

# 2013



## Vuosikertomuksesta

Finnairin liiketoiminnan ydintä ovat lentoliikenne ja matkustuspalvelut. Tämä integroitu raportti kattaa aiemmin erillisinä julkaistun vuosikertomuksen ja yhteiskuntavastuuraportin. Se pyrkii mittaamaan ja raportoimaan yhtiön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä kertomaan niiden strategisesta merkityksestä yhtiön liiketoiminnalle. Raportti on tarkoitettu osakkeenomistajille, sijoittajille, analyytikoille, medialle, asiakkaille, henkilöstölle, muille sidosryhmille sekä suurelle yleisölle.

Finnair näkee vastuullisuuden kriittisenä ja strategisena osana yritystoimintaa, ja siksi vuosiraportti sisältää olennaiset vastuullisuusmittarit osana raportoinnin viitekehystä. Raportin sisältö perustuu Finnairin olennaisiin toimintoihin kaikissa liiketoimintayksiköissämme vuonna 2013. Lisätietoja siitä, kuinka olennaisuus on määritelty, löytyy sivuilta 12-13.

Finnair on vahvasti läsnä sosiaalisessa mediassa, ja halusimme kokeilla uutta kuvien keruun ja osallistamisen muotoa. Tähän vuosikertomukseen olemme keränneet kuvamateriaalia joukkoistamalla suomalaisen mobiilipalvelu Scoopshotin avulla. Pyysimme maailman lentomatkaajia kertomaan meille kuvin, mikä lentomatassa on parasta tai mikä siinä on taianomaista. Tehtävä oli voimassa kaksi viikkoa ajalla 10.-24.12.2013. Vuosikertomuksessa on myös kahden työntekijämme, lentoemäntä Noora Kuntun ja lentäjä Tomi Tervon, Instagram-kuvia tileitä finnairnoora ja finnairtomi. Kuviin liitetyt kuvaukset ovat tulleet suoraan lentomatkestajilta, ja siksi niissä on käytetty osin myös englantia.



## SISÄLTÖ

Vuosikertomuksesta 2

Toimitusjohtajan katsaus 3

## STRATEGIA 5

Strategia 6

Megatrendit 9

Liiketoiminnan mittarit 11

Raportoinnin uudet tuulet 12

## ASIAKKAAT 14

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 19

## OPERATIIVINEN TOIMINTA 21

Ympäristövastuun tunnusluvut 28

## HENKILÖSTÖ 38

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 43

## YHTEISKUNTA 51

Sidosryhmäyhteistyö 55

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 56

## TALOUS 58

Hallituksen toimintakertomus 59

Tilinpäätös 1.1.–31.12.2013 78

Taloudellisen vastuun tunnusluvut 123

## HALLINNOINTI 125

Johtamisperiaatteet 125

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2013 131

Riskienhallinta ja suurimmat riskit 142

Palkka- ja palkkioselvitys 2013 147

Hallitus 156

Johtoryhmä 157

Raportointiperiaatteet 158

GRI-sisältövertailu 160

Tietoja osakkeenomistajille 167

Sanasto 168

Yhteystiedot 169

# Toimitusjohtajan katsaus

## 2013 - Kilpailukyvyen kehittämisen ja säästöjen vuosi

Finnairin vuosi 2013 oli vaiherikas, kuten monet aikaisemmatkin. Minulle se oli ensimmäinen Finnair-vuoteni. Sitten kesäkuun alun olen oppinut paljon niin lentoliikenteestä, Finnairista kuin näiden merkityksestä Suomelle. Tapaamisissani henkilöstön, asiakkaiden, kumppanien, osakkeenomistajien ja muiden sidosryhmien kanssa on käynyt selväksi, että Finnairilla on aivan oma sijansa suomalaisten sydämissä.

Yhtiön Aasia-strategian menestyksen ja suomalaisten lentoliikenneyhteyksien – ja sitä kautta suomalaisten ja Suomen elinkeinoelämän – side on vahva. Finnair tarjoaa Suomesta yhteydet noin 60 kohteeseen Euroopassa ja 13 kohteeseen Aasiassa. Sen vahvat yhteydet edistävät suomalaisen teollisuuden maailmanvalloitusta ja toisaalta ulkomaisen teollisuuden sijoittumista Suomeen. Yhtiön menestyksen ja suomalaisen bruttokansantuotteen yhteys on selvä. Kotilentokenttämme Helsinki-Vantaa on Suomen toiseksi suurin työpaikkakeskittymä ja mikäli menestymme, pystymme luomaan uusia työpaikkoja niin Finnairiin kuin epäsuorasti myös lentoliikenneklusterin muihin osiin.

Finnair on vahva brändi, jota haluamme kehittää samalla, kun yhtiö käy läpi tähänastisen historian luultavasti suurinta – ja osin myös kivuliasta – muutosta. Meidän tavoitteenamme on tehdä Finnairista yhtiö, joka 90-vuotisen historiansa parhaista puolista ammentaa ja samalla rohkeasti uutta omaksuen jatkaa toimintaansa alan vahvana toimijana myös meneillään olevassa konsolidaatiossa. Viime vuosina solmitut strategiset kumppanuudet lentotoimintapalveluissa ja yhteishankkeet muiden lentoyhtiöiden kanssa ovat osoittautuneet oikeaksi tieksi toimintamme laadun parantamisessa ja kustannustehokkuuden hakemisessa.

Asiakas on toimintamme keskiössä. Siksi aloitimmekin viime vuonna strategiatyön, jonka tavoitteena on kehittää palveluamme niin, että pystymme entistä paremmin vastaamaan asiakkaan tarpeisiin ja siten luomaan lisää myyntiä. Tämän työn tuloksista kuulemme lisää meneillään olevan vuoden aikana.

Taloudellisesti viime vuosi ei sujunut odotustemme mukaan. Liikevaihtomme laski kaksi prosenttia vuodesta 2012 ja oli 2,4 miljardia euroa. Liikevaihdon kasvua hidasti pääasiassa Japanin jenin voimakkaasta heikkenemisestä johtunut euromääräisten tuottojen lasku, mutta vuoden toisella puoliskolla myös rahti- ja lomaliikenteen odotettua heikompi kehitys. Toiminnallinen liiketuloksemme oli -4,8 miljoonaa euroa, mihin emme voi olla tyytyväisiä, sillä tavoittelimme voitollista tulosta. Tulokseemme vaikuttivat myös kireä kilpailu ja edelleen korkea polttoaineen hinta. Viimeisellä vuosineljänneksellä kärsimme myös siitä, että asiakkaista huolehtiaksemme aloitimme valmistautumisen liikenteen pysähtymiseen lakonuhan vuoksi, ja perutuista lennoista aiheutui luonnollisesti kuluja. Nämä kustannukset käänisivät toiminnallisen tuloksemme viime vuodelta tappiolliseksi.

Tavoittemme on kuitenkin kääntää Finnair kestävästi voitolliseksi ja kasvaa. Kannattava kasvu on tärkein tavoittemme. Emme kuitenkaan voi kasvaa emmekä olla kannattava, jos emme saa kustannuskennettämme ja kilpailukykyämme oikealle tolalle.



Vuosi 2013 oli kannustava: onnistuimme saavuttamaan – jopa etuajassa – elokuussa 2011 asettamamme 140 miljoonan euron pysyvien kustannussäästöjen tavoitteen. Säästöjä on haettu systemaattisesti useista eri kategorioista, joita ovat mm. laivasto-, huolto-, catering-, myynti- ja jakelu- sekä henkilöstökustannukset. Edistymisemme ensimmäisessä säästöohjelmassa osoittaa, että ennakkoluulottomasti asioita katsoen on mahdollista tehostaa toimintaa ja parantaa kilpailukykyä ja samalla saavuttaa tarvittuja säästöjä.

Matkustamohenkilökunnan, lentäjien ja IAU:n kanssa solmittuissa työehtosopimuksissa sovittiin säästöneuvotteluille jatkoaikaa vuoden 2014 ensimmäiselle puoliskolle. Nämä tavoiteltavat säästöt kohdistuvat lähinnä henkilöstösidonnaisiin kuluihin kaikissa henkilöstöryhmissä. Asettamamme säästötavoitteet säilyvät ennallaan.

Monet palkka- ja työaikarakenteemme ovat peräisin suljettujen markkinoiden ajoilta. Niiden neuvottelu nykyisiä markkinakäytäntöjä vastaaviksi on haastava tehtävä, mutta haluamme edetä Finnairin rakennemuutoksessa ja kustannussäästöissä yhteistyössä henkilöstön ja sen edustajien kanssa. Toivon, että pystymme paikallisesti sopimaan Finnairin ja sen henkilöstön kannalta välttämättömistä säästöistä osin jo hyvissä ajoin ennen neuvotteluille asetettua takarajaa. Samaan aikaan joudumme kuitenkin kartoittamaan muita vaihtoehtoja siltä varalta, ettemme pyrkimyksistämme huolimatta saavuttaisi säästöjä yhdessä neuvotellen. Olen kuitenkin luottavainen ja uskon, että löydämme yhteistyössä Finnairin ja sen henkilöstön tulevaisuuden kannalta parhaan mahdollisen ratkaisun meneillään olevissa neuvotteluissa

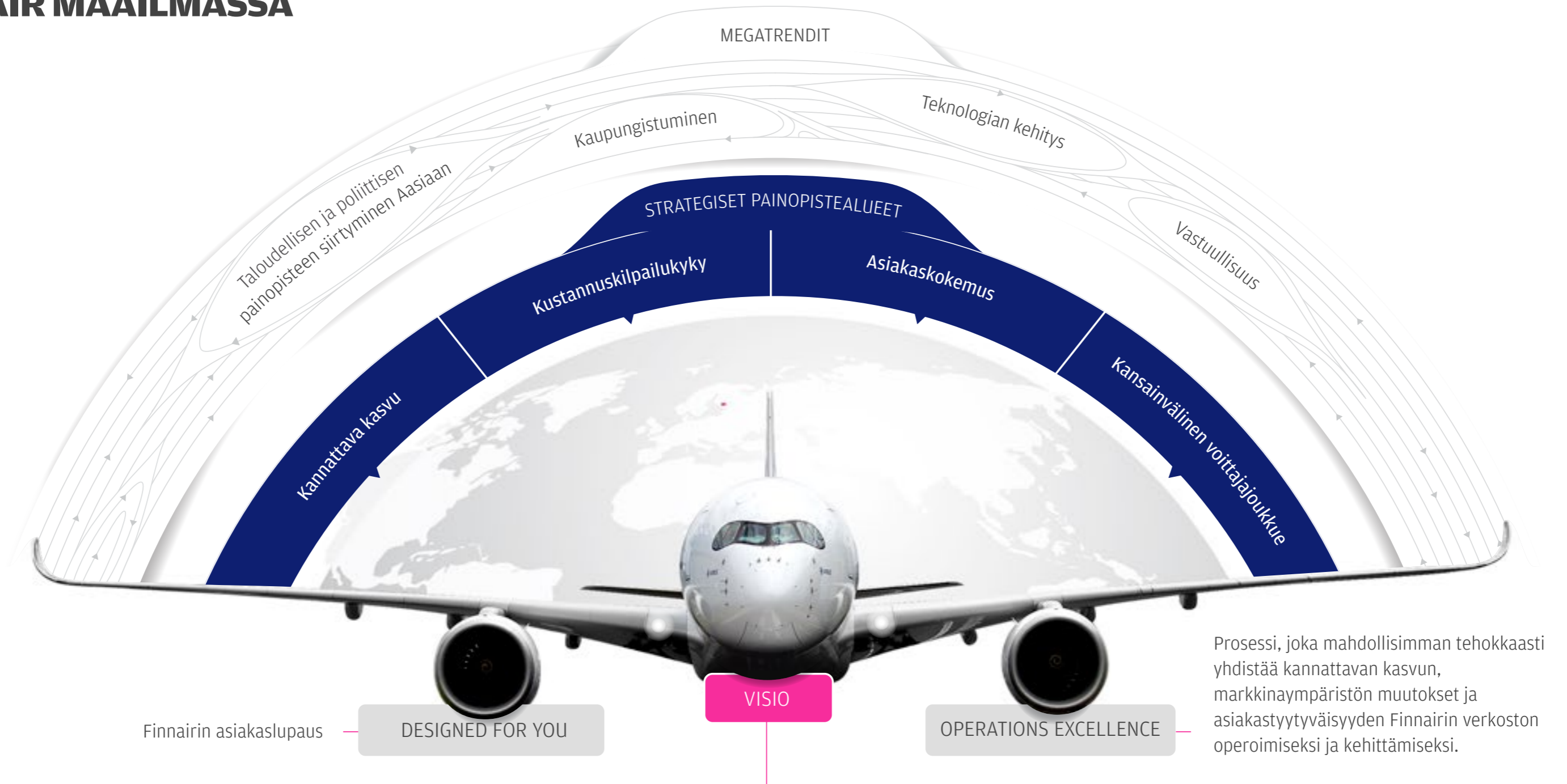
Finnair valmistuu parhaillaan kahteen merkittävään investointiaaltoon: vuoden 2015 toisella puoliskolla saamme ensimmäiset uusista Airbus 350 -kaukolentokoneistamme, ja seuraavien kahden vuoden aikana meidän on tehtävä päätökset myös Euroopan laivaston uusimisesta ollaksemme jatkossa kilpailukykyinen ja energiatehokas. Nämä investoinnit ovat tulevaisuutemme kannalta välttämättömiä ja niiden rahoittamiseksi Finnairin tulee olla alan vahva toimija. Olemme vakuuttuneita siitä, että tämä on mahdollista, jos teemme rohkeasti ja ennakkoluulottomasti oikeita asioita, oikeaan aikaan ja oikealla tavalla. Olemme päättäneet, että me olemme voittajien joukossa.

