

Raskaan ilmakuljetuskyvyn tarve ja hankintamahdollisuudet Suomessa

Työryhmän loppuraportti



Puolustusministeriö
Försvarsministeriet
Ministry of Defence



Puolustusministeriö
Försvarsministeriet
Ministry of Defence

Eteläinen Makasiinikatu 8
PL 31, 00131 Helsinki

www.defmin.fi

Kuvalähteet: Puolustusvoimat
Taitto: Tiina Takala/puolustusministeriö
Paino: Kirjapaino Keili Oy

ISBN-13: 978-951-25-1741-1

Puolustusministeriölle

Puolustusministeriö asetti 4.9.2006 työryhmän selvittämään raskaan kuljetuskyvyn tarvetta ja hankkimisen vaihtoehtoja. Saatuaan työnsä valmiiksi työryhmä luovuttaa täten kunnioittavasti yksimielisen loppuraporttinsa puolustusministeriölle.

Helsingissä 29.12.2006



Arto Rätty



Eero Pyötsiä



Erkki Antikainen



Kim Jäämeri



Tuija Karanko



Seija Kivinen



Kimmo Lähdevirta



Rauli Parmes



Markku Rissanen



Jukka Sonninen



Karoliina Honkanen



Juha Kaitera

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
2. SUOMEN NYKYISET JÄRJESTELYT RASKAAN KULJETUSKYVYN KÄYTTÖÖN SAAMISEKSI	6
2.1 Ilmavoimien kuljetuskyky	6
2.2 Ennalta sovitut järjestelyt	7
2.2.1 Kriisinhallintajoukkojen nykyiset evakointijärjestelyt (MEDEVAC)	7
2.2.2 Osallistuminen monikansallisiin yhteistyöjärjestelyihin	7
2.3 Toimintamahdollisuudet äkillisissä tilanteissa	8
2.3.1 Varautuminen kuljetusten osalta sekä lainsäädännölliset velvoitteet lentoyrityksille	8
2.3.2 Muita toimintamahdollisuuksia	9
3. KANSALLINEN TARVE RASKAALLE ILMAKULJETUSKYVYLLE JA KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET	10
3.1 Kansallisen johtamisen näkökulma (Valtioneuvoston kanslia, VNK)	10
3.2 Ulkoasiainministeriö (UM)	10
3.3 Puolustusministeriön hallinnonala	11
3.3.1 Kansallinen puolustus ja operatiiviset näkökohdat	11
3.3.2 Osallistuminen kansainväliseen sotilaalliseen kriisinhallintaan	12
3.4 Sisäasiainministeriö (SM)	15
3.5 Sosiaali- ja terveysministeriö (STM)	17
3.6 Kansalaisjärjestöt	17
3.6.1 Suomen Punainen Risti (SPR)	17
3.6.2 Kirkon Ulkomaanapu (KUA)	18
3.7 Kansallinen kokonaistarve	18
4. RASKAAN ILMAKULJETUSKYVYN JÄRJESTELYT JA KEHITYSNÄKYMÄT EUROOPASSA	20
4.1 Monikansalliset koordinoitijärjestelyt	20
4.1.1 Strategic Airlift Interim Solution (SALIS)	20
4.1.2 Euroopan ilmakuljetuskeskus (European Airlift Centre, EAC)	23
4.1.3 Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services (ATARES)	23
4.2 Yhteistyö Euroopan unionissa	25
4.2.1 Sotilaallinen kriisinhallinta	25
4.2.2 Pelastuspalvelu	28
4.3 Yhteistyö Natossa	29
4.4 Esimerkkejä ulkomaisista ratkaisumalleista	32
4.4.1 Ruotsi	32
4.4.2 Norja	33
4.4.3 Tanska	34
4.4.4 Saksa	35
4.4.5 Hollanti	36
4.4.6 Iso-Britannia	36
4.4.7 Australia	38
5. RATKAISUMALLIT KANSALLISEN RASKAAN ILMAKULJETUS- JA ILMATANKKAUSKYVYN HANKKIMISEKSI	39
5.1 Ratkaisumalli 1: Puolustusvoimille rakennettava kyky	39
5.2 Ratkaisumalli 2: Valtion ja kaupallisen toimijan välinen yhteistyö	39
5.3 Ratkaisumalli 3: Kyvyn hankinta kansainvälisessä yhteistyössä	41
5.4 Eri ratkaisumallien vertailu ja johtopäätökset	42
5.5 Esitettyjen ratkaisumallien taloudelliset vaikutukset	44
6. TYÖRYHMÄN SUOSITUKSET	46
Lyhenneluettelo	49
Liite 1: Esittely ministerille 4.9.2006	50
Liite 2: Raskaan ilmakuljetuskyvyn tarve kriisinhallintaoperaatioissa	52
Liite 3: Finn Rescue Forcen (FRF) käyttömahdollisuudet ja EU:n pelastuspalvelun modulihanke sekä esimerkki kuljetuskyvylle asetettavista vaatimuksista	54
Liite 4: Vaihtoehtoja raskaiksi kuljetuskoneiksi	55
Liite 5: Saksan MEDEVAC-järjestelyt	56

TIIVISTELMÄ

Puolustusministeriö asetti 4.9.2006 poikkihallinnollisen työryhmän selvittämään raskaan ilmakuljetuskyvyn tarvetta ja hankkimisen vaihtoehtoja. Selvitystehtävä perustuu Valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittiseen selontekoon 2004, jossa todetaan: "Ensi vuosikymmenellä tarvitaan 2-3 raskaamman kuljetuskoneen kyky, jolla voidaan nykyistä paremmin tukea kotimaan operaatioita sekä kansainvälisissä operaatioissa olevia joukkoja. Kyvyn hankkimisen vaihtoehdot selvitetään. Kuljetuskyvyn parantaminen tehostaa myös puolustusvoimien kykyä muun yhteiskunnan ja humanitaaristen tehtävien tukemiseen."

Suomi tarvitsee raskasta ilmakuljetuskykyä sotilaallisten kriisinhallintajoukkojen, sisäasiainministeriön alaisten pelastusmuodostelmien ja humanitaarisen avun kuljetuksiin sekä kansalaisten evakuointiin katastrofi- tai kriisialueelta. EU:n taisteluosastot lisäävät nopeasti käyttöön saattavan raskaan kuljetuskyvyn tarvetta. Aasian tsunamikatastrofi joulukuussa 2004 osoitti, kuinka tärkeää on, että valtiolla on kansallinen lentoyhtiö, jonka toimintavalmius ja reagointinopeus riittävät mittaviinkin evakuointioperaatioihin. Tällä hetkellä Euroopassa on meneillään useita EU:n, Naton, ja yksittäisten valtioiden ja valtioryhmien hankkeita raskaan kuljetuskyvyn luomiseksi.

Ilmavoimat saa vuonna 2007 nykyisten kuljetuskoneiden korvaajiksi kaksi CASA C-295M -kuljetuskonetta. Kalusto tulee mahdollistamaan kotimaiset kuljetukset sekä kansainvälisissä operaatioissa ja harjoituksissa olevien joukkojen tukemisen nykyistä paremmin. Uusilla kuljetuskoneilla ei kuitenkaan kyetä luomaan raskasta ilmakuljetuskykyä, vaan ne on suunniteltu korvaamaan nykyisin käytössä olevat taktisen tason kuljetuskoneet.

Työryhmä on tarkastellut raskaan ilmakuljetuskyvyn tarvetta ja vaihtoehtoja koko valtiorahallinnon näkökulmasta. Tavoitteena oli selvittää tarve strategiselle ilmakuljetuskyvyllä, puolustusvoimien ilmatankkauskyvyllä, kustannusvaikutukset sekä ratkaisumallit strategisen kuljetus- ja ilmatankkauskyvyn hankkimiseksi. Työryhmään kuului edustajia puolustus-, valtiovarain-, ulkoasiain-, liikenne- ja viestintä- ja sisäasiainministeriöistä sekä valtioneuvoston kansliasta, Pääesikunnasta ja Ilmavoimien esikunnasta. Puheenjohtajana toimi prikaatikenraali Arto Rätty puolustusministeriöstä.

Työryhmä määrittäi kolme vaihtoehtoista ratkaisumallia raskaan ilmakuljetus- ja ilmatankkauskyvyn hankkimiseksi kansalliseen käyttöön sekä arvioi niiden soveltuvuutta kansallisiin tarpeisiin. Ratkaisumallin katsottiin voivan myös olla useiden mallien yhdistelmä. Tarkastellut ratkaisumallit olivat: 1) puolustusvoimille rakennettava kyky, 2) valtion ja kaupallisen toimijan välinen yhteistyö ja 3) kyvyn hankkiminen kansainvälisessä yhteistyössä. Viimeksi mainitussa vaihtoehdossa tarkasteltiin valtioiden välistä sopimusta ja osallistumista EU:n ja Naton yhteistyöjärjestelyihin.

Työryhmän tavoitteena oli löytää ratkaisu, joka täyttäisi kustannustehokkaalla tavalla erityisesti käytettävyyden, monikäyttöisyyden ja kansallisen puolustuksen vaatimukset. Lisäksi merkittävänä tekijänä pidettiin Suomen valtion kykyä huolehtia kansalaistensa turvallisuudesta myös ulkomailla erilaisissa kriisitilanteissa.

Työryhmä toteaa raportissaan selkeästi, että kansallisen raskaan ilmakuljetuskyvyn hankkiminen puolustusvoimille ei ole taloudellisesti mahdollista eikä Suomella ole sellaista raskaan kuljetuskyvyn jatkuvaa käyttötarvetta, joka edellyttäisi omien sotilaskäytössä olevien raskaiden koneiden hankintaa. Työryhmä esittääkin, että puolustusvoimille ei suunnitella hankittavaksi raskasta kuljetuskykyä, joka perustuisi kansallisessa omistuksessa oleviin koneisiin.

Suomi on suunnitellut jatkavansa osallistumistaan Naton huoltoviranomaisen (NATO Maintenance and Supply Agency, NAMSA) hallinnoimaan ilmakuljetusostosopimukseen eli niin sanottuun SALIS-järjestelyyn (Strategic Airlift Interim Solution) ainakin nykyisen sopimuskauden ajan eli vuoden 2008 loppuun. SALIS ei kuitenkaan ole pitkän aikavälin ratkaisu eikä se takaa Suomelle kaikkea raskaan ilmakuljetuskyvyn tarpeen mukaista tukea. Tämän takia työryhmä päätyi seuraaviin esityksiin raskaan kuljetuskyvyn takaamiseksi.

Kansallinen yhteistyö raskaan kuljetuskyvyn luomiseksi

Työryhmä suosittaa, että jo vuoden 2007 aikana aloitetaan yksityiskohtainen selvitystyö yhteistoinnissa Finnairin kanssa valtion ja Finnairin välisestä mahdollisesta yhteistyöjärjestelystä. Tälle selvitykselle esitetään tavoitteeksi tutkia mahdollisuus hankkia vähintään kaksi siviilimatkustajakoneen monikäytöversiota (Multi Role Tanker Transport, MRTT). Hankkeeseen tulisi liittää mukaan kaikki ne hallinnonalat, joilla on tarvetta raskaalle ilmakuljetuskyvylle. Tämä toimintamalli tukisi valtion enemmistöosuuden säilyttämistä Finnairin omistuksessa myös tulevaisuudessa. Tässä mallissa olisi tarkoituksenmukaista hyödyntää Finnairin nykyisen ja tilatun lentokaluston mukaista lentäjäkoulutusta ja huoltojärjestelmää. Tällöin yksi ratkaisumalli voisi olla esimerkiksi A330 MRTT-konetyyppi, joka täyttää merkittäviltä osin raskaan ilmakuljetus- ja ilmatankkauskyvyn kansalliset tarpeet. Kansallisessa hallinnassa oleva koneet ovat luotettavasti saatavissa Suomen valtiojohdon päättämään käyttöön kriisitilanteessa. Tämä ratkaisumalli vastaisi siten hyvin myös valtion tarpeeseen ylläpitää kansalaisten evakuointivalmiutta. Työryhmä esittää, että valtion ja Finnairin yhteistyöhön otettaisiin kantaa tulevassa hallitusohjelmassa ja mahdollisessa vuoden 2008 valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa sekä tulevissa kehyspäätöksissä.

Osallistuminen kansainvälisiin yhteistyöjärjestelyihin

Työryhmä esittää, että Suomi liittyy 1.7.2007 syntymässä olevaan MCEE-järjestelyyn (Movement Co-ordination Centre Europe) jo vuoden 2007 aikana. Työryhmä pitää myös tärkeänä, että Suomi selvittää mitä kansallisia resurssejaan se voisi hyödyntää vaihtolentokuljetuskapasiteettina hankkiakseen tätä kautta tarvitsemiaan lentotunteja ATARES-järjestelyllä (Air Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services) muilta järjestelyyn osallistuvilta valtioilta.

Työryhmä pitää tärkeänä, että Suomi pysyy mukana EU:ssa ja Naton rauhankumppanuuden puitteissa tehtävässä yhteistyössä ja tiedonvaihdossa, joka liittyy raskaaseen kuljetuskykyyn ja ilmatankkaukseen. Työryhmän näkemyksen mukaan Suomen tulisi, eurooppalaisten valtioiden A 400M-kuljetuskoneiden hankintaan liittyen, seurata aktiivisesti Eurooppaan mahdollisesti syntyviä yhteistyöjärjestelyjä sekä yksittäisten valtioiden tarjouksia koneidensa yhteiskäytöstä.

Työryhmä esittää, että Suomi liittyy 15 Nato-maan ja rauhankumppanimaa Ruotsin yhteisohjelmaan, eli NSAC-järjestelyyn (NATO Strategic Airlift Capability). C-17-koneet mahdollistavat erittäin hyvin sotilaallisen kriisinhallinnan ja pelastustoiminnan edellyttämät ajoneuvokuljetukset sekä ope-roinnin heikotasoisillakin kentillä. NSAC-järjestelyn kautta saatava kyky olisi käytettävissä myös humanitaarisiin tehtäviin. Liittymällä NSAC-järjestelyyn Suomi saisi työryhmän näkemyksen mukaan kustannustehokkaasti käyttöönsä raskasta ilmakuljetuskykyä. Työryhmä pitää tärkeänä, että päätös NSAC-järjestelyyn osallistumisesta tehtäisiin mahdollisimman pian. Liittyminen voi myöhemmin vaikeutua, mikäli järjestelyyn hankittavien koneiden maksimilentotuntimäärä täyttyy.

Mahdollinen A 330 MRTT -hankinta Finnairille yhdessä NSAC:n C-17 koneiden kanssa muodostaisi toisiaan täydentävän kokonaisuuden, jolla voitaisiin täyttää keskeisimmät Suomen raskaan lentokuljetuksen tarpeet.

Kansallinen toiminnan koordinointi

Työryhmän näkemyksen mukaan raskaan ilmakuljetuskyvyn tehokas ja taloudellinen toteutus edellyttää siviili- ja sotilasviranomaisten välisen yhteistyön nykyistä parempaa koordinoimista sekä toimintamuotojen vakioimista ja tehostamista. Työryhmä esittää, että puolustusvoimat selvittää kevään 2007 aikana mahdollisuudet luoda kansallinen koordinointielin siten, että asiasta voidaan tehdä päätös ja toiminta käynnistää siirryttäessä uuteen johtamis- ja hallintojärjestelmään vuoden 2008 alussa. Osana selvitystä tulisi kartoittaa järjestelyn taloudelliset vaikutukset.

1. JOHDANTO

Puolustusministeriö asetti 4.9.2006 työryhmän selvittämään raskaan ilmakuljetuskyvyn tarvetta ja hankkimisen vaihtoehtoja ("RASKU-työryhmä"). Selvitystehtävä perustuu Valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittiseen selontekoon 2004, jossa todetaan: "Ensi vuosikymmenellä tarvitaan 2–3 raskaamman kuljetuskoneen kyky, jolla voidaan nykyistä paremmin tukea kotimaan operaatioita sekä kansainvälisissä operaatioissa olevia joukkoja. Kyvyn hankkimisen vaihtoehdot selvitetään. Kuljetuskyvyn parantaminen tehostaa myös puolustusvoimien kykyä muun yhteiskunnan ja humanitaaristen tehtävien tukemiseen."

Myös Aasian luonnonkatastrofia 26.12.2004 käsitelleessä tutkintaselostuksessa (A/2/2004 Y) kiinnitetään huomiota lentoevakuointien tarpeen selvittämiseen sekä kotimaisissa että ulkomaisissa onnettomuustilanteissa.

Työryhmä on hyödyntänyt keskeisenä lähteenään Ilmavoimissa viime vuonna laadittua selvitystä 2–3 raskaamman kuljetuskoneen kyvyn hankkimisvaihtoehtoista. Poikkihallinnollisen RASKU-työryhmän tavoitteena on ollut laatia koko valtiohallinnon kattava tarkastelu, jossa arvioidaan raskaan kuljetuskyvyn kansallista kokonaistarvetta ja käyttömahdollisuuksia sekä kartoitetaan toteuttamismahdollisuudet.

Työryhmän tuli selvittää tavoitteensa saavuttamiseksi ainakin:

- tarve strategiselle ilmakuljetuskyvyllä
- puolustusvoimien tarve ilmatankkauskyvyllä
- kustannusvaikutukset
- ratkaisumallit strategisen kuljetus- ja ilmatankkauskyvyn hankkimiseksi.

Työryhmän puheenjohtajana toimi yksikön johtaja prikaatikenraali **Arto Rätty** puolustusministeriöstä ja varapuheenjohtajana eversti **Eero Pyötsiä** Pääesikunnasta.

Työryhmän kuuluivat seuraavat jäsenet:

- turvallisuuspäällikkö **Jukka Sonninen** valtioneuvoston kansliasta
- neuvotteleva virkamies **Seija Kivinen** valtiovarainministeriöstä
- yksikön päällikkö **Kimmo Lähdevirta** ulkoasiainministeriöstä
- palomestari **Markku Rissanen** Helsingin pelastuslaitoksesta (sisäasiainministeriön edustaja)
- turvallisuusjohtaja **Rauli Parmes** liikenne- ja viestintäministeriöstä
- hallitussihteeri **Raino Hassinen**/neuvotteleva virkamies **Tuija Karanko** puolustusministeriöstä
- erityisasiantuntija **Karoliina Honkanen** puolustusministeriöstä (työryhmän sihteeri)
- eversti **Kim Jäämeri** Pääesikunnasta
- majuri **Juha Kaitera** Pääesikunnasta (työryhmän toinen sihteeri)
- majuri **Erkki Antikainen** Ilmavoimien Esikunnasta.

Työryhmän loppuraportin laadintaan ovat lisäksi osallistuneet asiantuntijoina everstilutnantti **Esa-Jussi Nuutila** ja komentajakapteeni **Juha Kilpi** Pääesikunnasta.

Esittely työryhmän perustamisesta on liitteenä 1.

Työryhmä kokoontui viisi kertaa ja kuuli asiantuntijoina seuraavia henkilöitä:

- turvallisuus- ja puolustusasiain komitean puheenjohtaja kansliapäällikkö **Kari Rimpi**, puolustusministeriö (26.9.)
- toimitusjohtaja **Antero Lahtinen**, Finnair Cargo Oy (26.9.)
- pääohjaaja **Veikko Sievänen**, Finnair (26.9.)
- lääkintäeversti **Heikki Laapio**, Pääesikunta (12.10.)
- humanitaarisen avun yksikön päällikkö **Helena Manninen-Visuri**, Kirkon Ulkomaanapu (12.10.)
- lääkintäneuvos **Jouko Söder**, sosiaali- ja terveysministeriö (21.11.)
- professori **Reijo Haapiainen**, Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri (21.11.)
- kansainvälisen avun johtaja **Kalle Löövi**, Suomen Punainen Risti (21.11.).

Valtioneuvoston valmiuspäällikkökokousta informoitiin meneillään olevasta selvitystyöstä 1.11.2006.

Yhteiskunnan raskaan ilmakuljetuskyvyn tarve on vaikeasti määriteltävissä oleva kokonaisuus. Suomi tarvitsee raskasta ilmakuljetuskykyä sotilaallisissa kriisinhallintaoperaatioissa erityisesti kaluston siirtämiseksi operaatioalueelle. EU:n taisteluosastojen valmiusaika asettaa erityisiä kuljetuskykyvaatimuksia, sillä joukot on kyettävä kuljettamaan operaatioalueille nopeasti. Raskasta kuljetuskykyä tarvitaan myös muiden viranomaisten käyttöön ulkomailla tapahtuvien ennalta arvaamattomien kriisitilanteiden hoitoon, esimerkiksi Suomen kansalaisten evakointeihin ja sisäasiainministeriön alaisen pelastusmuodostelman (Finn Rescue Force) ja sen kaluston siirtoon avustusalueelle. Myös kansalaisjärjestöillä on ajoittain tarvetta raskaaseen ilmakuljetuskykyyn.

Tehtävänantonsa mukaisesti työryhmän tarkastelu rajattiin koskemaan ainoastaan ilmakuljetuskykyä. Samalla on kuitenkin otettava huomioon, että raskas ilmakuljetuskyky ei yksin riitä, vaan tarvitaan myös meri- ja maakuljetuskykyä. Esimerkiksi kriisinhallintaoperaatioiden purkaminen ja paluukuljetukset toteutetaan yleensä meri- ja maakuljetuksin. Samoin käytetään maa- ja merikuljetuksia siirrettäessä kriisinhallintajoukkojen raskasta materiaalia toiminta-alueille.

Työryhmä aloitti selvitystyönsä kartoittamalla nykyiset järjestelyt raskaan ilmakuljetuskyvyn käyttöön saamiseksi. Tämän jälkeen tarkasteltiin eri viranomaisten tarpeita ja tulevaisuuden käyttömahdollisuuksia raskaalle ilmakuljetuskyvyille ja pyrittiin muodostamaan kokonaisarvio raskaan ilmakuljetuskyvyn kansallisesta tarpeesta. Lisäksi työryhmä tarkasteli olemassa olevia kansainvälisiä yhteistyöjärjestelyjä ja erilaisia kansallisia ratkaisuja raskaan ilmakuljetuskyvyn toteuttamiseksi.

Työryhmä määritti kolme vaihtoehtoista ratkaisumallia raskaan ilmakuljetus- ja ilmatankkauskyvyn hankkimiseksi kansalliseen käyttöön sekä arvioi niiden soveltuvuutta kansallisiin tarpeisiin. Ratkaisumallin katsottiin voivan olla myös useiden mallien yhdistelmä. Käsiteltävät ratkaisumallit olivat:

- 1) puolustusvoimille rakennettava kyky
- 2) valtion ja kaupallisen toimijan välinen yhteistyö
- 3) kyvyn hankinta kansainvälisessä yhteistyössä
 - 3 a) valtioiden välinen sopimus
 - 3 b) osallistuminen EU:n tai Naton yhteistyöjärjestelyyn.

Arvioitaessa eri vaihtoehtojen soveltuvuutta kansallisiin tarpeisiin otettiin huomioon muun muassa:

- kustannukset (rahoitus, lentotunnin kokonaiskustannus, elinkaarikustannukset)
- käytettävyys (joustava käyttöön saanti kriisitilanteessa, viranomaisten ja kaupallisen toimijan normaaliajan tarpeiden yhteen sovitettavuus)
- joustava ja kustannustehokas lisälentotuntien ostomahdollisuus tarpeen niin vaatiessa
- monikäyttöisyys (henkilöstö-, materiaali- ja kalustokuljetukset, ilmatankkauskyky, evakuoinnit, toiminta-alueen ja- olosuhteiden asettamat vaatimukset, sotilas- ja siviilirekisteröinti, soveltuvuus kansalaisjärjestöjen käyttötarpeisiin)
- hyödynnettävyys kaupallisen yhteistyökumppanin tarpeisiin mukaan lukien huollollinen yhteensopivuus
- merkitys kansalliselle puolustukselle
- kuljetuskyky ja -kapasiteetti (ulottuvuus, kuorma, nopeus, lastattavuus ja purettavuus erilaisissa kenttäolosuhteissa, lääkinnällinen evakuointi eli MEDEVAC -kyky)
- turvallisuus
- kokonaisvaikutukset resurssien käyttöön (vaikutukset henkilöstöön, koulutukseen, investointeihin, varastointiin, rakentamiseen, modifointiin, kunnossapitoon, käytöstä poistoon ja muihin vastaaviin)
- konetyypin saatavuus jatkossa, kyvyn uusinta- ja jälleenmyyntimahdollisuudet

Työryhmän tavoitteena oli löytää ratkaisu, joka täyttäisi kustannustehokkaalla tavalla erityisesti käytettävyyden, monikäyttöisyyden ja kansallisen puolustuksen vaatimukset. Lisäksi merkittävänä tekijänä pidettiin Suomen valtion kykyä huolehtia kansalaistensa turvallisuudesta erilaisissa kriisitilanteissa myös ulkomailla.

2. SUOMEN NYKYISET JÄRJESTELYT RASKAAN KULJETUSKYVYN KÄYTTÖÖN SAAMISEKSI



2.1 Ilmavoimien kuljetuskyky

Ilmavoimien tämän hetkisestä lentokalustosta vain Piper PA-31–350 Chieftain (PC), Learjet 35A/S (LJ) ja Fokker F.27 Mk 400M (FF) koneet soveltuvat rahdin ja henkilöstön ilmakuljetuksiin. LJ:n ja PC:n kuljetuskyky on hyvin rajoitettua. PC-koneiden käytännön toimintamatka viidellä matkustajalla käsimatkatavaroineen on vain noin 650 kilometriä. LJ:n toimintamatka viidellä matkustajalla käsimatkatavaroineen on noin 2 300 kilometriä. FF-koneen toimintamatka 4 000 kilogramman hyötykuormalla on noin 1 850 kilometriä. FF-koneeseen voidaan asentaa 24 sotilaspäätä, mutta koneella ei ole muuta MEDEVAC-kykyä, kuten esimerkiksi tehohoitoyksiköiden asettamisvalmiutta.

Ilmavoimien nykyiset FF -kuljetuskoneet korvataan kahdella EADS CASA C-295M -kuljetuskoneella vuonna 2007. Kalusto tulee mahdollistamaan kotimaiset kuljetukset sekä kansainvälisissä operaatioissa ja harjoituksissa olevien joukkojen tukemisen entistä paremmin. Koneiden ilmakuljetuskyky on selkeästi parempi kuin nykyisin käytössä olevilla kuljetuskoneilla. Koneiden toimintamatka on 4 000 kilogramman hyötykuormalla noin 3 700 kilometriä. Koneessa on myös takaramppi, joten rahdin lastaaminen ja käsittely helpottuu selkeästi verrattuna nykyiseen tilanteeseen. C-295M-kuljetuskone on lisäksi helposti ja nopeasti muunnettavissa MEDEVAC-konfiguraatioon.

Uusilla kuljetuskoneilla ei kuitenkaan kyetä luomaan raskasta ilmakuljetuskykyä, vaan ne on suunniteltu korvaamaan nykyisin käytössä olevat taktisen tason kuljetuskoneet.

