määritettiin kansainvälisen lentokoulutusyhteistyön eri toteuttamisvaihtoehdot Kauhavalla:

- Vaihtoehto 1 (VE1): Kauhava toimii kansainvälisen lentokoulutuskeskuksen osana.
- Vaihtoehto 2 (VE2): Yhteistyö toteutuu kahden- tai monenkeskisenä lentokoulutusyhteistyönä kumppanoidulla kalustolla ja järjestelmällä.
- Vaihtoehto 3 (VE3): Kahden- tai monenkeskistä lentokoulutusyhteistyötä toteutetaan puolustusvoimien hallussa olevalla kalustolla ja järjestelmällä. Myös tähän vaihtoehtoon voi sisältyä yhteistyötä kumppaniyrityksen kanssa.

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta tarkasteltiin kattavasti ilmatilan käytön, lainsäädännön, yhdyskunta- ja ympäristövaikutusten sekä kaupallisten, taloudellisten ja henkilöstövaikutusten näkökulmasta. Arvioitaessa eri vaihtoehtoja keskeisimpänä kriteerinä pidettiin niiden vaikutusta kansalliselle puolustukselle ottaen samalla huomioon muut vaikuttavat tekijät.

2. Ilmavoimien lentokoulutusjärjestelmä

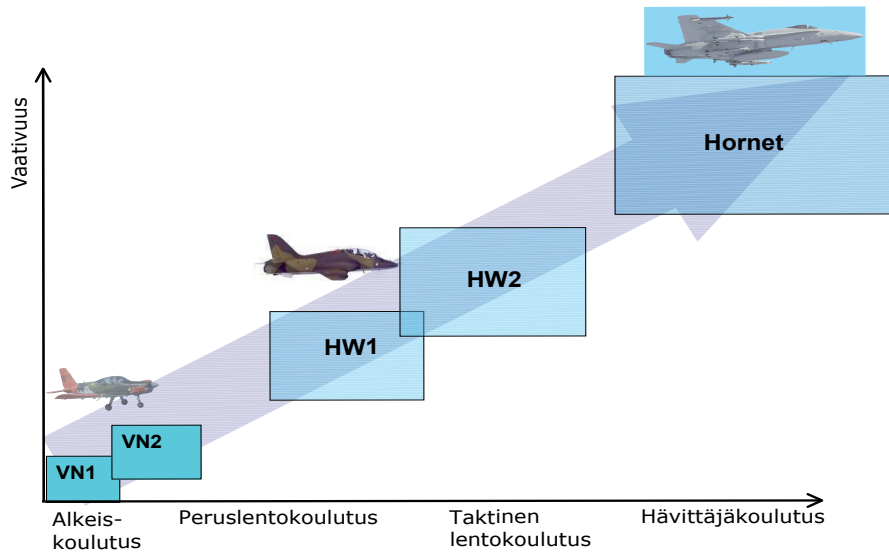
Lentokoulutusjärjestelmällä tarkoitetaan ohjaajan eri koulutusvaiheita ja niiden sisältöä siirryttäessä vaiheittain alkeiskoulutuksesta hävittäjäkoulutukseen. Ilmavoimien ohjaajakoulutuksen keskeinen tavoite on, että ohjaajia tuotetaan koulutusvaatimusten mukaisesti siten, että valmiusohjaajan kelpoisuus saavutetaan mahdollisimman lyhyessä ajassa. Samalla annetaan Maanpuolustuskorkeakoulussa (MPKK) Bologna-prosessin ja yliopistolain määrittelemä sotatieteen maisterin koulutus, jossa Ilmavoimien määrittelemät kompetenssit antaa Ilmasotakoulu Tikkakoskella puolustushaarakouluna ja Lentosotakoulu Kauhavalla aselajikouluna.

Uuden kolmiportaisen koulutusohjelman eri vaiheet muodostavat kokonaisuuden, johon myös lentokoulutus on pyritty sovittamaan niin, että nousujohteinen ja turvallinen lentokoulutus on mahdollista. Ilmavoimien lentokoulutuksen rakennetta on havainnollistettu kuvissa 1 ja 2.

ILMASK TUKILLV		LENTOSK HÄVLLV41		OPERATIIVINEN TOIMINTA HÄVLLV 11, 21, 31 ja KoeLntK	
					
Alkeis- ja peruskoulutus (Tikkakoski)		Jatko ja taktinen koulutus (Kauhava)		HN-koulutus ja operatiivinen toiminta (Rovaniemi, Pirkkala, Rissala, Halli)	
Varusm	Kadettikurssi				
VN 1 Alkeis 40 h	VN 2 Perus 60 h	HW 1 Jatko 90 h			
1 Vuosi	4 Vuotta		Hawk jatkokoulutus, harjoitus- ja koelentotoiminta (Kauhava ja Halli/KoeLntK)		

Kuva 1 Ilmavoimien lentokoulutuksen rakenne. Kuvassa VN1 ja VN2 ovat Vinkalla ja HW1 ja HW2 Hawkilla annettavia koulutusohjelmia.
Lähde: Ilmavoimien lentokoulutusohjelmat

Ilmavoimien lentokoulutus on perinteisesti annettu kokonaisuudessaan Ilmavoimien omalla lentokalustolla ja omissa organisaatioissa. Ilmavoimat ulkoisti Vinka-koulutuksen ja kaluston teknisen tuen syksyllä 2005 siten, että toiminta on edelleen sotilasilmailua, mutta toiminnan kokonaisvastuu on yksityisellä palveluntarjoajalla. Koulutusorganisaatiossa toimii lennonopettajina Ilmavoimien henkilöstöä sekä palveluntarjoajan palveluksessa olevia Ilmavoimien eläkkeellä olevia lennonopettajia.



Kuva 2 Ilmavoimien lentokoulutus vuonna 2006
Lähde: Ilmavoimien lentokoulutusohjelmat

Vinkalla lennetään kahdessa eri lentokoulutusohjelmassa (VN1 ja VN2) noin 100 lentotuntia, jona aikana suoritetaan myös valtaosa upseerintutkintoon kuuluvista opinnoista, ennen siirtymistä Hawk-kalustoon. Vinka-kalusto on suorituskyvyltään vaatimaton verrattuna peruskoulutuksessa yleisesti käytettäviin potkuriturbiinikoneisiin. Se mahdollistaa kuitenkin tarvittavien lentolajien perusteiden kouluttamisen siten, että hitaasta mäntämoottorikoneesta voidaan turvallisesti siirtyä suoraan suorituskykyiseen suihkuharjoituskoneeseen.

Kaksivaiheinen (HW1 ja HW2), noin 220 lentotuntia sisältävä Hawk-koulutus on sisällöltään laaja kattaen myös pitkälle menevän taktisen koulutusvaiheen, joka on laajempi kuin vastaava koulutusvaihe useimmissa eurooppalaisissa ilmavoimissa. Lisäksi Hawkeilla toteutetaan Suomessa peruslentokoulutusvaihe, joka useimmissa maissa annetaan potkuriturbiinikoneella.

Pitkälle viety Hawk-koulutus mahdollistaa ohjaajien ilmataistelukykyjen kehittämisen ja tehokkaan analysoinnin sekä ennusteen tekemisen ohjaajan jatkokoulutuskelpoisuudesta hävittäjäohjaajaksi. Laaja Hawk-koulutus pohja on mahdollistanut Hornet-koulutuksen erittäin nousujohteisen toteutuksen. Tähän mennessä ohjaajilla ei ole ollut vaikeuksia siirtyä Hornet-lentokoulutukseen.

Ilmavoimien perusteellisella koulutuksella on haluttu varmistaa, että ohjaajat hallitsevat ilmataistelutoiminnan perusteet korkealla tasolla ennen Hornet-koulutusta. Näin on voitu taata Hornet-koulutukseen valittavien henkilöiden soveltuvuus, varmistaa lentoturvallisuuden säilyminen korkealla tasolla ja vähentää selvästi kalliimman Hornet-kaluston lentotunteja, erityisesti kaksipaikkaisilla hävittäjäkoneilla, joita Ilmavoimissa on ainoastaan seitsemän. Lentokoulutusjärjestelmä on käytännössä todettu hyväksi. Sen rakenteen muuttamiselle ei ole ilmennyt tarvetta käytettäessä nykyistä konekalustoa.