Lopuksi haluan lämpimästi kiittää Finnairin henkilöstöä vuodesta 2013 ja työstä yhteisten päämääriemme hyväksi. Kiitos luottamuksesta myös asiakkaillemme, yhteistyökumppaneillemme ja osakkeenomistajillemme.

Pekka Vauramo

# Strategia

## FINNAIR MAAILMASSA



Kaksinkertaistaa Aasian liikenteen tuotot vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta, olla halutuin vaihtoehto Aasian ja Euroopan välissä liikenteessä, ja olla Pohjolan ykkönen.

## STRATEGIA

Finnairin kasvustrategian ytimessä on Aasian ja Euroopan välisen lentoliikenteen kasvavan kysynnän hyödyntäminen. Strategia perustuu Aasian kasvaviin markkinoihin, nopeimpiin yhteyksiin Aasian ja Euroopan välillä, korkeatasoiseen palveluun sekä kustannustehokkaaseen ja täsmälliseen operointiin. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille selvän kilpailuedun, sillä nopeimmat yhteydet useiden Euroopan kohteiden ja Aasian mega-kaupunkien välillä kulkevat Helsingin kautta. Strategian toteuttamisessa Finnair on sitoutunut lisäarvon tuottamiseen asiakkailleen ja osakkeenomistajilleen.

### Finnairin visiona on

- kaksinkertaistaa Aasian liikenteen tuotot vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta.
- olla halutuin vaihtoehto Aasian ja Euroopan välissä liikenteessä ja kolmen suurimman lentoyhtiön joukossa sellaisilla Aasian ja Euroopan välisillä kaupunkipareilla, joilla ei ole suoraa lentoyhteyttä.
- olla Pohjolan ykkönen ja kasvaa kotimarkkinoillaan Pohjoismaissa.

### Kasvava ja kilpailtu toimiala

Finnairin strategian toteutukseen ja toiminnan kehittämiseen vaikuttavat maailmanlaajuiset megatrendit, kuten taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Aasiaan, kaupungistumisen kiihtyminen, teknologian kehittyminen ja sosiaalisen vastuun ja ympäristövastuun merkityksen kasvu liiketoiminnassa. Näitä megatrendejä ja niiden merkitystä lentoliikenteelle ja Finnairille on käsitelty tarkemmin sivuilla 9–10.

Finnair tavoittelee työ- ja vapaa-ajanmatkustajia sekä rahtiasiakkaita Aasian nopeasti kasvavista kansantalouksista, kotimaasta sekä etenkin niistä Euroopan kaupungeista, joista ei ole tarjolla suoria yhteyksiä Aasiaan. Finnairin nykyisten Aasian ja Euroopan kohteiden välillä matkustaa vuosittain arviolta noin 26 miljoonaa henkilöä, joista arviolta 65 prosenttia on transfer-matkustajia, jotka vaihtavat konetta päästäkseen lopulliseen määränpäähänsä.\* Aasian-liikenne edustaa jo noin puolta Finnairin matkustajaliikenteestä, ja Japani on tällä hetkellä Finnairin toiseksi suurin markkina-alue Suomen jälkeen. Tulevaisuudessa etenkin Kiinan osuuden liikenteestä odotetaan kasvavan. Airbusin ennusteen\*\* mukaan lentoliikenne Aasian ja Länsi-Euroopan välillä kasvaa keskimäärin 4,3 prosenttia vuodessa seuraavien 20 vuoden aikana, mikä tarjoaa Finnairille runsaasti kasvumahdollisuuksia.

Vaikka lentoliikenteen kasvunäkymät ovat hyvät, lentoyhtiöiden näkymät ovat haastavat. Lentoliikenne on erittäin kilpailtu ja pääomavaltainen toimiala, jossa tuottomarginaalit ovat keskimäärin pieniä. Merkittävistä laivastoinvestoinneista on päätettävä vuosia ennen kuin hintatietoiset matkustajat tekevät ostopäätöksensä, ja toimiala on erittäin herkkä maailman talouden sykleille ja muille ulkoisille vaikutuksille. Eurooppalaiset verkostolentoyhtiöt, joihin Finnairkin lukeutuu, ovat viime vuosien aikana uudistaneet toimintatapojaan ja sopeuttaneet kustannuksiaan vastatakseen etenkin halpalentoyhtiöiden ja Lähi-idän lentoyhtiöiden tuomaan kilpailuun. Samalla korkeana säilynyt lentopetrolin hinta edellyttää yhä polttoainetehokkaampaa lentämistä ja investointeja uuteen kustannustehokkaaseen laivastoon. Kireä kilpailutilanne on lisännyt alan keskittymistä, alliansseja ja yhteishankkeita, joilla tavoitellaan parempaa kapasiteetin käyttöä ja kannattavuutta.

\* Finnairin arvio.

\*\* Lähde: Airbus' Global Market Forecast for 2013-2032.

## Painopistealueet strategian toteuttamisessa

Finnairin neljä painopistealuetta yhtiön strategian toteuttamisessa ja vision saavuttamisessa ovat:

- kannattava kasvu
- kustannuskilpailukyky
- asiakaskokemus ja
- kansainvälinen voittajajoukkue.

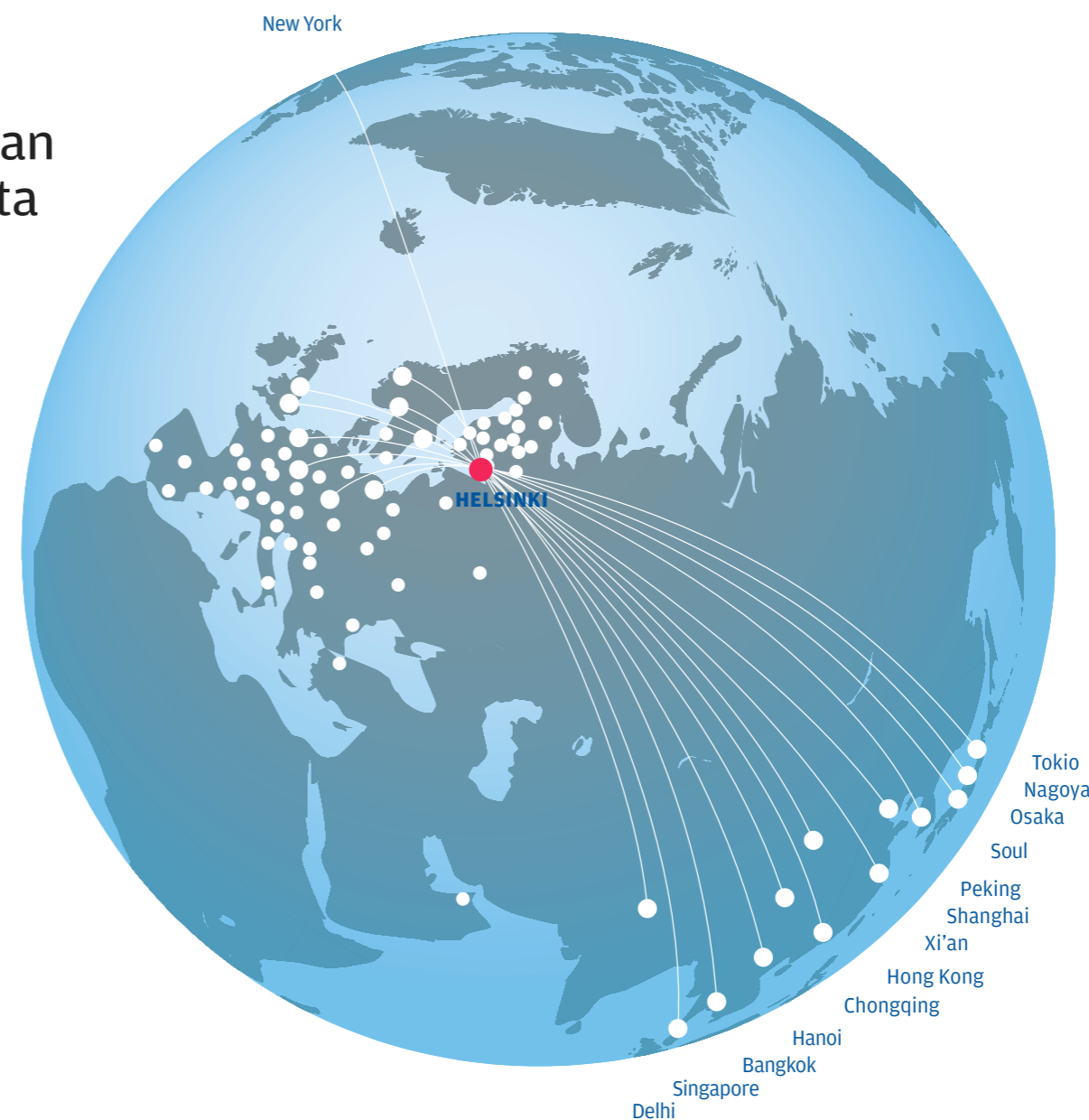
Näiden painopisteiden viitoittamana Finnair on kolmen viime vuoden aikana käynyt läpi mittavan rakennemuutoksen. Siitä on muotoutunut ydinliiketoimintaansa keskittynyt lentoyhtiö, joka on solminut kumppanuuksia lentotoimintaa tukevissa palveluissa ja Euroopan syöttöliikenteessä. Strategisten kumppanuuksien avulla Finnair on pystynyt samanaikaisesti parantamaan toimintansa laatua ja toisaalta saavuttamaan kilpailukyvyn kannalta tärkeitä kustannussäästöjä. Samalla Finnairin kyky sopeutua markkinamuutoksiin on parantunut, vaikka sen onkin edelleen kehitettävä kilpailukykyään.

Finnair panostaa uusien markkinamahdollisuuksien kartoittamisen ja tuottavuuden kohentamisen lisäksi erityisesti asiakaskokemuksen kehittämiseen ja esimieskoulutukseen, sillä tyytyväiset asiakkaat ja osaava, hyvin johdettu henkilöstö ovat kasvun keskeisiä edellytyksiä. Lisäksi Finnair haluaa olla yhteistyökumppaneilleen aktiivinen ja arvoa tuottava kumppani. Finnairilla on vahva asema laadukkaimmaksi\*\*\* valitussa **oneworld**-allianssissa Aasian ja Euroopan välisen liikenteen osajana. Vuonna 2013 Finnair tiivistyi yhteistyötä **oneworld**-allianssikumppaniensa kanssa liittymällä sekä Pohjois-Atlantin lentoja että Euroopan ja Japanin välisiä lentoja koskeviin yhteishankkeisiin.

\*\*\* Ilmailualan tutkimuslaitos Skytraxin kesällä 2013 julkaistu tutkimus.