2.2 Ennalta sovitut järjestelyt

2.2.1 Kriisinhallintajoukkojen nykyiset evakuointijärjestelyt (MEDEVAC)

Suomalaisten kriisinhallintajoukkojen evakuoinnit operaatioalueelta Suomeen toteutetaan puolustusvoimien ja Suomen Tilauslentopalvelut -yrityksen välisen sopimuksen perusteella. Kyseisellä yrityksellä on ympärivuorokautinen päivystysjärjestely, ja se on sitoutunut tuottamaan kuljetussuoritteet neljän tunnin kuluessa vahvistetusta tilauksesta. Neljän tunnin vasteaika on tähän mennessä kyetty täyttämään ongelmitta.

Suomen Tilauslentopalvelu hyödyntää useiden lentoyhtiöiden palveluita siten, että kukaan käyttötarkoitusta varten pyritään valitsemaan edullisin tarkoituksenmukainen järjestely. Evakuoitaessa suomalaisia potilaita koneisiin pyritään toimittamaan suomalainen hoitohenkilöstö, jolloin evakuointikone lentää kohdealueelle tarvittaessa Suomen kautta. Kyseistä järjestelyä käytettäessä maksetaan ainoastaan toteutuneista lennoista ja lennon peruuntuessa ainoastaan siihen mennessä aiheutuneista kustannuksista.

Kansainvälisiin kriisinhallintaoperaatioihin on aina liittynyt myös riski useamman henkilön haavoittumisesta samanaikaisesti. Operaatioiden vaativuuden kasvaessa myös riskit kasvavat. Nyt käytössä oleva evakuointikalusto ja -järjestely saattavat olla riittämättömiä edellä mainittuihin monipotilastilanteisiin.

2.2.2 Osallistuminen monikansallisiin yhteistyöjärjestelyihin

Suomi osallistuu SALIS-järjestelyyn (Strategic Airlift Interim Solution), jolla se saa käyttöönsä ennakkoon sovitun määrän raskasta ilmakuljetuskykyä. Kyvyn muodostavat raskaat siviilirekisterissä olevat Antonov 124 -kuljetuskoneet.

Suomi selvittää parhaillaan mahdollisuuksia liittyä 1.7.2007 alkaen Hollannin Eindhoveniin rakenteilla olevaan Movement Co-ordination Centre Europe (MCCE) -järjestelyyn. Siinä tukeudutaan Air Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services (ATARES) -toimintatapamalliin, joka voisi mahdollistaa SALIS-järjestelyn laajemman kustannustehokkaan hyödyntämisen ja ilmatankkauskyvyn käyttöön saannin. Järjestelyn sopimisesta Suomelle, jolla ei ole omaa kansallista kuljetuskykyä tarjottavana vaihtolentotunneiksi, ei vielä ole täyttä varmuutta.

Edellä mainittujen monikansallisten yhteistyöjärjestelyjen sisältö ja toimintaperiaatteet on kuvattu tarkemmin luvussa 4.1.



2.3 Toimintamahdollisuudet äkillisissä tilanteissa

2.3.1 Varautuminen kuljetusten osalta sekä lainsäädännölliset velvoitteet lentoyrityksille

Aasian tsunamikatastrofi joulukuussa 2004 osoitti kuinka tärkeätä on, että valtiolla on omassa ohjauksessaan kansallinen lentoyhtiö, jonka toimintavalmius ja reagointinopeus riittävät mittaviinkin kuljetusoperaatioihin esimerkiksi kyseisen suuronnettomuuden kaltaisessa tilanteessa. Ilmailua koskevan lainsäädännön uudistaminen oli vuoden vaihteessa 2004–2005 loppusuoralla. Aiemmassakin laissa oli säännös, josta voitiin johtaa lento-operaattorille velvollisuus varautua poikkeusoloihin. Uudessa laissa asiaa oli tarkoitus täsmentää ja viimeinen muotoilu tehtiin tsunamikatastrofin kokemusten perusteella. Ilmailulain uudet varautumisvelvoitteet kirjoitettiin huomattavan yksityiskohtaisiksi ja siten, että laissa suoraan määritellään tahot, joita velvoite koskee. Kyseisessä ilmailulain 161 §:ssä muun muassa kansallisille lentoyrityksille määrätään velvollisuus varautua poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Varautumista koskevassa ilmailulain 161 §:ssä todetaan myös, että lentoyhtiöiden on "varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa". Lisäksi lentoaseman pitäjän sekä ilmaliikennepalvelujen ja sääpalvelun tarjoajan on "varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1080/1991) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa". Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, antaa poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämiä tarkempia säännöksiä ja ohjeita valmiussuunnittelun järjestämisestä.

Periaatteessa lakiin perustuva varautumisvelvoite tarkoittaa sitä, että organisaation tulee suunnitelmien ja käytännön toimenpitein varmistaa omien tehtäviensä hoitaminen myös poikkeusoloissa ja niihin verrattavissa normaalilajan häiriötilanteissa. Ohjeissa ja suunnitelmissa tulee määrittää, mitkä ovat kyseiset varmistettavat tehtävät. Yritysten tehtävät määrittyvät pääsääntöisesti sen omien kaupallisten intressien mukaan. Lisäksi yrityksen tulee varautua sellaisten tehtävien hoitamiseen, jotka sopimuksin tai yhteiskunnan turvallisuusintressien perusteella yritykselle osoitetaan. Koska varautuminen ei saa kohtuuttomasti haitata yrityksen toimintaa eikä saattaa sitä muita kilpailijoita heikompaan asemaan, on selvää, että yrityksellä tulee olla mahdollisuus saada korvaus erikseen määritetyistä varautumiseen liittyvistä kustannuksista.

Vastaavanlaisia lakitasoisia varautumismääräyksiä sisältyy useisiin liikenne- ja viestintäalan lakeihin. Lain säännöksiä täsmentävät valtioneuvoston ja ministeriön asetukset. Perinteisesti liikenne- ja viestintäministeriö tarkentaa varautumisen yksityiskohtia ja toimintatapoja niin kutsutuilla valmiusohjeillaan. Koska valmiusohjeissa käsitellään usein hyvinkin tarkasti poikkeusolojen ja muiden turvallisuustilanteiden varalta suoritettavia toimenpiteitä, ovat ne pääsääntöisesti ei-julkisia asiakirjoja. Ilmailualalla on aiemmin noudatettu ministeriön vuonna 1998 antamaa valmiusohjetta "Siviili-ilmailun varautuminen ja toiminta poikkeusoloissa".

Uuden lain sekä muuttuneiden tarpeiden vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö päätti kesällä 2006 uusia kyseisen ohjeen siten, että siinä otetaan huomioon muun muassa varautumisalueen ja uhkakuvien laajennus muuttuneine painotuksineen sekä muuttuneet

organisaatorakenteet. Ministeriö antoi valmistelutyön Puolustustaloudellisen suunnittelukunnan (PTS) kuljetuslogistiikkasektorille¹. Kyseinen sektori on liikenteen ja kuljetusten osalta tärkein varautumisen suunnittelu- ja valmisteluelin. Kuljetuslogistiikkasektorin toimesta on 19.9.2006 asetettu työryhmä laatimaan ehdotus uudeksi valmiusohjeeksi, jossa on tarkoitus käsitellä muun muassa Finnairin roolia ja tehtäviä turvallisuustilanteisiin liittyvissä kuljetuksissa sekä varautumista näihin tehtäviin.

2.3.2 Muita toimintamahdollisuuksia

Raskaan ilmakuljetuskyvyn kaupallisia tarjoajia on maailmanlaajuisesti useita. Raskaan ilmakuljetuskyvyn käyttöön saaminen äkillisissä tilanteissa voi kuitenkin olla haasteellista, sillä laajempien kansainvälisten kriisien yhteydessä kysyntä voi olla tarjontaa suurempaa. Myös yksittäisissä ja suppeammissa kriisitilanteissa samanaikaisia tarvitsijoita voi olla useita. Kansainvälisissä kriisihallintaoperaatioissa johto-organisaation rooli rajoittuu operaatioalueen sisäisiin lääkinällisiin evakointeihin. Evakuoinnit operaatioalueelta kotimaahan ovat kansallisella vastuulla.

Valtiolla käytössä olevat toimintamahdollisuudet raskaan kuljetuskyvyn käyttöön saamiseksi ovat aina tilannesidonnaisia ja epävarmoja, ja ne voivat olla kalliita. Tilapäisjärjestelyihin voi liittyä hallitsemattomia riskejä. Esimerkiksi tsunamikatastrofin yhteydessä ei kaikilta osin ennätetty riittävästi varmistaa potilaiden hoidon edellyttämien laitteiden yhteensopivuutta koneen järjestelmien kanssa.

¹ Kuljetuslogistiikkasektori on liikenne- ja viestintäministeriön johdolla toimiva laaja asiantuntijaelin, joka koostuu merkittävimpien viranomaisten johtotason henkilöistä sekä tärkeimpien alan elinkeinoelämän toimijoiden toimitusjohtajatasoisista edustajista. Sektorin ohjauksessa työskentelee kolme elinkeinoelämän omassa ohjauksessa olevaa yhteistyöelintä, poolia, jotka tutkivat kehittävät ja suunnittelevat erilaisia kuljetusten varmistamiseen ja järjestämiseen turvallisuustilanteissa liittyviä asioita. Poolit ovat maakuljetuspooli, vesikuljetuspooli ja ilmakuljetuspooli.

3. KANSALLINEN TARVE RASKAALLE ILMAKULJETUSKYVYLLE JA KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET

Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen strategian 2006 (YETT) yhtenä keskeisenä tavoitteena on välttää päällekkäinen voimavarojen kehittäminen ja toisaalta estää tilanne, jossa elintärkeiden toimintojen turvaamisessa tarvittava toimintakyky jää kehittämättä. Lisäksi strategiassa tuodaan esille, että yhteiskunnan on kyettävä turvaamaan elintärkeät toiminnot kaikissa tilanteissa ja että varautumisessa korostuu normaalioloissa rakennettujen järjestelyjen ja toteutettujen toimenpiteiden tärkeyttä.

Kansallinen raskaan ilmakuljetuskyvyn kokonaistarve muodostuu eri viranomaisten ja kansalaisyhteiskunnan yhteenlasketusta tarpeesta. Alla olevat arviot eri ministeriöiden tarpeesta raskaalle ilmakuljetuskyvylle perustuvat sekä kunkin hallinnonalan rooliin osana YETT-strategiaa että kansainvälisen sotilaallisen kriisinhallinnan tarpeisiin.

3.1 Kansallisen johtamisen näkökulma (Valtioneuvoston kanslia, VNK)

YETT 2006:n mukaan on varauduttava erityistilanteeseen, jossa ulkomailla on tapahtunut laaja, alueella olevia suomalaisia koskettava onnettomuus. Strategian mukaisesti ylläpidetään myös valmiutta kansainväliseen pelastustoimintaan, johon kuuluvat pelastushenkilöstö- ja materiaaliavun antaminen ja vastaanottaminen. Kansainvälisen pelastustoiminnan järjestelmää kehitetään siten, että Suomi kykenee antamaan ja ottamaan vastaan apua suurissa onnettomuuksissa sekä osallistumaan EU:n pelastuspalvelumekanismiin sekä muuhun pelastusalan kansainväliseen yhteistoimintaan. Tämän lisäksi kehitetään henkilöstön koulutusta, hankitaan tehtävissä vaadittava kalusto ja muu varustus sekä selvitetään pelastustoimen avustusmateriaalin saatavuus ja kuljetusmahdollisuudet.

VNK pitää raskaan kuljetuskoneen saatavilla oloa tärkeänä erilaisissa kriisitilanteissa. Kanslialle kuuluu valtioneuvoston yhteinen poikkeusoloihin varautuminen, ja valtiosihteerin johtaa valtioneuvoston pysyviä yhteistyöelimiä, kansliapäällikkökokousta ja valmiuspäällikkökokousta, joilla on tiettyjä tehtäviä häiriötilanteiden johtamisessa.

VNK:n omalla sektorilla ei arvioida olevan tarvetta raskaalle ilmakuljetuskyvylle. Raskaata ilmakuljetuskalustoa ei voitane myöskään kustannustehokkaasti hyödyntää valtionjohdon normaalissa matkustamisessa, joka nyt tapahtuu vuokra- tai vuorokoneilla.

3.2 Ulkoasiainministeriö (UM)

Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen strategian mukaan UM:n strategisena tehtävänä oleva kansainvälinen toiminta pitää sisällään muun muassa Suomen kansalaisten suojelun ja avustamisen ulkomailla. Uhkamalleista suuronnettomuudet ja luonnon aiheuttamat onnettomuudet käsittävät esimerkiksi laajat onnettomuudet ulkomailla, jotka koskettavat myös alueella olevia suomalaisia. Aseelliset konfliktit samoin kuin terrorismi tai muu vakava

rikollisuus saattavat niin ikään aiheuttaa tilanteita, jotka koskettavat alueella olevia suomalaisia.

Raskaan ilmakuljetuskyvyn mahdollinen tarve liittyy ministeriön näkökulmasta lähinnä sotilaalliseen kriisinhallintaan sekä pienemmässä määrin konsulipalveluihin. Sotilaallisen kriisinhallinnan kannalta keskeistä on Suomen osallistumismahdollisuuksien kehittäminen turvallisuuspoliittisen selonteon päämäärien mukaisesti. Tulisi löytää sellainen ratkaisu, joka palvelisi mahdollisimman montaa päämäärää, mutta joka rasittaisi samalla mahdollisimman vähän sotilaallisen kriisinhallinnan nykytason, yhteensä noin 100 miljoonan euron vuosittaisista suunnitteluraamia.

Konsulipalveluihin liittyvä kuljetustarve (määrä ja toistuvuus) on yleensä pieni ja hoidettavissa siviilikoneilla. Poikkeuksellisen suuret tapahtumat, kuten tsunami, ovat silti aina mahdollisia ja voivat edellyttää muutakin kapasiteettia lyhyellä varoitusajalla.

Siviilikriisinhallinnan asiantuntijoiden määrä operaatioissa on usein yhdestä henkilöstä ylöspäin, enintään muutamia kymmeniä. Tämä ei edellytä omaa ilmakuljetuskykyä, eikä operaatioihin myöskään yleensä kuljeteta ajoneuvoja tai muuta raskaampaa materiaalia kansallisin toimenpitein. Kaluston osalta turvaututaan yleensä paikallishankintoihin, mutta tarvittaessa kuljetuksista vastaa joko järjestävä organisaatio (kuten EU, YK, ETYJ tai Euroopan neuvosto) tai materiaalia toimitetaan kaupallisena rahtina. Evakuoinneista vastaa järjestävä taho kollektiivisesti koko operaation osalta, samoin sairaankuljetuksista vastaa kyseessä oleva organisaatio erillisten, usein kaupallisella pohjalla tehtyjen sopimusten mukaan.

Myöskään humanitaariseen apuun ministeriöllä ei ole omaa raskaan ilmakuljetuskyvyn tarvetta, sillä avustusvarat kanavoidaan muun muassa YK-järjestelmän, Punaisen ristin ja kansalaisjärjestöjen kautta.

3.3 Puolustusministeriön hallinnonala

3.3.1 Kansallinen puolustus ja operatiiviset näkökohdat

Kansallisessa puolustuksessa raskasta ilmakuljetuskykyä tarvitaan puolustusjärjestelmän kannalta kriittisen materiaalin kuljettamiseen ulkomailta Suomeen tilanteessa, jossa kansainvälisen logistiikkajärjestelmän toiminta on ainakin osittain häiriintynyt. Omalla kuljetuskyvyllä kriittinen materiaali saataisiin toimitettua joustavasti tarkoituksenmukaiseen kohteeseen Suomen alueella, eivätkä esimerkiksi lentokenttien varustelu- ja suojaamistasolle asetetut vaatimukset vaikeuttaisi toimintaa merkittävästi. Myös kriisinhallintatehtävissä palvelevia joukkoja ja niiden kriittistä materiaalia on tarvittaessa kyettävä kotiuttamaan nopeasti ja varmasti kotimaan puolustuksen tueksi.

Kotimaan puolustuksessa merkittävimmät käyttökohteet raskaalle kuljetuskyvyille ovat joukkojen tai niiden osien, kriittisen asiantuntijahenkilöstön ja keskeisen puolustusmateriaalin nopeat siirrot.

Ilmatankkauskykyä voidaan hyödyntää ilmapuolustusoperaatioissa hävittäjätorjunnan toiminnan vapauden ja ajallisen keston lisäämiseksi. Näin saavutettaisiin merkittävästi parempi kyky suojata yhteiskunnalle elintärkeitä toimintoja ja sotilaallisia kohteita vihollisen ilma-aseen vaikutukselta. Tämä edellyttäisi ilmatankkauskyvyn kouluttamista ja osaamisen jatkuvaa ylläpitoa.

Raskaalla ilmakuljetuskyvyllä yhdessä ilmatankkauskyvyn kanssa olisi huomattava operatiivinen merkitys kansalliselle puolustukselle.

3.3.2 Osallistuminen kansainväliseen sotilaalliseen kriisinhallintaan

Kriisinhallintaoperaatioiden edellyttämä ilmakuljetuskyky

Kriisinhallintaoperaatioissa raskaan ilmakuljetuskyvyn kansallinen tarve on hyvin ennakoitavissa. Ulko- ja turvallisuuspoliittisten linjausten mukaisesti Suomi on samanaikaisesti osallistunut varsinaisilla joukoilla kahdesta kolmeen kriisinhallintaoperaatioon. Valtioneuvoston selonteon (2004) mukaan perinteiseen sotilaalliseen kriisinhallintaan ja rauhanturvaamistointintaan osallistuminen säilytetään vähintään nykyisellä tasolla.

Vuonna 2005 operaatioita, joihin Suomi osallistui merkittävällä panoksella, oli kolme (ISAF-, ALTHEA- ja KFOR -operaatiot). Operaatioiden keskivahvuus oli vuoden 2005 aikana noin 850 henkilöä. Kuhunkin operaatioon järjestettiin viikoittainen yhdistetty huolto- ja henkilöstöento. Viikoittainen henkilöstön kuljetustarve oli keskimäärin 340 henkilöä eli noin 17 700 henkilöä vuodessa. Lisäksi jokaiseen operaatioon tehtiin kaksi henkilöstön vaihtoon liittyvää rotaatiolentoa. Yhteenlaskettuna kuljetustarve oli 18 300 henkilöä vuodessa. Rauhanturvaoperaatioiden lennot toteutettiin kaupallisilla kuljetuksilla. Kuljetusten yhteenlaskettu arvo vuonna 2005 oli noin 4,5 miljoonaa euroa.

Vuonna 2006 operaatioita, joihin Suomi osallistui merkittävällä panoksella, oli viisi (ISAF-, ALTHEA-, KFOR-, EUFOR RD CONGO ja UNIFIL -operaatiot). Operaatioiden keskivahvuus oli vuoden 2006 aikana noin 750 henkeä. ALTHEA- ja KFOR-operaatioon järjestettiin viikoittainen yhdistetty huolto- ja henkilöstöento. Viikoittainen henkilöstön kuljetustarve oli keskimäärin noin 165 henkilöä eli noin 8 600 henkilöä vuodessa. Kaikkiaan vuoden 2006 lentokuljetustarve oli noin 10 000 henkilöä ja 253 000 kilogrammaa rahtia. Vuonna 2006 kuljetusten yhteenlaskettu arvo oli noin 5,85 miljoonaa euroa.

Kriisinhallintaoperaatioissa tarve kansalliselle raskaalle ilmakuljetuskyvyllä ei ole jatkuvaa. Joukkojen ja materiaalin kuljetustarve saattaa vuosittain vaihdella huomattavastikin. Raskaan materiaalin ilmakuljetuksen tarve keskittyy operaation perustamiseen. Operaatioiden niin sanotussa ylläpitovaiheessa ilmakuljetuksien volyyymi on huomattavasti pienempi. Merkittävimmät kuljetustarpeet liittyvät lomakuljetuksiin ja kansallisen materiaalin täydennyksiin. Näihin kuljetuksiin ei tarvita raskasta ilmakuljetuskykyä. Tähän tarkoitukseen soveltuu parhaiten kevyempi rahtikone, jolla voidaan kuljettaa myös henkilöstöä. Erityistapauksia varten voidaan raskasta kuljetuskapasiteettia tarvita satunnaisesti. Tällaisissa tilanteissa voidaan turvautua ostopalveluihin.

Materiaalin kuljetustarve määräytyy myös operaatioalueen sijainnin ja operatiivisen tehtävän mukaan. Esimerkiksi ISAF-operaatioon kaikki materiaali joudutaan kuljettamaan alueelle ilmaitse, kun taas KFOR-operaatioon saadaan lähes kaikki materiaali siirrettyä meri- ja maakuljetuksina.

Ilmateitse kuljetettavan materiaalin määrä on keskimäärin ollut viikossa 7–10 kuutiometriä ja 1 500–2 000 kilogrammaa eli vuodessa kuljetettu materiaali on ollut tilavuudeltaan 500 kuutiometriä ja massaltaan 100 tonnia. Kuhunkin operaatioon on tehty vuosittain yksi ampumatarvike- ja erikoismateriaalikuljetus.

Tarkempi erittely vuoden 2005 ilmakuljetustarpeesta ja -toteumasta kriisinhallintaoperaatioittain sekä arvio vuoden 2006 toteumasta on esitetty liitteessä 2.

Euroopan unionin taisteluosastojen (EUBG) edellyttämä ilmakuljetuskyky

Suomi on sitoutunut Saksan johtamaan taisteluosastoon (EUBG) yhdessä Hollannin kanssa sekä Ruotsin johtamaan taisteluosastoon yhdessä Norjan, Viron ja Irlannin kanssa. Suomen kontribuutio on noin 160–220 henkilöä taisteluosastosta riippuen. Kummankin taisteluosaston kokonaisvahvuus on noin 1 500 henkilöä. Saksan johtaman taisteluosaston päivystysvuoro alkaa 1.1.2007 ja Ruotsin johtaman taisteluosaston päivystysvuoro 1.1.2008.

EU:n taisteluosastokonseptin (EU Battlegroup Concept, 2004) mukaan taisteluosaston tulee kyetä aloittamaan toiminta vastuualueellaan kymmenen vuorokauden kuluttua EU:n päätöksestä käynnistää operaatio. Taisteluosasto voidaan käskää operaatioon enintään 120 päivän ajaksi. Suunnitteluperusteeksi jäsenmaille on annettu taisteluosaston toimialue 6 000 kilometrin säteellä Brysselistä.

Taisteluosastoja voidaan käyttää perinteisissä rauhanturvaoperaatioissa, mutta erityisesti ne soveltuvat korkean valmiutensa ansiota nopeaa sotilaallista väliintuloa vaativiin tehtäviin tai esimerkiksi turvaamaan rajatun alueen evakuointia. Taisteluosastoa voidaan käyttää suuremman, pidempi aikaiseen operaatioon tarkoitetun joukon (follow-on force) etuosastona.

Kullekin taisteluosastolle on määritetty johtovaltio, joka vastaa toiminnan kokonaiskoordinoinnista. Lisäksi taisteluosastoille on määritelty strategisten kuljetusten johtovaltiot (Saksa ja Norja). EU on kuitenkin velvoittanut, että viime kädessä osallistujavaltioilla on vastuu oman materiaalin ja joukkojen kuljetuksesta operaatioalueelle operaation komentajan asettamien vaatimusten mukaisesti. Ne joukot, jotka on ilmoitettu EU:n taisteluosastoihin, on varauduttava kuljettamaan ilmateitse tiukkojen aikavaatimusten täyttämiseksi.

Suomen taisteluosastot on päätetty varustaa pääsääntöisesti puolustusvoimien olemassa olevalla kalustolla. Molemmissa joukoissa pääkalustona ovat XA-203 panssaroidun miehistökuljetusajoneuvon eri versiot sekä raskaat 8x8 -maastokuorma-autot.

Taisteluosastojen materiaali on tarkoitettu varastoitavaksi varallaoloaikana ISO 668 -standardin mukaisiin 20 kuutiometrin merikontteihin, jotka voidaan edelleen keskittää toimialueen lähitukeutumisalueelle. Materiaali toimitetaan lähitukeutumisalueelta taktisena kuljetuksena eri kuljetusmuodoilla operaation vastuualueelle. Molemmat Suomen tuottamat taisteluosastot liitetään osaksi perustamistehtäväluettelon mukaisia kansallisia sodan ajan joukkoja ja niitä käytetään myös tulevaisuudessa osana EUBG-konseptia (vuoden 2008 jälkeen).

Molempien taisteluosastojen tulee kyetä operaation perustamisvaiheessa täydennysten osalta 21 päivän omavaraisuuteen. Tämän jälkeen täydennykset toteutetaan ilmakuljetuksina suoraan toimialueelle tai lähitukeutumisalueelle. Perinteisestä tavasta poiketen taisteluosaston henkilöstöllä ei ole palvelusvapaita operaation keston aikana, joten viikoittaista henkilöstönlentoa ei ole tarpeen järjestää.

EUBG-konsepti vaatii lääkintähuollon järjestelyiltä tehokkuutta ja nopeaa evakuointikykyä toimialueen sisällä ja tarvittaessa toimialueen ulkopuolelle evakuointisairaaloihin.

Lähtökohtaisesti taisteluosastot suunnitellaan keskitettäväksi kokonaisuutena, mutta operaation tyypistä riippuen niistä voidaan keskittää myös osia. Keskitämisympäristössä tarvitaan sekä strategisen tason raskasta että taktista ilmakuljetuskykyä.

Suunniteltu Suomen ajoneuvokalusto ei sovellu taktisen ilmakuljetuksen kuljettavaksi. Selonteon mukaisen raskaan 2–3 kuljetuskoneen kyky on vain osaratkaisu taisteluosaston vaatimaan kuljetuskapasiteettiin.

Taisteluosastojen kuljetustarpeet voivat vaihdella suuresti. Vuonna 2006 EUBG on harjoitellut ulkomailla ja osa kuljetuksista on toteutettu ilmakuljetuksilla. SALIS-tunnit ovat riittäneet tähän toimintaan. Valmiusvuoron alkaessa 2007 ilmakuljetustarve voi olla suuri. Toisaalta, jos

taisteluosastoa ei lähetetä operaatioon, voidaan olla myös tilanteessa, jossa ilmakuljetuksien tarve on vähäinen. Vuonna 2007 käynnistyy myös Ruotsin johtaman taisteluosaston harjoittelu. Joukkojen kuljettaminen Ruotsiin harjoituksiin on kuitenkin tarkoituksenmukaista toteuttaa laivoilla, sillä merikuljetus on tässä tapauksessa kustannustehokkain kuljetusmenetelmä.