Lentokoulutusjärjestelmän muutokset

Ilmavoimien nykyisten lentokoulutuskoneiden, BAE Systems Hawkin ja Patria (Valmet) Vinkan, rakenteen elinikä on jo kertaalleen jatkettu. Koneet poistuvat käytöstä jatkettua rakenteellisen eliniän täytyessä noin vuonna 2015 - 2020. Ilmavoimat on viime vuosina selvittänyt vaihtoehtoja sotilaslentokoulutuksen järjestämiseksi Hawk- ja Vinka-koneiden jälkeen. Tavoitteena on löytää vaihtoehto, joka mahdollistaisi sotilaslentokoulutuksen säilyttämisen Suomessa laadukkaasti ja taloudellisesti, huolimatta koulutettavien ohjaajien melko pienestä määrästä ja koulutusvälineiden kallistumisesta. Vaihtoehtona tutkitaan mm. kansainvälistä lentokoulutusyhteistyötä.

Puolustusvoimain komentaja on määrittänyt Ilmavoimille tavoitetilan, jonka mukaan Hornet-kaluston lentotunteja on viime vuosina pyritty kasvattamaan. Samalla Hawkin vuotuisia lentotunteja on vähennetty aiemmasta.

Ilmavoimat on tehnyt viime vuosina merkittäviä muutoksia, jotta ohjaajakoulutus ja hävittäjätoiminta kyetään myös tulevaisuudessa toteuttamaan tehokkaasti ja taloudellisesti:

- Ilmavoimien koulujen roolit muutettiin siten, että silloisesta Ilmavoimien Vies-tikoulusta Tikkakoskella tuli puolustushaarakoulu ja Ilmasotakoulu Kauhavalla profiloitui Hawk-koulutukseen
- Ilmavoimien koulujen nimet muutettiin vastaamaan uusia tehtäviä siten, että Tikkakoskella sijaitsee Ilmasotakoulu ja Kauhavalla Lentosotakoulu
- Hawk-kalusto keskitettiin Kauhavalle vuoden 2006 alussa
- Vinka-koulutus siirrettiin Tikkakoskelle syksyllä 2005 ja toimintaa ulkoistettiin laajasti.

Yllä kuvattu muutos hajautetusta koulutusmallista keskitetympään ryhmyykseen palvelee tarvetta kohdentaa resursseja, erityisesti lentoteknillistä henkilöstöä, Hornet-toimintaan.

Ilmavoimat aloitti 2000-luvun alussa toiminnan kansainvälisen lentokoulutuksen edellytysten luomiseksi Kauhavalle. Mm. seuraavia toimenpiteitä on tehty, jotta kansainvälistä lentokoulutusta voitaisiin antaa Kauhavalla:

- Vinka-koulutus on siirretty Tikkakoskelle,
- tietoja kansainvälisestä lentokoulutuksesta on hankittu systemaattisesti useis-ta eri maista,
- kaikille ohjaajille annetaan englanninkielisen radiopuhelinliikenteen käyttämi-seen vaadittava koulutus,
- ohjaajille ja taistelunjohtajien annetaan lisäksi laaja taktiseen lentämiseen liit-tyvä englannin kielikoulutus,
- toiminnassa on siirrytty metrisestä ohjaamojärjestelyistä yleisesti ilmailussa kansainvälisesti käytettäviin imperial-yksiköihin,
- Hawk-kalustoon on suunnitteilla koneen soveltuvuutta koulutukseen paranta-va ohjaamo- ja järjestelmämodifikaatio,
- koulutukseen käytettävää ilmatilaa ja kenttäalueen seisontapaikka-alueita on laajennettu.

Lentosotakoulu tänään

Kauhavalla sijaitseva Lentosotakoulu on Ilmavoimien komentajan alainen jouk-ko-osasto, jonka päätehtävänä on antaa sekä kansalliset että kansainväliset koulutusvaatimukset täyttävää suihkuharjoituskonekoulutusta Hawkeilla. Len-tosotakoulu osallistuu valtakunnan alueellisen koskemattomuuden turvaamiseen ja ilmanäyteenottovalmiuden ylläpitämiseen Hawk-kalustolla. Kauhavan lento-

tukikohta on yksi Ilmavoimien kuudesta päätukikohdasta, jossa on pysyvästi Ilmavoimien lentoyksiköitä, ja se on samalla osa Ilmavoimien kriisin ajan tukeutusverkkoa.

Lentosotakoulun henkilöstömäärä (tilanne 1.2.2006) on yhteensä 216, joista upseereita, erikoisupseereita, opistoupseereita ja sotilasammattihenkilöitä on 160 ja siviilejä 56. Tämän lisäksi varuskunnassa työskentelee Puolustushallinnon Rakennuslaitoksen ja Ilmailulaitoksen henkilöstöä noin 40 henkilöä sekä puolustusvoimien tietotekniikkahenkilöstöä noin 20 henkilöä.

Lentosotakoulu on entisen Vaasan läänin alueella ainoa puolustusvoimien joukko-osasto, jossa annetaan varusmieskoulutusta. Vuosittainen palveluksen aloittavien varusmiesten määrä on noin 200.

Suomessa järjestettävän lentokoulutuksen merkitys kansalliselle puolustukselle

Pääesikunta on aiemmin määrittänyt Ilmavoimien tulevaisuuden koulutusjärjestelmän suunnittelun keskeisimmäksi päämääräksi ohjaajakoulutuksen säilymisen Suomessa, mikä on ollut myös Kauhava-työryhmän työskentelyn lähtökohta. Ensisijaisena pyrkimyksenä on toteuttaa koulutus osana kansainvälistä koulutusyhteistyötä tai vaihtoehtoisesti omalla kalustolla kansallisena toimintana. Keskeinen kysymys on se, kenen hallinnassa koulutuskalusto on ja millaiseksi sen operatiivinen merkitys nähdään.

Keskeisimpinä etuina sotilaslentokoulutuksen toteuttamisesta Suomessa nähdään:

- ulkomailla annettavaa koulutusta paremmat mahdollisuudet vaikuttaa koulutuksen sisältöön ja toteutukseen,
- joustavampi palkatun henkilöstön käyttö ja alemmat henkilöstökustannukset,
- mahdollisuudet tukea kotimaista sotilasilmailuteollisuutta,
- myönteiset vaikutukset ympäröivän yhteisön talouteen ja työllisyyteen,
- mahdollisuus määrittää lentokalustolle sodan ajan tehtäviä osana ilmapuolustusta
- mahdollisuus kaluston käyttöön tuki- ja palvelulentotoiminnassa, jolloin voidaan säästää kalliimpia hävittäjälentotunteja.

Hawk-kalustolla on myös sodan ajan tehtävä osana kokonaisilmapuolustusta. Korvaavan konetyypin olisi tarkoituksenmukaista olla optimoitu ensisijaisesti koulutustehtävään siten, että koulutus voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti. Tämän johdosta monet koulutuksessa tarvittavat hävittäjätyyppiset ominaisuudet ja ohjaamoon saatavat näytöt (vast.) tulitaisiin toteuttamaan simuloinneilla

tai muilla teknisillä järjestelyillä siten, ettei koneessa olisi hävittäjien käyttämiä kalliita järjestelmiä. Koneisiin on kuitenkin mahdollista saada sellaisia ominaisuuksia, että niissä voidaan käyttää aseita ja toteuttaa muita ilmaoperaatioihin liittyviä toimintoja.

3. Kansainvälinen lentokoulutusyhteistyö

Kansainvälisen lentokoulutusyhteistyön kenttä on murroksessa. Paineita eurooppalaisten valtioiden yhteistyöhön aiheuttaa samaan aikaan vanhentuva lentokoulutuslaitos, koulukoneiden yksikköhintojen kasvu sekä koulutettavien ohjaajien laskeva määrä. Kansainvälisellä yhteistyöllä lentokoulutusjärjestelmän kiinteät kustannukset voitaisiin jakaa suuremmalle koulutettavien määrälle. Osassa Euroopan maita yhteistyön motivaationa on myös ilmatilan puute.