## Finnair tarjoaa nopeimmat lentoyhteydet Kaakkois-Aasian ja Euroopan välillä

Yli **60** Euroopan kohdetta



**13** megakaupunkia Aasiassa

Finnair on valmistautunut Aasian-liikenteen kasvun tuomiin mahdollisuuksiin tilaamalla viime vuosikymmenellä yksitoista Airbus 350 XWB -lentokonetta, joiden toimitukset alkavat vuoden 2015 toisella puoliskolla. Näiden lisäksi yhtiöllä on tilausoptiot yhteensä kahdeksaan A350-lentokoneeseen. Kaukoliikennelaivaston uudistaminen tuo lisää kapasiteettia ja parantaa matkustusmukavuutta merkittävästi. Uuden laivaston parantunut polttoainetehokkuus ja pienemmät päästöt vastaavat myös kasvaviin vaatimuksiin ympäristöystävällisemmästä ja vastuullisemmasta liiketoiminnasta.

### Finnairin strategiset vahvuudet

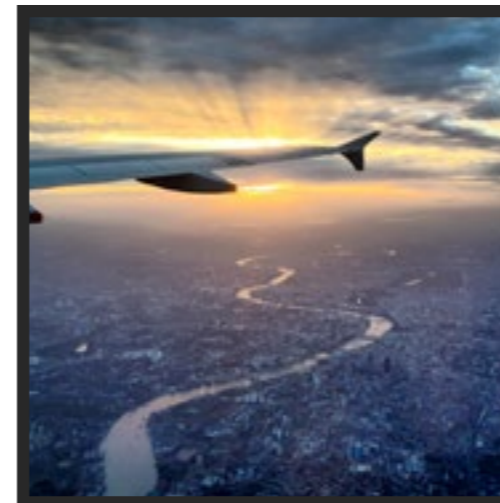
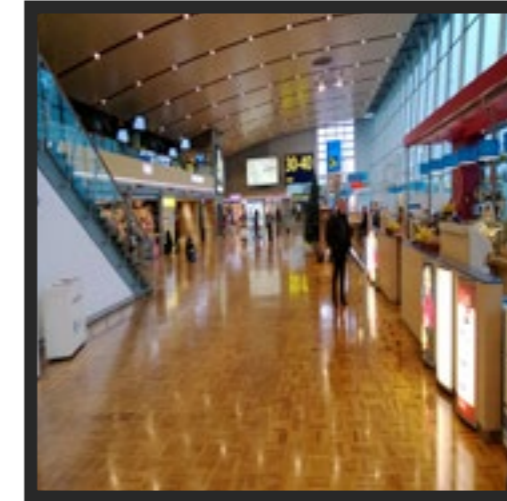
- Maantieteellisen sijainnin tuoma kilpailuetu
- Erinomainen operatiivinen laatu ja tehokkuus
- Korkeatasoinen palvelu – Pohjois-Euroopan paras lentoyhtiö\*\*\*
- Moderni, polttoainetehokas laivasto
- Hyvä rahoitusasema tulevien laivastoinvestointi toteuttamiseksi
- Helsinki-Vantaan lentokentän laatu ja kapasiteetti

#### Lue lisää

Megatrendeistä sivuilta 9-10

Liiketoiminnan mittareista sivulta 11

Liiketoiminnan riskeistä sivuilta 142-146



\*\*\* Ilmailualan tutkimuslaitos Skytraxin kesällä 2013 julkaistu tutkimus



## MEGATRENDIT

Megatrendit ovat ilmiöitä, jotka vaikuttavat voimakkaasti tulevaisuuteen ja kuluttajien käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä. Ne vaikuttavat merkittävästi myös lentoliikenteeseen ja Finnairin liiketoimintaan.

### Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Taloudellisen ja poliittisen painopisteen vähittäinen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin, erityisesti Aasiaan, on voimakkain ilmailualan vaikuttavista trendeistä. Aasialaisyrietykset globalisoituvat ja niiden painoarvo maailmanmarkkinoilla kasvaa. Keskiluokka kasvaa voimakkaasti monissa Aasian maissa.

Aasian-matkustus kasvaa ja kilpailu Aasian-lennoissa kovenee, kun aasialaisyhtiöt laajentavat toimintaansa mannertenvälisille lennoille. Samalla kun lentoliikenteen määrä kasvaa, lentoyhtiöiden ja valtioiden täytyy neuvotella itselleen uusia lentolupia ja -oikeuksia. Aasialaiset asiakkaat määrittelevät palvelun ja tuotteiden laatu- ja odotukset, ja ei-aasialaisten lentoyhtiöiden on lisättävä aasialaisen kulttuurin ja asiakkaiden ymmärrystä.

Vastaamme painopisteeseen siirtymiseen ja sen tuomiin mahdollisuuksiin investoimalla moderniin laivastoon ja uusiin kohteisiin sekä lisäämällä lentoja Aasian-markkinoilla. Panostamme myös hyvien suhteiden rakentamiseen ja ylläpitämiseen aasialaisten vaikuttajien kanssa. Lisäämme myös ymmärrystämme aasialaisista kulttuureista ja tarjoamme nopean yhteyden Aasian ja Euroopan välillä sekä jatkomatkustajille suunnitellut yhteydet.

Megatrendi	Vaikutukset toimialaan ja Finnairiin	Vastauksemme
<b>Taloudellinen ja poliittinen painopiste siirtyy kehittyviin maihin, erityisesti Aasiaan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikenne Aasian ja Euroopan välillä lisääntyy</li> <li>Kilpailu pysyy kireänä</li> <li>Aasian-markkinan ymmärrys entistä tärkeämpää</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaukoliikennelaivaston uudistaminen vuodesta 2015 alkaen</li> <li>Uudet Aasian-kohteet, lisälennot</li> <li>Aasian-ymmärryksen lisääminen</li> <li>Hyvät sidosryhmäsuhteet</li> <li>Nopein reitti Aasian ja Euroopan välillä</li> </ul>
<b>Kaupungistuminen kiihtyy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uusia markkinoita syntyy</li> <li>Kilpailu kovenee</li> </ul>	
<b>Teknologian kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisoituminen jatkuvat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkkopalvelujen ja -yhteyksien merkitys kasvaa entisestään</li> <li>Uusia mahdollisuuksia asiakkaiden palvelemiseksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkkopalvelujen kehittämien</li> <li>Palvelukokemuksen kehittäminen</li> </ul>
<b>Vastuullisuuden merkitys kasvaa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sääntely ja raportointivaatimukset kasvavat</li> <li>Avoimen viestinnän merkitys kasvaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ympäristöystävällisempi ja tehokkaampi laivasto ja toiminta</li> <li>Toimitusketjun valvonta</li> </ul>

## Kaupungistuminen

Muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin kiihtyy edelleen etenkin Kiinassa ja muissa kehittyvissä maissa. Erityisesti Aasiassa yli viiden miljoonan asukkaan kaupunkien ja niiden välisten yhteyksien määrä kasvaa. Lentoyhtiöille syntyy uusia markkinoita, kun näiden mega-kaupunkien välinen liikenne kasvaa sekä kilpailu kovenee alueellisten lentoyhtiöiden liikennöidessä niiden välillä.

Hyödynnämme kaupungistumista ja sen tuomia mahdollisuuksia investoimalla moderniin laivastoon ja uusiin kohteisiin sekä lisäämällä lentoja nykyisiin kohteisiin Aasiassa. Panostamme myös hyvien suhteiden rakentamiseen ja ylläpitämiseen aasialaisten vaikuttajien kanssa. Lisäämme myös ymmärrystämme aasialaisista kulttuureista ja tarjoamme nopean yhteyden Aasian ja Euroopan välillä sekä jatkomat kustajille suunnitellut yhteydet.

## Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio

Teknologiakehitys johtaa muun muassa ostokäyttäytymisen muutokseen ja hintojen ja palveluiden vertailtavuuteen verkossa sekä välittömään palautteeseen. Kuluttajat haluavat ja edellyttävät mahdollisuutta verkkoyhteyksiin kaikkialla. Sosiaalinen media levittää uutiset hetkessä ja edellyttää yrityksiltä nopeaa reagointia.

Lentoyhtiöiden on ennakoitava muutoksia, mukauduttava niihin ja tarjottava mahdollisuus verkko-ostamiseen ja -palveluihin sekä palautteenantoon verkossa. Kuluttajat haluavat päästä verkkoon ennen lentoa, sen aikana ja sen jälkeen. He haluavat entistä enemmän digitaalisia viihdepalveluja lennoilla. Toisaalta lentoyhtiöt voivat asiakkaiden tunnistamisen ansiosta tarjota räätälöityjä palveluja ja yksilöllisen asiakaskokemuksen.

Investoimme digitaalisten palvelujen ja viihdejärjestelmien sekä palvelukokemuksen kehittämiseen.

Designed for You -konseptimme ottaa huomioon kuluttajien toiveen räätälöidyistä palveluista, ja Quality Hunters-hankkeemme puolestaan edistää palvelujen kehittämistä.

## Vastuullisuuden merkitys kasvaa

Poliittiset päättäjät, kuluttajat ja muut sidosryhmät vaativat yrityksiä toimimaan vastuullisemmin ja läpinäkyvämmiin. Sääntely ja raportointivaatimukset kasvavat, ja yritysten edellytetään valvovan toimintaketjunsä eettisyyttä tarkemmin. Kuluttajat seuraavat yritysten vastuullisuutta ja antavat siitä palautetta sosiaalisessa mediassa.

Lentotoimialan päästö- ja meluvaatimukset tiukentuvat, ja lisääntynyt sääntely aiheuttaa kustannuksia, kun esimerkiksi verojen luonteiset maksut lisääntyvät. Lentoyhtiöiden on tehtävä entistä enemmän yhteistyötä turvallisuuteen, päästöihin, meluun ja matkustajien oikeuksiin liittyvissä kysymyksissä.

Vastaamme muutokseen investoimalla ympäristöystävällisempään ja kustannustehokkaampaan laivastoon, kehittämällä toimintaamme tehokkaammaksi ja vastuullisemmaksi, parantamalla toimitusketjumme valvontaa ja osallistumalla toimialan yhteishankkeisiin. Kehitämme edelleen myös raportointiamme ja sidosryhmäviestintäämme vastuullisuuteen liittyen.

## LIIKETOIMINNAN MITTARIT

	Mittari (KPI) ja tavoitetaso	Toimenpiteet vuonna 2013	Toteuma vuonna 2013
<b>Asiakaskokemus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asiakastyytyväisyys, lue lisää s. 20.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tuotteen, palvelun ja verkoston kehittäminen vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin. Lue lisää s. 14-20.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 86 % asiakkaista antoi arvostuksensa ”hyvä” tai ”erinomainen”.</li> </ul>
<b>Kannattava kasvu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toiminnallinen liikevoitto vähintään 6 % liikevaihdosta</li> <li>EBITDAR vähintään 17 % liikevaihdosta</li> <li>Yli 8 %:n pääomakustannuksen (WACC ennen veroja) ylittävä positiivinen taloudellinen lisäarvo.</li> <li>Oikaistu nettovelkaantumisaste enintään 140 %</li> <li>Maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet otetaan huomioon osingonjaossa.</li> <li>Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä eli RASK nousee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uusien reittien avaaminen Xianiin ja Hanoiin.</li> <li>Lisätuottojen hakeminen tuotetta ja palvelua kehittämällä.</li> <li>Vuosina 2011 ja 2012 käynnistettyjen kustannussäästöohjelmien toteuttaminen. Lue lisää s. 59-60.</li> <li>Vuonna 2013 toteutetut rahoitusjärjestelyt vahvan taseen säilyttämiseksi. Lue lisää s. 62.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Toiminnallinen liiketulos -0,2 % liikevaihdosta.</li> <li>✗ EBITDAR 7 % liikevaihdosta</li> <li>✗ Toiminnallinen liiketulos tappiollinen.</li> <li>✗ ROCE 2,3 %.</li> <li>✓ Oikaistu nettovelkaantumisaste 77,6 %.</li> <li>✓ Hallitus ehdottaa, ettei vuodelta 2013 makseta osinkoa.</li> <li>✗ RASK laski 3,8 %.</li> </ul>
<b>Kustannuskilpailukyky</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä ilman polttoainetta (CASK ex. fuel) laskee vuodesta 2012</li> <li>Polttoaineen kulutus tarjotulta tuolikilometriltä (ASK) laskee</li> <li>Päästöt tarjotulta tuolikilometriltä laskevat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vuosina 2011 ja 2012 aloitettujen kustannussäästöohjelmien toteuttaminen. Lue lisää s. 59-60.</li> <li>Lentokaluston ja reittiverkoston optimointi.</li> <li>Boeing 757 -lentokoneiden korvaaminen uusilla Airbus A321 Sharklet -lentokoneilla. Lue lisää s. 23 ja 64.</li> <li>Päästöjen vähentäminen. Lue lisää s. 23 ja 28-37.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ CASK ex fuel laski prosentin vuodesta 2012.</li> <li>✓ Polttoaineen kulutus/ASK laski 1,9 % vuonna 2013.</li> <li>✓ CO<sub>2</sub>-päästöt / ASK laskivat 6,3 %.</li> <li>✓ NOx-päästöt / ASK laskivat 5,3 %.</li> </ul>
<b>Kansainvälinen voittajajoukkue</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4D-työhyvinvointi-indeksi. Lue lisää s. 38.</li> <li>Sairauspoissaolojen määrä laskee.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Johtamis- ja koulutusohjelmat, lue lisää s. 40-41 ja 45-46.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Työhyvinvointi-indeksi 3,8/5</li> <li>✓ Sairauspoissaolojen määrä laski 0,3 %-yksikköä 4,6 %:iin.</li> </ul>

## RAPORTOINNIN UUDET TUULET

Kati Ihamäki, kestävän kehityksen johtaja

Kestävä kehitys on olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa, mikä näkyy myös yhtiön raportoinnissa. Kestävästä kehityksestä raportointi on erityisen perusteltua lentoliikenteessä, jossa lentoyhtiön suurimman yksittäisen kulutekijän polttoaineen sivutuotteena syntyy myös sen merkittävin ympäristövaikutus: hiilidioksidipäästöt. Alan taloudelliset ja ympäristövaikutukset liittyvät läheisesti toisiinsa.