Kuljetustarve voi kasvaa suureksi, mikäli taisteluosasto osallistuu operaatioon tämän hetken valmiusvuoronsa aikana. Suomen kannalta tilanne on ongelmallinen siksi, että suojauskomppania on suunniteltu lähetettäväksi ensimmäisten joukkojen mukana mahdolliseen operaatioon. Tämä tarkoittaa sitä, että pääosa joukosta kuljetetaan ilmakuljetuksilla. Suomalaisen suojauskomppanian osuus Saksan johtaman EU:n taisteluosaston tarvitsemasta ilmakuljetuskyvystä, SALIS-lentotunneista, edellyttää lentomatkaista riippuen seitsemästä kahdeksan An-124-lentosuoritusta. Mikäli joukko siirretään taisteluosastojen maksimisuunniteltu etäisyydelle (6 000 kilometriä), koko komppanian kuljettamiseksi tarvitaan arviolta 10–11 An-124-suoritusta. Jos operaatioalueen etäisyys on pienempi, voidaan yhteen koneeseen lastata enemmän materiaalia ja lentosuoritusten määrä vähenee.

Suomen suunnittelemat ja varaamat SALIS-tunnit (20+29 tuntia) eivät tule riittämään koko kontingentin kuljettamiseen ilmateitse. Tällöin joudutaan ostamaan lisätunteja. Normaalin SALIS-menettelyn mukaiset lisätunnit olisivat erittäin kalliita. Tässä taisteluosastossa SALIS-tunnit on kuitenkin yhdistetty kaikkien kolmen maan kesken. Tällöin lisätuntien ostaminen on edullisempaa.

Tarkempi erittely EU:n taisteluosastojen ilmakuljetustarpeesta on esitetty liitteessä 2.

Ilmavoimien kansainvälisen valmiusyksikön huolto- ja kuljetuslennot sekä ilmatankkauskoulutus

Ilmavoimien kansainvälisen valmiusyksikön lopullinen konsepti on vielä vahvistamatta, mutta yksikköön on suunniteltu kuuluvaksi 212 henkilöä. Toimittaessa tavallista vaativammassa olosuhteissa on vahvuus 276 henkilöä. Henkilöstön lisäksi kuljetustarve muodostuu varaosista (mukaan lukien moottorit) ja hävittäjäkaluston päivittäisen toiminnan vaatimasta materiaalista. Materiaalin kuljetukseen tarvittaneen kokonaisuudessaan 30–40 konttia, joista pääosa suunnitellaan kuljetettavaksi pintakuljetuksena. Toiminnan nopea käynnistäminen vaatii kuitenkin joidenkin konttien nopeaa kuljetusta toimialueelle. Tähän on suunniteltu käytettävän ilmakuljetusta. Osa konteista lisäksi sisältää turvaluokiteltua materiaalia, jolloin salattavuusnäkökohdat edellyttävät omassa valvonnassa olevaa kuljetusmuotoa.

Kansainvälisen valmiusyksikön hävittäjäohjaajien ilmatankkauskoulutuksen vuosittainen lentotuntien tarve on noin 300 tuntia. Mahdollisuuksien mukaan ilmaoperaatioihin osallistuvilta mailta toivotaan omavaraista ilmatankkauskykyä.



3.4 Sisäasiainministeriö (SM)

Pelastustoimi

Sisäasiainministeriön alaisen Finn Rescue Force -pelastusmuodostelman (FRF) toimintaa on sen perustamisesta (2.4.1993) lähtien vaikeuttanut raskaan ilmakuljetuskyvyn puuttuminen. Tämä on vaikuttanut aluksi YK:n humanitaarisen yksikön (Office for the Coordination of Humanitarian Affairs, OCHA) koordinoimissa operaatioissa sekä myöhemmin Euroopan unionin seuranta- ja tiedotuskeskukselta (Monitoring and Information Center, MIC) ja Naton euroatlanttisen pelastuspalvelun koordinoitikeskukselta (Euro Atlantic Disaster Response Center, EADRCC) tulleiden avunpyyntöjen toteuttamiseen. EU:n pelastuspalvelumekanismiin voimaantumisen jälkeen (1.1.2002) erityisesti materiaaliapua koskevien avunpyyntöjen määrä on lisääntynyt.

YK:n humanitaarista yksikköä avustava kansainvälinen pelastuspalveluneuvottelukunta (International Search and Rescue Advisory Group, INSARAG) julkaisi huhtikuussa 2005 USAR-tiimien (Urban Search and Rescue) luokittelukonseptin. Siinä on määritetty kansainvälisille SAR-tiimeille (Search and Rescue) tarkat suoritusvaatimukset, joiden perusteella pelastusmuodostelmat on jaettu raskaisiin (heavy), keskiraskaisiin (medium) ja kevyisiin (light) tiimeihin. Vain ne muodostelmat jotka täyttävät luokittelujärjestelmässä mainitut ehdot voivat rekisteröityä YK:n tai sitä avustavan kansainvälisen pelastuspalveluneuvottelukunnan luetteloon. FRF täyttää tällä hetkellä light- ja osittain medium-tason vaatimukset.

Mikäli raskaan ilmakuljetuskyvyn puutteeseen saadaan toimiva konsepti, sisäasiainministeriö katsoo tarpeelliseksi suunnitelmiansa mukaisesti panostaa FRF:n varustamiseen heavy-kategoriaan. Käytännössä tämä lisäisi FRF:n käyttöastetta. YK:n toiminnassa tullaan käyttämään enenevässä määrin heavy-tiimejä, jotka pystyvät aloittamaan toiminnan kohdemaassa 48 tunnin kuluttua tiedoksiannosta. Näillä pelastusmuodostelmilla tulee edellä mainitun luokittelukonseptin mukaan olla raskaan kuljetuskoneen kyky käytettävissä. Tässä luokituksessa FRF:itä edellytetään kohdemaassa omavaraista ja yhtäjaksoista 24 tunnin suoritusvalmiutta kymmenen päivän ajan. Oma maakuljetuskalusto tulee kyetä siirtämään toiminta-alueelle.

YK:n humanitaarisen yksikön, EU:n seuranta- ja tiedotuskeskuksen ja Naton pelastuspalvelun koordinoitikeskuksen sekä Suomen kontaktipisteenä toimivan Helsingin hätäkeskuksen välillä on ollut useita vuosia toimiva hälytys- ja informaatiojärjestelmä, joka yhdessä oman raskaan ilmakuljetuskyvyn kanssa varmistaisi nopealla vasteajalla FRF-pelastusmuodostelman ja sen kaluston siirrot sekä erilliset kalustoavun toimitukset luonnon- ja teknologisten onnettomuuksien pelastus- ja torjuntatoimiin liittyviin operaatioihin mukaan lukien lentoevakuointi ulkomailla ja kotimaassa.



Kansallisessa käytössä oleva raskas ilmakuljetuskyky tukisi lisähenkilöstön siirtämistä harvaan asutulla alueella tapahtuvan laaja-alaisen onnettomuuden pelastus- ja evakuointiopeeraatioon kotimaassa.

Suomi on osallistunut enenevässä määrin EU:n pelastuspalvelumekanismiin ja muiden kansainvälisten järjestöjen kautta annettavaan apuun tarjoamalla pelastuspalvelun kansainvälisen komennuskunnan (FRF) muodossa suoranaista pelastusapua ja pelastustoiminnassa tarvittavaa materiaaliapua, johon liittyvää pelastuspalvelun moduulihanketta EU on käynnistämässä. FRF:n käyttömahdollisuudet ja EU:n pelastuspalvelun moduulihanke sekä esimerkki kuljetuskyvyille asetettavista vaatimuksista on esitetty liitteessä 3.

Poliisitoimi

Poliisitoimen ja ulkomaalaishallinnon raskaan ilmakuljetuskoneen käyttötarve rajoittuu tilanteeseen, jossa Suomeen tulee huomattavan suuri määrä sellaisia ulkomaalaisia, jotka valtion (poliisin) on poistettava maasta. Kyseessä olisi laajamittaisen maahantulon tilanne, jossa esimerkiksi lähialueen kriisikohteista saapuu tuhansia tai jopa kymmeniä tuhansia kolmannen maan kansalaisia, jotka on palautettava alkuperämaahansa. Poliisi vuokraisi tai lainaisi raskasta ilmakuljetuskonetta tai koneita tarpeen mukaan. Käytännössä tämä tarve voidaan täyttää ostopalveluilla.

Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitos voi tarvita raskasta ilmakuljetuskykyä lähinnä vain rajaturvallisuuden ylläpitämiseen liittyen osana EU-yhteistyötä tai kansallisesti. Raskasta ilmakuljetuskykyä voitaisiin mahdollisesti tarvita tilanteessa, jossa joko osa tai kaikki rajavartiolaitoksen valmiusjoukkueet kalustoineen jouduttaisiin nopeasti siirtämään yhteen paikkaan vahvistamaan joko Suomen tai muun EU:n ulkorajan valvontaa. Kyseessä ei tällöin olisi vain asiantuntija-avun antaminen, vaan joukkojen lähettäminen tukemaan vaikeuksiin joutunutta jäsenvaltiota rajaturvallisuuden liittyvissä vaativissa ja erityistilanteissa. Enimmillään kyse olisi noin 150 henkilöstä sekä 20 henkilöpakettiautosta peräkärriineen. Tällaista tarkoitusta varten ei ole perusteltua hankkia Suomeen raskasta ilmakuljetuskykyä, koska ilmakuljetuskalustoa on myös vuokrattavissa, mutta Suomen oma ilmakuljetuskyky varmistaisi tarvittaessa nopeankin toiminnan.

3.5 Sosiaali- ja terveysministeriö (STM)

Valmiuksien ylläpitäminen Suomen kansalaisia maamme ulkopuolella kohtaavien onnettomuustilanteiden varalta kuuluu ulkoasiainministeriölle, mukaan luettuna valmiudet evakuoita kansalaisia ulkomailta. Kotimaan evakuointivalmiuksien ylläpidosta yleisvastuu kuuluu sisäasiainministeriölle.

Sosiaali- ja terveysministeriö huolehtii siitä, että terveydenhuolto kykenee lähettämään etupainotteisesti lääkintäryhmiä suuronnettomuuksien uhriksi ulkomailla ja kotimaassa joutuneiden kansalaisten hoitamiseksi. Tämä edellyttää, että maassa ylläpidetään järjestelmää, joka turvaa ambulanssilentokonevalmiuden. Ministeriö on laatinut asiaa koskevan alustavan suunnitelman yhdessä Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) kanssa.

Sosiaali- ja terveysministeriö vastaa ulkomailta tapahtuvaan evakuointiin käytettävän kuljetuskaluston lääkinällisen valmiuden ylläpitämisestä. Tämä tarkoittaa sellaisen terveydenhuollon valmiuden ylläpitämistä, jolla käytettävissä oleva ilmakuljetus- ja evakuointikalusto kyetään riittävän nopeasti miehittämään tilanteen edellyttämällä lääkintähenkilöstöllä sekä varustamaan tutkimus- ja hoitotarvikkeilla, lääkkeillä sekä terveydenhuollonlaitteilla ja -välineillä. Terveydenhuollon näkökulmasta ratkaisussa tulee ottaa huomioon myös kaluston soveltuvuus lääkinällisiin evakuointeihin. Omaa kuljetuskalustoa terveydenhuolto ei tarvitse.

3.6 Kansalaisjärjestöt

Tässä raportissa on kuvattu kahden keskeisen kansalaisjärjestön tarve, mutta myös muut toimijat voivat tapauskohtaisesti tarvita raskasta ilmakuljetuskykyä.

3.6.1 Suomen Punainen Risti (SPR)

SPR:illä on tällä hetkellä koulutettuna nopeaan avustustoimintaan 320 henkilöä, joista noin 40 -50 on Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin palveluksessa. Katastrofivalmiusyksiköt lähetetään avustustehtäviin Kansainvälisen Punaisen Ristin pyynnöstä.

Valmiusyksiköillä on valmius lähteä avustustoimintaan 24 tunnin kuluessa tehtävänannon. SPR kykenee toimittamaan avustustoiminnan edellyttämät tavarat (sairaalat, klinikat ja aputoiminnot) Pirkkalan kentälle kolmessa tunnissa ja ihmiset kuudessa tunnissa. Suurimpana ongelmana on kuljetuskyky, joka riippuu koneiden saatavuudesta. SPR:n käyttämät koneet ovat yleensä kaupallisten yritysten siviilikoneita. Mikäli toimintaan käytettäisiin sotilaskoneita, tulisi ne merkitä Punaisen Ristin tunnuksilla.

SPR:n tarve raskaalle ilmakuljetuskyvyille koostuu seuraavista nopeasti liikuteltavista elementeistä:

- kaksi sairaalaa (yhdessä on 160 vuodepaikkaa – normaalivalmiudessa 283 kuutiota ja 44 tonnia)
- neljä klinikkaa (yhdessä on 20 vuodepaikkaa – 144 kuutiota 19 tonnia).

Lisäksi SPR on yhdessä Huoltovarmuuskeskuksen kanssa luomassa valmiuden 10 000 hengen leirin perustamiseen. Tämä sisältää muun muassa terveydenhuolto- ja vedenpuhdistusjärjestelmät. Leirin paino on kokonaisuudessaan noin 240 tonnia, mikä vaatii nykyiseen

verrattuna huomattavasti suurempaa kuljetuskykyä. Avustushenkilöstö kuljetetaan kohde-alueelle reittikoneilla.

SPR:n näkökulmasta kansallinen ilmakuljetuskyky mahdollistaisi nopeamman reagoinnin avunpyyntöihin (kuuden tunnin vasteaika) ja suomalaisen apu näkyisi paremmin maailmalla.

3.6.2 Kirkon Ulkomaanapu (KUA)

Kirkon Ulkomaanavun (KUA) toimintaperiaatteena on, että kaikki kuljetukset kilpailutetaan. KUA:lla on olemassa puitesopimuksen kaltaiset järjestelyt, joiden perusteella kuljetuksista voidaan sopia nopeasti kriisitilanteessa.

Mikäli Suomen valtion raskaan kuljetuskyvyn järjestely olisi tarpeeseen nähden kustannustehokas, olisi sen käyttö KUA:n näkökulmasta mahdollista. KUA:n kannalta ei olisi ongelmallista, että samassa koneessa olisi sotilaita tai sotilasmateriaalia.

3.7 Kansallinen kokonaistarve

Raskaan ilmakuljetuskyvyn kansallinen kokonaistarve koostuu eri toimijoiden yksittäisistä tarpeista. Raskaan ilmakuljetuskyvyn kansallista kokonaistarvetta on kuvattu taulukossa 1.

Kokonaistarpeen arviointia vaikeuttaa se, että osa käyttötarkoituksista kyetään määrittämään ennalta, kun taas osa johtuu ennalta arvaamattomista nopeaa reagointia vaativista tapahtumista. Esimerkiksi sotilaallisen kriisinhallinnan käyttötarpeet ovat kohtuullisen hyvin ennakoitavissa toisin kuin luonnonkatastrofit tai suuronnettomuudet. Raskaan kuljetuskyvyn kokonaistarpeeseen vaikuttaa merkittävästi myös se, kuinka suuri osa kuljetuksista voidaan hoitaa meritse ja maitse. Kokonaistarpeeseen vaikuttavat oleellisesti myös kustannukset sekä henkilöstön ja materiaalin siirtojen aikavaatimukset.

Lisäksi kokonaistarpeen arviointia vaikeuttaa se, että eri hallinnonalojen tarpeet eivät ole yhteismitallisia. Osaan tarpeista voidaan vastata riittävän nopeasti ja riippumatta siitä, onko käytössämme raskasta kansallista ilmakuljetuskykyä. Toiset taas voivat aiheuttaa merkittävän riskin ja korkeat kustannukset, mikäli raskasta ilmakuljetuskykyä ei ole kansallisessa käytössä. Esimerkki tällaisesta tapauksesta olisi suomalaisen FRF-pelastusmuodostelman kuljetus kansainväliseen operaatioon.

Arvioitaessa raskaan kansallisen ilmakuljetuskyvyn kokonaistarvetta yksi keskeinen tekijä on valtion tahto ja kyky huolehtia kriisien ja onnettomuuksien kohteiksi ulkomailla joutuneista kansalaisistaan. Kansalaisten turvallisuudentunteen kannalta olennaista on, että valtio varautuu onnettomuuksiin kaikilla mahdollisilla tavoilla. Suomen valtiolla on tarve pitää yllä joustavasti ja kustannustehokkaasti raskasta kuljetuskonekykyä sellaisiin monikäyttöisiin nopeasti toteutettaviin ja kauas ulottuviin viranomaistehtäviin, jotka eivät ole kaupallisesti mielekkäitä.

Edellä mainitun tarkastelun pohjalta merkittävänä ongelmana voidaan pitää keskitetyn kansallisen kuljetusten koordinoitumisen puuttumista. Tällaisen järjestelyn avulla voitaisiin tuoda yhteen eri viranomaisten tarpeet ja raskaan ilmakuljetuskyvyn tarjoajat ja siten parantaa järjestelyn tehokkuutta.

Tarvitsija	Ennalta suunniteltavissa/arvioitavissa olevat lentotuntitarpeet
Puolustusvoimat: sotilaallinen kriisinhallinta	<ul style="list-style-type: none"> » keskimäärin kolme operaatiota vuodessa, kuhunkin operaatioon viikoittainen yhdistetty huolto- ja henkilöstölento » 2005 yhteenlaskettu kuljetustarve oli 18 300 henkilöä » 2005 ilmoitse kuljetettu materiaali oli tilavuudeltaan 500 kuutiometriä ja massaltaan 100 tonnia » kuhunkin operaatioon on tehty vuosittain yksi ampumatarvike- ja erikoismateriaalikuljetus. <p>Olellainen kysymys on se, kuinka paljon operaation perustamisvaiheessa tulee kerralla kuljettaa ilmateitse. Esimerkiksi pataljoonan osalta lähtökohtana pidetään, että maksimissaan 25–30 prosenttia kuljetetaan ilmateitse.</p> <p>EU:n taisteluosastoihin osallistuminen aiheuttaa erityyppisen tarpeen. Kaikki taisteluosastoihin ilmoitetut joukot on varauduttava kuljettamaan ilmateitse korkeiden valmiusvaatimusten vuoksi. Esimerkiksi pääosa Saksan johtamaan EU:n taisteluosastoon nimetystä suomalaisesta suojauskomppaniasta kuljetetaan ilmateitse. Komppanian pääosan (3 joukkuetta sekä tukiosat) tilatarve ja paino ovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> » linjametrit: 300 metriä » paino kg: 600 tonnia » maksimileveys 3 metriä » maksimikorkeus 3,5 metriä. <p>Ruotsin johtamassa EU:n taisteluosastossa Suomen ilmateitse kuljetettavan osuuden tilatarve ja paino on:</p> <ul style="list-style-type: none"> » linjametrit: 400 metriä » paino kg: 700 tonnia » maksimi leveys 3 metriä » maksimi korkeus 3,5 metriä.
Puolustusvoimat: ilmatankkauskyky	<ul style="list-style-type: none"> » ilmavoimien kansainvälisen valmiusyksikön hävittäjäohjaajien koulutus: noin 300 tuntia vuodessa
Puolustusvoimat: kansallinen puolustus	<ul style="list-style-type: none"> » hävittäjätorjunnan tehostaminen ilmatankkauksella » joukkojen ja materiaalin kuljettaminen » kriittisen sotamateriaalin kuljetukset
Sisäasiainministeriö	<ul style="list-style-type: none"> » FRF-pelastusmuodostelman ja sen kaluston siirrot sekä erilliset kalustoavun toimitukset luonnon- ja teknologisten onnettomuuksien pelastus- ja torjuntatoimiin liittyviin operaatioihin mukaan luettuna lentoevakuointi ulkomailla ja kotimaassa » raskas kuljetuskyky varmistaisi nopean vasteajan ja mahdollistaisi osaltaan FRF:n käyttöasteen kasvattamisen
Suomen Punainen Risti ja Kirkon Ulkomaanapu	<ul style="list-style-type: none"> » kansalaisjärjestöt tarvitsevat raskasta ilmakuljetuskykyä tapauskohtaisesti materiaalin toimittamiseksi avustusalueelle » esimerkiksi SPR:n tarve raskaalle ilmakuljetuskyvyllä koostuu seuraavista nopeasti liikuteltavista elementeistä: » kaksi sairaalaa, neljä klinikkaa, yksi leiri (2007) » raskas ilmakuljetuskyky nopeuttaisi kansalaisjärjestöjen reagointiaikaa.
Huom.	Lisäksi tulee ottaa huomioon Suomen kansalaisten evakuointitarpeet katastrofialueelta (vrt. tsunami) ja muut äkilliset, ennakoimattomat tarpeet.

Taulukko 1: Raskaan ilmakuljetuskyvyn tarpeita

4. RASKAAN ILMAKULJETUSKYVYN JÄRJESTELYT JA KEHITYSNÄKYMÄT EUROOPASSA



Tässä luvussa tarkastellaan raskaan lentokuljetuskyvyn monikansallisia koordinoitijärjestelyjä, EU:ssa ja Natossa käynnissä olevia yhteistyöhankkeita sekä eräiden valtioiden ratkaisumalleja kuljetuskyvyn hankkimiseksi.

Raskaan ilmakuljetuskyvyn järjestelyjen tilanne Euroopassa on sekava. Toimijoita on lukuisia ja päällekkäistä työtä tehdään samaan aikaan useilla eri tahoilla. Lisäksi eri valtiot, kuten Ranska, Iso-Britannia ja Yhdysvallat, tarjoavat erilaisia sopimuksia ja tukipalveluja ilmakuljetuksien toteuttamiseksi.

4.1 Monikansalliset koordinoitijärjestelyt

Euroopassa toimii useita monikansallisia kuljetusten koordinoitikeskuksia. Useat niistä juontavat juurensa EU:ssa ja Natossa tunnistettuihin voimavarapuuhteisiin, mutta ne ovat usein erillisiä järjestelyjä olematta varsinaisesti osana EU:n tai Naton rakenteita. Nämä koordinoitikeskukset ovat toiminnassa jatkuvasti ja toteuttavat muitakin kuin erillisiin operaatioihin liittyviä kuljetuksia. Seuraavassa tarkastellaan tärkeimpiä ilmakuljetuksen koordinoitijärjestelyjä sekä Suomen asemaa niissä.

4.1.1 Strategic Airlift Interim Solution (SALIS)

SALIS-sopimuksessa on 17 osallistujamaata: Belgia, Iso-Britannia, Hollanti, Kanada, Luxemburg, Norja, Portugali, Puola, Ranska, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tsekin tasavalta ja Unkari. Järjestely takaa osallistujamaidensa käyttöön vuosittain 2 000 lentotuntia, joiden käyttämiseen ne vuosittain sitoutuvat aiesopimuksen (Memorandum of Understanding, MoU) tuntikiintiöiden mukaisesti.

SALIS-järjestely toteutetaan Naton huoltoviraston (Nato Maintenance and Supply Agency, NAMSA) neuvottelemalla ilmakuljetusostosopimuksella. NAMSA on SALIS Steering Board & Partnership Committeeen (SB&PC, jatkossa johtokunta) valtuuttamana kilpailuttanut palve-

luntarjoajat. Ainoan asetettujen ehtojen mukaisen tarjouksen jätti saksalainen Ruslan-SALIS GmbH -yhtiö, jonka kanssa NAMSA on jatkoneuvotellut kaupallisen sopimuksen, jolla toteutetaan SALIS-aiesopimuksen tavoitteet. Sopijaosapuolia ilmakuljetusostosopimuksessa ovat NAMSA ja Ruslan-SALIS GmbH.

SALIS-lentotunnit operoidaan An-124-100 -konetyypillä. Koneen mukana voi lentää korkeintaan kuusi matkustajaa ja rahtia noin 100 000 kilogrammaa. Järjestelyssä jäsenvaltiot saavat kokoaikaisesti käyttöönsä kaksi An-124-100 -tyypin lentokonetta. Lisäksi käyttöön saadaan kaksi (koneet 3 ja 4) An-124-100 -konetta kuuden päivän varoitusajalla ja kaksi (koneet 5 ja 6) konetta yhdeksän päivän varoitusajalla. Kokoaikaisesti vuokrattavien kahden koneen kotitukikohta on Leipzigissä Saksassa.

Kahdella kokoaikaisesti käytössä olevalla koneella toteutetaan vuosittain 2 000 lentotuntia. SALIS-järjestelyn koordinoitikeskus Eindhovenissa, Hollannissa (SALCC, SALIS Coordination Cell) kokoaa vuosittaisen lentotuntisuunnitelman jäsenvaltioiden esitysten perusteella ja pyrkii järjestämään lentotuntien käytön mahdollisimman kustannustehokkaasti. Lisäksi jäsenvaltiot varaavat käyttöön vuosittain 2 800 lentotuntia, joista Ruslan-SALIS -yhtiölle maksetaan varallaolokorvauksena taatusta saatavuudesta (Assured Access) etukäteen 40 prosenttia ACMI-lentotukihinnasta (Aircraft & Crew & Maintenance & Insurance). Jäsenmaiden osuudet näistä tunneista määräytyvät varsinaisen lentotuntikiintiön mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat lunastaa näitä tunteja käyttöönsä käytettyään ensin varsinaisen lentotuntikiintiönsä.

Koneet 3-6 voidaan aktivoida vain kerran vuodessa maksamalla erillinen aktivointimaksu, joka jaetaan kaikkien käyttäjävaltioiden kanssa. Nämä koneet voidaan aktivoida ainoastaan Naton tai EU:n operaation tukemiseen.

Järjestelyllä saadaan jäsenmaiden käyttöön edellä kuvatulla aikavälillä maksimissaan kuusi An-124-100 -konetta, joilla on kyettävä lentämään 800 lentotuntia kahdenkymmenen päivän aikana, siinäkin tapauksessa, että vuotuinen 2 000 lentotunnin raja ylittyy tai on jo ylitetty aktivointihetkellä. Käyttöön aktivoitujen koneiden (3–6) lentotunnit maksaa niiden tosiasiallinen käyttäjävaltio.

Jäsenvaltiot voivat käyttää kansallista aktivointioikeutta kahteen kokoaikaisesti vuokratuun koneeseen esimerkiksi luonnonkatastrofin tai kansallisen hätätilan edellyttämiin avustulentoihin. Aktivointioikeus määräytyy jäsenvaltion lentotuntikiintiön mukaisesti. Yhtä aktivointioikeutta vastaan jäsenvaltio saa käyttöönsä yhden An-124-100 -koneen, jolla on kyettävä lentämään 50 lentotuntia seuraavan seitsemän päivän aikana. Yhdelläkään jäsenvaltiolla ei toistaiseksi ole ollut tarvetta käyttää aktivointioikeutta.

Nykymuodossaan SALIS on voimassa vuoteen 2008, ja järjestelyjä on mahdollista pidentää nykyisillä ehdoilla vuosi kerrallaan ainakin vuoteen 2012 saakka sekä mahdollisesti myös pidempään erikseen neuvoteltavalla sopimuksella.