Kattavinta yhteistyöpyrkimystä edustaa AEJPT (Advanced European Jet Pilot Training), joka sai syntynsä eurooppalaisten ilmavoimien komentajien neuvottelukunnassa vuonna 1996. AEJPT on tällä hetkellä 11 Länsi-Euroopan maan yhteishanke (Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Kreikka, Portugali, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi ja Sveitsi), jonka tavoitteena on seuraavan sukupolven lentokoulutuksen toteuttaminen yhteistyössä. Työryhmä on analysoinut osallistujamaiden lentokoulutusvaatimukset ja käytössä olevat koulutusohjelmat. Jatkotyönä työryhmä laati alustavan vaatimusmäärittelyn tulevalle lentokoulutusjärjestelmälle.

AEJPT-soveltuvuustutkimus (feasibility study) suoritettiin eurooppalaisen ilmailuteollisuuden muodostamassa konsortiossa vuosina 2002 - 04. Esitetyn kaltaisen yhteiseurooppalainen lentokoulutusjärjestelmä todettiin toteuttamiskelpoiseksi. Tukikohtia tultaneen valitsemaan yhteensä kaksi tai kolme. Kauhava on yksi hankkeen kymmenestä tukikohtakandidaatista. Kaikki selvityksessä mukana olleet tukikohtavaihtoehdot todettiin mahdollisiksi, eikä tarkasteltujen tukikohtien välillä löydetty merkitseviä toiminnallisia tai taloudellisia eroja.

Mahdollinen AEJPT-lentokoulutusyhteistyö kattaisi tulevien taistelukoneohjaajien perus- ja jatkokoulutuksen ennen varsinaista taistelukoneilla tapahtuvaa koulutusta. Koulutusta annettaisiin kahdella eri konetyypillä, potkuriturbiinikoneella ja suihkukoneella.

AEJPT-hankkeen toteuttamiseen liittyy kuitenkin vielä lukuisia avoimia kysymyksiä ja riskejä, jotka toteutuessaan voivat johtaa hankkeen viivästymiseen, yksittäisten osallistujamaiden luopumiseen hankkeesta tai jopa koko hankkeen loppumiseen. AEJPT-organisaatio jatkaa koulutusjärjestelmän lopullisten vaatimusten viimeistelyä sekä kaupallisen hankinnan valmisteluja. Järjestelmän hankintavaiheen aloittamista koskevia päätöksiä voidaan odottaa aikaisintaan vuoden 2006 lopussa.

Muita jo käynnissä tai käynnistymässä olevia kansainvälisen koulutusyhteistyön järjestelyjä ovat:

- **AJeTS** (Advanced Jet Training School) on Ranskan ja Belgian syksyllä 2004 Ranskassa käynnistämä koulutusyhteistyöhanke, joka on avoin myös muille Euroopan ilmavoimille. Koulutusta on suunniteltu olevan nykyisellä kalustolla saatavissa 2018 saakka, jolloin nyt käytössä oleva lentokalusto poistuu käytöstä.
- **NFTC** (NATO Flying Training in Canada) on Kanadan puolustusvoimien ja Bombardier-yhtiön yhteistyönä rakentama ja markkinoima kaupallinen koulutusjärjestelmä. Koulutus on avoin kaikille, myös Naton ulkopuolisille maille. Kanadan ilmavoimien lisäksi NFTC:ssä ohjaajiaan kouluttavat Italia, Tanska, Unkari, Singapore ja lyhytaikaisemmalla sopimuksella Iso-Britannia. Koulutuksesta voi tällä hetkellä sopia noin vuoteen 2020 asti.
- **ENJJPT** (Euro-NATO Joint Jet Pilot Training) on Yhdysvalloissa toimiva monikansallinen lentokoulutusjärjestelmä, jonka tehtävänä on tuottaa Nato-maille ohjaajia taistelukonekoulutukseen. Koulutus on toteutettu Yhdysvaltain ilmavoimien (USAF) koulutuksen yhteydessä. Eurooppalaisista maista oppilaita kouluttavat Saksan, Hollannin, Tanskan, Italian ja Norjan ilmavoimat. Koulutusta suunnitellaan jatkettavan ainakin vuoteen 2016 saakka.
- **MFTS** (Military Flying Training System) on Isoon-Britanniaan suunnitteilla oleva kaikkien puolustushaarojen ohjaajien ja asejärjestelmäupseereiden koulutusjärjestelmä, jota hoitavat yksityiset palveluntarjoajat. Järjestelmän ensimmäisten osien on tarkoitus olla toiminnassa vuonna 2008. Koulutusta on mahdollisesti myytävissä myös kolmansille osapuolille.

Jos Suomessa ei käynnistetä Hawkin seuraajahanketta, on tärkeää varmistua, että Ilmavoimien vaatimukset täyttävää koulutusta on saatavissa jossain koulutusjärjestelmässä.

Kansainvälisen lentokoulutusyhteistyön kenttään kytkeytyy useita teollisia toimijoita erilaisine intresseineen. Useat Euroopassa toimivat puolustusmateriaalifirmat kykenevät valmistamaan lentokalustoa ja/tai toimimaan lentokoulutusjärjestelmän vastuullisena toimittajana.

Uuden suihkuharjoituskoneen kehittäminen suunnittelun aloituksesta operatiiviseen käyttöönottoon kestää minimissään noin 10 vuotta. Useimpien Länsi-Euroopan maiden ilmavoimien on uusittava lentokoulutusjärjestelmässään käyttämät suihkuharjoituskoneet kaluston käyttöiän päättymisen vuoksi vuosina 2015 – 20. Koneiden pitkien kehittämisajavälien ja kehittämisessä tarvittavien suurten resurssien vuoksi kaikki kyseeseen tulevat lentokoneet ovat mitä todennäköisimmin jo nyt vähintään suunnitteluvaiheessa.

Lentokoulutusjärjestelmän kalleimmat komponentit ovat koulutuksessa käytettävät lentokoneet, joiden hankinta- ja käyttökustannukset muodostavat yli puolet kokonaiskoulutuskustannuksista. Muita kalliita ja pitkän suunnittelu- ja toimitusajan vaativia koulutusjärjestelmän komponentteja ovat lentosimulaattorit ja lentokoneisiin asennettavat simulaatiojärjestelmät (esim. tutka- ja asejärjestelmäsimulaatiot), joiden valmistukseen on erikoistunut joukko kansainvälisiä yrityksiä.

Eurooppalaiset suuret ilmailu- ja puolustusalan konsernit ovat osoittaneet kiinnostusta toimia kansainvälisessä eurooppalaisissa koulutusjärjestelyissä myös tulevaisuudessa. EADS (European Aeronautics Defence and Space) on ollut aktiivinen toimien mm. AEJPT-hankkeen teollisuuskonsortion johtajana. Italialainen Aermacchi on kehittänyt M-346 -harjoituskoneen ja markkinoinut sitä voimakkaasti. Myös brittiläinen BAES (BAE Systems) markkinoi maailmanlaajuisesti Hawk-suihkuharjoituskoneen jatkokehitysversiota Hawk 128, joka on mm. valittu koulutuskoneeksi MFTS-koulutusjärjestelmään. Euroopan ulkopuolisista suihkuharjoituskonetyypeistä eteläkorealaisen T-50 "Golden Eagle" -koneen oletetaan olevan merkittävä kilpailija maailmanlaajuisissa suihkuharjoituskoneuusinoissa.

Sveitsiläinen Pilatus on kehittämässä suorituskykyistä, ohjaamojärjestelyltään hävittäjäkonemaista, PC-21-potkuriturbiinikonetta. Sveitsin ilmavoimat on tutkimassa uutta koulutuskonseptia, jossa ohjaajat koulutetaan hävittäjäkalustoon suoraan käyttäen em. potkuriturbiinikonetta.

Kotimaisessa ilmailuteollisuudessa ainoastaan Patriaa voidaan pitää potentiaalisena palveluntarjoajana suihkuharjoituskoneella tapahtuvaan laajamittaiseen lentokoulutukseen ja kalustolla operointiin.