Yrityksissä on ollut tapana erottaa taloudellinen raportointi ja kestävän kehityksen raportointi toisistaan, myös Finnair on tähän asti menetellyt näin. Toisaalta osakkeenomistajat, analyytikot, työntekijät, viranomaiset, media ja muut sidosryhmät toivovat näiden kahden raportointikokonaisuuden yhdistämistä. Raportoinnin edelläkävijäyritykset etsivätkin tapoja yhdistää ja tehostaa raportointiaan kohti nk. triple bottom line -käytäntöä, jossa yhdistyvät taloudellisen tuloksen sekä yhteiskunnallisten ja ympäristövaikutusten raportointi. Myös me finnairilaiset olemme tänä vuonna pyrkinet yhdistämään nämä tiedot samaan vuosikertomukseen.

### Olennaisen tunnistaminen

Kaiken raportoinnin edellytyksenä on tunnistaa ensin olennaiset asiat eli ne seikat yrityksen toiminnassa, joita pidetään tärkeinä taloudellisten, ympäristö- ja yhteiskuntavaikutusten kannalta tai jotka vaikuttavat sidosryhmien valintoihin. Näiden asioiden tunnistamiseksi järjestimme tätä vuosikertomusta laatiessamme eri sidosryhmien, kuten asiakkaiden, sijoittajien, alihankkijoiden, työntekijöiden, viranomaisten edustajien ja median, keskuudessa kyselyn. Lisäksi

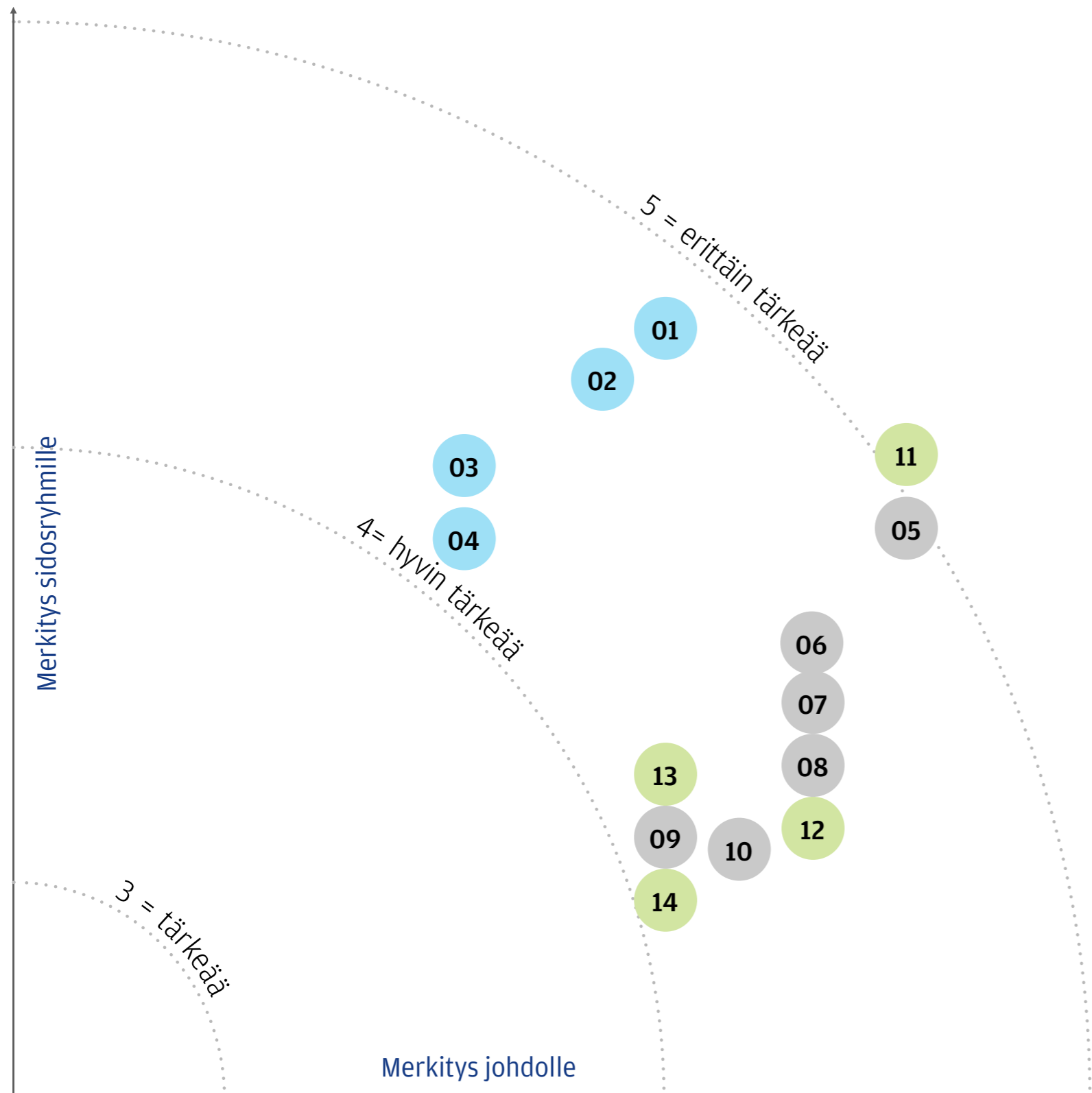
yhtiömme asiantuntijat osallistuivat työpajoihin alan tärkeiden kysymysten ja trendien tunnistamiseksi.

Tutkimus paljasti, että monet vastuullisuusnäkökohdat ovat tärkeitä sekä sidosryhmille että yhtiön avainhenkilöille. Tärkeysjärjestyksen kärjessä ovat matkustajien ja henkilöstön hyvinvointi ja turvallisuus. Seuraavaksi tärkeimpinä seikkoina tulivat esiin polttoainete-hokkuus, tulevaisuuden kilpailukyky, ympäristölainsäädäntö, liiketoiminnan jatkuvuus ja kustannustehokkuus. Sidosryhmät esittivät huolensa ilmastonmuutoksesta ja työoloista.

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen, yhteiskuntapoliittiset kysymykset ja melukysymys olivat sidosryhmien ja johdon näkökulmasta vähemmän merkityksellisiä, vaikka kyselyn mukaan näistäkin asioista kannettiin jonkin verran huolta.

Raportoimalla näistä tärkeistä aiheista ja ottamalla sidosryhmät mukaan niiden käsittelyyn voimme turvata oman toimintamme ja ansaita lupamme kasvaa yrityksenä. Toivomme, että tämä vuosikertomus antaa perusteellisen, joskin ytimekkään, kuvan toiminnastamme ja että siitä välittyy yhtiömme tapa luoda arvoa.

## OLENNAISUUSMATRIISI



### SOSIAALISEN VASTUUN TUNNUSLUVUT

- |  |  |
|--|--|
| <b>01</b> Matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus | <b>03</b> Korruption ja lahjonnan vastaiset menettelyt |
| <b>02</b> Työntekijöiden turvallisuus              | <b>04</b> Eettiset toimintaohjeet                      |

### TALOUDELLISEN VASTUUN TUNNUSLUVUT

- |   |  |
|---|--|
| <b>05</b> Tulevaisuuden kilpailukyky          | <b>09</b> Taloudellinen tulos  |
| <b>06</b> Liiketoiminnan jatkuvuus            | <b>10</b> Liiketoimintastrategia ja sen yhteys yhteiskuntavastuuseen |
| <b>07</b> Kustannustehokkuus                  |  |
| <b>08</b> Strategiset vahvuudet ja heikkoudet |  |

### YMPÄRISTÖVASTUUN TUNNUSLUVUT

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| <b>11</b> Polttoainetehokkuus                  | <b>13</b> Lentoliikenteen hallinta |
| <b>12</b> Ympäristölainsäädäntö- ja määräykset | <b>14</b> Energia                  |

# Asiakkaat

## Miten pyrimme luomaan arvoa asiakkaille

Finnair on palveluyritys ja toimintamme on organisoitu niin, että se palvelee asiakastarpeita. Asiakaskokemus on yksi strategisista painopistealueistamme. Tuotteemme ydin eli kohteet, aikataulut ja koko asiakaskokemus on suunniteltu asiakkaita ajatellen. Kun kehitämme tarjontaamme, lähtökohtana ovat vahvuutemme: toimiva ja kompakti kotikenttä, tehokas ja täsmällinen toiminta sekä ammattitaitoiset ja osaavat työntekijät. Nykyisten asiakkaiden palvelu ja uusien asiakkaiden houkuttelu edellyttävät kuitenkin aina myös markkinamuutosten ja keskeisten trendien tarkkaa seuraamista. Menestyvä palveluyritys kuuntelee niin asiakkaitaan kuin markkinaympäristöään laajemminkin.

Aasian markkinoiden kasvava taloudellinen merkitys näkyy selvästi verkostomme kehityksessä viimeisten vuosikymmenten aikana, ja aasialaisten asiakkaiden tarpeet on siksi huomioitava myös palvelukulttuurissa. Mobiiliteknologian vallankumous asettaa uusia vaatimuksia myös lentoliikenteen tuotekehitykselle, kun älypuhelimia ja tablettitietokoneita käyttävät asiakkaat odottavat enemmän digitaalisia palveluja niin lipunvarauksessa, lähtöselvityksessä kun lennon aikaisissa viihdepalveluissa ja kanta-asiakaspalveluissa. Monilla markkinoilla on entistä enemmän laatu-tietoisia asiakkaita, jotka

### Strategiset

#### PAINOPISTEALUEET:

Asiakaskokemus,  
Kannattava kasvu.

#### TOIMINTAAN VAIKUTTAVAT

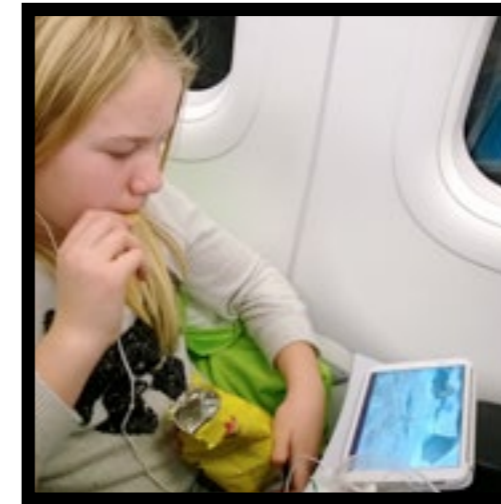
### Megatrendit:

Taloudellisen ja poliittisen  
painopisteen siirtyminen,  
Teknologinen kehitys,  
Vastuullisuus.