Useille maille Suomi mukaan luettuna SALIS on ollut toimiva järjestely. Sitä ollaan parhailaan kehittämässä ja tässä yhteydessä selvitetään mahdollisuuksia myydä yli jääviä lentotunteja kolmansille osapuolille. On myös mahdollista, että jatkossa järjestelyyn liitetään myös muita koneita kuin nykyinen An-124-kalusto.

SALIS-järjestelyä on pidetty kuitenkin ensisijaisesti väliaikaisratkaisuna, johon on arvioitu liittyvän useita epävarmuustekijöitä. An-124-koneet lentävät siviili-ilmailun säädösten mukaan, minkä vuoksi niiden käytettävyys kriisialueilla on kyseenalaista. An-124-koneen lasauskyky vastaa 6,5 Hercules-konetta (kuormauspinta-alaan perustuva vertaus), mutta toisaalta koneen operointi edellyttää isoa lentokenttää.

SALIS-järjestelyyn tulee vuositason tukeutumaan kuusi nopean toiminnan joukkoa: neljä Euroopan unionin taisteluosastoa ja kaksi Naton nopean toiminnan joukkoa (Nato Respon-

se Force, NRF). Vaikka järjestöt ovatkin tasavertaisia asiakkaita, voidaan järjestelmän 800 lentotuntin varaus toteuttaa sopimuksen mukaan vain kerran vuodessa. Käytettävyyteen liittyvää epävarmuutta lisäävät koneiden ikä ja yleisesti esitetyt huomautukset kaluston puutteellisesta lentoturvallisuudesta. SALIS-järjestelyn lentokalustoon liittyvät rajoitukset johtavat epäedullisessa tilanteessa huomattavaan taktisen ilmakuljetuskyvyn tarpeeseen joukon siirtämiseksi operaatioalueelle. SALIS-järjestelyssä käytetyt koneet eivät sovellu henkilöstökuljetuksiin eivätkä lääkintähuollon tarpeisiin. Näin ollen niillä ei kyetä vastamaan humanitaaristen avustus- ja evakuointitehtävien aiheuttamiin tarpeisiin.

SALIS ja Suomi

Suomi liittyi SALIS-järjestelyyn vuonna 2005. Suomi on sopimuksella sitoutunut käyttämään 21 vuosittaista lentotuntia ja maksamaan varallaolokorvauksena taatusta saatavuudesta (Assured Access) etukäteen 40 prosenttia 29,3 lentotuntia vastaavasta ACMI-hinnasta. Suomi tilasi vuodelle 2006 kolme lentoa, jotka liittyvät EUBG-harjoituksiin. Lisäksi Kongon operaatioon siirrettiin suomalaisten joukkojen materiaali SALIS-lennoilla yhteistyössä Saksan kanssa. Suomalaisten rahtia meni 18 200 kilogrammaa (105 kuutiometriä).

Suomelle kolmivuotisena sopimusaikana aiheutuvat kustannukset ovat minimitasolla 1 971 000 euroa, sisältäen osuuden hallintokuluista ja toimipisteen perustamis- ja ylläpitokuluista, 21 lentotuntia vuosittain suunniteltavaksi ja käytettäväksi sekä varallaolokorvauksena maksettavat 29,3 lentotuntia (40 prosenttisesti maksettuja tunteja). Mikäli osittain maksetut tunnit halutaan lunastaa käyttöön, tulee niistä maksaa loput 60 prosenttia ACMI-hinnasta ja variable-costs -menot lentotuntia kohden, jotka sisältävät muun muassa polttoainekulut ja lentokenttäkulut. ACMI-hinta on 10 500 euroa lentotunnilta ja variable-costs menot 7 500 euroa lentotunnilta. Vuodessa 29,3 lisätuntia maksaisi yhteensä 316 440 euroa. Lunastettaessa lisätunnit maksimissaan kolmen vuoden ajan on lisämaksu yhteensä 949 320 euroa. Suomen kolmivuotisen SALIS-sopimuskauden kokonaiskustannukset ovat yhteenlaskettuna noin kolme miljoonaa euroa, sisältäen varallaolokorvauksena maksettavien lentotuntien käyttöön lunastamisesta aiheutuvat kustannukset.

SALIS-johtokunnan aktivoimissa koneet 3–6 Nato- tai EU-operaatioon liittyen, on Suomen osuus siitä aiheutuvista kustannuksista 91 900 euroa.

SALIS-sopimus on voimassa 2008 loppuun. Suomella on seuraava valmiusvuoro EU:n taisteluosastoissa vuoden 2008 ensimmäisellä puoliskolla. Taisteluosaston johtomaana toimiva Ruotsi on mukana Naton NSAC-yhteistyössä (ks. kohta 4.4.1).

Jos jokin nykyisistä suurista SALIS-maista (Saksa, Kanada, Iso-Britannia) ei uusi sopimusta, kohoavat kustannukset Suomen osalta kohtuuttomiksi. Ruotsin kanssa tehtävä yhteistyö muun muassa NSAC-järjestelyn C-17 lentotunneissa on keskeisessä asemassa vuoden 2008 taisteluosaston kannalta. Suomen tulisikin aktiivisesti etsiä ratkaisua SALIS-sopimuksen korvaajaksi tai vaihtoehdoksi.

4.1.2 Euroopan ilmakuljetuskeskus (European Airlift Centre, EAC)

European Airlift Centre (EAC) on heinäkuussa 2004 perustettu monikansallinen sotilaallinen organisaatio, jonka tavoitteena on parantaa eurooppalaisen ilmakuljetus- ja ilmatankkauskykyjen tehokkuutta. EAC:hen kuuluvat Belgia, Ranska, Saksa, Italia, Hollanti, Espanja, Tanska ja Iso-Britannia sekä Norja liitännäisjäsenenä. EAC:n taustalla on Ranskan ja Saksan aloitteesta vuonna 2001 perustettu European Airlift Coordination Cell (EACC). Jo vuonna 1999 Ranska ja Saksa olivat tehneet aloitteen eurooppalaisen ilmakuljetusten johtokeskuksen luomisesta nimellä "European Air Transport Command".

EAC:n toimialaan kuuluu suunnittelun lisäksi koulutukseen, konseptuaaliseen kehittämiseen ja logistiikkaan liittyviä tehtäviä. EAC tukee myös Nato- ja EU-johtoisia operaatioita ja harjoituksia sekä näihin liittyen Naton kuljetusten koordinoitikeskusta (Allied Movement Coordination Centre, AMCC). Parhaillaan EAC tukee Nato-johtoista ISAF-operaatiota Afganistanissa (cargo booking) ja Afrikan unionin (AU) operaatiota Darfurissa.

EAC:n ilmatankkausosasto (AAR) on ollut toiminnassa noin vuoden. Toiminnasta saatujen kokemusten perusteella tulokset ovat olleet myönteisiä. EAC:n AAR-osasto perustettiin ATARES-toimintatapamallin TA:n (Technical Agreement) johdosta tai vaatimuksista. Keskeisenä havaintona on ollut se, että EAC:n keskitetty ilmatankkausvoimavarojen hallinnointi on selvästi tehostanut toimintaa. EAC ilmatankkausosaston toiminnasta on laadittu laajempi selvitys Euroopan puolustusviraston ilmatankkausta käsitelleessä ad hoc -työryhmässä.

Eindhovenissa sijaitsee EAC:n kanssa samassa yhteydessä merikuljetusten koordinoitikeskus (Sea Lift Co-ordination Centre, SCC). EAC:n ja SCC:n jäsenmaat ovat esittäneet näiden kahden toiminnon yhdistämistä ja eurooppalaisen kuljetusten koordinoitikeskuksen (Movement Coordination Centre Europe, MCCE) muodostamista Eindhoveniin Hollantiin 1.7.2007 alkaen. Uuteen MCCE:hen voidaan mahdollisesti lisätä myös maikuljetusten koordinoitointi.

Yksittäiset valtiot ja eri organisaatiot voisivat ilmoittaa meri- ja ilmakuljetusresurssiaan monikansallisen yhteiskäyttöön MCCE:n avulla. Tällöin MCCE:hen muodostuisi monikansallinen kuljetusresurssien tilannekuva. MCCE voisi koordinoida kuljetustilauksia tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Samalla EAC:n ja SCC:n toiminta tehostuisi. MCCE:n roolina olisi erityisesti kuljetusvoimavarojen koordinointi.

EAC ja Suomi

Suomi selvittää mahdollisuuksia liittyä MCCE:hen kesällä 2007, jos sen hakemus hyväksytään. Jäsenyys voisi mahdollistaa ATARES-sopimuksen (ks. alla) mukaisten ilmatankkaustuntien käyttöön saannin.

4.1.3 Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services (ATARES)

ATARES on toimintatapamalli, jonka perusteella seitsemän EAC:n jäsenvaltiota optimoi omien ilmakuljetus- ja ilmatankkaus- ja muiden resurssien käyttöä.

ATARES-sopimuksessa jäsenvaltiot vaihtavat ilmakuljetustunteja. Vaihtokerroin määräytyy eri lentokonetyyppien kesken sovitun vaihtokertoimen avulla niin, että useissa valtioissa käytössä olevan C-130-konetyyppin kerroin on yksi. Pääasiassa kontribuutiot on tuotettu sotilaskonein, mutta eräät maat ovat osallistuneet myös siviilikoneilla tuotettavin kontribuutioin.

ATARES-järjestelyn ilmakuljetusresurssien vaihtokerroimet on lueteltu taulukossa 2.

Konetyyppi	Vaihtokerroin 2004 (Equivalent factor)
C 130/C160	1
SPANISH BOEING 707	2.82
SPANISH CASA 235	0.55
SPANISH CASA 295	0.57
SPANISH CASA 212	0.35
BRITISH VC 10	3.90
BRITISH TRISTAR	2.56
BRITISH HS 125	0.47
BRITISH Bae 146	0.55
BRITISH C17	7.10
FRENCH AIRBUS A 310	1.90
FRENCH CASA 235	0.55
FRENCH N 262	0.30
FRENCH SUPER PUMA	0.75
FRENCH PUMA	0.55
FRENCH C 135 AAR ded.	3.10
FRENCH C 135 FR	3.00
BELGIAN AIRBUS A310	1.90
BELGIAN FALCON 20	0.42
BELGIAN FALCON 900	0.52
BELGIAN SEA KING	0.80
BELGIAN EMBRAER 135/145	0.47
DUTCH KDC 10	2.01 (AT)/2.93 (AAR)
DUTCH Gulfstream GIV	0.78
DUTCH Fokker 60 Utility	0.27/0.28 (Medevac)
DUTCH Fokker 50 (pax/VIP)	0.39
ITALIAN G 222	1.12
ITALIAN B 707 COMBI	3.34
ITALIAN P 180	0.27
ITALIAN HH-3F HELI	1.08
ITALIAN AB 212 HELI	0.73
GERMAN AIRBUS A 310	1.90
GERMAN UH-1D-HELI	0.35

Taulukko 2: ATARES-sopimuksen ilmakuljetusresurssien vaihtokerroimet

ATARES ja Suomi

Suomi ei ole vielä liittynyt ATARES-sopimukseen, mutta puolustusministeriö on valtuuttanut Pääesikunnan huolto-osaston selvittämään liittymismahdollisuudet. Suomen ongelmana ATARES-toimintatapamalliin liittymisessä on se, että meillä ei käytännössä ole vaihtoon tarjottavaa ilmakuljetuskykyä. Kaksi hankittavaa EADS CASA C-295M -konetta tarvitaan omaan käyttöön. Jatkossa on selvitettävä esimerkiksi SALIS-lentotuntien vaihtomahdollisuus ATARES-järjestelyssä.

4.2 Yhteistyö Euroopan unionissa

4.2.1 Sotilaallinen kriisinhallinta

Helsingin Eurooppa-neuvostossa joulukuussa 1999 sovittiin EU:n kriisinhallinnan joukkotavoitteesta, eli 60 000 sotilaan kriisinhallintajoukon kokoamisesta vuoteen 2003 mennessä. EU:n todettiin määräaikaan mennessä saavuttaneen kyvyn toimeenpanna kaikkia Petersbergin tehtävien mukaisia operaatioita, joskin riskitaso kasvaa vaativissa operaatioissa tiettyjen voimavarapuuotteiden vuoksi.

Yksi keskeinen puutealue EU:n kriisinhallintakyvyissä on raskas ilmakuljetuskyky (strateginen ilmakuljetuskyky). Tunnistettuja voimavarapuuotteita on pyritty ratkomaan muun muassa monikansallisin ratkaisuin vuoden 2002 alusta aloitetussa ECAP-ohjelmassa (European Capabilities Action Plan) ja sen projektiryhmissä. Natossa on samaan aikaan tehty työtä vastaavien voimavarapuuotteiden korjaamiseksi, ja järjestöissä tehtävää työtä on koordinoitu voimavaratyöryhmissä.

EU:n uudesta yleistavoitteesta (Headline Goal 2010) sovittiin toukokuussa 2004. Sen keskeinen elementti on EU:n taisteluosastokonsepti (EU Battlegroup Concept, EUBG, 2004). Taisteluosastojen perustaminen lisää entisestään raskaan ilmakuljetuskyvyn tarvetta pitkien toimintaetäisyyksien ja nopeiden valmiusaikojen vuoksi. Taisteluosastojen strateginen kuljetus on viime kädessä kansallisella vastuulla.

EU:n taisteluosastojen operaatioiden ollessa käynnissä operatiivisen tason kuljetukset hoidetaan kuljetusten johtokeskuksesta (EU Movement Co-ordination Centre, EUMCC), johon kukin operaatioon osallistuva valtio lähettää edustajansa. EUBG-osallistumisen vuoksi myös Suomi valmistautuu asettamaan henkilöitä EUMCC:hen operaatioiden perustamisvaiheessa. EU:ssa toimii myös EUMS:n henkilöstöstä koottu kuljetusten koordinoitiryhmä EUMCG



(EU Movement Co-ordination Group). Lisäksi EU:ssa on keskusteltu tarpeesta perustaa strategisen tason suunnittelusolu EU:n sotilasesikuntaan (EU Movement Planning Cell, EUMPC).

EU-maiden strategisissa kuljetuskyvyissä ei ole saavutettu merkittävää parannusta viime vuosina. Tilanne tulee osittain paranemaan A400M-koneiden hankinnan ansioista, mutta koneet tulevat olemaan pääosin isojen ja keskisuurten maiden hallussa. Useimmat nykyisistä unionimaista turvautuvat kaupallisiin ostopalveluihin hyväksyen niiden sisältämät riskit kuljettuskapasiteetin käyttöön saatavuudessa. Pääosalla pienistä ja keskisuurista EU-maista ei ole kykyä kuljettaa taiteluosastoihinsa kuuluvia joukkoja operaatioalueelle, vaan ne tukeutuvat johtovaltioon, suurten maiden kykyyn tai ostotunteihin, esimerkiksi SALIS-sopimukseen. Useat EU-maat ovat myös allekirjoittaneet Naton NSAC-järjestelyn aiesopimuksen (katso luku 4.3).

EU:n raskasta ilmakuljetuskykyä on pyritty kehittämään myös vuonna 2004 perustetussa Euroopan puolustusvirastossa (European Defence Agency, EDA). Viraston keskeisenä tavoitteena on valmistella ja selvittää EU:n kriisinhallinnan tarpeisiin tarkoituksenmukainen ja toimiva ilmakuljetusratkaisu. Seuraavassa tarkastellaan Euroopan unionissa käynnistettyjä raskaan kuljetuskyvyn aloitteita.

Strategisen ilmakuljetuskyvyn selvityksiä Euroopan unionissa

GAD-työ (Global Approach on Deployability), jota tehdään puolustusministereiden johdolla neuvoston pääsihteeristössä EU:n sotilaskomitean (EUMC) ohjauksessa saatiin osittain päätökseen RSOM&I-konseptin (Reception Staging Onward Movement and Integration) hyväksymisen myötä. RSOM&I-konseptilla tarkoitetaan operaatioiden ryhmittymisvaihetta. Työn johtopäätösten avulla on mahdollista hyödyntää saatavilla olevat strategiset kuljetusvoimavarat. Keskeisiä toimijoita ovat SALIS (ks. luku 4.1.1) ja EAC (ks. luku 4.1.2). Yhtenä GAD:n keskeisenä johtopäätöksenä oli, että EU:lla ei ole jatkuvaa seuranta siviilistä saatavien ilmakuljetusvoimavarojen tilanteesta.

Yksi EU:n keskeisistä lyhyen tähtäimen toimenpiteistä on keskittää EU:n strategisten siviili- ja sotilaskuljetusvoimavarojen seuranta ja kehittää tietoisuutta kuljetusvoimavarojen saatavuudesta ja toimintakyvystä. EU:n sotilasesikunta (EUMS) on yhdessä puolustusviraston kanssa aloittanut selvityksen, jossa asiaa käsitellään tarkemmin (Utilisation of Civilian Transport Capabilities and Resources for EU Crisis Management Operations).

Työn keskeiset tavoitteet ovat:

- kartoittaa siviilimarkkinoilta saatavat kuljetusresurssit, jotka sopivat EU:n kriisinhallintaoperaatioiden kuljetusvaatimuksiin ja tarpeisiin
- selvittää, miten siviilistä saatavia kuljetusresursseja saadaan EU:n käyttöön organisoidusti ja järjestelmällisesti
- selvittää, miten turvataan pääsy siviilistä saatavien kuljetusresurssien suunnitteluun ja seurantaan kaikissa tilanteissa
- selvittää, miten ja millä välineellä voidaan seurata kuljetusvoimavaroja sekä niihin liittyvän infrastruktuurin saatavuutta ja kapasiteettia
- laatia kustannuslaskelma

Kuljetusten toteuttamiseksi EU on kartoittanut seuraavia lisäkapasiteetin tuottamismahdollisuuksia lyhyellä tähtämellä:

Kolmansien maiden kuljetuskyky

- kaupallisen tai valtion omistaman lisäkapasiteetin saaminen Venäjältä ja Ukrainasta on mahdollista, mutta neuvottelut eivät ole edenneet ja niitä voidaan jatkaa aikaisintaan maaliskuussa 2007 (syy neuvottelujen keskeytymiseen ei ole tiedossa)

Avoin yhteistyö sotilaallisten ja humanitaarisen apuun liittyvien toimijoiden kesken

- avoin yhteistyö eri viranomaisten välillä strategisen kuljetuksen toteuttamiseksi, resurssien jaettu käyttö yhteistoiminnassa esimerkiksi Komission (RELEX, MIC, ECHO) kanssa

Yksityiset kaupalliset toimittajat

- kaupalliset toimittajat Euroopassa, joilla on kokemusta vaativistakin olosuhteista
- muodostettaisiin konsortio useamman maan välille, jotka hallinnoisivat laajempaa sopimusta, joka toimittaisi tai tuottaisi kuljetuspalveluja sotilas- ja siviilimarkkinoilta EU:n tai sen jäsenmaan tarpeisiin

Näiden järjestelyjen mahdollisia hyötyjä olisivat:

- kuljetusten suunnittelun ja toteuttamisen ulkoistaminen "turvallisissa" operaatioissa
- joustavuus ja "räätälöitävyyt" tarpeen mukaan koska kuljetusresurssien tarjonta on laajempaa
- jäsenmaiden, joilla on vähän tai ei ollenkaan kuljetuskapasiteettia, on helpompi saada resurssia käyttöönsä
- siviilikalustolla yhteistyö kansalaisjärjestöjen kanssa on helppoa ja humanitaarinen apu on helpompaa toteuttaa etenkin alueilla, joissa esimerkiksi sotilaskoneiden käyttö ei ole suotavaa tai mahdollista
- riippumattomuus markkinahintojen heilahteluista
- EU:n näkyvyyden lisääntyminen

Kustannusten jakaminen:

- yhteistyössä Komission kanssa
- edellyttää EU:n sotilaallisten operaatioiden yhteisiin kuluihin tarkoitetun Athena-rahoitusmekanismin muuttamista
- ryhmä vapaaehtoisia ja halukkaita jäsenmaita, joita Euroopan puolustusvirasto tukee.

Keskipitkän ja pitkän aikavälin ratkaisua etsittäessä keskeisessä asemassa on strategisen kuljetuskyvyn tarpeen ja mahdollisuuksien analyysi. Optimaalisen mallin löytämiseksi on huomioitava EU:n operatiiviset konseptit, skenaariot ja teolliset sekä tekniset mahdollisuudet tulevaisuudessa. EU on määrittänyt erilaisia vaatimuksia analyysin laatimiseksi. Keskeisimpiä vaatimuksina ovat teknologian kehittyminen ja sen tuomat mahdollisuudet, teollisuuden voimavarat ja EU:n tarve strategisille kuljetuksille. Analyysissä keskeiseen asemaan nousee myös erilaisten yhteistoimintamallien löytäminen ja määrittäminen.

Yhtenä keskeisenä tutkittavana vaihtoehtona on lisäilmakuljetuskyvyn hankkiminen. Tällöin kyseeseen tulee A400M- tai C-17-koneiden hankkiminen jo joidenkin jäsenmaiden hankkimien koneiden (A400M) lisäksi. Tällöin kyseeseen tulisi yhteisomistajuus (pool), jonka koneita käytettäisiin erityisesti EU:n taisteluosastojen tarpeisiin. Eurooppalaiset maat ovat nykyisten tilausten mukaan hankkimassa yhteensä 180 A400M-konetta.

Ranska on hankkimassa 11 A400M-kuljetuskonetta ja lisäksi kolme ilmatankkukseen soveltuvaa tankkeria. Ranska on useassa eri yhteydessä tarjonnut mahdollisuutta näiden koneiden jaettuun hallintaan.

4.2.2 Pelastuspalvelu

Euroopan unionin pelastuspalvelun toimintaohjelma käynnistyi vuoden 2000 alusta ja on jatkettuna voimassa vuoden 2006 loppuun. Toimintaohjelma muodostaa oikeudellisen perustan EU:n panostukselle jäsenvaltioiden pelastuspalvelun perusteiden kehittämiseksi. Ohjelma ei ole sisältänyt mahdollisuutta rahoittaa pelastuspalvelun kehittämistä yksittäisessä jäsenvaltiossa esimerkiksi kalustoa hankkimalla, tai kustantaa osittainkaan EU:n pelastuspalveluoperaatioita yhteisön sisällä eikä sen ulkopuolella.

EU:ssa käynnistettiin niin sanottu pelastuspalvelumekanismi vuoden 2002 alusta voimaan tulleella neuvoston päätöksellä. Mekanismin keskeinen osa on EU:n yhteinen pelastuspalvelun hälytys- ja informaatiojärjestelmä, jota ylläpitää komission ympäristöpääosaston pelastuspalveluyksikön yhteydessä toimiva seuranta- ja tiedotuskeskus (Monitoring and Information Centre, MIC). Kansainväliset EU:lle osoitetut pelastuspalvelua koskevat avunpyynnöt välitetään jäsenvaltioiden kontaktipisteille MIC:stä, joka myös ylläpitää ja välittää tilannekuvaa katastrofialueella yhteistoiminnassa YK:n ja Naton kanssa. Suomen pelastuspalvelun yleinen kansainvälinen kontaktipiste on Helsingin hätäkeskus. Komissio voi mekanismin kautta koordinoita EU:n sisällä jäsenvaltioiden yhteisiä pelastuspalveluoperaatioita mutta vastuu pelastuspalvelunvalmiudesta sekä operaatioista kustannuksineen kuuluu jäsenvaltioille subsidiariteettiperiaatteen mukaisesti.

Pelastuspalvelun toimintaohjelman jatkamiseksi rahoituskaudelle 2007–2013 komissio ehdotti vuoden 2005 keväällä nopean pelastuspalvelun ja valmiustoimien rahoitusvälineen perustamista kyseisille vuosille (pelastuspalvelun rahoitusväline). Rahoitusväline kattaisi nykyisen toimintaohjelman mahdollistamat toimet ja mekanismin kustannukset. Ehdotukseen sisältyi lisäksi mahdollisuus korvata yksiköiden ja kaluston kuljetuksia sekä tiettyjä kalustokustannuksia EU:n varoista. Käsittely on ollut erittäin ristiriitaista erityisesti kuljetuskustannusten ja eräiden kalustokustannusten korvaamisen tason osalta. Parhaassa tapauksessa voi syntyä kompromissi, jossa korvaukset koskisivat vain kuljetuksia äärimmäisen tiukoilla rajoituksilla ja vasta viimeisenä keinona, kun kaikki jäsenvaltion käytettävissä olevat mahdollisuudet hankkia kuljetuksia on käytetty. Muuten kuljetusten kustannukset jäisivät pelastuspalveluapua tarjoavien maiden omalle vastuulle niin, että niillä olisi mahdollisuus veloittaa kustannukset avun saajalta.

EU voisi kuitenkin tukea jäsenvaltioita kuljetusten hankinnassa kokoamalla tietoa käytettävissä olevasta kalustosta ja tekemällä yleissopimuksia kuljetusvälineitä, käytännössä ilma-aluksia omistavien yritysten ja laitosten kanssa. EU voisi myös koordinoita jäsenvaltioiden kuljetustarpeiden yhdistämistä yksiin kuljetusvälineisiin operaatiokohtaisesti. Toimintaohjelmaesitystä käsiteltäneen oikeus- ja sisäasiain neuvostossa joulukuussa 2007. On mahdollista, että rahoitusvälineitä koskeva asia raukeaa tai siirtyy käsiteltäväksi myöhemmin. Tämä tarkoittaisi, että EU:lla ei olisi oikeudellista perustetta rahoittaa pelastuspalveluasioita edes nykyisessä laajuudessa.

4.3 Yhteistyö Natossa

Raskas ilmakuljetuskyky määriteltiin keskeiseksi puutealueeksi Naton huippukokouksessa Washingtonissa (1999), jossa käynnistettiin Defence Capabilities Initiative -ohjelma (DCI) voimavarapuuotteiden korjaamiseksi. Prahan huippukokouksessa 2002 Naton jäsenmaat sitoutuivat uuteen voimavarojen kehittämissuohjelmaan (Prague Capability Commitment, PCC), jonka seitsemään puutealueeseen lukeutuvat strateginen ilma- ja merikuljetuskyky sekä ilmatankkauskyky. Prahan huippukokouksen päätöksiin kuului myös uuden nopean toiminnan valmiusjoukon (NATO Response Force, NRF) perustaminen, mikä korostaa entisestään raskaan ilmakuljetuskyvyn tarvetta.

Nato varautuu tulevina vuosina myös toimeenpanemaan operaatioita periaatteessa missä päin maailmaa tahansa, mikä asettaa uusia vaatimuksia strategiselle ilma- ja merikuljetuskyvylle sekä huollolle ja muille tukitoiminnoille.

Natossa on laadittu selvitys jäsenmaiden nykyisestä ilmakuljetuskyvyn tarpeesta ja nykytilanteesta. Valtaosa Nato-maista on lähes yksinomaan riippuvaisia SALIS-järjestelystä tai vapailla markkinoilla saatavilla olevasta kuljetuskonekapasiteetista, jolloin kriisitilanteissa koneiden saatavuus saattaa rajoittua ja vapailla markkinoilla hinta nousta huomattavasti.