4. Lentokoulutuksen toteuttamisvaihtoehdot Kauhavalla

Tässä luvussa esitetään kolme periaatteellista toimintatapavaihtoehtoa, joilla voidaan perustaa Kauhavalle yhteiseurooppalainen lentokoulutuskeskus tai toteuttaa koulutusta kansainvälisessä yhteistyössä. Esitettävät toteuttamisvaihtoehdot nähdään realistisina mahdollisuuksina, joita on jo käytössä tai suunnitteilla eri maissa. Vaihtoehdot eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan niissä on erilaisia variaatioita ja siten osittaista tarkoituksellista päällekkäisyyttä.

Vaihtoehto 1 (VE1): Koulutus osana kansainvälistä lentokoulutuskeskusta

Tässä vaihtoehdossa Kauhavalla toimii ulkoisen palveluntarjoajan kokonaisuudessaan omistama lentokoulutuskeskus, jolta Ilmavoimat hankkii oman lentokoulutuksensa samalla tavalla kuin muutkin keskuksessa oppilaitaan kouluttavat

ilmavoimat. Koulutuskeskuksen käyttämän lentokaluston omistaa joko palveluntarjoaja tai osallistujamaat sopivaksi katsotulla järjestelyllä.

Kauhavan tukikohta ja siellä olevat koulutukseen tarvittavat rakenteet luovutetaan jollain järjestelyllä palveluntarjoajan käyttöön. Palveluntarjoaja edustaisi ilmailuteollisuutta (lentokoulutusta tarjoava yritys, kansainvälinen puolustusalan yritys tms.), jonka tavoitteena on liiketaloudellinen tulos. Ryhmään voisi osallistua myös suomalaisia yrityksiä. Koulutuspalvelujen tuottajana ryhmä kilpailee vastaanlaisten lentokoulutusta tarjoavien tahojen kanssa maailmanmarkkinoilla, ensisijaisesti kuitenkin EU:n sisällä. Suomen valtio saa mahdollisesti vuokratuloja maa-alueen, tilojen ja infrastruktuurin vuokraamisesta lentokeskuksen käyttöön.

Harjoituskoneiden huolto ja kunnossapito on joko palveluntarjoajan tuottama tai se ostetaan sopivalta alihankkijalta. Huolto- ja kunnossapito ulkoistetaan, jos osallistujat niin päättävät.

Hanke on puhtaasti kaupallinen, ja sille voidaan tietyin edellytyksin hakea EU:n perustamissopimuksen Art. 87 mukaista valtiontukea eli aluetukea infrastruktuurin perusparantamiseen sekä koulutuksen kehittämiseen.

Kauhavalla tapahtuva koulutusyksikkö voisi olla edellä kohdassa AEJPT:n tai jonkun muun olemassa olevan tai suunnitellun kansainvälisen lentokoulutuskeskuksen osa. Suomella tulee olla virallinen esitys Kauhavan tukikohdan käytöstä yhteiseurooppalaisena lentokoulutuskeskuksena valmiina viimeistään vuonna 2007, jolloin AEJPT-hankkeessa siirrytään tarjouspyyntö-vaiheeseen. Mikäli AEJPT toteutuu, koulutuskeskuksina toimivat tukikohdat valitaan nykyaikataulun mukaan vuonna 2008.

Vaihtoehto 2 (VE2): Kahden- tai monenkeskinen lentokoulutusyhteistyö kumppanoidulla kalustolla ja järjestelmällä

Tämä vaihtoehto voi perustua kahden tai useamman ilmavoiman tai valtion väliseen järjestelyyn (seuraavassa VE2a) tai osallisten ilmavoimien ja palveluntarjoajan väliseen sopimukseen (VE2b).

Hanke on osallistuvien maiden puolustusvoimien (ilmavoimien) yhteinen sotilaslentäjien koulutushanke. Sotilasilmailuun tarkoitettuna hanke voisi olla EU:n perustamissopimuksen Art. 296 mukainen ns. sotilashanke, johon ei sovelleta EU:n sisämarkkinasäädöksiä. Hankkeen rahoitukseen osoitetaan tarpeelliset varat osallistujamaiden omista puolustusmäärärahoista.

VE2a:ssa osalliset valtiot tekevät keskinäisen sopimuksen yhteisestä koulustoiminnasta, jossa voidaan käyttää yhteisesti maiden ilmavoimien resursseja (henkilöstöä, kalustoa, toimipaikkoja). Esimerkkinä tällaisesta järjestelystä on ranskalaisten ja belgialaisten koulutusyhteistyö Cazaux'ssa (AJeTS), jossa molem-

mat osapuolet toimittavat lentokoneita yhteisesti toteutettavaan koulutukseen. Ulkoisella palveluntarjoajalla ei tässä koulutusmallissa ole roolia, vaan Ranskan ja Belgian ilmavoimat vastaavat toiminnasta.

VE2b:ssä palveluntarjoajana toimivalla yrityksellä olisi keskeinen rooli lentokoulutuksen toteuttamisessa: se voisi omistaa lentokoulutusjärjestelmään liittyviä osia ja myydä koulutuskapasiteettia. Koulutukseen liittyvät koulutusvälineet ja niiden ylläpito sekä suuri osa maakoulutuksesta kuuluisivat palveluntarjoajan vastuulle. Koulutusjärjestelyt perustuisivat pitkäkestoiseen sopimukseen, ja palveluntarjoaja voisi olla joko kotimainen tai ulkomainen.

Ilmavoimien alkeiskonekoulutuksen ulkoistamista Vinka-kalustolla voidaan pitää tyyppiesimerkkinä ulkopuolisen palveluntarjoajan järjestämästä koulutuksesta (VE2b). Tämä vaihtoehto voidaan nähdä osin päällekkäisenä VE1:n kanssa, mikäli se toteutuisi 11 maan sijasta pienemmän maaryhmän kesken.

Vaihtoehto 3 (VE3): Kahden- tai monenkeskinen lentokoulutusyhteistyö puolustusvoimien hallinnassa olevalla kalustolla ja järjestelmällä

Tässä vaihtoehdossa jatketaan nykyisellä periaatteella toimivalla lentokoulutusjärjestelmällä, jossa Ilmavoimat järjestää koulutuksen omassa hallinnassa olevalla kalustolla, mutta mahdollista ylikapasiteettia myydään ulkopuolisille. Myös tämä vaihtoehto, kuten edellinenkin, voi olla EU:n perustamissopimuksen Art. 296 tarkoittama ns. sotilashanke.

Tämä vaihtoehto edellyttää Hawk- ja Vinka-kaluston uusimista noin vuodesta 2015 alkaen. Tarvittava konemäärä määräytyy koulutettavien määrän, koulutusohjelmien läpivientiajan ja käytettävissä olevien henkilöstöresurssien mukaan. Kalustolle voitaisiin tarvittaessa suunnitella operatiivinen rooli, jolla voidaan kasvattaa sekä rauhan- että sodan ajan puolustusvoimien suorituskykyä.

Nykyaikaisesta suihkuharjoituskoneista saatava lentotuntimäärä on vähintään kaksinkertainen nykyisin Ilmavoimien käytössä olevaan Hawk-kalustoon verrattuna. Hankittavien lentokoneiden käyttöaika on tyyppillisesti noin 30 vuotta, minkä jälkeen kaluston ylläpito ei enää ole koulutuksellisista ja teknisistä syistä mielekäästä. Ilmavoimien oppilasmäärillä ja koulutukseen tarvittavilla resursseilla ei kaikkia kalustosta saatavissa olevia lentotunteja tultaisi todennäköisesti käyttämään.

Ilmavoimien koulutustarpeen ylittävät lentotunnit voitaisiin myydä kahdella tavalla. Puolustusvoimat voisi myydä ylikapasiteetin itse (VE3a). Tämä voisi tapahtua kahden- tai monenvälisenä yhteistyönä, käyttäen esimerkiksi samoja pe-

riaatteita, joilla Puolaan on tarjottu koulutusta. Puolan-tapausta¹ voidaan pitää tyypiesimerkkinä puolustusvoimien hallussa olevalla kalustolla ja järjestelmällä tapahtuvasta koulutuksesta, joka olisi mahdollista myydä ilman merkittäviä vaikutuksia omaan toimintaan tai kaluston loppukäyttöön. Jotta Ilmavoimat ei joutuisi käyttämään omaa henkilöstöään ulkomaalaisille myytävän kapasiteetin tuottamiseen, olisi ostajan käytettävä toimintaan lento-oppilaiden lisäksi myös muuta omaa henkilöstöään.