### GRI-indikaattorit

#### TÄSSÄ OSIOSSA:

PR3, PR5.



haluavat henkilökohtaisempia palveluita ja laadukkaammat matkustuskokemuksen. Näiden ja muiden trendien analysointi tuottavat tietoa, jota käytämme, kun kehitämme arvolupaustamme.

Omat asiakastytyväisyystutkimuksemme kertovat parhaiten siitä, miten hyvin palvelemme asiakkaitamme ja miten hyvin opimme saamastamme palautteesta. Myös ulkoiset arvioinnit, kuten Skytrax, ovat hyviä mittareita ja kertovat palvelun yleisestä tasosta suhteessa muihin alan toimijoihin. Kaupallista kilpailukykyämme mittaamme mahdollisuudella vastata kysyntään - tai jopa kykyämme luoda kysyntää - markkina-alueillamme laskemalla yksikkötuoton tarjotulta henkilökilometriltä (revenue per available seat kilometre, RASK) ja vertaamalla sitä kilpailijoiden vastaavaan tunnuslukuun.

### Aasian liiketoiminnan kasvu tuo uusia palveluhaasteita

Finnair on lentänyt Helsingistä Bangkokiin vuodesta 1976, Tokioon vuodesta 1983 ja Pekingiin vuodesta 1988. Kuitenkin vasta 2000-luvun alussa aloimme todella panostaa Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen idän markkinoiden voimakkaan teollisen ja taloudellisen kehityksen vuoksi. Aasian vaurastuminen on tullut jäädäkseen, oikeastaan se on vasta alkanut. Aasian-liikenteemme kasvaa Aasian vaurastumisen myötä, ja aiommekin kaksinkertaistaa Aasian-liikenteemme tuotot vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Aasia-laisten asiakkaiden määrä kasvaa, ja meidän on pystyttävä vastaamaan heidän tarpeisiinsa.

Aasian suurimpana maana Kiina tarjoaa eniten kasvumahdollisuuksia. Yhdistyneiden Kansakuntien alaisen Maailman matkailujärjestön mukaan kiinalainen turismi ohitti vuonna 2012 Yhdysvallat ja Saksan ja samaan aikaan kiinalaisten yritysten investoinnit Eurooppaan kasvavat voimakkaasti: vuonna 2012 kiinalaiset yritykset

investoivat yhteensä noin 9,5 miljardia euroa Eurooppaan, mikä on 21 prosenttia enemmän kuin vuonna 2011. Tämä lisää Kiinan ja Euroopan välistä liikematkustusta. Esimerkiksi Länsi-Kiinan kohteemme Xi'anin ja Chongqingin reiteillä valtaosa asiakkaista on kiinalaisia. Siksi asiakaskokemusta pitää kehittää vastaamaan kiinalaisasiakkaiden tarpeita ja odotuksia lennonaikaisesta tarjoilusta ja palvelusta verovapaiden ostosten valikoimaan.

Aasian-reiteillämme on aina mukana vähintään kolme paikallista matkustamohenkilökunnan jäsentä, jotka voivat palvella asiakkaita heidän omalla kielellään. Viihdejärjestelmässä on aina mukana myös kohdemaiden viihdetuotannon vaihtoehtoja. Helsinki-Vantaan kentällä keskeiset kyltit ovat suomen ja englannin lisäksi myös

**Myytyjen henkilökilometrien alueellinen jakauma**



**Matkustajaliikenteen tuottojen jakauma**



kiinaksi, koreaksi, japaniksi ja venäjäksi, ja asiakaspalvelua on tarjolla näillä kielillä. Myös verovapaissa myymälöissämme on kieli-taitoista henkilökuntaa. Japanilaiset ja eteläkorealaiset asiakkaat, joilla on biometrinen passi, voivat käyttää Helsinki-Vantaalta lähties-sään automaattista passintarkastusta rajaa ylittäessään.

### **Mobiiliteknologia ja sosiaalinen media: uusia mahdollisuuksia, uusia odotuksia**

Viime vuosikymmenen aikana markkinoilla on tapahtunut dramaattinen digitalisoituminen, mikä muokkaa asiakkaidemme käyttäytymistä ja odotuksia. Sähköinen lippu on ollut käytössä Finnairissa jo pitkään, ja tuemme IATA:n nopean matkustamisen Fast Travel -ohjelman tavoitteita. Ohjelma kattaa kaupallisen lentotoiminnan lähtöselvityksen, matkatavaroiden kirjaamisen ruumaan, matkustusasiakirjojen tarkistamisen, koneeseen siirtymisen, varausten muuttamisen sekä matkatavaroiden noutamisen. Vuonna 2013 Finnair sai IATA:n Fast Travel Gold Award -palkinnon automaattisten järjestelmien käytöstä kaikissa näissä toiminnoissa Helsinki-Vantaan lentokentällä ja useilla ulkoasemilla. Automatisointi vähentää jonottamista lentokentällä ja antaa asiakkaille enemmän itsepalvelumahdollisuuksia matkan aikana sekä nopeuttaa ja sujuvoittaa matkantekoa.

Sosiaalinen media on mullistanut sen, miten asiakkaat saavat ja hankkivat tietoa, keskustelevat keskenään ja kohtaavat yritysten brändit. Esimerkiksi Isossa-Britanniassa ihmiset käyttävät enemmän aikaa Facebookissa kuin television katseluun. Trendi on pitkälti samankaltainen useimmilla markkinoilla, joilla operoimme. Markkinatutkimusyhtiö Nielsenin paljon referoitu tutkimus vahvistaa, että valtaosa ihmisistä lähes kaikilla markkina-alueilla luottaa enemmän tuntemattomien ihmisten kirjoittamiin tuotearvosteluihin netissä kuin maksettuihin mainoksiin.

Asiakkaat siis puhuvat meistä yhä enemmän sosiaalisessa mediassa, olemme me heihin yhteydessä tai emme. Siksi käymme keskustelua matkustajien kanssa sosiaalisessa mediassa kuudella kielellä: englanniksi, suomeksi, ruotsiksi, kiinaksi, japaniksi ja koreaksi. Tämän kanssakäymisen tavoitteena on kuunnella ja oppia, lisätä brändimme tunnettuutta, tukea myyntiä ja ratkaista asiakkaiden ongelmia. Asiakkaiden ongelmien ratkaisu on erityisen tärkeää toiminnan häiriötilanteissa (katso juttu sosiaalisen median käytöstä poikkeustilanteesta sivulta 17).

Sosiaalinen media tuo myös asiakkaan matkaan uusia ulottuvuuksia. Maaliskuussa 2013 otimme käyttöön sosiaalisen lähtöselvityspalvelun, jonka avulla asiakkaat voivat halutessaan linkittää Facebook-profilinsa istuinkarttaan istuinpaikkaa valitessaan ja näin lisätä kanssakäymistä koneessa muiden matkustajien kanssa. Halutessaan asiakkaat voivat myös jakaa helposti lentotietonsa sosiaalisessa mediassa. Toki asiakkaat voivat matkustaa tuntemattomina kuten ennenkin: yhä tiiviimmän vuorovaikutuksen maailmassa joillekin asiakkaille on aivan yhtä tärkeää olla silloin tällöin hetki rauhassa kuin olla yhteydessä muihin.

### **Asiakaspalvelun integroitu lähestymistapa**

Vuonna 2013 totesimme, että voidaksemme täyttää asiakaspalvelutavoitteemme ja kasvattaa markkinaosuuttamme, meidän on lähestyttävä asiakaspalvelua kokonaisvaltaisemmin. Sen mukaisesti asiakaspalvelutoimintomme, jotka aiemmin muodostivat oman yksikönsä, yhdistettiin lentotoiminnasta vastaavaan Operations-yksikköön ja kaupalliseen yksikköön. Muutoksessa painotettiin kaikkien finnairilaisten roolia asiakkaan palvelemisessa, olivat he sitten asiakasrajapinnassa tai muualla organisaatiossa.



Kaupallisessa yksikössämme on meneillään muitakin muutoksia, joiden tavoitteena on paremmin mitata ja hyödyntää markkinoiden tarpeita. Tuotekehitys ja markkinointi on yhdistetty yhdeksi tiimiksi, millä varmistetaan, että markkinointitoimet ja todellinen asiakaskokemus kulkevat tiivisti käsi kädessä. Sähköisen kaupan, liiketoiminnan analysoinnin ja päätöksenteon prosessien kehitykseen panostetaan aiempaa enemmän. Myös Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma ja sen asiakkaille tuoma lisäarvo on asetettu etusijalle: **oneworld**-allianssi, johon kuulumme, kasvattaa jäsenmääräänsä, mikä tarjoaa Finnair Plus -asiakkaille entistä enemmän etuja ja mahdollisuuksia ansaita ja käyttää Plus-pisteitä maailmanluokan lentoyhtiöiden reiteillä.

### **oneworld-allianssi kasvaa**

**oneworld**-allianssi käy parhaillaan läpi historiansa suurinta laajentumisprosessia. Vuonna 2013 kaksi huippulentoyhtiötä Malaysian Airlines ja Qatar Airways liittyivät **oneworldiin**. **oneworld**-allianssiin kuuluu nyt johtavia brändejä kultakin globaalilta markkina-alueelta: airberlin, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific Airways, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN Airlines, Qantas, Royal Jordanian ja S7 Airlines. Vuonna 2014 mukaan liittyvät SriLankan Airlines, brasilialainen TAM sekä muut LATAM Airlines Groupin jäsenet, jotka eivät vielä ole **oneworldissa**. Lisäksi US Airwaysin verkosto tulee kohta mukaan **oneworldiin**, kun yhtiö fuusioituu American Airlinesin kanssa. Kun tämä laajentuminen on saatu valmiiksi, **oneworld** on maailmanlaajuinen, laatuun panostava huippuallianssi: sen piiriin kuuluu lähes tuhat lentokenttää yli 150 maassa, 14 000 lentoa päivässä, 480 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja lähes 3 500 koneen laivasto. Allianssiyhtiöiden yhteenlaskettu vuosittainen liikevaihto on noin 140 miljardia Yhdysvaltain dollaria.

Myös **oneworld**-allianssin jäsenyhtiöiden keskinäinen yhteistyö kasvaa ja tuottaa yhä enemmän lisäarvoa asiakkaille. Heinäkuussa 2013 liityimme American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian perustamaan Pohjois-Atlantin liikennettä koskevaan yhteishankkeeseen. Pohjois-Amerikkaan lentävät asiakkaamme voivat nyt varata lentoja kymmeneen uusiin Pohjois-Amerikan kaupunkeihin yhdellä

## Asiakaspalvelua sosiaalisessa mediassa

Sosiaalinen media on markkinoinnin ja bränditunnettuuden lisäämisen työkalu. Jotta yritys voisi uskottavasti toteuttaa tavoitteitaan, sen täytyy kyetä palvelemaan asiakkaita moitteettomasti myös sosiaalisessa mediassa. Tämä tarkoittaa asiakkaiden osallistamista ja asiakkaille olennaisen ja hyödyllisen tiedon tarjoamista.

Sosiaalisen median aktiviteettimme testattiin marraskuussa Suomen lentoemäntä- ja stuerttiyhdistys SLSY:n ja Ilmailualan unioni IAU:n lakonuhkien yhteydessä. Lakonuhka pakotti meidät perumaan 130 lentoa, mikä kosketti 10 000 asiakasta. Vahvistimme sosiaalisen median tiimiämme poikkeustilanteen ajaksi vapaaehtoisilla henkilökunnan jäsenillä, jotta asiakkaita pystyttiin informoimaan ja palvelemaan paremmin hankalassa tilanteessa.

Vaikka puhelinpalvelu ruuhkautui ja sosiaalisessa mediassa Finnair-keskustelujen määrä yli kymmenkertaistui, huolehdimme siitä, että uusin, ajantasaisin tieto saatiin aina ensimmäisenä Twitteriin ja nettisivuille. Asiakkaita palveltiin Twitterissä ja Facebookissa proaktiivisen viestinnän lisäksi henkilökohtaisesti, ja esimerkiksi lippumuutokset pystyi hoitamaan Twitterin kautta.