Natossa on tehty useita aloitteita raskaan ilmakuljetuskyvyn hankkimiseksi monikansallisesti. Merkittävää edistystä on saavutettu Naton Defence Investment -osaston strategista ilmakuljetuskykyä koskevan aloitteen (NATO Strategic Airlift Capability, NSAC) osalta. Keskustelu strategisen ilmakuljetuskyvyn kehittämisestä jatkuu edelleen myös Ison-Britannian tekemän aloitteen pohjalta muun muassa EU:n ja Naton yhteisessä voimavaratyöryhmässä.

Naton strategisia kuljetuksia johdetaan Naton kuljetuskoordinaatiokeskuksesta (Allied Movement Co-ordination Centre, AMCC). Kuljetusten suunnitteluun käytetään ADAMS-tietojärjestelmää (Allied Deployment and Movement System), jota myös Suomi käyttää rauhankumppanuuteen liittyen.

NATO Strategic Airlift Capability (NSAC)

Tausta

NSAC on 15 Nato-maan (Bulgaria, Hollanti, Italia, Latvia, Liettua, Norja, Puola, Romania, Slovakia, Slovenia, Tanska, Tsekin tasavalta, Unkari, Viro ja Yhdysvallat) ja rauhankumppanimaa Ruotsin yhteissuohjelma, jolla pyritään alustavasti ratkaisemaan strategiseen ilmakuljetuskykyyn liittyviä puutteita. Aloite rakentuu ensi vaiheessa kolmen yhteisesti hankittavan C-17-koneen tuottamalle ilmakuljetuskapasiteetille. Ohjelma sisältää myös option neljännestä myöhemmin hankittavasta koneesta. Järjestelyn tavoitteena on tuottaa vähintään noin 3 000 vuosittaisen lentotunnin edellyttämä suorituskyky. Nykyiset sitoumukset muodostavat 3 380 lentotuntia, kun kolmen koneen laskennallinen kapasiteetti on 4 500 tuntia. Neljän kuljetuskoneen suorituskyky mahdollistaisi enimmillään noin 6 000 lentotuntia vuodessa. Toimintaympäristön osalta varaudutaan toimintaan sekä matalan että korkean turvallisuusriskin operaatioissa.

Lentoteknisissä järjestelyissä tukeudutaan mahdollisimman pitkälle jo olemassa olevaan kapasiteettiin ja infrastruktuuriin. Koneiden päätukikohta ja tarvittavat tukielementit rakennetaan Saksaan Ramsteinin tukikohtaan, jonne jo nyt tukeutuu huomattava määrä Yhdysvaltain C-17-kalustoa. Lisäksi tukikohtaan tarvittaviin muutostöihin pyritään saamaan Naton infrastruktuurirahaa (NATO Security Investment Programme, NSIP).



NSAC-aloitteen todetaan olevan auki paitsi kaikille Naton jäsenmaille myös Naton ulkopuolisille EU-maille, joilla on rauhankumppanuusstatus sekä turvallisuussopimus Naton kanssa. Toistaiseksi järjestelyä ei ole haluttu avata muille rauhankumppanimaille. Aloitteeseen liittyminen edellyttää kaikkien jo mukana olevien "osakkaiden" hyväksyntää sekä sitoutumista hankkeen kustannuksiin oman osuuden mukaisesti. Mukaan liittymisestä vakavissaan kiinnostuneille maille voidaan tarjota ohjelmaan tarkkailijan statusta.

Järjestely täydentää ja voi myöhemmin korvata SALIS-järjestelyn. Sen tulevaisuuteen ei vaikuta Airbus 400 M-koneiden tuotanto, joka pääasiassa tulee korvaamaan nykyiset C-130-kuljetuskoneet. A400M ja C-17 eivät koneiden erilaisten käyttöominaisuuksien vuoksi kilpaile keskenään. A400M-koneita voidaan myöhemmin liittää C-17-konsortioon.

Aikataulu

Aloite on edennyt nopeasti. Ohjelmassa mukana olevat maat allekirjoittivat aiesopimuksen (Letter of Intent on Implementation of a Strategic Airlift Initiative) 12.9.2006 ja ensimmäinen lentokone on tarkoitus saada käyttöön jo heinäkuussa 2007. Muiden koneiden toimitusaikataulut ovat kesä- ja joulukuu 2008 sekä mahdollisen neljännen koneen osalta heinäkuu 2009.

Järjestelyyn mahdollisesti liittyvien uusien maiden osalta päätöksiä toivotaan mahdollisimman pian johtuen koneiden valmistukseen liittyvistä syistä.

Koneiden hankinta ja kustannusvaikutukset

C-17-koneet soveltuvat erittäin hyvin sekä sotilaallisen kriisinhallinnan että pelastustoimen tehtäviin. Kyseinen konetyyppi voi lentää mannertenvälisiä matkoja ilman välilaskua. Vaikka kone on selkeästi strateginen kuljetuskone, pystyy se operoimaan varsin alkeellisilta ja lyhyiltä (1 000 metrin kiitotie) kentiltä, mikä mahdollistaa sekä henkilöstön että raskaan kaluston kuljetukset. NSAC-järjestelyn kautta hankittaviin C-17-koneisiin ei lähtökohtaisesti sisälly ilmatankkauskykyä, ainoastaan optio kyvyn myöhemmästä kehittämisestä.

NSAC-järjestely perustuu samankaltaiseen toimintamalliin kuin luvussa 4.1.1 kuvattu SALIS-järjestely. NSAC-järjestelyyn osallistuvat valtiot ovat delegoineet hankkeen käytännön toteuttamisen varsinaisten konehankintojen osalta Naton huoltoviranomaiselle (NATO Maintenance and Supply Agency, NAMSA). Konsortio perustetaan NAMSA:n peruskirjan mukaisena kumppanuusjärjestelyinä (Weapon System Partnership). Koneet tulevat osallistuvien valtioiden omistukseen "osakeyhtiöperiaatteella", ja niiden operoinnista vastaavat konsortioon kuuluvat maat.

NAMSA hankkii koneet suoraan valmistajalta Boeingilta. Pääosa C-17-konsortion kustannuksista aiheutuu kolmesta eri osakokonaisuudesta: koneiden hankintakustannuksista, infrastruktuurikustannuksista ja operatiivisen tuen ja ylläpitokustannuksista. C-17-koneen yleiseksi markkinahinnaksi arvioidaan noin USD 400 miljoonaa, mutta NSAC-järjestelyn kautta hankittaessa koneet saataneen asevoimien hankintahinnalla eli jopa puolet markkinahintaa halvemmalla.

Yhdysvaltojen maksuosuus konehankinnan kokonaiskustannuksista vastaa yhtä C-17-konetta, jolloin sen osuus kolmesta koneesta olisi 33 prosenttia ja neljästä koneesta 25 prosenttia. Loput kustannukset jakaantuvat muiden osallistujavaltioiden kesken erikseen sovitun mukaisesti ja riippuen niiden varaamasta lentotuntimäärästä. Valtiot voivat maksaa osuutensa joko Yhdysvaltain tapaan kertamaksulla tai rahoittaa sen leasing-järjestelyllä. Rahoitusjärjestelyt toteutetaan verrattain joustavasti. Ainakin yksi hankkeeseen osallistuva valtio maksaa ensimmäisen kahden vuoden ajan ainoastaan hallinnollista maksua ja korkoja aloittaen oman varsinaisen osuutensa maksun vasta vuonna 2009 SALIS-sopimuksen umpeuduttua.

Yhden lentotunnin arvioitu kustannus on enimmillään 20 000 – 30 000 euroa kaikkine kuluineen (polttoaine, henkilöstö, infrastruktuuri jne). Lentotunnin hinta laskee merkittävästi sen jälkeen kun koneinvestointi on maksettu.

Ylläpito- ja operatiivisten kustannusten jakautumista osallistuvien valtioiden kesken ei ole vielä lopullisesti määritetty. Yhteisten kustannusten osuutta selvitetään parhaillaan ja vastauksia odotetaan maaliskuun 2007 loppuun mennessä.

Toimintaperiaatteista

Hankkeeseen liitytään varaamalla tietty vuotuinen määrä lentotunteja, viitteellisenä alarajana on pidetty 50 lentotuntia. NSAC:n johtokunta vahvistaa vuosittain etukäteen lentotuntimäärät. Hankkeeseen osallistuvien maiden varaamat lentotuntimäärät vaihtelevat 45:stä 1 000 tuntiin. Yksi suurimmista "osakkaista" lentotuntien määrällä mitattuna on Ruotsi 550 lentotunnilla.

Ohjelmasta on mahdollisuus irtautua myöhemmin, mikäli esimerkiksi kansalliset järjestelyt tuottavat itsenäistä kapasiteettia jo päätettyjen tai myöhemmin päätettävien konehankintojen toteutuessa. Irtisanomisajan suunnitellaan olevan yksi vuosi.

Osallistujavaltiot voivat käyttää koneita kansallisten tarpeidensa mukaisesti kansallisiin, Nato-, EU- tai YK-johtoihin operaatioihin tai humanitaarisiin tehtäviin. Mahdolliset päällekkäiset tarpeet ratkaistaan hankkeen johtokunnassa. Parhaillaan ollaan laatimassa toimintaperiaatteita, joiden mukaan konsortioon kuuluvien maiden tarpeet tarvittaessa priorisoidaan. Alustava, karkea prioriteettijärjestys on: humanitaariset katastrofit, humanitaarinen apu YK:n, Naton tai EU:n pyynnöstä ja meneillään olevat operaatiot. Lopulliseen luetteloon tulee enintään viisi eri toimintotyyppiä. Konsortiota koskevassa sopimuksessa määritetään toimintaperiaatteet tilanteessa, jossa suunniteltuja lentotunteja on tarve ylittää. Osallistujamailla ei ole mahdollisuutta puuttua siihen, miten muut konsortioon kuuluvat koneita käyttävät.

Suunnitelmien mukaan NSAC:n tuottamia lentotunteja voidaan jatkossa myydä myös sopimuksen ulkopuolisille maille. Edellytyksenä tälle on, että lentokapasiteettia jää käyttämättä ja että konekalusto on kyseisellä hetkellä vapaana. Kaikissa tilanteissa ohjelmassa mukana olevien maiden tarpeet kuitenkin priorisoidaan tapauskohtaisten asiakkaiden edelle. Ohjelmaan voi liittyä yksittäisten maiden lisäksi myös Nato tai jokin osa sen organisaatiosta. Esimerkiksi Naton operaatioesikunnan komentaja (Supreme Allied Commander Europe/Allied Command Operations, SACEUR/ACO) voi varata halutessaan käyttöönsä tietyn määrän vuosittaisia len-

totunteja. Tämäntyyppisen järjestelyn nähdään tuottavan lisäarvoa paitsi yksittäisille jäsenmaille myös Natolle, jolloin mallina on liittokunnan yhteiskäytössä olevien AWACS-tutkavalvontakoneiden yhteiskäyttö.

Koneiden operointi

Operatiivisen lentotoiminnan toteuttamiseksi on tarkoitus kouluttaa viisi miehistöä jokaista lentokonetta kohti. Konekohtaiseen miehistöön kuuluu kaksi lentäjää sekä yksi kuormaukseen erikoistunut henkilö. Miehistöistä luodaan monikansallisia. Alustavien suunnitelmien mukaan ohjelmaan voi asettaa miehistöä sen mukaan, montako tuntia kyseinen maa on käyttöönsä varannut. Esimerkiksi 50 lentotuntia varannut maa voi asettaa yhden lentäjän osaksi monikansallisia miehistöjä. Lentotoiminnan edellyttämä johtamisjärjestelmä tulee myös luoda tarpeita vastaavaksi. Yhtenä esitettyinä vaihtoehtona on yhteistyö Euroopan ilmakuljetuskeskuksen (EAC) kanssa. Samoin tutkitaan myös niin sanottujen hallinnollisten järjestelyjen osalta yhteistoimintaa liittouman yhteiskäytössä olevan Naton varhaisvaroitus- ja johtamiselementtien kanssa (Nato's Airborne Early Warning and Control, NAEW&C), joka käytännössä koordinoi yhteiskäytössä olevia AWACS-tutkavalvontakoneita.

Johtosuhdejärjestelyissä tulee osallistujavaltioilla kuitenkin säilymään kaikissa tilanteissa niin sanottu "operatiivinen kontrolli" (Operational Control, OPCON), eikä kalustoa ole tarkoitus asettaa suoraan Naton komentorakenteen alaiseksi resurssiksi (vrt. Operational Command, OPCOM).

4.4 Esimerkkejä ulkomaisista ratkaisumalleista



4.4.1 Ruotsi

Ruotsin strategisen ilmakuljetuskyvyn kehittämistarve liittyy pohjoismaiseen taisteluosastoon (2008 ja 2011), puolustusvoimien kansainvälisen toiminnan laajentumiseen sekä yleensä kasvavaan tarpeeseen osoittaa valtiollista toimintakykyä kansainvälisten katastrofien ja luonnonmullistusten yhteydessä. Lyhyellä tähtäimellä on ratkaistava kahden ensimmäisen taisteluosaston kuljetustarve, joka ajoittuu vuosille 2008–2011.

Ruotsin tämänhetkinen ilmakuljetuskyky perustuu kahdeksaan omaan C-130 Hercules-koneeseen. Koneiden modernisointiohjelma on käynnistetty ja niiden elinkaaren arvioidaan jatkuvan 2020-luvulle. Ruotsi liittyi SALIS-järjestelmään maaliskuussa 2006. Ruotsin varaama lentotuntimäärä on 40. SALIS-järjestelyä tullaan hyödyntämään esimerkiksi ISAF-operaatioon

liittyvissä huoltokuljetuksissa jo tänä vuonna. Ruotsin puolustusvoimat ostaa muita siviililento-yhtiöiden kuljetuspalveluja noin 100 miljoonalla kruunulla vuodessa.

Ruotsin materiaalilaitos aloitti vuodenvaiheessa 2005/2006 selvittelyn oman raskaan kuljetuslentokaluston hankkimisesta. Selvitystyö perustui hallituksen toimeksiantoon ja yleiseen kriisivalmiuden kehittämiseen. Työn perusteella löytyi kaksi päävaihtoehtoa, eurooppalainen Airbus 400M ja amerikkalainen Boeing C-17. A400M ei Ruotsin näkökulmasta ollut kiinnostava vaihtoehto. Koneen kuljetuskapasiteetti on varsin pieni, vastaten noin kahta C-130-suoritusta. Ruotsi ei ole mukana Airbus-hankkeen teollisessa yhteistyössä, eikä hankkeeseen liity teollisia synergiaetuja Ruotsin kannalta. Boeing C-17 -kone sitä vastoin osoittautui hyvin mielenkiintoiseksi. Koneen toimintavarmuus on todettu ja hyväksi havaittu. Sen kuormauskapasiteetti vastaa neljää Herculesta (kuormauspinta-alaan perustuva vertaus).

Keväällä 2006 puolustusvoimat esitti puolustusministeriölle (hallitukselle) kahden C-17-koneen hankkimista. Koneiden hankinta osoittautui kuitenkin liian kalliiksi ja Ruotsi on päättänyt ratkaista tulevan raskaan ilmakuljetustarpeensa tukeutumalla NSAC-järjestelyyn. Ruotsin hallitus päätti lokakuussa 2006 aloittaa neuvottelut osallistumisesta NSAC-hankkeeseen ja se on allekirjoittanut asiaa koskevan aiesopimuksen. Ruotsin varaama 550 tunnin lentotuntimäärä on toiseksi suurin Yhdysvaltojen jälkeen.

Ruotsin pelastusviraston (Swedish Rescue Services Agency, SRSA) käyttämien raskaiden ilmakuljetuspalvelujen tuottaja voi olla kaupallisilta markkinoilta tai puolustusvoimilta. SRSA:lla on suunniteltu konsepti SAR-teamin kuljettamisesta ilmavoimien C-130 Hercules -koneella mutta sitä ei ole käytetty tänä vuonna. Ruotsin ilmavoimien Herculeksen kuljetuskapasiteetti on 22,6 tonnia. Puolustusvoimat hallinnoi kansallisia SALIS-tarpeita, mutta tarvittaessa niitä voidaan käyttää myös siviilitoimintaan. SRSA näkee Suomen mahdollisen raskaan ilmakuljetuskäytön täydentävän Ruotsin nykyistä järjestelmää IHP-maiden (International Humanitarian Partnership) humanitaarisissa operaatioissa.

4.4.2 Norja

Norjan ilmavoimilla on käytössään kuusi kappaletta C-130H Hercules-konetta. Koneet ovat vuodelta 1969, ja niillä on lennetty noin 22 000 lentotuntia. C-130H on taktisen tason kuljetuskone. Norjalla ei ole omaa strategista lentokuljetuskäytösä. Puolustusvoimien materiaalilaitos (Forsvarets logistikkorganisasjon, FLO) vuokraa strategista lentokuljetuskäytösä Ukrainasta ja Venäjältä tarvittaessa (käytetty esimerkiksi Afganistanin kuljetuksissa).

Kuljetuskoneet ovat ilmavoimien vastuulla, ja resursseja on käytettävissä muille tarvitsijoille tapauskohtaisesti. Kuljetuksista ei peritä ministeriöiden välillä erillisiä maksuja kuin poikkeustapauksissa.

Tällä hetkellä kuljetuskäytös ei ole normaalilla tasolla, koska koneet ovat pääosin maassa huoltojen ja siipien vaihdon takia. Normaalityössä lentotunteja kertyy noin 3 000 vuodessa, ja ne jakautuvat seuraavasti: noin 500 tuntia harjoitteluun, noin 2 000 tuntia kansallisiin kuljetuslentoihin, noin 400 tuntia esimerkiksi YK:n, Naton ja Punaisen Ristin puitteissa tapahtuvaan toimintaan. Loput sata tuntia käytetään sekalaisiin toimeksiantoihin.

Norjan tarvetta raskaalla kuljetuskäytölle lisää sen osallistuminen 1.1.2008 valmiusvuoronsa aloittavaan EU:n pohjoismaiseen taisteluosastoon. Ruotsilla on kyseisen EUBG:n kokonaisjohtovastuu, mutta Norjalla johtovaltiona raskaan ilmakuljetuksen osalta.

Norjan C-130H-koneet ovat vanhoja, mutta hyvin huollettuja. Koneiden elinkaari on riippuvainen ylläpitoon käytettävästä rahasta. Tosiasia kuitenkin on, että vanha kone on kallis yllä-

pitää. Norjassa on käyty jo pidemmän aikaa keskustelua siitä, mikä on tulevaisuuden ratkaisu kuljetuskyvyn osalta. Tällä hetkellä on tehty päätös siitä, että ainakin neljän C-130H-koneen elinkaarta jatketaan päivityksillä aina vuosille 2012 - 2015 lopullista ratkaisua odotellessa. Päivitys pitää sisällään uuden tutkan, omasuojajärjestelmän päivityksen sekä siviili-ilmailun vaatimusten mukaiset uudet lentotekniset välineet. Samalla tehdään iso perushuolto ja uloimmat siivet uusitaan. Näillä muutoksilla elinkaaren pitäisi ulottua vuoteen 2015 ilman muita suuria päivityksiä. C-130H seuraajaehdokkaista Norjassa ovat J-27, C-130J, A400M, AN-70 ja C-17. Tällä hetkellä eri vaihtoehtoja analysoidaan, mutta tuloksista ei toistaiseksi anneta tietoja julki.

Norja on hakenut ratkaisuja myös Naton ulkopuolelta. Norja on mukana SALIS-yhteistyössä ja jäsenenä Euroopan ilmakuljetuskeskuksessa (EAC). Norja on myös allekirjoittanut NSAC-hankkeen aiesopimuksen.

Koneiden liisaaminen puhtaasti kaupallisilta yrityksiltä on nähty Norjassa hankalaksi, koska koneita käytetään myös vihamielisessä ympäristössä ja lisäksi kansallinen kriisivalmius edellyttää, että tietty kapasiteetti on omassa johdossa.

Norjan pelastusvirastolla (Direktoratet för Sivilt Beredskap, DSB) ei ole ennakkoon suunniteltua raskaan ilmakuljetuskyvyn järjestelmää käytettävissään. Lentokuljetuspalvelut hankitaan ostopalveluina kaupallisilta markkinoilta tarpeen mukaan. Tämä menettely tuo epävarmuustekijän koneen saatavuuteen. Ensimmäiseksi pelastusvirasto kääntyy IHP-maiden puoleen selvittääkseen yhteisen lentokuljetuksen mahdollisuudet. Pelastusvirastossa on käyty keskusteluja tilanteen korjaamiseksi mutta mitään päätöksiä ei ole vielä tehty johtuen muun muassa korkeista kustannuksista. Pelastusvirastolla ei ole kansallisella tasolla käytössään yhtään kuljetuskonetta, jonka kuljetuskapasiteetti on yli 15 tonnia. Pelastusvirasto ilmoitti ottavansa asian esille seuraavassa IHP-maiden kokouksessa.

4.4.3 Tanska

Tanskan raskas ilmakuljetuskapasiteetti perustuu tällä hetkellä SALIS-yhteistyöhön. Kuljetuskapasiteettia on viimeksi käytetty toukokuussa, kun tanskalaisia joukkoja siirrettiin Afganistaniin. Tätä järjestelyä on tarkoitus jatkaa vuoteen 2012 siten, että vuonna 2009 neuvotellaan nykyinen sopimus uusiksi. On myös mahdollista, että sopimuksesta irtaudutaan, mikäli kustannuksiin tulee suuria korotuksia. Tällöin tutkittaisiin myös kaupallisten lentoyhtiöiden mahdollisuus tarjota koneita. SALIS-yhteistyössä Tanskalla on oikeus 40 tuntiin vuodessa sekä lisäoptio 56 lisätunnista.

Tanska on mukana NSAC-järjestelyssä, jossa se on varannut lentoaikaa 200 tuntia vuodessa. Lisäoptioista neuvotellaan ja julkisuudessa on esiintynyt lukuja 350 - 400 tuntia vuodessa. Tanskan tavoitteena on saada NSAC-järjestelyyn mukaan mahdollisimman paljon omia pilotteja ja miehistöä. Tämä edesauttaisi Tanskan näkemyksen mukaan koneen käyttöä esimerkiksi kansainvälisen humanitaarisen katastrofin yhteydessä myös kansallisiin tehtäviin.

Tanskan pelastusviraston (The Danish Emergency Management Agency, DEMA) raskaan ilmakuljetuskyvyn tarve on noussut tasaisesti viraston tuottamien erityyppisten pelastuspalvelumodulien kysynnän johdosta. Tällä hetkellä vuosittainen ilmakuljetustarve on 2–4 operaatiota. Mikäli Suomella on käytettävissään raskas ilmakuljetuskyky, jonka toimintavalmiusaika on hyvä ja hintataso kilpailukykyinen, on DEMA valmis osallistumaan yhteisoperaatioihin. Tällä hetkellä pelastusvirasto käyttää kaupallisia länsimaisia sekä venäläisiä lentoyhtiöitä ja myös ilmavoimien koneita, mikäli niitä on edulliseen hintaan saatavissa.

4.4.4 Saksa

Saksalaisten kriisinhallintajoukkojen tukeminen toteutetaan tällä hetkellä pääasiassa Transall C-160 ja Airbus A310 -kalustoilla. Pidemmät lennot lennetään A-310:lla ja lyhyemmät lennot sekä lennot esimerkiksi Balkanille C-160:lla. Molemmat kalustot alkavat käyttööltään ja ominaisuuksiltaan olla jo vanhentuneita.

Saksan ilmavoimien, Luftwaffen, tehtäviin kuuluu evakuointi- ja humanitaarisen avustustoimintaan osallistuminen. Lisäksi saksalaisten siviilien ja sotilaiden evakuoinnit Saksaan, esimerkiksi katastrofialueelta, kuuluvat ilmavoimien tehtäviin. Yksi A-310-kone ja kolme C-160-konetta ovat jatkuvasti 24 tunnin valmiudessa evakuointitehtäviin. Ilmavoimien kuljetuskonekapasiteettia lainataan tarpeen mukaan myös muille viranomaisille. Saksan kokonaisvaltaisesti ja tehokkaasti toteutettuja MEDEVAC-järjestelyjä on selvitetty tarkemmin liitteessä 5.

Ilmavoimilla on käytössään yhteensä 83 taktisen tason C-160-konetta. Koneita käytetään sekä henkilöstön että materiaalin kuljettamiseen ja pudottamiseen kohdealueelle. C-160:n maksimihyötykuorma on 14 tonnia, jolloin koneen toimintasäde on noin 1 200 kilometriä. Noin viiden tonnin hyötykuormalla ja täysillä polttoainetankeilla koneen toimintasäde on noin 3 800 kilometriä.

Ilmavoimilla on käytössä seitsemän Airbus A310-lentokonetta. Koneet ovat entisiä Lufthansan matkustajakoneita, jotka on osittain muutettu sotilaskäyttöön sopiviksi. Koneista kaksi on varustettu VIP-kuljetuksia varten ja yksi tavanomaisia henkilökuljetuksia varten. Neljä A310-konetta on varusteltu niin sanottu MRTT-versioiksi (Multi Role Transport Tanker), joka mahdollistaa, tosin rajoitetusti, koneiden käytön henkilö-, rahti- tai evakuointikuljetuskoneina sekä ilmatankkauskoneina. A310-koneiden toimintasäde on 10 500 kilometriä ja maksimilentonopeus noin 860 kilometriä tunnissa.

Airbus A310-kaluston muutostyöt siviilimatkustajakoneista sotilaskäyttöön tarkoitettuihin monitoimikoneisiin eivät ole sujuneet ongelmitta, ja suunnitellusta aikataulusta on jääty jälkeen. Keskeisimpinä syinä ovat olleet koneen ikä ja tekninen rakenne. Uusien ja nykyaikaisten ratkaisujen istuttaminen vanhaan runkoon on ollut hankalaa. Lisäksi koneiden alkuperäinen käyttötarkoitus siviilimatkustajakoneena ei mahdollista optimaalisella tavalla esimerkiksi koneen käyttämistä rahti- tai tankkauskoneena.

Airbus-kaluston etuna on valmis Lufthansan koulutus- ja huoltojärjestelmä. Ilmavoimien lentäjät koulutautuvat Lufthansan kursseilla ja kaluston kunnossapito on integroitu siviililento-yhtiön kunnossapitojärjestelmään. Airbus-kaluston käyttö raskaana ilmakuljetuskoneena on Saksan ilmavoimille joka tapauksessa väliaikainen ratkaisu vielä noin viiden vuoden ajan.