Toinen mahdollisuus on, että Ilmavoimat antaa lentokalustoaan ja Kauhavan tukikohdan tiloja ulkoisen palveluntarjoajan käyttöön, ja ulkoinen palveluntarjoaja myy kalustosta saatavia lentotunteja, joita ei tarvita Ilmavoimien lentokoulutukseen (VE3 b). Ilmavoimat järjestää itse oman koulutustoimintansa tarvitseman tuen. Tässä vaihtoehdossa on myös mahdollista yhteistyö lentokonevalmistajan kanssa, joka käyttää Kauhavaa esim. myymiensä koneiden yhteydessä myytävän koulutuksen tuottamiseen. Ilmavoimat voi tarvittaessa ostaa palveluntarjoajalta kaikki samat palvelut, jotka se toimittaa ulkomaalaiselle ostajallekin.

5. Lentokoulutusjärjestelmän kustannukset sekä koulutuskaluston käyttö- ja korvusaikataulu

AJPT-hankkeessa (ks. luku 3) on tehty alustavia suuruusluokkatarkasteluja ja vertailuja siitä, miten lentokoulutusjärjestelmän toimintojen ulkoistaminen vaikuttaa koulutuskustannuksiin. Tutkitut mallit ovat vaihdelleet hallitusten kokonaisuudessaan omistamasta ja operoimasta järjestelmästä yksityisen palveluntarjoajan kokonaan omistamaan ja operoimaan järjestelmään. Kaikissa malleissa kokonaiskustannukset ovat suuruusluokaltaan samalla tasolla. Laskelmia tarkennetaan jatkotyössä, kun yksityiskohtaisempia kustannustietoja saadaan käyttöön.

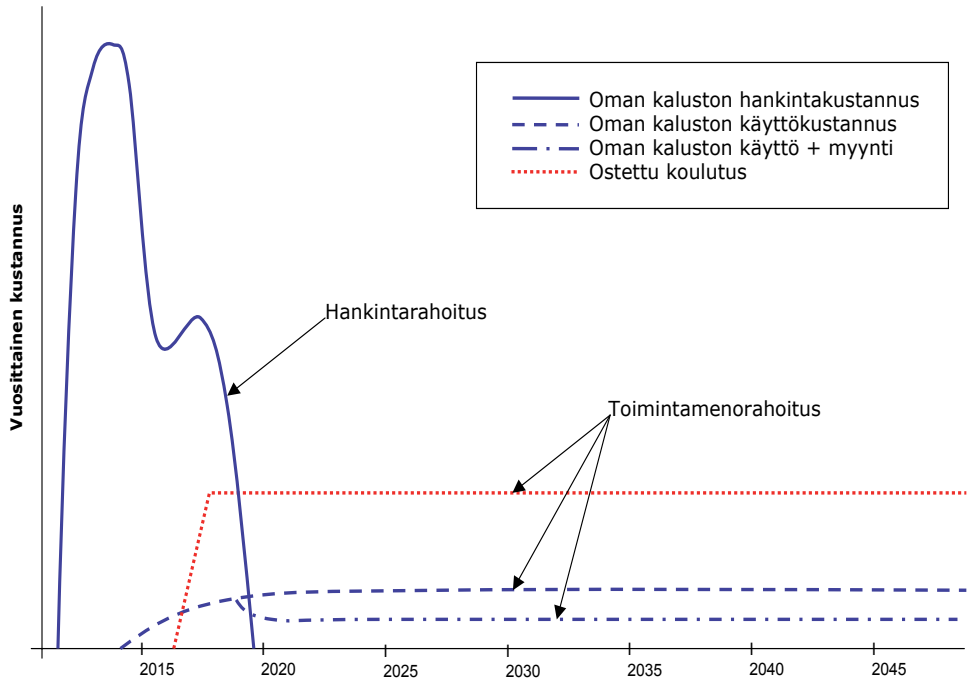
Eri ulkoistamisvaihtoehdoissa on toisistaan poikkeava kustannusprofiili. Itse omistettu järjestelmä aiheuttaa valtiolle koulutuskaluston hankinnasta aiheutu-

1 Puola tiedusteli keväällä 2005 Suomelta mahdollisuutta antaa Puolan ilmavoimien ohjaajille Hawk-koulutusta Suomessa. Pyyntö sisälsi englannin kielen koulutusta sekä 24 ohjaajalle kahden vuoden aikana annettavan noin 70 lentotunnin koulutuspaketin. Vastaus kyselyyn valmisteltiin puolustusministeriön johdolla siten, että Ilmavoimat selvitti koulutusmahdollisuudet ja koulutuksesta aiheutuvat kustannukset.

Ulkomministeriön oikeudellisen osaston mukaan Pfp SOFAa olisi voitu soveltaa puolalaislentäjien koulutukseen. Pfp SOFA on kehyssojimus, jolla Naton jäsenvaltiot ja rauhankumppanuuteen osallistuvat muut valtiot sitoutuvat noudattamaan keskinäisissä suhteissaan vuonna 1951 Naton jäsenvaltioiden välillä tehtyä sopimusta niiden joukkojen asemasta (Agreement Between the Parties to the North Atlantic Treaty Regarding the Status of Their Forces, London, 19 June 1951). Pfp SOFAn sovelletavuuden toteamisen lisäksi mahdollisessa asiaa koskevassa Suomen ja Puolan välisessä viranomaissojimuksessa olisi voitu lisäksi sopia yksityiskohtaisemmin Pfp SOFAssa sääntelemättömistä kysymyksistä sekä muista viranomaisen toimialaan kuuluvista seikoista.

Suomen vastaus Puolalle lähetettiin toukokuussa 2005. Puola ilmoitti kuitenkin syyskuussa 2005, että seon päättänyt hankkia tarvitsemansa ohjaajakoulutuksen vuosiksi 2006-8 Yhdysvalloista.

van investointipiikin. Itse omistettu järjestelmä on toisaalta yleensä halvin, sillä valtion rahoituskustannus lentokaluston hankkimiseksi on yrityksiä pienempi. Tämä johtuu siitä, että valtio pystyy yleensä rahoittamaan osan hankinnasta turorahoituksellaan ja saa yleensä lainaa yrityksiä alhaisemmalla korolla. Huomatavan omaisuusmassan käsittely yhtiön taseessa tai omaisuuden suojaaminen esim. vakuutuksin voi myös aiheuttaa yksityiselle yritykselle lisäkustannuksia.



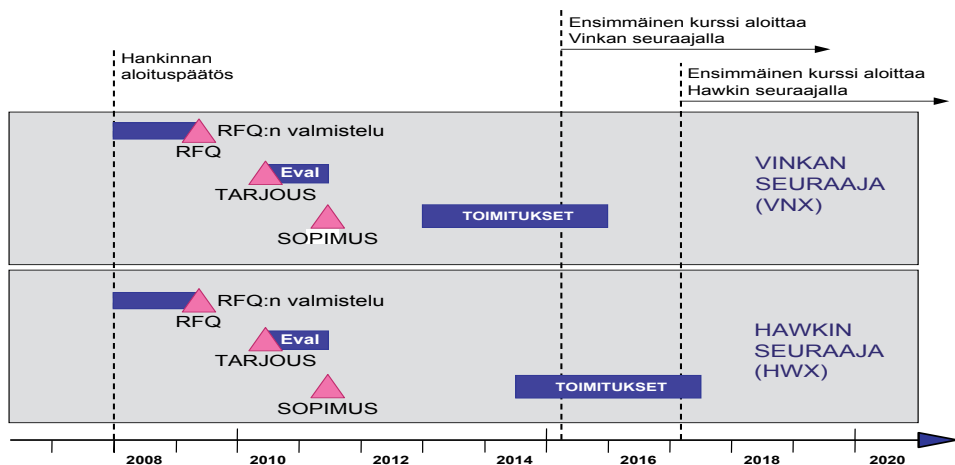
Kuva 3 Periaatekuva kustannusten muodostumisesta eri lentokoulutuksen toteuttamisvaihtoehdoissa
Lähde: Kauhava-työryhmä

Oman kaluston osto aiheuttaa investointipiikin, mutta toimintamenoista maksettavat vuosittaiset käyttökustannukset ovat vain noin kolmasosa ostetun koulutuksen vaatimista toimintamenoista. Ilmavoimien omalla koulutusvolyyymillä ei kuitenkaan pystytä käyttämään kaikkia kaluston lentotunteja, jolloin kaluston hankintahinta jakaantuu koneen suunnitteluiikää pienemmälle lentotuntimäärälle. Tästä syystä oman kaluston kokonaiskustannusten, joissa ei ole huomioitu kaikkia kaluston hankintaan liittyviä rahoitusvaikutuksia, arvioidaan jäävän kaluston teknisesti mahdollisella käyttöajalla likimain samoiksi kuin ostettavan koulutuksen kokonaiskustannukset. Mikäli kuitenkin osa näistä muuten käyttämättä jäävistä lentotunneista pystytään myymään, voidaan jo pienelläkin ulkopuolisten koulutettavien määrällä kattaa osa oman koulutuksen toimintamenotarpeesta.