Teimme myös YouTube-videoita, joilla asiakkaita opastettiin toimimaan oikein lennon peruuntuessa. Videot jaeltiin Twitterin ja Facebookin kautta. Kanavien valinta, nopeus ja hyödyllinen sisältö saivat asiakkailta paljon kiitosta, vaikka monen lento oli peruttu.

Aktiivinen viestintämme sosiaalisessa mediassa pantiin merkille myös laajemmin. Viestinnän professori Pekka Aula piti Finnairin poikkeustilanneviestintää esimerkillisenä: "Tapa, jolla Finnair toimi Twitterissä oli sellainen, jota muutkin yritykset seuraavat".

Meitä voi seurata Twitterissä [www.twitter.com/FinnairSuomi](http://www.twitter.com/FinnairSuomi) ja Facebookissa [www.facebook.com/finnairsuomi](http://www.facebook.com/finnairsuomi).

lipulla ja edullisemmin. Hankkeeseen kuuluvien kolmen muun lentoyhtiön asiakkaat nauttivat puolestaan paremmista yhteyksistä 13 kaupunkiin Suomessa ja lukuisiin Euroopan kaupunkeihin.

Vuonna 2014 liityimme samankaltaiseen yhteishankkeeseen **oneworld**-jäsenyhtiöiden Japan Airlinesin ja British Airwaysin kanssa Japanin ja EU:n välisessä liikenteessä. Tämä yhteishanke, kuten myös Pohjois-Atlantin liikenteen yhteishanke, parantaa toteutuessaan kaikkien kolmen lentoyhtiön asiakkaiden yhteyksiä ja hintojen kilpailukykyisyyttä. Molemmat yhteishankkeet ovat esimerkkejä tavoitteestamme lisätä yhteistyötä **oneworld**-allianssin sisällä. Allianssin sisäinen yhteistyö parantaa verkostoa ja voimme siten palvella paremmin mantereelta toiselle matkustavia asiakkaitamme. Näin asiakkaalle on tarjolla enemmän reittimahdollisuuksia kuin lentoyhtiö voisi yksinään tarjota.

## Tuotekehitysuudistuksia vuonna 2013

Menestyvä lentoyhtiö kuuntelee asiakkaitaan sekä markkinoita ja kehittää jatkuvasti tarjontaansa. Finnair toteutti vuoden 2013 aikana muun muassa seuraavat tuoteuudistukset:

**Automaattinen lähtöselvitys:** Helsinki-Vantaan lentokentältä ja monilta ulkoasemilta lähteville asiakkaille tehdään nyt lähtöselvitys automaattisesti ennen lentoa, elleivät he ole itse sitä jo tehneet. Asiakkaille myös lähetetään mobiilitarkastuskortti matkapuhelimeen.

**Sosiaalinen lähtöselvityspalvelu:** Asiakkaat, jotka haluavat tutustua uusiin ihmisiin ja saada uusia kokemuksia matkustaessaan voivat linkittää Facebook-profiilinsa istuinpaikkakarttaan lähtöselvitystä tehdessään. Tämän voi myös luonnollisesti jättää tekemättä, jos haluaa matkustaa tuntemattomana.

**Marimekko-tekstiilit ja tarjoiluastiat:** Vuonna 2012 julkistettu designyhteistyö toi valoisat ja raikkaat Marimekko-tekstiilit ja astiat kaikkiin koneisiimme toukokuusta 2013 alkaen.

**Uudet ateriakokonaisuudet business-luokkaan:** Yhteistyöstä Michelin-kokki Pekka Terävän ja fuusiokeittiön mestarin Tomi Björckin kanssa syntyivät uudet, omaleimaiset ateriakokonaisuudet kaukolentojen business-luokkaan. Ateriakokonaisuuksissa yhdistyvät Pohjolan ja Aasian keittiöiden parhaat elementit ainutlaatuisiksi Finnair-elämykseksi.

**Täysin makuuasentoon liukuvat istuimet:** Aloitimme täysin makuuasentoon liukuvien business-luokan istuinten tuomisen valtaosaan 15 lentokoneen kaukolentolaivastosta. Kun istuinten asennus vuonna 2014 on saatu päätökseen, on 12 kaukolentokoneessamme uudet istuimet. Kolme konetta, joihin näitä istuimia ei asenneta, on tarkoitus poistaa käytöstä, kun uudet Airbus A350 XWB -koneet liittyvät laivastoon vuonna 2015.

**Viihdejärjestelmän uudistus:** Lähes kaksinkertaistimme kaukolentoilla lennonaikaisen viihdejärjestelmän valikoiman. Tarjolla on 72 elokuvaa ja yli 150 TV-ohjelmaa sekä economy- että business-luokassa. Viihdejärjestelmän käyttö sisältyy kaukolentojen lipun hintaan molemmissa matkustusluokissa. Uusissa, karkisiivin varustetuissa Airbus A321 -koneissamme, joita käytetään lähinnä keskipitkillä lennoilla, lomalennoilla ja charter-lennoilla, matkustajat voivat vuokrata Samsung Tab 3 -tablettitietokoneita 10 euron hintaan. Tableteissa on asennettuina kymmeniä tunteja videoita ja musiikkia sekä pelejä ja sanomalehtiä.

## SOSIAALISEN VASTUUN TUNNUSLUVUT

### PR3

#### TUOTTEISIIN JA PALVELUIHIN LIITTYVÄ PAKOLLINEN TUOTEINFORMAATIO

Finnairin toimintaa säätelevät lukuisat viranomaissäädökset sekä kansainväliset sopimukset. Asiakkaan kannalta tärkeimmät tuoteinformaatiokysymykset liittyvät kuljetusehtoihin sekä asiakkaan oikeuksiin.

Kuljetusehtoja koskeva tiedonantovelvollisuus perustuu Montrealin yleissopimukseen ja tämän sopimuksen sisältö on kodifioitu myös viranomaissäädöksiin. Finnairin yleiset kuljetusehdot sisältyvät matka- ja rahtiasiakirjojen liitteisiin ja ne ovat luettavissa myös yhtiön internetsivuilla. Valmismatkoja koskevat erityisehdot perustuvat puolestaan EU-direktiiviin 90/314/ETY. Finnairin tarjoamia valmismatkoja koskevat ehdot löytyvät matkanjärjestäjien matkadokumenteista, matkaesitteistä sekä internetsivuilta.

Lentoyhtiöllä on velvollisuus tiedottaa matkustajan oikeuksista, mikäli matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan, matkustajan lento peruutetaan tai lento viivästyy. Tämä velvollisuus perustuu EY-asetukseen 261/2004. Samalla lentoyhtiön on tiedotettava, mihin asiakas voi valittaa. Finnair noudattaa omassa asiakaspalvelutoiminnassaan näitä säännöksiä.

Asiakkaan yksityisyydensuojaa säätelee Henkilötietolaki 22.4.1999/523.

#### LINKKEJÄ:

##### Finnairin yleiset kuljetusehdot

- <http://www.finnair.com/INT/GB/info/conditions-of-carriage>

##### Finnairin tiedonanto lentomatkustajan oikeuksista

- <https://www.finnair.com/go/documents/PDFs/Finnair-Notice-on-Passenger-Rights-2012.pdf>

##### Cargon ohjeet ja kuljetusehdot

- <http://www.finnaircargo.com/en/cargo/guidelines.html>
- <http://www.aurinkomatkat.fi/matkaehdot> (AM:n matkaehdot)
- <http://www.area.fi/ehdot-ja-saannot> (Areal ja SMT:n ohjeet ja matkaehdot)

##### Montrealin yleissopimus

- [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22001A0718\(01\):FI:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22001A0718(01):FI:HTML)

##### Valmismatkoja koskeva EU-direktiivi

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990L0314:FI:HTML>

**Lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan, matkustajan lento peruutetaan tai matkustajan lento viivästyy.**

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0261:FI:HTML>

##### Henkilötietolaki

- <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990523?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=henkil%C3%B6tieto>

## PR5

### ASIAKASTYYTYVÄISYYTEEN LIITTYVÄT TOIMINTAKÄYTÄNNÖT JA ASIAKASTYYTYVÄISYYSKYSELYIDEN TULOKSET

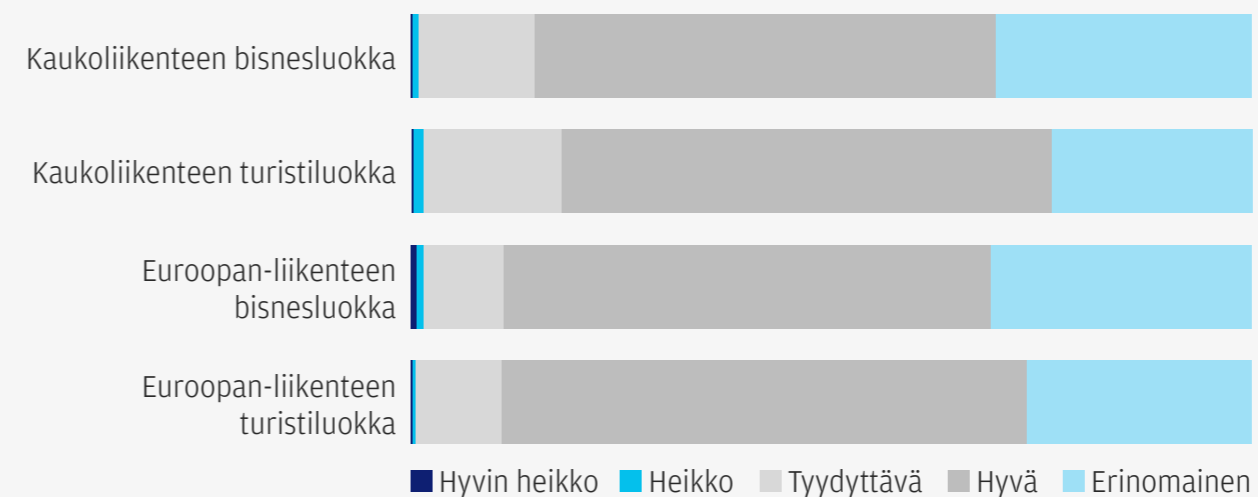
Finnair seuraa saamaansa asiakaspalautetta ja raportoi palautteet palvelusta vastaavalle osastolle vähintään kuukausittain. Kiireellisissä asioissa yhteyttä otetaan ja palaute välitetään heti. Vuonna 2013 asiakaspalautteita on hyödynnetty erityisesti muokattaessa Finnairin internetsivua asiakasystävällisemmäksi. Olemme myös palautteen perusteella parantaneet asiakasvies-tintää lentoliikennettä koskevissa poikkeustilanteissa. Myös proaktiivista matkustamopalvelun asiakasvies-tintää on kehitetty edelleen. Yhtenä päätavoitteena on jatkossakin parantaa kokonaisvaltaista asiakaskokemusta palautteiden pohjalta. Asiakaspalautteet ovat tärkeitä myös asiakaspalveluhenkilökunnan motivaation kannalta.

Asiakkaiden palvelukokemusta seurataan reittilennoilla päivittäin, ja tulokset raportoidaan kuukausittain. Asiakastyytyväisyystutkimus kattaa kaikki Finnairin ja osin myös Flyben ope-roimat reittiliikenteen kohteet. Tutkimus tehtiin vuoden 2013 loppuun asti satunnaisotokseen perustuvana lomakekyselynä lennoilla. Kyselyn avainmittareita ovat yleisarvosana lentomat-kasta sekä arvosanat palvelun eri osa-alueista, kuten varauksesta, lentoasemapalveluista sekä lennonaikaisista palveluista. Vuoden 2014 alusta asiakastyytyväisyyttä seurataan verkkokyselyllä, 1-7 päivää lennon jälkeen. Aasian-reiteillään Finnair osallistuu myös IATA:n kilpailijaseurantatutkimukseen, joka seuraa asiakkaan kokemaa palvelun laatua suhteessa tärkeimpiin kilpailijoihin.