Tulevaisuudessa Saksan raskas lentokuljetuskyky paranee oleellisesti. Saksan ilmavoimat on tilannut 60 yhteiseurooppalaista A-400M-konetta. Koneiden kokonaismäärästä 36 on logistiikkaversioita ja 24 taktisia versioita. Logistiikkaversioita on tarkoitus käyttää materiaalin kuljettamiseen ja taktisia versioita henkilökuljetuksiin. Konetyypin ensilento on suunnitelman mukaan vuonna 2008. Ilmavoimat saavat koneet käyttöön vuosien 2010–2016 välisenä aikana. Saksan lisäksi myös Belgia (yhdessä Luxemburgin kanssa), Espanja, Ranska, Iso-Britannia ja Turkki ovat tilanneet koneita.

A-400M-koneita on tarkoitus käyttää taktisiin kuljetuksiin taistelukentän välittömään läheisyyteen, operatiivisiin huoltokuljetuksiin ja ilmatankkaukseen. Koneen operointikyky tilapäiskentällä on huomattavan hyvä. A-400M-koneella saksalaiset kykenevät tukemaan joukkojaan suorilla lentokuljetuksilla Afrikan ja Aasian kriisialueille. Koneen toimintasäde on 7 250 kilometriä 20 tonnin hyötykuormalla ja tyhjänä 9 520 kilometriä. A-400M-koneen maksimihyötykuorma on 32 tonnia ja suurin lentonopeus yli 700 kilometriä tunnissa. Kone voidaan tankata ilmassa.

Saksa on mukana SALIS-projektissa, josta se on varannut 700 vuosittaista lentotuntia. Projekti on Saksan kannalta väliaikainen, ja se luopune siitä vuodesta 2010 alkaen saadesaan käyttöönsä A-400M-kaluston. SALIS-projektiin kuuluvista kuudesta Antonov An-124-100 -koneesta kaksi on sijoitettu pysyvästi Leipzigin lentokentälle.

Saksan teknisen avun virasto (German Federal Agency for Technical Relief, THW) käyttää kaupallisten lentoyhtiöiden ilmakuljetuskykyä humanitaarisiin operaatioihin kuten esimerkiksi maanjäristystilanteisiin liittyvät USAR-tehtävät (Urban Search and Rescue). Vuosittaista lentotuntimäärää ei voida etukäteen määritellä koska operaatioista päätetään tapauskohtaisesti. Operaatiokohtaisista lentokuljetusjärjestelyistä THW toivoo informaatiota vapaan rahtikapasiteetin hyödyntämiseksi. THW:llä ei ole käytettävissään yhtään kuljetuskonetta, joiden kapasiteetti on yli 20 tonnia.

4.4.5 Hollanti

Hollannissa strategisesta kuljetuskyvystä on tehty tuore tutkimus "Strategic Transportation". Tutkimuksessa todettiin, että aiheeseen liittyy varsin monia muuttuvia tekijöitä, joten joiltain osin työssä on ollut pakko tehdä oletuksia ja yleistyksiä. Hollantilaiset totesivat tutkimuksessa, että itse konetyyppi ei ole tärkein tekijä, vaan se kuinka monta konetta lähtö- ja kohdepaikan lentokenttä tai vastaava lastaus- ja purkupaikka pystyy käsittelemään päivässä. Tätä kautta koneen lastattavuus ja purkamisen nopeus nousevat kapasiteettia tärkeämmiksi muuttujiksi.

Hollanti on mukana SALIS-yhteistyössä ja NSAC:n C-17-yhteishankinnassa. Maassa nähdään kuitenkin tarve varmistaa riittävä kansallinen kuljetuskyky. Ratkaisuja haetaan muun muassa tutkimalla vaihtoehtoja saada käyttöön puolustusvoimien ulkopuolista lentokuljetuskykyä esimerkiksi leasing-sopimuksin tai tapauskohtaisesti vuokraamalla siviili-liikenteen kuljetuskykyä.

Tällä hetkellä strategisen ilmakuljetuskyvyn tarve on suurin Afganistanin operaatiossa, jossa viime vuonna käytettiin kuljetuksiin noin 1 000 C-17-lentotuntia. Puolustusvoimat on ilmoittanut hallitukselle tarvitsevansa noin 1 700 C-17-lentotuntia jo olemassa olevan kapasiteetin lisäksi. Hollannilla on käytössä tällä hetkellä 2 C-130 Hercules-kuljetuskonetta ja yksi KDC-10-kuljetuskone (mukaan lukien ilmatankkauskyky). Suunnitelmassa on hankkia C-130-koneita neljä lisää kahdessa erässä ja KDC-10-koneita lisää kaksi kappaletta.

Hollanti näkee erittäin myönteisenä kaikki ne hankkeet, joilla C-17-kapasiteettia saadaan lisättyä, kunnes edellä mainitut lisähankinnat on saatu tehtyä.

4.4.6 Iso-Britannia

Ilmavoimien kehittämistä ohjaavat Isossa-Britanniassa asevoimien ja ilmavoimien kehittämissuunnitelmat. Asevoimien suunnitelman mukaan ilmavoimien vahvuuksia tullaan vähentämään. Ilmavoimien vahvuus pienenee nykyisestä 49 000 henkilöstä 41 000:een huhtikuuhun 2008 mennessä. Uudella ja nykyaikaisella kalustolla parannetaan ilmavoimien tehokkuutta ja suorituskykyä henkilömäärän pienetessä. Ilmavoimissa on käynnissä suuria modernisointi- ja kaluston uudistamisprojekteja, jotka alkavat konkretisoitua vuosikymmenen vaihteessa.

Strategisiksi prioriteeteiksi on määritetty muun muassa kyky jatkaa nykyisiä operaatioita, nopean toiminnan kyvyn kehittäminen ja ilmavoimien harmonisointi Yhdysvaltojen kanssa.

Ilmavoimien uusi komentaja on nimenomaan korostanut yhteensopivuutta Yhdysvaltojen kanssa. Tämä tavoite vaikuttaa ilmavoimien eri kokonaisuuksien kehittämiseen ja yhteistointaan muiden maiden kanssa. Samalla kuitenkin myönnetään, että Yhdysvalloista jäädytään jatkuvasti jälkeen pienempien resurssien takia.

Ilmavoimien strategisen kuljetuskyvyn muodostaa tällä hetkellä neljä vuokrattua C-17-kuljetuskonetta, joiden lisäksi nykyisin operoidaan yhdeksällä Tristar-, kuljetus- ja ilmatankkaus-koneella ja kuudellatoista VC-10-ilmatankkaus-koneella. Muiksi käytössä oleviksi kuljetuskonevahuuksiksi on ilmoitettu seuraavat lukumäärät: 24 C-130K-konetta ja 25 C-130J-konetta. C-130K-koneet korvataan A400M-koneilla. C-130J-koneet, joilla on jo korvattu vanhimmat C-130K-koneet, ovat palveluksessa 2030-luvulle asti.

Toiminta on aktiivisempaa kuin koskaan aiemmin, eikä oma kalusto enää riitä kuljetusten hoitamiseen. Osa kuljetuksista hoidetaan kaupallisilla charter-koneilla. Vuonna 2005 kuljetettiin kaikkiaan vajaa 200 000 henkilöä ja 20 000 tonnia materiaalia.

Ilmakuljetustoiminnan kehittämiseksi on käynnissä CATARA-projekti (Centralised Air Transport and Air-to-Air Refuelling Assets). Sen perusteella leasing-sopimuksen päättyessä ostetaan vuokralla olevat neljä C-17-konetta ja hankitaan samalla viides kone, otetaan käyttöön uudet A400M-kuljetuskoneet sekä ilmatankkaus-koneet. Kaikki kuljetus- ja ilmatankkauskalusto keskitetään Brize Nortonin tukikohtaan, jonka infrastruktuuria kehitetään toimintaa vastaavaksi. CATARA-projektissa on rahoitus olemassa kahteen kolmasosaan suunnitelmasta. Loppurahoitus on vielä auki, mutta sen saaminen on todennäköistä. Kuljetuskonekapasiteetin ylläpitoon ja huoltoon on laitettu paljon varoja keväällä 2006 solmitun sopimuksen mukaisesti. Positiivinen tulos on alkanut näkyä käyttökelpoisten koneiden kasvavina lukumäärinä.

Airbusin Miltonin tehtailla on avattu hiljattain uusi tuotantolinja, joka tekee lentokoneen siipiä muun muassa uusille A400M-kuljetuskoneille. Ensimmäisen koneen on määrä koelentää tammikuussa 2008. Uudet koneet valmistuvat lokakuusta 2009 alkaen. A400M-koneita Britannian ilmavoimat on tilannut 25 konetta, joista ensimmäinen luovutetaan suunnitelman mukaan kesäkuussa 2010.

Neljä C-17-kuljetuskonetta ovat osoittaneet käyttökelpoisuutensa Iso-Britannian strategisissa kuljetuksissa, ja useiden lisäkoneiden tarve on yleisesti tunnustettu. Puolustusministerin vuonna 2004 antaman ilmoituksen mukaan Iso-Britannian tavoitteena on viiden strategisen kuljetuskoneen yksikkö vuoteen 2015 mennessä. Tähän lukumäärään on hyväksytyt suunnitelmat nyt olemassa, mutta ilmavoimien "epävirallinen" tavoite on saada koneita vielä lisää tulevana vuosikymmenenä. Iso-Britannian raskas ilmakuljetuskyky perustuu ensi vuosikymmenellä C-17-, A400M- ja C-130J-kuljetuskoneisiin.

Ilmatankkauskyky perustuu tulevaisuudessa 16 A330-ilmatankkaus-koneeseen, joiden hankinta on ulkoistettu PFI-kumppanuussopimuksella (Private Finance Initiative). Koneet omistaa Air Tanker -konsortio, mutta Iso-Britannian ilmavoimat (Royal Air Force, RAF) vastaa niiden käytöstä sotilaallisissa operaatioissa. Suunnitelman mukaan RAF operoi koneita 75 prosenttia ja Air Tanker 25 prosenttia.

Koko hanke on nyt puolustusministeriössä tarkastelun alaisena, ja päätöstä odotetaan kevään 2007 aikana. Harkittavana ovat monet yksityiskohdat liittyen koneiden erilaisiin kuljetuskykyihin ja muunnettavuuteen eri tilanteisiin. Uusilla koneilla korvataan ilmavoimien nykyiset ilmatankkaus ja -kuljetuskoneet (VC-10 ja TriStar).

4.4.7 Australia

Australian raskas ilmakuljetuskyky perustuu tällä hetkellä C-130-kuljetuskoneisiin (H- ja J-versiot) sekä yksityissektorilta vuokrattuihin lentokoneisiin, ennen kaikkea Antonov 124-kalustoon. Tarpeen mukaan yksityisiltä australialaisilta lentorahtiyrityksiltä on vuokrattu kalustoa ja maan suurimmalta lentoyhtiöltä Qantasilta B-747-kalustoa rahdin ja henkilöstön kuljetuksiin.

Antonov-kaluston turvallisuuteen liittyvä epävarmuus ja tarve saada oma pitkän matkan raskas kuljetuskapasiteetti ovat johtaneet päätökseen hankkia neljä C-17-kuljetuskonetta, joista ensimmäinen luovutetaan kuluvan vuoden joulukuussa. Seuraavat kolme konetta saapuvat Australiaan vuonna 2008. Vastaavasti poistetaan lähivuosina käytöstä C-130H-koneet. 1990-luvulla hankitut C-130 J-version koneet jäävät edelleen käyttöön. Samaan aikaan C-17-kaluston kanssa saadaan maahan myös uusia KC-330-ilmatankkauskoneita korvaamaan vanheneva KC-707-ilmatankkauskalusto. KC-330-tankkereilla välilaskuton C-17-koneiden lentosäde saadaan vastaamaan Australian sotilaallisia velvoitteita.

C-17-kalusto hankintaan FMS-järjestelyllä (US Foreign Military Sales) ja koneet ovat niin sanottua Production Standard -varustelutasoa, ilman australialaisia erityisratkaisuja. Australia on liittynyt myös C-17 Globemaster Sustainment Partnership -ohjelmaan, jolla varmistetaan varaosien saanti yhteisestä poolista. Australian ilmavoimien (Royal Australian Air Force, RAAF) lisäksi pooliin kuuluvat Iso-Britannian ilmavoimat (Royal Air Force, RAF) sekä Yhdysvaltojen ilmavoimat, (US Air Force, USAF). Kanada, joka myös hankkii neljä C-17-konetta, liittyyneen niin ikään pooliin.

C-17-hankinnan myötä Australian riippuvuus vuokrakalustosta vähenee merkittävästi, mutta ei poistu kokonaan. Antonov-kalustoa ei ole kuitenkaan enää tarkoitus vuokrata C-17-kaluston saavuttua. Konkreettinen tarve vuokrakaluston tai muiden, esimerkiksi USAF:n ilmakuljetuskyvyn käyttöön on tapauskohtainen.

Lisäksi Australiassa valtio ja Qantas-lentoyhtiö ovat tehneet 20 vuoden sopimuksen viiden A330-koneen yhteiskäytöstä, mutta yksityiskohtaisempaa tietoa sopimuksen sisällöstä ei toistaiseksi ole saatavilla.



5. RATKAISUMALLIT KANSALLISEN RASKAAN ILMAKULJETUS- JA ILMATANKKAUSKYVYN HANKKIMISEKSI

5.1 Ratkaisumalli 1: Puolustusvoimille rakennettava kyky

Tässä vaihtoehdossa puolustusvoimille hankittaisiin raskaita kuljetuskoneita, joita hyödynnettäisiin puolustusvoimien omien tarpeiden lisäksi myös muiden viranomaisten tukemiseen. Koneiden hankinta- ja ylläpitokustannukset sisällytettäisiin puolustusbudjettiin. Muut viranomaiset varautuisivat omissa toimintamenoissaan lentotuntiperusteisesti koneiden käyttökuuluihin arvioimansa tarpeen mukaisesti.

Tämän ratkaisumallin merkittävin etu olisi se, että koneet olisivat varmasti käytettävissä (edellyttäen, että niitä olisi vähintään kaksi) ja, että ne kyettäisiin varustamaan operoitsijan valinnan mukaisesti. Tämä järjestely täyttäisi siviili- ja sotilaallisen kriisinhallintakyvyn tarpeet (mukaan lukien ilmatankkauskyky) ja tuottaisi ilmakuljetuskykyä kaikkien viranomaisten käyttöön. Ratkaisumalli mahdollistaisi myös välittömän reagoinnin yllättäviinkin ilmakuljetustarpeisiin.

Ratkaisumallin suurimpina ongelmoina ovat kalliit hankinta- ja ylläpitokustannukset ja koneiden liian matala käyttöaste, minkä takia toteutuvan lentotunnin hinta muodostuu tässä ratkaisumallissa kohtuuttoman suureksi. Pienten maiden ei kannata yksin hankkia raskasta ilmakuljetuskykyä esimerkiksi EU:n taisteluosastoihin osallistuvien joukkojen siirtoa varten, koska kyky olisi käyttämättä suuren osan aikaa.

Myös hankinnan seurannaisvaikutukset kokonaisresurssien käyttöön olisivat suuret. Kyvyn käyttöastetta voitaisiin nostaa myymällä kansallisista kokonaistarpeista ylijäävää ilmatankkaus- ja kuljetuskykyä ulkomaisille tarvitsijoille ja kansalaisjärjestöille tai vaihtamalla sitä kansainvälisissä järjestelyissä (ATARES). Toisaalta myyntimahdollisuuksia heikentäisi se, että tarjontaa tulee tulevaisuudessa olemaan huomattavasti nykyistä enemmän. Puolustusvoimat ei voisi myöskään toimia kaupallisen toimijan kaltaisena, lentokuljetuspalveluita myyvänä organisaationa.

Puolustusvoimien hallinnassa olevat kuljetuskoneet voitaisiin hankkia myös leasing-periaatteella, jolloin hankintakustannukset olisivat omaa omistusta pienemmät. Myös tässä tapauksessa tulisivat liian alhainen käyttöaste ja korkeat kustannukset muodostumaan ongelmaksi. Haasteeksi voisi myös muodostua kokonaiskustannuksien määrittäminen ja jakaminen eri viranomaisten kesken.

5.2 Ratkaisumalli 2: Valtion ja kaupallisen toimijan välinen yhteistyö

Tässä ratkaisumallissa raskaan ilmakuljetuskyvyn hankinta perustuisi Suomen valtion ja kaupallisen toimijan väliseen yhteistoimintajärjestelyyn. Koneet olisivat kaupallisen toimijan, lähinnä jonkin lentoyrityksen, hallinnassa ja valtio ostaisi siltä tarvitsemansa kuljetuskyvyn ennalta laaditun sopimuksen perusteella. Huolto ja infrastruktuuri olisivat lentoyrityksen hallinnassa ja lentäjät sen palveluksessa.

Kansallisen kokonaistarpeen täyttyminen riippuisi lentoyrityksen käytössä olevasta kone-tyypistä. Kyvyn käytettävyys pyrittäisiin määrittämään sopimusteknisesti siten, että se olisi mahdollisimman joustavasti saatavissa käyttöön. Tähän ratkaisumalliin liittyisi kuitenkin toiminnallisia epävarmuustekijöitä tilanteessa, jossa ilmakuljetuskyvyn samanaikaisia tarvitsijoi-ta olisi useita. Esimerkiksi humanitaarisessa kriisissä YK:n humanitaarisen yksikön (Office for the Coordination of Humanitarian Affairs) tai EU:n kautta tullut avunpyyntö johtaisi useiden FRF:ää vastaavien muodostelmien samanaikaiseen aktivointiin, eikä Suomi välttämättä olisi prioriteettilistan kärkipäässä. Jos kyse olisi ulkomaisesta lentoyhtiöstä, ei kykyä saataisi kansallisen puolustuksen käyttöön kriisitilanteessa, sillä ulkomaiselle yritykselle ei voida määrätä sellaisia lainsäädännöllisiä varautumisvelvoitteita, jotka varmistaisivat konekaluston käyttöön saamisen kaikissa tilanteissa. Myös koneiden kaksoisrekisteröinti voisi osoittautua haasteel-liseksi tai jopa mahdottomaksi.

Koska Finnairilla on lainsäädännöllinen varautumisvelvoite, tulisi yhteistyöhön pyrkiä en-sisijaisesti sen kanssa. Finnair on lisäksi suomalaisista lentoyhtiöistä ainoa, jolla on tällä het-kellä tosiasiallisesti kyky operoida kyseeseen tulevilla raskaalla lentokuljetuskalustolla.

Yhteistyömallissa Finnairin kanssa määritettäisiin ennalta valtiolle tietty lentotuntikiintiö, koneiden saatavuus käyttöön tiettyinä ajankohtina sekä menettelytavat ja vasteaika koneiden saamiseksi käyttöön ennalta arvaamattomissa nopeaa reagointia vaativissa tilanteissa. Ny-kyisin tuotannossa olevat monikäyttökoneet voidaan muuttaa käyttötarkoituksesta toiseen alle 24 tunnissa. Tällaisessa yhteistyömallissa valtio luonnollisesti sitoutuisi kattamaan kus-tannukset, jotka aiheutuisivat koneen varustelusta sotilaskäyttöön soveltuvaksi (muun muas-sa vähentynyt matkustajien kuljetuskapasiteetti), ilmatankkauskyvyn luomisesta sekä kauppal-listen lentojen mahdollisista peruutuksista aiheutuvat kulut. Lisäksi täytyisi ottaa huomioon koneen mahdollinen siirtolento Helsinkiin ja mahdolliset siviili liikenteen rajoitukset.

Tämä ratkaisumalli olisi parhaimmillaan kokonaistaloudellisesti edullinen, kustannusteho-kas ja se tuottaisi riittävän ilmakuljetuskyvyn kaikkien viranomaisten käyttöön. Jos järjestely tehtäisiin kansallisen lentoyrityksen kanssa, olisi kuljetuskyky sopimusteknisin järjestelyin lu-ottavasti saatavilla valtion käyttöön, vaikkakaan ei todennäköisesti niin nopeasti kuin ensim-mäisessä vaihtoehdossa. Koneet saataisiin kriisitilanteessa kansallisen puolustuksen käyttöön valmiuslain nojalla. Alustavissa keskusteluissa Finnairin kanssa on tullut esille Airbus A330 MRTT mahdollisena konetyyppinä, koska se soveltuisi parhaiten yhtiön nykyiseen laivastoon.

Puolustusvoimille yhteistyöstä olisi selkeitä kustannusetuja. Puolustusvoimille ei syntyisi lisätilan tarvetta, sillä operointi on mahdollista ulkoistaa lähes kokonaan. Lentoyhtiö operoisi koneilla ja huoltaisi ne omissa tiloissaan. Henkilöstön osalta tämä ratkaisumalli aiheuttaisi ainoastaan vähäisen lisätarpeen, koska ilmatankkausoperaattorit olisi sisällytettävä ilmavoi-mien henkilöstökokoonpanoon. Ilmatankkaustoimintaan liittyvää harjoittelua voitaisiin tarjo-ta mahdollisesti myös kumppanimaille.

Jos yhteistyötä tehtäisiin Finnairin kanssa, voisi Finnair hyötyä myös lähialueillamme tällä hetkellä olevasta raskaan ilmakuljetuskyvyn vajeesta, joka tosin tulee osin korjautumaan nyt valmisteilla olevien tulevaisuuden ratkaisujen myötä. Finnair voisi myydä ylijäävää kuljetus- ja ilmatankkauskykyä muille valtioille sekä ulkomaisille kansalaisjärjestöille.

Yhteistyöhön Finnairin kanssa pitkällä aikavälillä vaikuttaa se, tuleeko valtio säilyttämään enemmistöosuutensa Finnairissa. Tilanteen muuttuminen ei poistaisi sopimukseen perustu-vaa varautumisvelvoitetta, mutta johtaisi nykyisen kaltaisen sopimusperustan muuttumiseen. Uuden enemmistöomistajan kanssa tulisi pyrkiä tiukkaan sopimukselliseen tilaan. Finnairin pysyminen jatkossakin valtion enemmistöomistuksessa vähentäisi epävarmuutta kuljetusky-vyn käyttöön saamisessa (valmiuslain nojalla valtion käyttöön kriisitilanteessa).

Tämän ratkaisumallin toteuttaminen vaatisi perusteellisia lisäselvityksiä kaupallisen toimijan ja valtion välillä. Lisäksi tulisi selvittää eri hallinnonalojen vastuut hanketta toteutettaessa sekä kolmansien osapuolten, kuten keskeisten kumppanimaiden, mahdollisuudet ja halukkuus osallistua järjestelyyn.

Edellä esitetyn kaltainen monikäyttökoneeseen perustuva toimintamalli ei poista tarvetta SALIS- ja NSAC-järjestelyjen kaltaiselle toiminnalle sillä esimerkiksi A 330 MRTT -konetyyppi ei mahdollista raskaan ajoneuvokaluston kuljettamista.

5.3 Ratkaisumalli 3: Kyvyn hankinta kansainvälisessä yhteistyössä

3a) Valtioiden välinen sopimus

Suomen kannalta luontevimmat yhteistyökumppanit ovat jo tehneet ratkaisunsa raskaan ilmakuljetuskyvyn hankkimiseksi. Esimerkiksi EU:n taisteluosastojen johtovaltio Saksa on hankkinut kyvyn kansalliselta pohjalta ja Ruotsi kansainvälisen yhteistyöjärjestelyn kautta (NSAC). Pidemmällä aikavälillä esimerkiksi C-17-koneiden yhteishankinta esimerkiksi Ruotsin kanssa voisi olla mahdollinen. Kahden maan välisessä järjestelyssä lentotunnin hinta voisi kuitenkin muodostua korkeaksi koneiden käyttöasteen jäädessä alhaiseksi.

Yksi ratkaisumalli voisi olla raskaan ilmakuljetuskyvyn hankkiminen osana "poolia" jonkun muun omistamissa ja hallinnoimissa koneissa. Ranska on hankkimassa 11 kappaletta A400M-kuljetuskoneita ja lisäksi kolme ilmatankkukseen soveltuvaa tankkeria. Ranska on tarjonnut useissa eri yhteyksissä mahdollisuutta näiden koneiden tai hankittavien uusien koneiden jaettuun hallintaan. Koneita ylläpidettäisiin ja huollettaisiin Ranskassa, jonne myös koulutus olisi keskitetty. Osallistumalla kustannuksiin jäsenmailla olisi mahdollisuus saada lentotunteja käyttöönsä erikseen sovittavalla tavalla. Myös muut suuria hankintoja tekevät maat ovat mahdollisesti tarjonnassa vastaavia järjestelyjä

A400M-kone soveltuu hyvin strategisten ilmakuljetusten toteuttamiseen. Kuitenkin konetyypinä C-17 vastaisi Suomen raskaan ilmakuljetuskyvyn tarpeisiin paremmin, koska se on suurempi ja soveltuu raskaan materiaalin kuljetuksiin paremmin kuin A400M-kone. Lisäksi on otettava huomioon, että A400M-koneet saadaan käyttöön vasta ensi vuosikymmenen puolella.

3b) Osallistuminen EU:n tai Naton yhteistyöjärjestelyyn

Osallistuminen Naton NSAC-järjestelyyn täyttäisi kriisinhallintaoperaatioiden perustamiskuljetusten tarpeet kustannustehokkaalla tavalla ja nopealla aikataululla. Ensimmäisen koneen on arvioitu olevan osallistuvien maiden käytössä jo kesästä 2007 alkaen. C-17-konetyypillä kytetään keskittämään myös EU:n taisteluosastojen henkilöstö ja kalusto toimialueelle. Puutteena on kuitenkin ilmatankkausominaisuuden puuttuminen ainakin alkuvaiheessa.

NSAC-järjestely on kustannustehokas johtuen koneiden alhaisesta hankintahinnasta sekä ylläpito- ja operatiivisten kustannusten jakautumisesta lukuisten osallistuvien maiden (tällä hetkellä 16) kesken. Lisäksi järjestelyssä tukeudutaan olemassa oleviin tukikohtiin, mikä minimoi infrastruktuurimenot. Järjestelyllä ei olisi merkittäviä henkilöstövaikutuksia puolustusvoimille.

NSAC-konsortion rakentaminen Naton olemassa olevien mekanismien varaan on osallistujamaille paitsi nopeinta myös helpointa: kaikki tarvittavat sopimukset on olemassa kuten

muun muassa henkilöstön oikeudellista asemaa sääntelevä SOFA-sopimus, johon myös Suomen kaltaiset rauhankumppanimaat kuuluvat.

Lisäksi etuna järjestelystä on se, että tätä kautta tuetaan strategisen kuljetuskyvyn resurssien saamista DSACEUR:n (Deputy Supreme Allied Commander Europe/Allied Command Operations) kautta myös EU:lle. EU:lla ei ole vastaavaa omaa järjestelyä, vaan EU-maat tukeutuvat etupäässä SALIS-järjestelyyn, NSAC-järjestelyyn ja kaupallisiin resursseihin. Samoin etuna nähdään myös mahdollisuus irtautua hankkeesta mikäli esimerkiksi kansalliset tarpeet ja prioriteetit ajan kuluessa muuttuvat.