Ostettaessa lentokoulutus ulkopuoliselta palveluntarjoajalta joudutaan sitoutumaan pitkään (tyypillisesti 20 - 30 vuotta) palvelunostosopimukseen, joka on rahoitettava puolustusvoimien toimintamenoista. Ulkoiselle palveluntarjoajalle maksettavan koulutuskorvauksen lisäksi toimintamenoista on maksettava lisäkustannukset, jotka aiheutuvat oppilaille Hornet-kalustolla annettavasta lisäkoulutuspaketista, jolla heidät saadaan vaativamman Hornet-koulutuksen aloitustasoon. Lisäkustannuksia tulisi myös Hornet-kaluston käytöstä tukilentoihin (mm. maalilennot), jotka nyt voidaan lentää omalla halvemmalla harjoituskonekalustolla.

Kuvassa 4 on esitetty mahdollinen Vinka- ja Hawk-kalustoa korvaavan lentokaluston hankinta-aikataulu. Hankinnan vaiheiden kestot perustuvat Ilmavoimien viimeisimpien hankintojen aikatauluihin ja harjoituskonevalmistajien omiin arviointeihin mm. toimitusajoista ja tuotantomääristä. Jotta ensimmäinen Hawkin seuraajalla lentävä kadettikurssi saataisiin aloittamaan koulutus keväällä 2017, olisi hankinnan aloituspäätös ja tarjouspyynnön laatiminen aloitettava vuoden 2008 alussa. Aikataulussa on otettu huomioon, että Vinkan korvaajan (tässä oletettu turboprop-tyyppinen kone) hankinta on tehtävä ennen Hawkin korvaajan hankintaa. Hankintarahoituksen on oltava käytössä sekä Vinkan että Hawkin korvaajalle vuodesta 2012.

Mikäli päädytään oman kaluston hankintaan, tulisi Ilmavoimien koulutustarpeen perusteella hankkia Hawk-kaluston (nyt 50 konetta) seuraajaksi arviolta yhteensä noin 25 konetta ja Vinka-kaluston (nyt 28 konetta, joista 18 käytetään VN1 ja VN2 -koulutukseen) seuraajaksi n. 15 potkuriturbiinikonetta.



Kuva 4 Vinkan ja Hawkin seuraajan hankinnan minimiaikataulu
 RFQ = Request for Quotation, tarjouspyyntö
 Eval = saatujen tarjousten vertailu ja evaluointi
 Lähde: Ilmavoimat

Suihkukonekaluston hankinta mahdollistaa järjestelyn, jossa lentokalustolle määritetään sodan ajan tehtäviä osana ilmapuolustusta, jolloin hävittäjäkalustoa vapautetaan tukitehtävistä päätehtävänsä.

6. Yhdistelmä: Lentokoulutuksen toteuttamisvaihtoehtojen arviointi

Luvussa 4 määritettiin kolme periaatteellista toimintatapavaihtoehtoa, joilla voidaan perustaa Kauhavalle yhteiseurooppalainen lentokoulutuskeskus tai toteuttaa siellä annettavaa koulutusta kansainvälisessä yhteistyössä. Vaihtoehtoisissa on osittaista päällekkäisyyttä.

- VE1: Kauhava toimii kansainvälisen lentokoulutuskeskuksen osana.
- VE2: Yhteistyö toteutuu kahden- tai monenkeskisenä lentokoulutusyhteistyönä kumppanoidulla kalustolla ja järjestelmällä.
- VE3: Kahden- tai monenkeskistä lentokoulutusyhteistyötä toteutetaan puolustusvoimien hallussa olevalla kalustolla ja järjestelmällä. Myös tämä vaihtoehto voi sisältää yhteistyötä yrityskumppanin kanssa.

Kaikki em. vaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia. Peruskysymys on, aikooko Suomi hankkia itselleen oman kaluston. VE3 on toteutettavissa puolustusministeriön hallinnonalan omin toimenpitein, mikäli oman kaluston hankkiminen katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Myös VE2 voidaan toteuttaa eri tavoilla, mikäli hankitaan oma kalusto. Omassa hallinnassa oleva kalusto, riippumatta omistajajärjestelyistä, mahdollistaisi VE2:n mukaisten järjestelyjen ja niiden edellyttämien kumppanuusjärjestelyjen sopimisen myöhemmin.

Mikäli Suomi ei hanki omaa kalustoa, on VE1:n mukainen järjestely Suomelle mahdollinen. Tällöin Suomen tulisi pyrkiä kaikin keinoin edistämään AEJPT:n toteutumista ja kansainvälisen lentokoulutuskeskuksen sijoittamista Kauhavalle. AEJPT:n toteutumista suunnitellussa laajuudessa voidaan kuitenkin pitää Suomesta riippumattomista syistä epävarmana, minkä vuoksi ei ole perusteltua jättäytyä yksin tämän vaihtoehdon varaan. Tällöin kyseeseen voisi tulla osallistuminen muuhun ulkomailla järjestettävään koulutukseen edellyttäen, että Ilmavoimien vaatimukset täyttävää koulutusta on saatavissa jossakin ulkomaisessa koulutusjärjestelmässä.

Selkeä ero eri vaihtoehtojen välillä liittyy kaluston operatiivisiin käyttömahdollisuuksiin. VE3 mahdollistaa parhaiten koulutuksen ohella operatiivisen kyvyn tuottamisen. Myös VE2 mahdollistaa operatiivisen kyvyn tuottamisen, jos toiminnan oma osuus (ohjaajien ja mekaanikkojen määrä) mitoitetaan halutun operatiivisen kyvyn mukaisesti. VE1:ssä harjoituskonekalustoa ei todennäköisesti voida käyttää kansallisen puolustuksen tarpeisiin omistussuhteen takia.

VE1:ssä yhteensopivuusnäkökulmat tulisivat parhaiten huomioituksi. VE2:ssa ja VE3:ssa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota yhteensopivuusvaatimusten toteuttamiseen. Kaikissa vaihtoehdoissa kansainvälinen yhteistyö, sitoutuminen ja verkostoituminen lisäävät puolustuskykymme uskottavuutta sekä mahdollisuuksia sotilaalliseen tukeen ja sen vastaanottamiseen kriisitilanteessa.

Turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa 2004 todetaan, että Naton jäsenyyden hakeminen säilyy Suomen turvallisuus- ja puolustuspolitiikan mahdollisuutena jatkossakin. Kaikki toteuttamisvaihtoehdot mahdollistaisivat Natojäsenyyden, koska koulutusmenetelmät ovat yhdenmukaiset Länsi-Euroopassa käytettävien kanssa. Natolla ei ole omaa ohjaajakoulutusjärjestelmää, vaan kukin jäsenmaa kouluttaa tarvitsemansa sotilaslentäjät valitsemallaan tavalla.

Kaikissa vaihtoehdoissa ja myös ostettaessa koulutus ulkomailta joudutaan järjestämään kansallisesti upseerin sotilaallinen ja akateeminen koulutus. Kansainvälinen yhteistyö koskisi ainoastaan ohjaajakoulutusta. VE1:ssä upseerikoulutus ja lentokoulutus jouduttaisiin ajoittamaan todennäköisesti peräkkäin tapahtuviksi, jolloin kokonaiskoulutusaika pitenisi mittavasti. Mikäli lentokoulutus erotetaan upseerintutkintoon kuulumattomaksi koulutusvaiheeksi ja annetaan vasta tutkinnon suorittamisen jälkeen, viivästyy lentokoulutus huomattavasti.