Finnairin asiakastyytyväisyyden kokonaisarvio on lähellä edellisvuosien tasoa ja sille asetettu tavoite on saavutettu. Kaikista tutkimukseen vuonna 2013 vastanneista asiakkaista 86 % antoi kokemukselleen arvosanan ”erittäin hyvä” tai ”hyvä”. Palvelun vahvuuksia ovat muun muassa tehokkaat ja sujuvat maapalvelut sekä sujuvat vaihdot Helsingin lentoasemalla. Asiakkaat arvostavat myös Finnairin koneiden matkustamoympäristöä sekä ystävällistä matkustamopalvelua. Kehitettävää on nähty muun muassa matkustamoviihteessä sekä aterioissa. Asiakaskokemuksen parantamiseksi Finnair muun muassa otti käyttöön kevään ja kesän 2013 aikana Marimekko-astiat sekä -matkustamotekstiilit. Syyskuusta alkaen asiakkaille on tarjottu Suomen tunnetuimpiin keittiömestareihin kuuluvien Pekka Terävän ja Tomi Björckin suunnittelemaa ateriakokonaisuuksia. Matkustamoviihteen valikoimaa on lisätty tuntuvasti syksyn aikana muun muassa lähes kaksinkertaistamalla elokuvien määrää.

Finnairin asiakastyytyväisyysmittaus kattaa myös LSG Sky Chefs Finland Oy:n palvelut. Konsernitason asiakastyytyväisyysmittausten lisäksi Finnairin tytäryhtiöt teettävät omia asiakastyytyväisyyspalveluitaan.

#### Finnairin asiakkaiden yleisarvio lentomat-kasta vuonna 2013

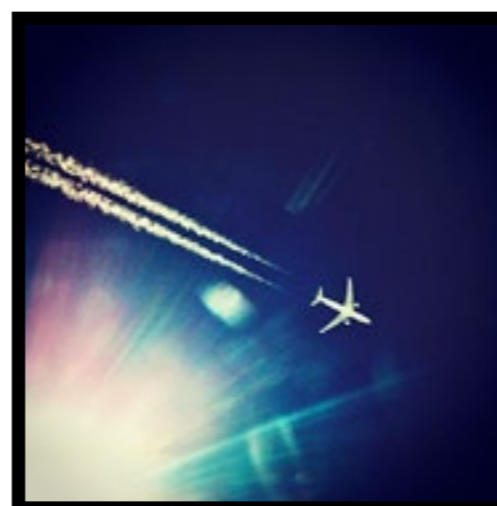


# Operatiivinen toiminta

## Huippuluokan toimintaa

Kun Finnair 90 vuotta sitten perustettiin, sen ensimmäiset haasteet olivat hyvin käytännönläheisiä, ja ne liittyivät Pohjolan vaikeaan ilmastoon. Koska Finnair kirjaimellisesti syntyi keskelle jäätä – Helsingin Katajanokan jäiden ympäröimä satama oli Finnairin ensimmäinen lentokenttä – laadukas toiminta haastavissakin oloissa on ollut alusta asti finnairilaisille kunnia-asia. Yrittäjähenkkinen perustajamme Bruno Lucander tiesi myös hyvin, että sää ei ole ainoa vaikea ja hankalasti ennustettava seikka lentoyhtiön toiminnassa.

Vuonna 2013 kaupallisen lentoliikenteen globaalit markkinat jatkoivat edelleen kasvuaan, ja Aasia on tämän kasvun keskipisteessä. Maailmanlaajuisen lentoliikenteen uudelleensuuntautuminen tuo uusia mahdollisuuksia, mutta myös uusia riskejä Finnairin kaltaisille yhtiöille, jotka pyrkivät vastaamaan idän kasvavaan kysyntään. Öljyn lisääntynyt kysyntä nostaa rakenteellisesti polttoaineen hintaa, mikä luo lentoyhtiöille lisäpainetta parantaa polttoainetehokkuutta. Myös yhä useammat valtiot vaativat mitattavia toimia polttoainetehokkuuden parantamiseksi ja kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämiseksi. Esimerkkeinä tästä ovat Euroopan unionin päästökauppa sekä Yhdistyneiden kansakun-



## Strategiset

### PAINOPISTEALUEET:

Kannattava kasvu,  
Kustannuskilpailukyky.

## TOIMINTAAN VAIKUTTAVAT

### Megatrendit:

Kaupungistuminen,  
Teknologinen kehitys,  
Vastuullisuus.

## GRI-indikaattorit

### TÄSSÄ OSIOSSA:

EN1, EN3, EN4, EN5, EN8,  
EN16, EN19, EN20, EN22,  
EN26.

tien ilmailujärjestön ICAOn sopimus maailmanlaajuisen markkina-pohjaisen järjestelmän luomisesta päästöjen korvaamiseksi vuoteen 2020 mennessä. Samaan aikaan uusien yhtiöiden tulo lentoliikenne-toimialalle on nyt helpompaa kuin koskaan aiemmin, ja kilpailu on veristä, joten lentoyhtiöiden on tehostettava toimintojaan.

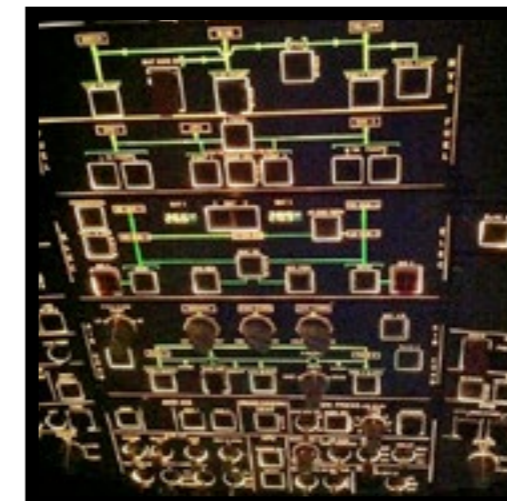
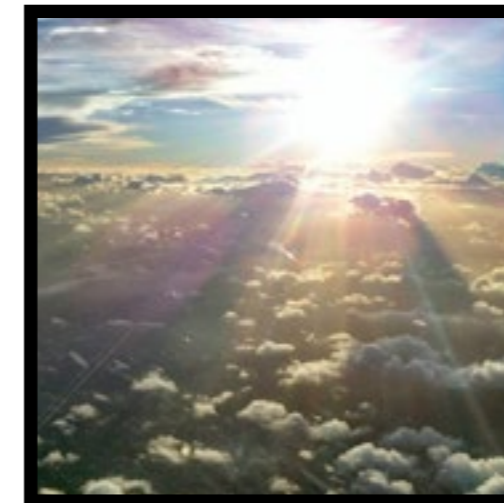
Selvitäksemme ja menestyäksemme näissä olossa meidän on hyödynnettävä pitkää turvallisuus- ja tehokkuuskokemustamme. Meidän on otettava haaste vastaan kaikessa toiminnassamme asematasolta ohjaamoon ja verkoston suunnittelusta laivaston hallintaan. Keskeisiä toiminnan menestyksen mittareita ovat yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), polttoaineenkulutus/hiilidioksidipäästöt, laivaston käyttöaste, toiminnan täsmällisyys, yhteyksien luotettavuus ja jälkeenjääneiden matkatavaroiden määrä.

### **Turvallisuus ensin**

Lentotoiminnan kehittämisessä turvallisuus on aina etusijalla. Turvallisuus ja riskien ehkäiseminen ovat Finnairin ja koko toimialan menestyksen perusta, ja ne on sisäänrakennettu toimintakulttuuriimme.

Toimintaamme ohjaavat lukuisat viranomaissäännökset alkaen Euroopan unionin OPS-1-määräyksistä, jotka säätelevät kaupallisen ilma-aluksen operointia. Kansainvälisen ilmakuljetusliiton IATAN jäsenenä Finnair noudattaa lisäksi IOSA-vaatimuksia (IATA Operational Safety Audit), jotka ovat osin eurooppalaisia OPS-määräyksiä tiukempia. Lentoyhtiön kaikkien toimintojen määräysten mukaisuus varmistetaan vuosittaisella auditoinnilla ja mahdolliset poikkeamat vaatimuksista osoitetaan nopeasti korjattavaksi.

## Lentotoiminnan kehittämisessä turvallisuus on aina etusijalla



Määräykset muodostavat lentoturvallisuuden perustan, mutta tehokas lentoyhtiö tarvitsee myös kattavan lentoturvallisuuskulttuurin, jota kuvataan parhaiten Just Culture -termillä. Just Culture tarkoittaa sitä, että erilaiset inhimilliset lipsahdukset ja virheet ovat mahdollisia, mutta tarkoituksellista määräysten rikkomista ei hyväksytä. Koko turvallisuusajattelumme lähtee siitä, että yksittäinen inhimillinen virhe ei aiheuta onnettomuutta, koska järjestelmään sisäänrakennetut suojaverkot pystyvät poimimaan virheet ja estämään niiden vaikutuksen. Yhtiön toimintajärjestelmien suojamekanismien tavoitteena on pysäyttää mahdollisesti haitallisten asioiden kulku ja estää siten riskin toteutuminen.

Toimiva turvallisuuskulttuuri pitää sisällään myös raportoinnin. Perinteisesti erityisesti lentäjät, mutta nykyään myös muu henkilöstö, raportoivat työhönsä liittyvistä riskeistä ja tapahtumista. Finnairissa on käytössä turvallisuusraportointijärjestelmä, jonka puitteissa tuotetaan lentoturvallisuus-, huoltoturvallisuus-, maapalveluiden turvallisuus- ja matkustamoturvallisuusraportteja. Just Culture -periaatteiden mukaisesti raportoijalle ei koidu seuraamuksia turvallisuusraportoinnin perusteella, sillä tavoitteena on oppia tapahtuneesta ja kehittää prosesseja turvallisuuden edelleen kehittämiseksi. Turvallisuusraporttia ei kuitenkaan voi käyttää vastuun välttämiseen riketapauksissa – tahalliset rikkeet eivät ole hyväksyttäviä.

Finnairissa kaikki turvallisuusraportit tutkitaan ja luokitellaan tapahtuman vakavuuden mukaisiin riskiluokkiin. Vakavat, turvallisuutta vaarantavat tapaukset ovat harvinaisia, ja niistä tehdään lähes poikkeuksetta myös erillinen turvallisuustutkinta. Tutkinnan voi suorittaa asiasta vastaava viranomaisena, kuten onnettomuustutkintakeskus Suomessa. Jos viranomaisena päättää jättää tutkinnan

suorittamatta, teemme sisäisen turvallisuustutkinnan. Lentämiin liittyvissä tapauksissa tutkija on aina asiaan erityiskoulutuksen saanut kokenut lentäjä. Tutkinta tehdään aina itsenäisesti eikä yhtiön johdolla ole mahdollisuutta vaikuttaa tutkinnan kulkuun.

### **Polttoainetehokkuus ja moderni laivasto**

Vahva sitoutuminen turvallisuuteen ja matkustusmukavuuteen pitää sisällään paljon muutakin kuin määräyksiä, prosesseja ja toimintakulttuurin. Siihen tarvitaan myös moderni, energia- ja kustannuste-



## **Uuden sukupolven Airbus A350 XWB nousee lentoon**

Airbus A350 XWB -lentokoneet muodostavat Finnairin tulevan kaukoliikennestrategian selkärangan. Airbus A350 XWB asettaa uudet standardit polttoainetehokkuudelle, melutason alhaisuudelle sekä matkustusmukavuudelle. Airbus A350 XWB on ollut kehitteillä vuodesta 2004, ja projekti saavutti merkittävän virstanpylvään, kun ensimmäinen A350-testilentokone MSN1 lähti ensimmäiselle testilennolleen kesäkuun 14. päivänä 2013.

Saamme koneet käyttöömmä ensimmäisenä lentoyhtiönä Euroopassa, mutta tuhansia testilentotunteja on vielä edessä, ennen kuin ensimmäiset yksitoista A350-konetta liittyvät laivastoomme vuoden 2015 toisella puoliskolla. Meillä on optio myös kahdeksaan lisäkoneeseen. Airbus A350 XWB on 25 prosenttia polttoainetehokkaampi kuin sitä edeltävän sukupolven pitkän kantaman laajarunkokoneet, ja se parantaa merkittävästi Finnairin kaukoliikenteen kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Finnairin A350-ohjelman projektipäällikkö Miika Haatio oli Airbusin Toulousen tehtaalla seuraamassa testikoneen ensimmäistä lentoa. "Se oli mahtava kokemus", hän muistelee. "Olo oli kuin pikkupojalla, joka näkee ensimmäistä kertaa lentokoneen lentävän."

hokas laivasto, joka on perusedellytys kilpailukyvyille ja kannattavalle kasvulle. Lentoliikenteen polttoainekustannukset ovat korkeat, ja yhteiskunnalliset paineet alentaa hiilidioksidipäästöjä kasvavat koko ajan. Lentoyhtiön laivaston keski-ikä kertoo paljon yhtiön ympäristöajattelusta: vuoden 2013 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,9 vuotta, kun IATA-keskiarvo oli 10,2 vuotta. Kaikki Airbus-lentokoneemme ovat uusimman sukupolven koneita.