NSAC-järjestelyn kautta saatava kyky on käytettävissä myös muihin kuin sotilaallisen kriisinhallinnan tarpeisiin, esimerkiksi humanitaarisiin tehtäviin, osallistuvien valtioiden kansallisten tarpeiden mukaisesti. NSAC-järjestelyssä humanitaaristen katastrofien aiheuttamat lentotuntitarpeet priorisoidaan korkeimmalle. Järjestelyyn kuuluvien maiden mahdolliset päällekkäiset tarpeet ratkaistaan hankkeen johtokunnassa ennalta sovitun prioriteettijärjestyksen mukaisesti.

Tämän ratkaisumallin mahdollinen heikkous olisi kuitenkin ratkaisumallia 2 heikompi varmuus saada käyttöön raskaita kuljetuskoneita sellaisissa äkillisissä kriisitilanteissa, joissa konsortioon kuuluvilla mailla on päällekkäisiä tarpeita.

5.4 Eri ratkaisumallien vertailu ja johtopäätökset

Yllä käsitellyistä kolmesta ratkaisumallista ensimmäisessä lentotunnin hinta muodostuu koneiden matalan käyttöasteen vuoksi kohtuuttoman suureksi. Tämän johdosta puolustusvoimille hankittava raskaan ilmakuljetuksen kyky, on sitten kyse koneiden ostamisesta tai leasing-järjestelystä, on epärealistinen nykyisellä resurssitasolla. Ratkaisumallin 3a mukainen valtioiden välinen sopimus puolestaan voisi olla mahdollinen ja Suomen tulisivikin aktiivisesti seurata sen toteuttamismahdollisuuksia. Vaarana kyseisessä ratkaisumallissa voisi kuitenkin olla lentotunnin hinnan kohoaminen liian korkeaksi kahden tai muutaman maan yhteenlasketun käyttöasteen jäädessä matalalle tasolle tai kyvyn käyttöön saannin viivästyminen ensi vuosikymmenelle. Näin ollen toteuttamiskelpoisimmat ratkaisumallit ovat 2 ja 3b.

Suomen kannalta keskeistä on varmistaa riittävä ilmakuljetuskyky kansallisten tarpeiden mukaisesti. Kattavimmin raskaan ilmakuljetuskyvyn kansalliseen kokonaistarpeeseen vastaa vaihtoehto 2, jos se toteutetaan Finnairin kanssa. Tämä vaihtoehto täyttää suurelta osin sotilaallisen kriisinhallinnan, humanitaaristen ja muiden katastrofien edellyttämien pelastus- ja torjuntatoimien tarpeet sekä mahdollistaa kyvyn saamisen nopeasti ja varmasti käyttöön ennalta arvaamattomissa tilanteissa. Myös kansallisen puolustuksen näkökohdat ja ilmatankkauskyvyn tarve täyttyvät. Tämä vaihtoehto olisi todennäköisesti sovitettavissa Finnairin muuhun toimintaan kaupallisesti tarkoituksenmukaisella tavalla.

Vaihtoehto 3b olisi sotilaallisen kriisinhallinnan näkökulmasta toimiva ja kustannustehokas ratkaisu, joka mahdollistaisi raskaan kuljetuskyvyn käyttöön saannin jo kesästä 2007 alkaen. Lisäksi kyky olisi käytettävissä myös muihin kuin sotilaallisen kriisinhallinnan tarpeisiin, esimerkiksi humanitaarisiin tehtäviin, mutta sen käyttöön saatavuus äkillisissä kriisitilanteissa olisi epävarmempaa kuin vaihtoehdossa 2. Ratkaisumallin 3b osalta on myös otettava huomioon, että se syventäisi puolustusvoimien kansainvälistä verkottumista, yhteensopivuutta ja yhteisoperointikykyä.

Ratkaisumallien 2 ja 3b kykyä toteuttaa eri tehtävät arvioidaan taulukossa 3. Ratkaisumallissa 2 on esimerkkinä käytetty A 330 MRTT-konetyyppejä.

Tehtävät	Ratkaisumalli 2 (A330 MRTT)	Ratkaisumalli 3B (C-17/NSAC)	Huom.
Sotilaallinen kriisinhallinta/ henkilöstökuljetukset	+++	++	A330 MRTT on lähtökohtaisesti tarkoitettu ja varusteltu matkustajien kuljetukseen ja mahdollistaa suuremman henkilöstömäärän kuljetuksen.
Sotilaallinen kriisinhallinta/kalustokuljetukset	+	+++	Teknisiltä ominaisuuksiltaan C-17 soveltuu paremmin kalustokuljetuksiin. A330 MRTT mahdollistaisi osittaiset kalustokuljetukset.
Sotilaallinen kriisinhallinta/ evakuoinnit (mukaan luettuna MEDEVAC)	++	+	A330 MRTT-koneella on varmemmin Suomen kannalta relevantti MEDEVAC-kyky, koska kone olisi valmiiksi varustettu suomalaisen lääkintähuollon vaatimuksiin.
Ilmatankkaus	+++	-	C-17 sisältää option ilmatankkauksesta, mutta ei kykyä ainakaan alkuvaiheessa.
Kansallinen puolustus	+++	-	A330 MRTT-koneet valmiuslain nojalla saatavissa kansallisen puolustuksen käyttöön, jos järjestely tehtäisiin Finnairin kanssa. Soveltuu henkilöstön ja materiaalin kuljetukseen sekä ilmatankkaukseen.
Siviilikriisinhallinta/ henkilöstökuljetukset	+++	+	A330 MRTT voi lentää myös siviilirekisterissä, mikä voisi lisätä sen käyttömahdollisuuksia avustalueilla.
Siviilikriisinhallinta/ kalustokuljetukset	++	+++	Ks. sotilaallinen kriisinhallinta/ kalustokuljetukset
Siviilikriisinhallinta/ evakuoinnit (mukaan lukien MEDEVAC)	+++	+	Ks. sotilaallinen kriisinhallinta/ evakuoinnit

Taulukko 3: Raskaan ilmakuljetuskyvyn käyttötärpeiden toteutuminen ratkaisumalleissa 2 ja 3b

Kumpikaan yllä kuvatuista ratkaisumalleista ei yksin täytä kaikkia kansallisia raskaan kuljetuskyvyn tarpeita. Esimerkiksi A330 MRTT -koneilla ei saada kaikissa tilanteissa riittävää kuljetus- ja toimintakykyä johtuen muun muassa lastausongelmista. Ratkaisumalli 3b:n C-17-koneet taas mahdollistaisivat erittäin hyvin sotilaallisen kriisinhallinnan ja pelastustoimen edellyttämät ajoneuvokuljetukset ja operoinnin heikompi tasoisilla kentillä. A330 MRTT -koneen etuna on se, että siinä olisi 3b-vaihtoehdosta puuttuva ilmatankkauskyky. Yhteistoimintajärjestelyssä kansallisen lentoyhtiön kanssa koneet olisivat varmemmin käytettävissä siviilikriisinhallinnan tehtävissä johtuen niiden kansallisesta hallinnasta ja kaksoisrekisteröinnistä. Silti myös kumman tahansa ratkaisumallin toteuttaminen yksinäänkin lisäisi merkittäväällä tavalla Suomen raskasta ilmakuljetuskykyä.

Ratkaisumallit 2 ja 3b yhdessä vastaisivat parhaiten raskaan ilmakuljetuskyvyn kansalliseen kokonaistarpeeseemme. Ne täyttäisivät raskaalle ilmakuljetuskyvylle asetetut kriteerit (luku 1), joista keskeisiä olivat muun muassa kustannustehokkuus, käytettävyys ja monikäyttöisyys. Kahden ratkaisumallin yhdistäminen parantaisi merkittäväällä tavalla Suomen valtion kykyä huolehtia kansainvälisistä velvoitteista sotilaallisen ja siviilikriisinhallinnan osalta ja kansalaistensa turvallisuudesta erilaisissa kriisitilanteissa myös ulkomailla.

Myös kansallisen puolustuksen vaatimukset täyttyisivät. Raskaan kuljetuskyvyn myötä saatava ilmatankkauskyky lisäisi merkittävästi kansallista ilmapuolustuskykyä. Kyky parantaisi sotilaallista huoltovarmuutta turvaamalla kriittisen materiaalin saamista Suomeen kriisitilanteessa ja tarvittaessa mahdollistaisi kansainvälisissä kriisinhallintaoperaatioissa palvelevien suomalaisten joukkojen, henkilöstön ja kaluston kotiuttamisen kansallisen puolustuksen tarpeisiin. Lisäksi raskas kuljetuskyky ja siihen sisältyvä ilmatankkauskyky parantaisivat puolustusvoimien kykyä tukea muita viranomaisia yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisessa.

5.5 Esitettyjen ratkaisumallien taloudelliset vaikutukset

Vaihtoehdon 1 mukaisen puolustusvoimille hankittavan kansallisen raskaan kuljetuskyvyn taloudellisia vaikutuksia ei työryhmässä tutkittu yksityiskohtaisesti, koska hankinta- tai leasing-järjestelyjen sekä infrastruktuuri-, henkilöstö- ja huoltokustannusten osalta malli ei ole toteuttamiskelpoinen Suomelle. Ei myöskään ole nähtävissä mahdollisuutta, että riittävällä varmuudella voitaisiin myydä ylijäävää kapasiteettia katteella, joka tasoittaisi kustannukset siedettävälle tasolle.

Ratkaisumalli 2

A 330MRTT -koneen alustava julkisiin tietoihin perustuva hinta-arvio on noin 150 miljoonaa euroa sisältäen matkustaja-, rahti- ja ilmatankkausvarustelun. Lopulliseen hankintahintaan vaikuttavat kuitenkin monet kauppapoliittiset ja yksityiskohtaiseen varusteluun liittyvät tekijät, joten hinta-arvio ennen tarkempia selvityksiä ja kauppaneuvottelujen aloittamista on varsin karkea. Mikäli hankinnan tekisi kaupallinen lentoyhtiö, tulisi osa hankintahinnasta, esimerkiksi ilmatankkauskyvyn osuus, todennäköisesti puolustusvoimien maksettavaksi.

Airbus A 330 MRTT -koneen lentotunnin alustava kustannusarvio on työryhmän saaminen tietojen mukaan 5 500 – 6 000 euroa tunnilta. On kuitenkin todennäköistä, ettei yksittäinen lentoyhtiö hankkisi koneita yksin. Näin ollen lentotuntihinta voisi nousta, koska siinä huomioitaisiin lentoyhtiön konehankinnan kuluja. Kustannusten tarkempi määrittäminen edellyttäisi yksityiskohtaista selvitystyötä yhdessä lentoyhtiön kanssa.

Ratkaisumalli 3b

C-17-koneen hankintahinta NSAC-järjestelyssä on työryhmän julkisista lähteistä saadun tiedon perusteella arvioimana noin 220 miljoonaa dollaria. Arvioitu lentotuntihinta on 20 000 – 30 000 euroa sisältäen kaikki kulut (polttoaine, henkilöstö, infrastruktuuri jne). Lentotunnin kokonaishinta laskee merkittävästi sen jälkeen, kun koneinvestointi on maksettu. Suomen arvioidulla vuosittaisella lentotuntitarpeella NSAC-järjestelyyn osallistuminen maksaisi Suomelle lentotuntien osalta 1,25 – 2,5 miljoonaa euroa vuodessa käytettäessä arviolaskuperusteena 25 000 euron lentotuntihintaa.

Lentotuntihinnan ohella tulee ottaa huomioon osallistuminen kalustohankintaan, infrastruktuuri- sekä operatiivisiin ja hallinnollisiin kustannuksiin. Osallistuminen kaluston hankintaan voidaan toteuttaa joko kertamaksulla tai leasing-periaatteen mukaisesti. Ylläpito- ja operatiivisten kustannusten jakautumista osallistuvien valtioiden kesken ei ole vielä lopullisesti määritetty. Yhteisten kustannusten osuutta selvitetään parhaillaan ja vastauksia odotetaan maaliskuun 2007 loppuun mennessä.

Suomen sotilaallisen kriisinhallinnan lentokuljetusten yhteenlaskettu arvo vuonna 2006 oli noin 5,85 miljoonaa euroa, joista sotilaallisen kriisinhallinnan osuus oli noin 5,1 miljoonaa ja SALIS-sopimuksen 750 000 euroa.

Raskas ilmakuljetuskyky liittyy olennaisesti valtioneuvoston 23.11.2006 antamaan periaatepäätökseen yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen strategiasta. Periaatepäätöksessä todetaan kustannustehokkuudesta ja voimavarojen turvaamisesta muun muassa seuraavaa: "Yhteiskunnan elintärkeät toiminnot turvataan kustannustehokkaasti kehittämällä normaaliolojen menettelyt ja järjestelmät myös erityis- ja häiriötilanteisiin sekä poikkeusoloihin soveltuviksi. Ministeriöiden strategiset tehtävät ja niihin liittyvien ylläpito- ja kehittämistoimien voimavaratarpeet sisällytetään ministeriöiden toiminta- ja taloussuunnitelmiin sekä talousarvioehdotuksiin. Kehittäminen suunnitellaan ja mitoitetaan valtioneuvoston hyväksymien valtionalouden kehysten mukaisesti. Ensisijaisena keinona tarvittavien lisäresurssien osoittamiseen on määrärahojen kohdentaminen uudelleen hallinnonalan sisällä".

Työryhmän työssä ei ole pystytty selvittämään kaikilta osin esitettyjen ratkaisumallien taloudellisia vaikutuksia. Asian jatkovalmistelussa tulee selvittää kattavasti vaihtoehtojen taloudelliset vaikutukset pitäen lähtökohtina valtioneuvoston periaatepäätöksen linjauksia kustannustehokkuudesta ja voimavarojen turvaamisesta.

Rahoitustarpeita koskevat kysymykset ja taloudellista sitoutumista koskevat asiat käsitellään ja niistä päätetään valtionalouden kehys- ja talousarviopäätösprosesseissa.

6. TYÖRYHMÄN SUOSITUKSET

Työryhmä on raportissaan selkeästi todennut, että kansallisen raskaan ilmakuljetuskyvyn hankkiminen puolustusvoimille ei ole taloudellisesti mahdollista eikä Suomella ole sellaista raskaan kuljetuskyvyn jatkuvaa käyttötarvetta, joka edellyttäisi omien puolustusvoimien hallinnassa olevien raskaiden kuljetuskoneiden hankintaa ja operointia. Työryhmä esittää, että puolustusvoimille ei suunnitella hankittavaksi kansalliseen omistukseen tulevia tai vuokrattavia raskaita kuljetuskoneita.

Suomi on suunnitellut jatkavansa osallistumistaan Naton huoltoviranomaisen (NAMSA) hallinnoimaan ilmakuljetusostopimukseen eli SALIS-järjestelyyn (Strategic Airlift Interim Solution) ainakin nykyisen sopimuskauden ajan vuoden 2008 loppuun. Järjestely takaa osallistujamaiden käyttöön vuosittain 2000 lentotuntia, joiden käyttämiseen ne sitoutuvat erikseen sovittujen tuntikiintiöiden mukaisesti.

Työryhmän näkemyksen mukaan SALIS-järjestely ei kuitenkaan voi muodostaa pitkän aikavälin ratkaisua raskaan ilmakuljetuskyvyn kansalliseen tarpeeseen, sillä SALIS on viimeistään vuonna 2012 päättyvä väliaikaisjärjestely. SALIS ei myöskään takaa Suomelle kaikkea raskaan ilmakuljetuskyvyn tarpeen mukaista tukea. Tämän takia työryhmä on päättänyt seuraaviin esityksiin raskaan kuljetuskyvyn takaamiseksi.

Kansallinen yhteistyö raskaan kuljetuskyvyn luomiseksi

Työryhmä suosittelee, että jo vuoden 2007 aikana aloitetaan yksityiskohtainen selvitystyö yhteistoiminnassa Finnairin kanssa valtion ja Finnairin välisestä mahdollisesta yhteistyöjärjestelystä. Tälle selvitykselle esitetään tavoitteeksi tutkia mahdollisuus hankkia vähintään kaksi MRTT-monikäyttökoneetta (Multi Role Tanker Transport). Hankkeeseen tulisi liittää mukaan kaikki ne hallinnonalat, joilla on tarvetta raskaalle ilmakuljetuskyvylle. Tätä toimintamallia tukisi valtion enemmistöosuuden säilyttäminen Finnairin omistuksessa myös tulevaisuudessa.

Mikäli päädytään toteuttamaan raskaan kuljetuskyvyn luominen yhteistoiminnassa Finnairin kanssa, olisi tarkoituksenmukaista hyödyntää Finnairin nykyisen ja jo tilatun lentokaluston mukaista lentäjäkoulutusta ja huoltojärjestelmää. Tällöin yksi selkeä ratkaisumalli voisi olla esimerkiksi A330 MRTT -konetyyppi, joka täyttää merkittävilta osin raskaan ilmakuljetus- ja ilmatankkauskyvyn kansalliset tarpeet. Kansallisessa hallinnassa oleva kone on luotettavasti saatavissa Suomen valtio johdon päättämään käyttöön kriisitilanteessa. Tämä ratkaisumalli vastaisi siten hyvin myös valtion tarpeeseen ylläpitää kansalaisten evakuointivalmiutta. Varamalla vuosittain ennakolta sovittava tuntimäärä voitaisiin järjestää kansallinen ilmatankkaus- ja -valmiuden ylläpito sekä kriisinhallintajoukkojemme suurimmat henkilöstö- ja materiaalikuljetukset. Omassa hallinnassa oleva kapasiteetti voisi myös mahdollisesti olla hyödynnettävissä kansainvälisissä yhteistyöjärjestelyissä, joissa vaihdetaan eri valtioiden käytössä olevia lentotunteja (ks. ATARES-sopimus). A 330 MRTT -konetyyppi ei kuitenkaan mahdollista raskaiden ajoneuvojen kuljettamista.

Työryhmä esittää, että valtion ja Finnairin yhteistyöhön otettaisiin kantaa tulevassa hallitusohjelmassa ja mahdollisessa vuoden 2008 valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa sekä tulevissa kehyspäätöksissä.

Osallistuminen kansainvälisiin yhteistyöjärjestelyihin

Ilmakuljetusten koordinoitikeskuksen (European Airlift Centre, EAC) ja merikuljetusten koordinoitikeskuksen (Sea Lift Co-ordination Centre, SCC) jäsenmaat ovat esittäneet näiden kahden toiminnon yhdistämistä ja eurooppalaisen kuljetusten koordinoitikeskuksen (Movement Co-ordination Centre Europe, MCCE) muodostamista Eindhoveniin, Hollantiin 1.7.2007 alkaen. MCCE ei itse tuota kuljetusresursseja, mutta se mahdollistaa monikansallisen kuljetusresurssien tilannekuvan muodostamisen. Sen avulla voidaan koordinoida kuljetustilauksia tarkoituksenmukaisimmalla tavalla ja siten tehostaa EAC:n ja SCC:n toimintaa. Selvitykset Suomen mahdollisuuksista liittyä MCCE-järjestelyyn ovat käynnissä. Työryhmä esittää, että Suomi liittyy syntyvässä olevaan MCCE-järjestelyyn jo vuoden 2007 aikana.

EAC:n jäsenvaltioille tarkoitettu Air Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services (ATARES) -toimintatapa malli saattaa mahdollistaa SALIS-järjestelyn laajemman kustannustehokkaan hyödyntämisen. ATARES-toimintamallin avulla seitsemän valtiota optimoi omien ilmakuljetus- ja ilmatankkaus- ja muiden resurssien käyttöä vaihtamalla ilmakuljetustunteja tietyn vaihtokertoimen mukaisesti. Työryhmä pitää tärkeänä, että Suomi selvittää mitä kansallisia resurssejaan se voisi hyödyntää vaihtolentokuljetuskasiteettinaan hankkiakseen ATARES-järjestelyn avulla lentotunteja muilta järjestelyyn osallistuvilta valtioilta.

Työryhmän näkemyksen mukaan MCCE-järjestely ja siinä käytettävä ATARES-toimintatapa malli lisäävät Suomen vaihtoehtoja kriisinhallintaoperaatioissa tarvittavien raskaiden kuljetusten toteuttamiseen ja voivat ainakin osittain mahdollistaa ilmavoimien rauhankumppanuustavoitteiden saavuttamisen ilmatankkauskyvyn osalta. Järjestelyt mahdollistavat lentotuntien kohdentamisen kaikkien viranomaisten käyttöön.

Työryhmä pitää tärkeänä, että Suomi pysyy mukana EU:ssa ja Naton rauhankumppanuuden puitteissa tehtävässä yhteistyössä ja tiedonvaihdossa, joka liittyy raskaaseen kuljetuskykyyn ja ilmatankkaukseen. Työryhmän näkemyksen mukaan Suomen tulisi, A 400M-koneiden hankintaan liittyen, seurata aktiivisesti Eurooppaan mahdollisesti syntyviä yhteistyöjärjestelyjä sekä yksittäisten valtioiden tarjouksia koneidensa yhteiskäytöstä. Myös Euroopan puolustusviraston rooli on tässä yhteydessä kasvavan tärkeä. Kansainvälisen kehityksen ja toiminnan seuraaminen, toimintaan osallistuminen ja kaikkien toimintaan liittyvien kansallisten toimijoiden pitäminen tietoisina kehityksestä edellyttää työryhmän näkemyksen mukaan kansallisen toiminnan nykyistä tehokkaampaa koordinoitua ja yhdistettyä tilannekuvaa kehitystyöstä ja käytännön kuljetusten toteuttamisesta.

Työryhmä esittää, että Suomi liittyy 15 Nato-maan ja rauhankumppanin Ruotsin yhteisohjelman, eli NSAC-järjestelyyn (NATO Strategic Airlift Capability). NSAC rakentuu kolmen tai neljän yhteisesti hankittavan C-17-koneen tuottamalle ilmakuljetuskapasiteetille. Ensimmäisen koneen on arvioitu olevan osallistuvien maiden käytössä jo kesästä 2007 alkaen. NSAC-järjestely perustuu samankaltaiseen toimintamalliin kuin Suomen jo käyttämä SALIS-järjestely. Yhtenä mahdollisuutena voisi olla liittyminen ensi vaiheessa tarkkailijastatuksella ja täysivaltainen osallistuminen hankkeeseen vasta seuraavassa vaiheessa.

Toimintaympäristön osalta varaudutaan toimintaan sekä matalan että korkean turvallisuusriskin operaatioissa. C-17-koneet mahdollistavat erittäin hyvin sotilaallisen kriisinhallinnan ja pelastustoiminnan edellyttämät raskaidenkin ajoneuvojen kuljetukset sekä operoinnin myös heikkotasoisilla kentillä. NSAC-järjestelyn kautta saatava kyky olisi käytettävissä myös humanitaarisiin tehtäviin. Mahdollisessa päällekkäisten tarpeiden tilanteessa ovat osallistujamaat priorisoineet humanitaariset katastrofit korkeimmalle.

Liittymällä NSAC-järjestelyyn Suomi saisi työryhmän näkemyksen mukaan kustannustehokkaasti käyttöönsä raskasta ilmakuljetuskykyä. Järjestelyn kustannustehokkuus johtuu yhteishankinnasta, C-17-koneiden tavallista edullisemmasta hankintahinnasta ja tukeutumisesta olemassa olevaan infrastruktuuriin. Useimmat Suomelle keskeiset kumppanimaat, kuten Ruotsi, Norja ja Hollanti, ovat mukana NSAC-järjestelyssä.

Työryhmä pitää tärkeänä, että päätös NSAC-järjestelyyn osallistumisesta tehtäisiin mahdollisimman pian. Liittyminen voi myöhemmin vaikeutua, mikäli järjestelyyn hankittavien koneiden maksimilentotuntimäärä täyttyy.

Kansallinen toiminnan koordinointi

Työryhmän näkemyksen mukaan kansallisen raskaan ilmakuljetuskyvyn tehokas ja taloudellinen toteutus edellyttää siviili- ja sotilasviranomaisten välisen yhteistyön nykyistä parempaa koordinoimista sekä toimintamuotojen vakioimista ja tehostamista. Yhtenä toimintamallina on luoda keskitetty kansallinen raskaan ilmakuljetuskyvyn tilaus- ja varausjärjestely.

Keskitetyn toiminnan avulla voidaan tehostaa puolustusvoimien toimintaa ja mahdollistaa tehokkaampi yhteistyö muiden viranomaisten kanssa. Keskitetyn järjestelyn tavoitteena olisi jatkuva tilanteen seuranta, ilmakuljetussopimusten hallinnointi sekä yhteydenpito kansallisiin siviiliviranomaisiin, Finnairiin ja kansainvälisiin yhteistyötahoihin. Keskitetty järjestely mahdollistaisi yhden kansallisen yhteyspisteen käytön raskasta lentokuljetusta koordinoivien ja järjestävien organisaatioiden, kuten MCCE:n, EUMCC:n ja NAMSA:n kanssa.

Keskitetty kansallinen raskaan kuljetuskyvyn johto- ja koordinointikyky voitaisiin luoda esimerkiksi puolustusvoimien yhteyteen, sillä puolustusvoimat tulee olemaan raskaan kuljetuskyvyn suurin käyttäjä. Koordinointi palvelisi koko valtionhallinnon tarpeita. Mahdollisen koordinointielimen perustamisen yhteydessä tulisi selvittää mahdollisuudet sijoittaa sinne tarvittaessa myös muiden viranomaisten edustajia.

Työryhmä esittää, että puolustusvoimat selvittää kevään 2007 aikana mahdollisuudet luoda edellä mainittu kansallinen koordinointielin siten, että asiasta voidaan tehdä päätös ja toiminta tulisi käynnistää siirryttäessä uuteen johtamis- ja hallintojärjestelmään vuoden 2008 alussa. Osana selvitystä tulisi kartoittaa järjestelyn taloudelliset vaikutukset.