VE1:ssä vaikutusmahdollisuudet koulutuksen sisältöön ovat vähäisemmät kuin kahdessa muussa vaihtoehdoissa. Monikansallisesti sovittujen koulutusohjelmien muuttaminen on vaikeaa. Muutokset saattavat vaikuttaa koneen käyttöön ja sitä kautta koneen käyttöikään, mikä saattaa edellyttää muutoksia osallistujamaiden tekemiin sopimuksiin. Työryhmä arvioi, että VE1 ei tuo erityistä koulutuksellista etua muihin vaihtoehtoihin verrattuna. VE1:ssä ja mahdollisesti myös VE2:ssa Ilmavoimat joutuu täydentämään kansainvälisessä koulutusohjelmassa saatua koulutusta lisäkoulutuksella Hornet-kalustolla.

VE1:n, VE2:n ja VE3:n tarkastelu ulkopoliittikan, lainsäädännön, ilmatilan käytön, yhdyskunta- ja ympäristövaikutusten, kaupallisten, taloudellisten sekä henkilöstövaikutusten näkökulmasta osoitti, että kaikki ovat periaatteessa mahdollisia, mutta edellyttäisivät toimenpiteitä ja joissakin tapauksissa myös lisäselvityksiä.

PfP SOFA² yhdistettynä mahdollisten partnerimaiden kanssa solmittaviin kahdenvälisiin sopimuksiin luo edellytykset ulkomaisten hävittäjälentäjien kouluttamiselle Suomessa sekä ulkomaisten kouluttajien osallistumiseen annettavaan koulutukseen. Mikäli Suomen alueelle sijoitettaisiin lentokalustoa, joka ei ole Suomen puolustusvoimien omistuksessa (VE1 ja mahdollisesti VE2), tulisi PfP-SOFAn soveltamista tarkastella kriittisesti ja asia vaatisi lähtökohtaisesti muiden sopimusjärjestelyjen harkitsemista.

Kaikkiin vaihtoehtoihin voisi liittyä kansainvälisiä sopimusjärjestelyjä. Jos sopimukseen sisältyy lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, sopimukselle on

² Ks. viite 1.

ympäristövastuiden hoitamiseen. Mikäli toiminnan harjoittaja on muu kuin puolustusvoimat, saatetaan edellyttää lain muutoksia edellä tarkoitetuissa asioissa.

Työryhmässä on laadittu alustavia kustannusvaikutuslaskelmia, joissa ei ole kyetty vielä kaikilta osilta huomioimaan kaikkia kaluston hankintaan liittyviä rahoitusvaikutuksia. Arvioiden mukaan vaikuttaisi siltä, että kaikissa vaihtoehdoissa kumulatiivinen vaikutus voisi olla uuden kaluston elinjaksolla miltei sama. Kysymys on valinnasta pysyvästi korotettujen toimintamenojen ja kertaluonteisen investointihankinnan välillä. Omistusjärjestelyistä riippumatta kaikissa vaihtoehdoissa palvelunostajan eli Ilmavoimien on maksettava kaluston hankinta. Jos omistaja on ulkopuolinen palveluntarjoaja, Ilmavoimat joutuu maksamaan myös palveluntarjoajan rahoituskustannukset ja yrityksen tuoton. Vaihtoehdoissa, joissa kalustoa ei omisteta itse (VE1 ja VE2b), jouduttaisiin tekemään pitkäaikainen, noin 20 vuoden palvelunostosopimus. Näissä vaihtoehdoissa tulisi myös turvata kaluston säilyminen koulutusikäikässä mahdollisissa poikkeustilanteissa, kuten kumppaniyrityksen konkurssi, lentokoneiden pitkien toimitusaikojen (noin 3 vuotta) vuoksi. VE3 mahdollistaa yli jäävän lentotuntikapasiteetin myynnin. Jo neljälle ohjaajalle myytävä koulutus tuottaa merkittäviä säästöjä elinjaksokustannuksissa.

Asian jatkovalmistelussa tulee selvittää vielä kattavasti vaihtoehtojen taloudellisia vaikutuksia. Valtiovarainministeriö katsoo, että asian jatkovalmistelussa lähtökohtana tulisi olla toteuttaa ratkaisut nykyisen valtiontalouden kehyspäättötason puitteissa. Eri mahdollisuudet uudelleen kohdentaa resursseja tulee selvittää. Rahoitustarpeita koskevat kysymykset ja taloudellista sitoutumista koskevat asiat käsitellään ja niistä päätetään valtiontalouden kehys- ja talousarviopäätösprosesseissa.

VE1 edellyttäisi henkilöstöpoliittisia ja rauhan ajan organisaatioon liittyviä ratkaisuja Kauhavalla nykyisin toimivien organisaatioiden tulevaisuudesta ja henkilöstöresurssien kohdentamisesta. VE2a ei aiheuttaisi merkittäviä muutoksia Kauhavan tukikohdan henkilöstörakenteeseen. VE2b:ssä puolustusvoimien henkilöstömäärä vähenisi henkilöstön siirtyessä mahdollisen ulkoisen palveluntarjoajan palvelukseen. VE2a ja VE2b lisäisivät Kauhavalle työskentelevän henkilöstön määrää johtuen kasvavasta toimintavolyymista. VE3:ssa puolustusvoimien palveluksessa olevan henkilöstön määrä riippuisi siitä, tuottaako puolustusvoimat vai ulkoinen kumppani myytävän kapasiteetin. Sekä VE3a:ssa että VE3b:ssä toiminnan kokonaisvolyymi kasvaisi, jolloin kokonaishenkilöstömäärä lisääntyisi Kauhavalla.

Kaikki vaihtoehdot lentokoulutuksen toteuttamiseksi Kauhavalla edellyttävät kalustohankintoja joko omaan hallintaan, kumppanoidun koulutuksen järjestämiseksi tai palveluntarjoajalle. Tämä korostaa tarvetta päätöksentekoprosessin aloittamiselle ja mahdollisten hankintojen valmistelulle, jotta uusi koulutusjärjestely olisi toiminnassa Hawk-kaluston poistuessa noin vuonna 2017.

7. Työryhmän esitykset

Työryhmän tehtävänä oli selvittää mahdollisuudet perustaa Kauhavalle yhteiseurooppalainen lentokoulutuskeskus. Selvitystyön edetessä ilmeni kuitenkin, ettei työryhmän tehtävää voinut toteuttaa laajentamatta tarkastelua koskemaan myös harjoitussuihkukoneiden hankintaan, omistukseen ja käyttöön liittyviä kysymyksiä. Tästä johtuen työryhmän suositukset menevät osin alkuperäisen tehtäväasettelun ulkopuolelle. Tämä nähtiin välttämättömäksi, jotta raportti antaisi riittävästi perusteita tulevalle päätöksenteolle.

Työryhmän laatimien suositusten keskeisimpänä lähtökohtana on pyrkimys taata Suomen Ilmavoimille pitkällä aikavälillä sen tarpeet täyttävä korkeatasoinen ja kustannustehokas lentokoulutus, joka vastaa myös Suomen upseerikoulutuksen yleisiä vaatimuksia. Toinen keskeinen lähtökohta on tavoite säilyttää ohjaajakoulutus Suomessa. Työryhmä ei ota suosituksissaan kantaa mahdollisuuksiin koulutuksen järjestämiseksi ulkomailla.

Työryhmä näkee, että kansainvälisen lentokoulutusyhteistyön toteuttaminen Kauhavalla lisäisi mahdollisuuksia suomalaiselle puolustus-, ilmailu- ja avaruusteollisuudelle sekä parantaisi Suomen näkyvyyttä Euroopan ilmailu- ja puolustusyhteistyössä. Lisäksi se vahvistaisi alueen taloutta ja kasvattaisi uusien paikallisten yhdyskunta- ja muiden palvelujen kysyntää.

Työryhmä näkee tekemänsä selvitystyön perusteella kaikki kolme esitettyä vaihtoehtoa (VE1, VE2 ja VE3) perustaa Kauhavalle kansainvälistä lentokoulutusta antava koulutusyksikkö periaatteessa toteuttamiskelpoisina ratkaisuin.