LYHENNELUETTELO

AAR	Air-to-Air Refuelling
ADAMS	Allied Deployment and Movement System
ACO	Allied Command Operations
AMCC	Allied Movement Co-ordination Centre
AMTS	Allied Movement and Transportation System
ATARES	Air Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services
BG	Battle Group
DCI	Defence Capabilities Initiative
DEMA	The Danish Emergency Management Agency
DSACEUR	Deputy Supreme Commander Europe
DPKO	Department of Peacekeeping Operations (UN)
DSB	Direktoratet för Sivilit Beredskap
EAC	European Airlift Centre
EACC	European Airlift Coordination Cell
EAG	European Air Group
EADRCC	Euro Atlantic Disaster Response Coordination Center
EDA	European Defence Agency
EDRT	Estonian Disaster Relief Team
EFH	Equivalent Flying Hour
ETYJ	Euroopan Turvallisuus- ja Yhteistyöjärjestö
EU	European Union
EUBG	European Union Battle Group
EUMC	European Union Military Committee
EUMCG	EU Movement Co-ordination Group
EUMCC	EU Movement Co-ordination Centre
EUMS	European Union Military Staff
FF	Fokker F.27 Mk 400M
fh	Flying Hours
FRF	Finn Rescue Force
FYROM	Former Yugoslav Republic of Macedonia
GAD	Global Approach to Deployability
IHP	International Humanitarian Partnership
INSARAG	International Search and Rescue Advisory Group
ISAF	International Security Assistance Force
KFOR	Kosovo Force
KUA	Kirkon Ulkomaanapu
LCC	Life Cycle Cost
LJ	Learjet 35A/S
LSM	Logistics Staff Meeting

M&TG	Movement and Transportation Group, Nato.
MCCE	Movement Coordination Center Europe
MEDEVAC	Medical Evacuation
MIC	Monitoring and Information Center
MOU	Memorandum of Understanding
MRTT	Multi Role Tanker Transport
NAMSA	NATO Maintenance and Supply Agency
NAMSO	NATO Maintenance and Supply Organization
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
nm	Nautical Mile = 1,852 km
NRF	NATO Response Force
NSAC	NATO Strategic Airlift Capability
NSIP	NATO Security Investment Programme
OCHA	Office for the Coordination of Humanitarian Affairs
OSCE	Organization for Security and Co-operation in Europe
PC	Piper PA-31–350 Chieftain
PCC	Prague Capability Commitment
PfP	Partnership for Peace
PTS	Puolustustaloudellinen suunnittelukunta
ROM	Rough Order Magnitude
RSOM	Reception Staging Onward Movement
RSOM&I	Reception Staging Onward Movement & Integration
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe
SALCC	Strategic Airlift Coordination Cell
SALIS	Strategic Airlift Interim Solution
SAR	Search and Rescue
SCC	Sea Lift Co-ordination Centre
SGPLE	Standing Group of Partner Logistic Experts
SPR	Suomen Punainen Risti
SRSA	Swedish Rescue Services Agency
THW	German Federal Agency for Technical Relief
TX	Ilmavoimien hankintavaiheessa olevat kevyet kuljetuskoneet
UN	United Nations
UNIFIL	United Nations Interim Force in Lebanon
USAR	Urban Search and Rescue
YETT	Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaaminen



Puolustuspoliittinen osasto/Honkanen

Asia

Työryhmän asettaminen selvittämään 2-3 raskaamman kuljetuskoneen kyvyn tarvetta ja hankkimisen vaihtoehtoja

Esitys, että puolustusministeriö asettaisi työryhmän selvittämään 2-3 raskaamman kuljetuskoneen kyvyn tarvetta ja hankkimisen vaihtoehtoja.

Työryhmän tehtävä

Tehtävänsä liittyen työryhmän on selvitettävä ainakin:

- tarve strategiselle ilmakuljetuskyvyille
- puolustusvoimien tarve ilmatankkauskyvyille
- kustannusvaikutukset
- ratkaisumallit strategisen kuljetus- ja ilmatankkauskyvyn hankkimiseksi.

Selvitystehtävä perustuu Valtioneuvoston turvallisuus- ja puolustuspoliittiseen selontekoon 2004. Työskentelyssä hyödynnetään puolustusvoimien asiasta jo laatimaa selvitystä.

Työryhmän kokoonpano

Työryhmän puheenjohtajana toimii yksikön johtaja prikaatikenraali Arto Rätty puolustusministeriöstä. Työryhmän varapuheenjohtaja nimetään ensimmäisessä kokouksessa.

Työryhmän kuuluvat seuraavat jäsenet:

- turvallisuuspäällikkö Jukka Sonninen valtioneuvoston kansliasta
- neuvotteleva virkamies Seija Kivinen valtiovarainministeriöstä
- yksikön päällikkö Kimmo Lähdevirta ulkoasiainministeriöstä
- palomestari Markku Rissanen Helsingin pelastuslaitoksesta
- turvallisuusjohtaja Rauli Parmes liikenne- ja viestintäministeriöstä
- hallitussihteeri Raino Hassinen puolustusministeriön resurssipoliittiselta osastolta
- erityisasiantuntija Karoliina Honkanen puolustusministeriön puolustuspoliittiselta osastolta (työryhmän sihteeri)
- eversti Eero Pyötsiä Pääesikunnasta
- everstiluutnantti Kim Jäämeri Pääesikunnasta
- majuri Juha Kaitera Pääesikunnasta (työryhmän toinen sihteeri)
- majuri Erkki Antikainen Ilmavoimien Esikunnasta.

Työryhmällä on oikeus kutsua myös muita tahoja kuultavakseen tehtävänsä edellyttämässä puitteissa.

Päätös
Toimenpiteet

Esitys hyväksytään.

TOIMENPITEET

Jäljennös esittelylistasta toimenpiteitä varten

- PLM/hankerekisteri
- valtioneuvoston kanslia
- valtiovarainministeriö
- ulkoasiainministeriö
- sisäasiainministeriö
- liikenne- ja viestintäministeriö
- Helsingin pelastuslaitos
- PLM osastot
- Pääesikunta
- Ilmavoimat

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Puolustusministeriö
PL 31
FI-00131 Helsinki
Finland

Käyntiosoite
Besöksadress
Office
Eteläinen Makasiinikatu 8 A
00130 Helsinki
Finland

Puhelin
Telefon
Telephone
(09) 16001
Internat. +358 9 16001

Faksi
Fax
Fax
(09) 160 88244
Internat. +358 9 160 88244

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet
puolustusministerio@defmin.fi
www.defmin.fi



Puolustuspoliittinen osasto/Honkanen

Asia

Työryhmän asettaminen selvittämään 2-3 raskaaman kuljetuskoneen kyvyn tarvetta ja hankkimisen vaihtoehtoja

Työryhmän määräaika ja kustannukset

Työryhmän tulee jättää loppuraporttinsa toimenpidesuositukseen puolustusministerille 29.12.2006 mennessä. Työryhmä suorittaa työnsä virkatyönä ja sen toimikausi päättyy 29.12.2006.

Toimivalta VNOS 9 ja 11 §.

Työryhmän käynnistyskokous

Työryhmän käynnistyskokous järjestetään torstaina 14.9. klo 14-15 puolustusministeriön 3. kerroksen neuvotteluhuoneessa "Marski".

Päätös

Toimenpiteet

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Puolustusministeriö
PL 31
FI-00131 Helsinki
Finland

Käyntiosoite
Besöksadress
Office
Eteläinen Makasiinikatu 8 A
00130 Helsinki
Finland

Puhelin
Telefon
Telephone
(09) 16001
Internat. +358 9 16001

Faksi
Fax
Fax
(09) 160 88244
Internat. +358 9 160 88244

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet
puolustusministerio@defmin.fi
www.defmin.fi

RASKAAN ILMAKULJETUSKYVYN TARVE KRIISINHALLINTAOPERAATIOISSA

Toteuma vuonna 2005

AFGANISTAN
<ul style="list-style-type: none"> » lennot yhteistyössä muiden pohjoismaiden kanssa (tällä hetkellä Tanskan ja Suomen välinen) » suomalaisia matkustajia vuoden aikana noin 660 henkilöä suuntaan » kyseessä olevilla lennoilla kuljetettu rahtia noin 840 m3 eli 7 0000 kg » tämän lisäksi yhdestä kahteen rahtilentoon vuodessa, koneen kokoluokka IL-76 tai AN-124, eli noin 15 tonnista 50 tonniin, 90-150m3 lennolla
BALKAN
<ul style="list-style-type: none"> » lento toteutetaan joka viikko » matkustajia noin 75 henkilöä suuntaan » molempiin operaatioihin kaksi rotaatiolentoa vuodessa eli yhteensä noin 650 matkustajaa » rahtia kuljetetaan kyseessä olevilla lennoilla vähän, noin 1 m3 eli 200 kg » yhdestä kahteen rahtilentoon vuodessa, koneen kokoluokan ollessa IL-76 (noin 15 tonnia eli 90 m3)

Osallistuminen EU:n taisteluosastoihin

EUBG SAKSA-HOLLANTI-SUOMI
<p>Vahvennettu joukkue (40 henkeä) vaatii</p> <ul style="list-style-type: none"> » kaistametrejä 150 » materiaalin paino 200 - 300 tonnia » kalustona viisi XA 185/202/203 -kuljetuspanssariajoneuvoa, neljä SISU E11 -raskasta maastokuorma-autoa lavetteineen sekä yksi panssaroitu maastohenkilöauto » koneen kokoluokka AN124 (kuorman maksimipaino 120 tonnia), jolloin koneen pakkauksesta riippuen lentojen tarve on kahdesta neljään konesuoritusta
<p>Komppania (120 henkeä) vaatii</p> <ul style="list-style-type: none"> » kaistametrejä 450 » materiaalin paino 700 - 900 tonnia » kalustona 13 XA 185/202/203 -kuljetuspanssariajoneuvoa, kahdeksan SISU E11 -raskasta maastokuorma-autoa lavetteineen sekä kymmenen panssaroitua maastohenkilöautoa » koneen kokoluokka AN124 (kuorman maksimipaino 120 tonnia), jolloin koneen pakkauksesta riippuen tarve on kuudesta kymmeneen konesuoritusta
<p>Kontingentin eri osien tarve, mikäli kaikki kalusto mukana</p> <ul style="list-style-type: none"> » suojauskomppania 450 kaistametriä, 900 tonnia » sotilaspoliisiosat 10 kaistametriä, 4 tonnia » elektronisen sodankäynnin osat 160 kaistametriä, 320 tonnia » tiedustelun johto ja joukot 40 kaistametriä, 55 tonnia
<p>Koulutuksen tarve kahden joukkueen kuljettamiseen</p> <ul style="list-style-type: none"> » kaistametrejä 250–300 » materiaalin paino 400–600 tonnia » kalustona kymmenen kuljetuspanssariajoneuvoa (XA 185/202/203), kahdeksan SISU E11 – raskasta maastokuorma-autoa lavetteineen sekä kaksi panssaroitua maastohenkilöautoa » koneen kokoluokka AN124 (kuorman maksimipaino 120 000), jolloin koneen pakkauksesta riippuen lentojen tarve on viidestä seitsemään konesuoritusta.

EUBG RUOTSI-SUOMI-NORJA-VIRO

Ruotsalaisten toiveiden mukaan etuosasto kuljetettiin operaatioon ilmaitse noin

- » joukkueen vahvuusena
- » kaistametrejä 100
- » materiaalin paino 100 – 200 tonnia
- » kalusto yksi XA 185/202/203 -kuljetuspanssariajoneuvo, viidestä seitsemään panssaroitua maastohenkilöautoa
- » koneen kokoluokka AN124 (kuorman maksimipaino 120 tonnia), jolloin koneen pakkauksesta riippuen lentojen tarve on yhdestä kahteen konesuoritusta.

Lisäksi Porin prikaatin osalta tulee huomioida vuosittain järjestettävä kansainvälisessä koulutuksessa olevan varusmiesjoukon lähettäminen kansainväliseen harjoitukseen. Tällöin puhutaan vahvennetun kompanian ja esikuntien lähettämisestä. Arviona vertailukohdasta voisi ottaa edellä mainitun suojauskomppanian tarpeen.

Toteuma vuonna 2006

Vuonna 2006 operaatioita, joihin Suomi osallistui merkittäväällä panoksella, oli viisi (ISAF-, ALTHEA-, KFOR, EUFOR RD CONGO ja UNIFIL). Operaatioiden keskivahvuus oli vuoden 2006 aikana noin 750 henkeä. ALTHEA- ja KFOR-operaatioon järjestettiin viikoittainen yhdistetty huolto- ja henkilöstölento. ISAF-operaatioon järjestettiin alkuvuonna viikoittainen ja maaliskuusta alkaen joka toinen viikko huolto- ja henkilöstölento yhteistoiminnassa Tanskan kanssa. EUFOR RD CONGO -operaatioon joukko keskitettiin heinäkuussa ja evakuoitiin joulukuussa operaation päätyttyä. UNIFIL- operaatioon joukko keskitettiin loka-marraskuussa. Lisäksi UNIFIL- operaatioon lennetään yhdistetty huolto- ja henkilöstölento joka toinen viikko, viikosta 48 alkaen.

Viikoittainen henkilöstön kuljetustarve oli keskimäärin noin 165 henkilöä eli noin 8600 henkilöä vuodessa. Lisäksi jokaiseen operaatioon tehtiin vuoden aikana kaksi rotaatiolentoa henkilöstön vaihtoon liittyen (pois lukien EUFOR RD CONGO ja UNIFIL).

Kriisinhallintaoperaatioihin toteutettiin kuusi erillistä rahtilentoa, joista kaksi oli ampumatarviketäydennyksiä. Rahtia näillä lennoilla vietiin noin 78 000 kilogrammaa ja tuotiin noin 24 000 kilogrammaa.

Kaikkiaan vuoden 2006 lentokuljetustarve oli noin 10 000 henkilöä ja 253 000 kilogrammaa rahtia. Sotilaallisten kriisinhallintaoperaatioiden lennot toteutettiin kaupallisilla kuljetuksilla.

SALIS-sopimuksen mukaisia lentotunteja käytettiin sotilaalliseen kriisinhallintaan (EUFOR RD CONGO) 4,5 tuntia, jolla kuljetettiin 20 000 kilogrammaa rahtia. SALIS-sopimuksen lentotunteja käytettiin tämän lisäksi EUROPEAN TORCH 06 -harjoituksessa 15,5 tuntia, rahtia harjoituksessa kuljetettiin 270 000 kilogrammaa.

Vuonna 2006 kuljetusten yhteenlaskettu arvo oli noin 5,85 miljoonaa euroa, joista sotilaallisen kriisinhallinnan osuus oli noin 5,1 miljoonaa euroa ja SALIS-sopimuksen 750 000 euroa.

FINN RESCUE FORCEN (FRF) KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET, EU:N PELASTUSPALVELUN MODUULIHANKE JA ESIMERKKI KULJETUSKYVYLLE ASETETTAVISTA VAATIMUKSISTA

Finn Rescue Forcen käyttömahdollisuudet:

- » kotimaassa tapahtuvat suuronnettomuudet ja valmiuden ylläpitoon sisältyvä harjoittelu
- » pohjoismaisen pelastuspalveluyhteistyösopimuksen perusteella annettava pelastuspalveluapu- ja harjoitukset
- » Viron ja Venäjän kanssa voimassa olevat sopimukset keskinäisestä avunannosta onnettomuustilanteissa
- » Viron EDRT:n (Estonian Disaster Relief Team) kanssa suoritettavat yhteisoperaatiot
- » YK:n humanitaarisen yksikön (Office for the Coordination of Humanitarian Affairs, OCHA) kautta FRF:lle tulevat etsintä- ja pelastustehtävät (USAR) luonnon- ja teknologisissa onnettomuuksissa sekä OCHA:n toimeksiannosta IHP-maiden (International Humanitarian Partnership) Base Camp- tukitoimintaan liittyvät henkilöstö- ja materiaalikuljetukset
- » Naton rauhankumppanuusohjelman (PfP) kautta FRF-toiminta sisältää osallistumisen etsintä-, pelastus- ja humanitaarisiin operaatioihin
- » EU:n siviilikriisinhallinta/EU:n pelastuspalvelumekanismiin sisältyvä avunantovalmius
- » Euroopan turvallisuus- ja yhteistyöjärjestön (ETYJ) operaatiot

EU:n pelastuspalvelun moduulihankkeen toimintoja:

- » suurtehopumppujärjestelmä
- » vedenpuhdistus- ja jakelujärjestelmä
- » kaupunkimaisissa olosuhteissa tapahtuva etsintä- ja pelastustoiminta
- » onnettomuus- tai tuhoalueen uhrien MEDEVAC
- » väliaikaisen hätätilamajoituksen ja -suojan järjestelmä

Esimerkki kuljetuskyvylle asetettavista vaatimuksista:

Toiminta-alueelle lennettäessä koneelta edellytetään sellaisia matkustusolosuhteita, joissa pelastusmiehistö voi käyttää lentoajan lepoon. Tällöin perille tultaessa henkilöstö on säilyttänyt toimintavalmiutensa ja pelastustoimet voidaan käynnistää alusta alkaen täysitehoisesti.

Kuljetettava henkilöstö ja materiaali yhteensä 16 000 kilogrammaa

- » pelastusjoukkueen 35 pelastajaa pelastusvarusteineen
- » perusleirin välineistö ja muonitustarvikkeet
- » oma maakuljetuskalusto
- » kaksi lavamaasturia, kaksi mönkijää ja perävaunu
- » NASU NA 140 BT-D -telamaastoajoneuvo
- » kolme 4x4 -maastoautoa.

TULEVAISUUDEN VAIHTOEHTOJA RASKAIKSI KULJETUSKONEIKSI

Lähde: Ilmavoimien selvitys: 2–3 raskaamman kuljetuskoneen kyvyn hankkimisvaihtoehdot (9.12.2005)

A310 MRTT ja A330 MRTT

- » suunniteltu matkustajakoneiksi
- » modifioitu ilmatankkaus- ja rahtikoneiksi
- » A310 valmistus lopetettu, käytettyjä on saatavilla, joiden elinkaarikustannukset suuret
- » A310 vanhan teknologian kone, ei yhteistyömahdollisuuksia siviilioperaattorin kanssa
- » A330 MRTT varustettu nykyaikaisella teknologialla, mahdollistaa yhteistoiminnan siviilioperaattorin kanssa
- » A330 MRTT kapasiteetti mahdollistaa henkilöstön ja rahdin lisäksi toimimisen ilmatankkauskonena samanaikaisesti
- » strategisen tason ilmatankkaus-kone
- » ei sovellu helikoptereiden ilmatankkaukseen
- » rajoitettu mahdollisuus toimia vihamielisessä ympäristössä, vaikka koneisiin voidaan asentaa omasuojajärjestelmiä
- » rahdin ja henkilöstön kuljetuskapasiteetti riittävä myös EU:n taisteluosastojen materiaalin ja henkilöstön kuljetuksiin, ei sovellu ajoneuvojen ilmakuljetuksiin
- » vaatii hyvätasoisien tukikohdan, soveltuu huonosti sotatoimialueelle
- » soveltuvat erittäin hyvin suuriin evakuointioperaatioihin pitkä toimintamatka ja suuren henkilöstökuljetuskapasiteetin takia
- » selkeästi ylikapasiteettia rauhan aikana, jota voitaneen hyödyntää ATARES-järjestelyin tai yhteistyöllä siviilioperaattorin kanssa
- » toiseksi kallein vaihtoehto hankkia, mikäli yhteisoperointi mahdollista niin operointikustannukset pienenevät merkittävästi
- » yhteishankinnan ja/tai operoinnin myötä lisärakentamisen sekä lisähenkilöstön määrä pienin muihin ratkaisumalleihin nähden



C-17 Globemaster III

- » koneen saatavuus hyvä, leasing ja ostamien mahdollista
- » suurin ja suorituskykyisin vertailtavista sotilaskoneista
- » koko rajoittaa operointia
- » mahdollista varustaa omasuojajärjestelmillä
- » operointi mahdollista vihamielisessä toimintaympäristössä
- » suunniteltu sotilasmateriaalin ja joukkojen strategisiin kuljetuksiin
- » mahdollistaa hävittäjien ilmatankkauksen, helikoptereiden ilmatankkauskyky vaatii lisäselvityksiä
- » kaiken kuljetuskapasiteetin hyödyntäminen vaikeaa, edellyttää osallistumista ATARES-järjestelyihin
- » kuljetuskapasiteetti riittää EU:n taisteluosastojen toimintaan
- » selkeästi ylikapasiteettia FRF:n ja SPR:n vaatimuksiin nähden
- » selkeästi ylikapasiteettia kotimaan toimintaan
- » kallein hankkia ja operoida
- » vaatii lisähenkilöstöä ja -rakentamista



A400M

- » kone operatiiviseen käyttöön aikaisintaan vuonna 2010, ensimmäiset toimitukset suunniteltu vuoden 2009 loppuun
- » meille saatavilla aikaisintaan 2010, todennäköisesti vasta vuoden 2012 jälkeen
- » suunnittelun perusteena täysin yhteensopivat koneet
- » suunniteltu sotilaskäyttöön, joukkojen, materiaalin ja ajoneuvokaluston kuljetuksiin
- » useita erilaisia varusteluvaihtoehtoja valittavana
- » pystyy rajoitetusti EU:n taisteluosastojen lentokuljetuksiin kalusto mukaan luettuna
- » pystyy tukemaan kriisinhallintatehtäviä, toimintamatka voi rajoittaa operaatioita Euroopan ja sen lähiympäristön ulkopuolelle
- » operointi mahdollista vihamielisessä toimintaympäristössä
- » pystyy toimimaan ilmatankkaus koneena niin hävittäjille kuin helikoptereille, joskin luovutettavissa oleva polttoainemäärä pieni, koulutukseen, ei operaatioihin pois lukien helikopterit
- » rauhan aikana ylikapasiteettia, jota voidaan ehkä hyödyntää ATARES -järjestelyin
- » kolmanneksi kallein hankkia
- » operointi arvioitu toiseksi edullisimmaksi, mutta vaatii lisähenkilöstöä ja -rakentamista



C-130J-30

- » koneen saatavuus tällä hetkellä hyvä
- » tällä hetkellä ostaminen ainut vaihtoehto, ei ole tarjolla tällä hetkellä leasing-järjestelyjä
- » useita varustevaihtoehtoja
- » mahdollisuus varustaa omasuojajärjestelmällä
- » operointi mahdollista vihamielisessä toimintaympäristössä
- » suunniteltu sotilaskäyttöön, rahdin ja joukkojen kuljetuksiin
- » soveltuu huonosti VIP-kuljetuksiin
- » lentotutkien vaihtaminen mahdollista ATARES-järjestelyin, joskin kyseisen konekoon kapasiteetista tulevaisuudessa ylitarjontaa
- » useiden Euroopan maiden ilmavoimat luopumassa C-130 -koneista, korvaavaksi koneiksi on tilattu A400M-koneita
- » ilmatankkauskapasiteetti on pieni, soveltuu ilmatankkaus koulutukseen, ei hävittäjäoperaatioihin
- » mahdollistaa helikoptereiden ilmatankkauksen
- » soveltuu kaikkiin kriisinhallintatehtäviin Euroopan sisällä, toimintamatka, lentonopeus ja kuljetuskapasiteetti rajoittavat Euroopan ulkopuolista kykyä
- » rauhanturvatehtävien tukemisessa yhden koneen kuljetuskyky riittämätön
- » useankaan koneen kyky ei riitä EU:n taisteluosastojen siirtoihin toiminta-alueelle, kyky on riittävä vain huoltokuljetuksiin
- » rahtitilan koko rajoittaa kykyä ajoneuvokaluston ilmakuljetuksiin raskaamman kaluston osalta
- » kuljetuskapasiteetti varausin riittävä Finn Rescue Forcen (FRF) ja Suomen Punaisen ristin vaatimuksiin nähden
- » rahtitilan koko rajoittaa kuljetettavan rahdin määrää ja kokoa
- » koneen suorituskyky on selkeästi vaatimattomin verrattuna muihin selvitettyihin koneisiin nähden, pois lukien kevyiden koneiden lisähankinta
- » halvin hankkia ja operoida, mutta ilmatankkaus- ja kuljetuskyky riittämätön
- » operointi vaatii lisärakentamista ja jonkin verran lisää henkilöstöä



SAKSAN MEDEVAC JÄRJESTELYT

Saksan Ilmavoimien MEDEVAC-järjestelmä jakaantuu neljään osaan, jotka on kuvattu alla.

Saksan Ilmavoimat vastaa maan kaikista lentoevakuoinnista sekä kotimaassa että ulkomailla. Lisäksi Saksa tukee myös muita puolustusvoimia tässä toiminnassa. Tällä hetkellä Saksa on allekirjoittanut tähän liittyvän aiesopimuksen (MoU) 26 maan kanssa.

-
- I** Ensivaiheessa evakuointi suoritetaan taistelukentältä helikoptereilla, johon Saksan Ilmavoimat nykyisellään käyttää UH 1 D-helikoptereita. Kyseinen helikopteri kykenee kuljettamaan yhden potilaan (maakuuasennossa) ja operaatiot on rajoitettu näkölento-olosuhteisiin (VFR). Tulevaisuudessa UH 1 D-helikopterin korvaa NH 90-helikopteri.
-
- II** Ensivaiheen evakuoinnin jälkeen operaatioalueen sisäinen evakuointi (Intra Theatre) suoritetaan C 160-lentokoneilla. Kone kykenee kuljettamaan kolme tehohoitopotilasta ja kahdeksan makuulla olevaa potilasta. C 160 tullaan korvaamaan A 400 M-lentokoneella, niiden astuessa palveluskäyttöön. Kalusto on normaalisti 12 tunnin valmiudessa.
-
- III** Kolmantena evakuointikalustona käytetään CL-601 Challenger -lentokonetta. Toiminnallisesti kalustoa käytetään sekä operaatioalueen sisäisiin, että strategiaan kuljetuksiin. Strategisilla kuljetuksilla tarkoitetaan, sitä että koneen toimintasäde mahdollistaa evakuoinnin maailman laajuisesti. Koneella voidaan kuljettaa yksi tehohoitopotilas. Toimintaan CL-601 tarvitsee ”normaalin” lentokentän. Kaluston normaali valmius on 12 tuntia.
-
- IV** Viimeisenä MEDEVAC-tasona käytetään Airbus A310-koneita. Kalustolla kyetään toimimaan maailman laajuisesti. A310 voidaan tarvittaessa varustaa MEDEVAC-, ilmatankkaus-, kuljetus- ja rahtivarustukseen. MEDEVAC-konfiguraatiossa lentokone kykenee kuljettamaan 6 tehohoitopotilasta ja 38 makuulla olevaa potilasta. Saksan ilmavoimilla on aina yksi A310 varustettu MEDEVAC-tehtävään. Operatiivisesti lentokoneen on oltava valmis lähtöön 24 tunnin sisällä käskystä ja käytännössä tämä valmiusaika alitetaan. Koneen miehistö palvelee normaalisti tehtävissä eri puolilla Saksaa ja se kootaan yhteen mikäli MEDEVAC-operaatio toteutetaan. A310-koneella operoidaan vain turvalisistä olosuhteista, jolloin potilaat kuljetetaan tälle alueelle käyttäen kahdesta kolmeen ensimmäistä kuljetuskategoriaa. Potilaan kuljetuksessa Saksa toteuttaa ”yhden parin” menetelmää, jossa potilas siirretään tarvittaessa samoilla paareilla taistelukentältä sotilassairaalaan kotimaahan. Vuosien 2002–2005 välisenä aikana Saksan Ilmavoimat on evakuoinut 1093 sotilasta, joista 172 on vaatinut tehohoitoa kuljetusten aikana. Huomion arvoista on, että suuri osa A310-kaluston evakuointioperaatiosta on toteutettu siviilikatastrofien yhteydessä, jossa evakuoitavat ovat olleet siviileitä.
-

Puolustusministeriö
Eteläinen Makasiinikatu 8
PL 31, 00131 HELSINKI

Puhelin: vaihde (09) 16 001
Telefaksi: (09) 1608 8244
www.defmin.fi