Eurooppalaisten ilmavoimien komentajien neuvottelukunnan ajatus yhteisestä eurooppalaisesta koulutusjärjestelmästä (Advanced European Jet Pilot Training, AEJPT) sisältää työryhmän saamien tietojen mukaan suuria riskejä, ettei hanke toteudu kaikkien nyt mukana olevien maiden laajuisena hankkeena eikä Suomen lentokoulutuksen järjestelyjen edellyttämässä aikataulussa. Työryhmä esittää kuitenkin, että Suomi jatkaa aktiivista osallistumista prosessissa tavoitteenaan pitkällä aikavälillä mahdollisesti toteutuvan yhteiseurooppalaisen tai pienemmän maaryhmän koulutusjärjestelmän osan saaminen Suomeen Kauhavalle. Työryhmä esittää myös, että tulevia Suomen lentokoulutusjärjestelyjä päätettäessä varmistetaan, että valittu toimintamalli mahdollistaa yhteiseurooppalaisen lentokoulutuksen tai sen osan toteuttamisen Suomessa. Työryhmä suosittaa, että Suomi tukee Euroopan puolustusviraston mahdollista roolia yhteiseurooppalaisen lentokoulutuksen järjestelyjen edistämisessä.

Työryhmän näkemyksen mukaan parhaiten Ilmavoimien etuja vastaava toimintamalli on VE3, jossa kahden- tai monenkeskistä lentokoulutusyhteistyötä toteutetaan Kauhavalla puolustusvoimien hallussa olevalla kalustolla ja järjestelmällä. Tämä vaihtoehto on käytännössä nykyisten järjestelyjen jatkamista, mutta sa-

malla lentokoulutuksen myymistä yhdelle tai useammalle valtiolle kustannusten alentamiseksi ja siirtymäaikana nykytilassa olevan ylikapasiteetin hyödyntämiseksi. Tämä toimintamalli ei sulje pois VE2:n mukaista toimintaa, jossa yhteistyö toteutuu kahden- tai monenkeskisenä lentokoulutusyhteistyönä kumppanoidulla kalustolla ja järjestelmällä. Käytännössä ratkaisu voi olla myös näiden kahden vaihtoehdon yhdistelmä riippuen siitä, onko lentokoulutuksellemme ostajia ja mitkä ovat ratkaisut yrityskumppaneiden osalta.

Työryhmä esittää, että Ilmavoimien lentokoulutusta suunnitellaan jatkossa toteutettavaksi edellä esitettyjen kahden vaihtoehdon (VE2 ja VE3) pohjalta. Käytännössä tämä edellyttäisi uuden lentokaluston hankkimista. Kumppanoinnista on olemassa toimiva malli Patria Trainingin kanssa alkeislentokoulutuksen osalta. Työryhmä esittää, että kumppanointia kotimaisen ilmailuteollisuuden kanssa tarkastellaan eräänä mallina päätöstä tehtäessä. Esitetty ratkaisu takaa pitkälläkin aikavälillä Suomelle vahvan neuvotteluaseman mahdollisen yhteiseurooppalaisen lentokoulutusjärjestelmän perustamistilanteessa. Se takaa myös Suomen Ilmavoimien tarpeiden mukaisen koulutusjärjestelmän. Kustannustehokkuus voidaan saavuttaa hankittavan lentokaluston määrän optimoimisella, lentokoulutuksen myymisellä muille valtioille, kahden- tai monenkeskisellä yhteistyöllä sekä mahdollisella kalustoa ja lentokoulutusta koskevien järjestelyjen kumppanoinnilla.

Työryhmän kuulemien Ilmavoimien asiantuntijoiden mukaan Vinka- ja Hawk-kalusto poistuu käytöstä siten, ettei käytössä oleva konemäärä enää riitä koulutukseen noin vuoden 2017 jälkeen. Hawk-kaluston elinikää ei voida uudelleen jatkaa ilman merkittäviä teknisiä riskejä ja kustannuksia. Mikäli kotimainen koulutus halutaan säilyttää, esitetty toimintamalli edellyttää uuden kaluston hankintaa. Työryhmä pitää tärkeänä, että mahdollisesti hankittavien uusien koneiden määrä optimoidaan koulutustarpeen mukaan. Konehankinnan keskeisin vaatimus tulee olla koulutuskyky, jolloin niiden sodan ajan roolin edellyttämä varustelutaso tulee määrittää minimitasolle kustannusten pitämiseksi alhaisella tasolla. Koneiden määrä tulee määrittää vain koulutuksen, ei sodan ajan toiminnan, tarpeiden mukaan.

Työryhmä esittää koulutusjärjestelyjen ja mahdollisten konehankintojen toteuttamista siten, että kaluston hankinnan ohella samanaikaisesti aloitetaan valmistelut sopivien kumppanimaiden ja yrityskumppanien löytämiseksi. Kumppanimaita on pyrittävä löytämään jo nykykalustolla toteutettavaan koulutusyhteistyöhön, joka onnistuessaan saattaisi johtaa yhteistoimintajärjestelyihin myös mahdollisen uuden konetyypin hankinnassa ja sillä toteutettavassa koulutuksessa. Tässä prosessissa tulee myös harkita yrityskumppanien hyödyntämistä.

Suihkukoulutuskoneiden ja potkurikoneiden uusinnan hintaan vaikuttavat oleellisesti hankittava konemäärä ja kumppanuuksien toteutuminen. Koulutuksen hankkiminen ostopalveluna aiheuttaa työryhmän saaman tiedon mukaan

kansantaloudelle suunnilleen yhtä suuret kustannukset kuin uusien koneiden hankinta niiden elinkaaren aikana. Puolustusvoimien kannalta koulutuksen hankkiminen ostopalveluina tarkoittaisi pysyvästi korotettuja toimintamenoja kerta-luonteisen hankintamenon sijaan.

Työryhmän näkemyksen mukaan Kauhavalla tapahtuvan koulutusyhteistyön markkinointi tulee olla suunnitelmallista ja hyvin koordinoitua toimintaa, jossa puolustusministeriön hallinnonala on keskeisessä asemassa. Nykymentettelyn mukaisella varsin hajanaisella toiminnalla eivät onnistumismahdollisuudet kumppanimaiden löytymiseen ole riittävät. Työryhmä esittää, että koulutuksen markkinoinnista tehdään selkeä poliittinen päätös ja suunnitelma, jolla kaikki osalliset viranomaiset sekä teollisuuden järjestöt ja yritykset kutsutaan mukaan hankkeen markkinointiin. Kumppanoidussa toimintamallissa markkinointivastuu voisi olla palveluntarjoajalla.

Kysymystä lentokoulutuskaluston uusinnasta on tarkasteltava osana Suomen puolustuksen kokonaiskehittämistä. Kyse on kansantalouden ja puolustusministeriön hallinnonalan kannalta merkittävästä kysymyksestä, jolla on suuri vaikutus Puolustusvoimien kehittämisohjelmaan. Lisäksi asia liittyy laajempaan turvallisuus- ja puolustuspoliittiseen yhteyteen. Työryhmä esittää Ilmavoimien tulevan koulutusjärjestelyn linjaamista mahdollisessa seuraavassa turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa. Nykyisen lentokoulutuskaluston vanhenemisesta johtuen ja muiden Puolustusvoimien kehittämisohjelmaan kuuluvien hankkeiden toteutumisen kannalta on tärkeää, että päätös tulevasta lentokoulutusjärjestelystä tehdään vuoden 2008 aikana. Työryhmä esittää myös, että Pääesikunta ottaa valitun vaihtoehdon huomioon Puolustusvoimien kehittämisohjelmassa vuosille 2009 - 20.

Mahdollisen valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittisen selonteon valmistelujen tukemiseksi työryhmä esittää, että se jatkaa työskentelyään neuvoo-antavana toimikuntana ja asiantuntijaelimenä selonteon valmistelun ajan.



PUOLUSTUSMINISTERIÖ
Eteläinen Makasiinikatu 8 A
PL 31, 00131 Helsinki

Puhelinvaihte: 09 - 16001

www.defmin.fi