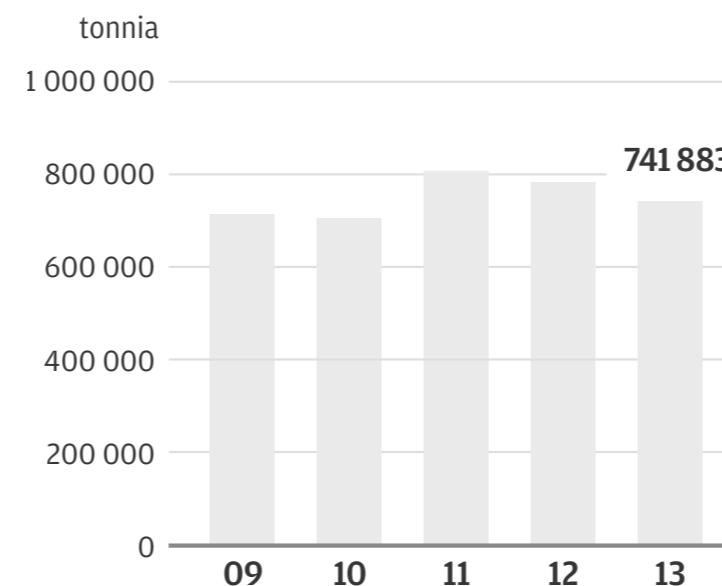
Syyskuussa 2013 otimme merkittävän edistysaskeleen polttoainetehokkuudessa ja vihreämmässä toiminnassa, kun saimme ensimmäisenä kaupallisena lentoyhtiönä maailmassa käyttöömmme Airbus A321-koneen, jossa on uudet, polttoaineen kulutusta vähentävät Sharklet-kärkisiivet. Tämä pidemmän kantaman kapearunkokone on luokkansa polttoainetehokkain, kustannustehokkain, vähäpäästöisin ja hiljaisin. Se on hiljaisempi, tarjoaa paremman matkustusmukavuuden ja kuluttaa noin 7 prosenttia vähemmän polttoainetta per istuin kuin vanhempi konemalli, jonka se korvasi. Kolme A321 Sharklet -konetta liittyi laivastoomme vuonna 2013, ja kaksi konetta toimitetaan vuoden 2014 ensimmäisellä puoliskolla. Ne alentavat sekä kustannuksia että hiilidioksidipäästöjä merkittävästi.

Viisi uutta A321 Sharklet -konetta korvaavat neljä Boeing 757 -konettamme, joita on käytetty pääasiassa lomalentoihin ja charter-lentoihin. Uudet koneet lisäävät Euroopan loma- ja reittilentojen suunnittelun joustavuutta sekä parantavat koneiden käyttöastetta ja laivastoinvestoinnin tuottoa. Uusien koneiden myötä laivastomme koostuu yksinomaan Airbus-koneista, mikä tuo kustannussäästöjä myös huoltoon ja lentäjien koulutukseen.

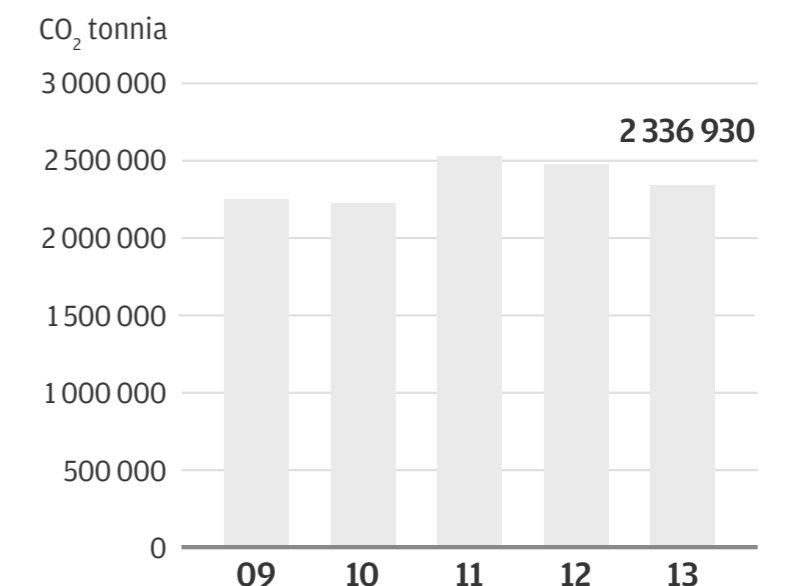
### Huippusuoritusaso ja kumppanuudet mahdollistavat verkostostrategian

Kokonaan Airbus-koneista koostuva laivasto tuo mukaan yhdenmukaisuutta ja yksinkertaistaa koneiden huolto-ohjelmaa. Tämä puolestaan lisää aikataulutuksen joustavuutta, mikä osaltaan auttaa meitä saavuttamaan maailmanluokan tason täsmällisyydessä, yhteysien luotettavuudessa ja jälkeenjääneiden matkatavaroiden määrässä. Nämä kaikki ovat keskeisiä, kun strategiamme mukaisesti keskitymme Helsingin kautta kulkevaan verkostoliikenteseen. Maailmanluokan laatu ja täsmällisyys luovat perustan asiakaslupauksellemme ja kannattavan kasvun pyrkimyksellemme, ja siksi asetamme ne etusijalle toiminnassamme.

**Polttoaineen kulutus**



**Lentämisen suorat CO<sub>2</sub>-päästöt**





Helsinki-Vantaan kotikenttämme ja operointikeskuksemme henkilöstö huolehtii koneistamme ja asiakkaistamme kellon ympäri ja varmistaa koneiden nopean kääntymisen ja sujuvat jatkolennot. Teemme läheistä yhteistyötä rajavartioston sekä Helsinki-Vantaan lentokenttää operoivan Finavian kanssa, mikä mahdollistaa nopeimmillaan 35 minuutin vaihtoajan.

Toinen tärkeä tekijä täsmällisyyden ja huippulaadukkaan toiminnan saavuttamisessa on läheinen yhteistyö strategisten kumppaneidemme kanssa. Vuosi 2013 oli merkittävä, koska se oli ensimmäinen vuosi jolloin asemapalvelut, ateriapalvelut, moottori- ja varaosa-huolto – toiminnot jotka aiemmin olivat osa Finnairia – oli ulkoistettu. Valitsemalla huippuluokan kumppanit – Swissportin, LSG Sky Chefsin ja SR Technicsin – paransimme toiminnan laatua ja saavutimme ennätysmäisen hyviä tuloksia aiempaa edullisemmilla kustannuksilla. Samanlaiset tulokset saavutimme myös Embraer- ja ATR-lennoillamme strategisen kumppanimme Flyben ansiosta.

Tavassamme toimia yhteistyössä strategisten kumppanien kanssa, osana aiempaa laajempaa ekosysteemiä, on kuitenkin myös riskinsä. Aiemmin vastuu poikkeus- ja häiriötilanteista oli vain omissa käsissämme, nyt myös strategisten kumppanien mahdolliset häiriöt vaikuttavat meihin ja kannamme viime kädessä vastuun myös niiden vaikutuksista toimintaamme. Läheinen yhteistyö kumppaneidemme kanssa, toiminnan koordinointi ja suorituksen arviointi vähentävät kuitenkin näitä riskejä, samoin kuin se että vaikka kumppanimme ovat erikoistuneet eri toimintoihin, kaikkien yhteisenä tavoitteena on tarjota asiakkaalle laatulentoyhtiön palvelua. Häiriötilanteissa, jotka toisinaan ovat väistämättömiä, teemme kaikkemme varmistaksemme, että asiakkaillemme koitua haitta jää mahdollisimman pieneksi ja panostamme erityisesti vaihtomatkestajien palveluun.

Toiminnan laatuun ja kotikentän sujuvaan toimintaan sitoutumisen tulokset nähtiin vuonna 2013 siinä, miten sijoitumme itsenäisen, lentotietoja keräävän FlightStatsin kuukausiraporteissa. Sijoituimme säännöllisesti viiden parhaan kansainvälisen lentoyhtiön joukkoon FlightStatsin julkaisemissa täsmällisyysraporteissa ja olimme

## Ympäristövaikutusten uusi standardi

Yli 95 prosenttia lentoyhtiön ympäristövaikutuksista tulee lentotoiminnasta, sillä jokainen kilo käytettyä polttoainetta tuottaa 3,2 kiloa hiilidioksidipäästöjä.

Vuonna 2013 otimme tärkeän uuden edistysaskeleen ympäristöasioissa, kun meidät sertifioitiin IATAn Environmental Assessment Program (IEnvA) -ohjelmaan. IEnvA-ohjelma on uusi, urauurtava järjestelmä, joka on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumattomaan arviointiin ja parantamiseen. Kuulumme IATAn jäsenlentoyhtiöistä koostuvaan testiryhmään, joka on mukana ohjelmassa ja kehittää sitä. Uskomme, että koko toimiala hyötyisi siitä, että ympäristöasioita lähestyttäisiin yhtä järjestelmällisesti kuin turvallisuusasioita.

IEnvA-ohjelman perustana olevat ympäristöstandardit pohjautuvat tunnustettuihin ympäristöjärjestelmien periaatteisiin (kuten ISO 14001), ja niitä on ollut kehittämässä joukko ympäristöalan asiantuntijoita sekä johtavia lentoyhtiöitä, mukaan lukien Finnair. Niin Finnairin kuin muidenkin lentoyhtiöiden yhtiökohtaiset arvioinnit toteuttavat kuitenkin riippumattomat, valtuutetut ympäristöarviointijärjestöt, joilla on todistetusti ympäristöjärjestelmien auditoinnissa tarvittava pätevyys.

IEnvA-ohjelma käsittää aluksi vain lentoliikenteen ja hallinnon toiminnan, mutta kehitteillä on uusia moduuleita, jotka kattavat myös maatoiminnot sekä huollon.

Finnair on sitoutunut vähentämään päästöjään

**24%**

istuinta kohden vuoteen 2017 mennessä

täsmällisin yhtiö huhti-, touko-, elo- ja marraskuussa. Tämä on merkittävä saavutus, kun ottaa huomioon mukana olevien lentoyhtiöiden määrän. Finnairin henkilöstö ja kumppanit voivat olla tästä ylpeitä. Vuonna 2013 Finnairin lennoista 89,73 prosenttia saapui enintään 15 minuuttia aikataulusta poiketen ja Finnair oli maailman toiseksi täsmällisin kansainvälinen lentoyhtiö. Jatkoyhteyksien luotettavuus kaikille vaihtomatksijalle oli 98 prosenttia ja matkalaukuista 6,8 tuhannesta jäi jälkeen, kun toimialan keskiarvo on 10 matkalaukkuu tuhannesta.

Myös useat **oneworld**-kumppanimme pärjäsivät erinomaisesti FlightStatsin kuukausiraporteissa, ja **oneworld** oli täsmällisin allianssi vuonna 2012 ja vuonna 2013. Tämä laaja, globaalisti toimiva ja laatuun panostava verkosto on meille kaupallisesti yhä tärkeämpi, sillä teemme enenevässä määrin codeshare-yhteistyötä ja yhteishankesopimuksia muiden lentoyhtiöiden kanssa – esimerkiksi tästä Pohjois-Atlantin ja Euroopan välistä liikennettä koskeva yhteishanke, jossa ovat mukana Finnairin lisäksi **oneworld**-kumppanimme American Airlines, British Airways ja Iberia. Moni asia maailmassa on epävarma, mutta me ja keskeiset kumppanimme olemme laadukkaalla toiminnallamme osoittaneet, että matkustajat voivat olla varsin varmoja siitä, että kun heillä on jatkolento Helsingistä, he voivat odottaa saavansa turvallisen, kiireettömän ja miellyttävän matkustuskokemuksen. Tämä on asiakaslupauksemme ydin ja pidämme sen toteutumisesta huolta.

## Finnairin jälkeenjääneiden matkatavaroiden osuus on keskiarvon alapuolella



Finnair



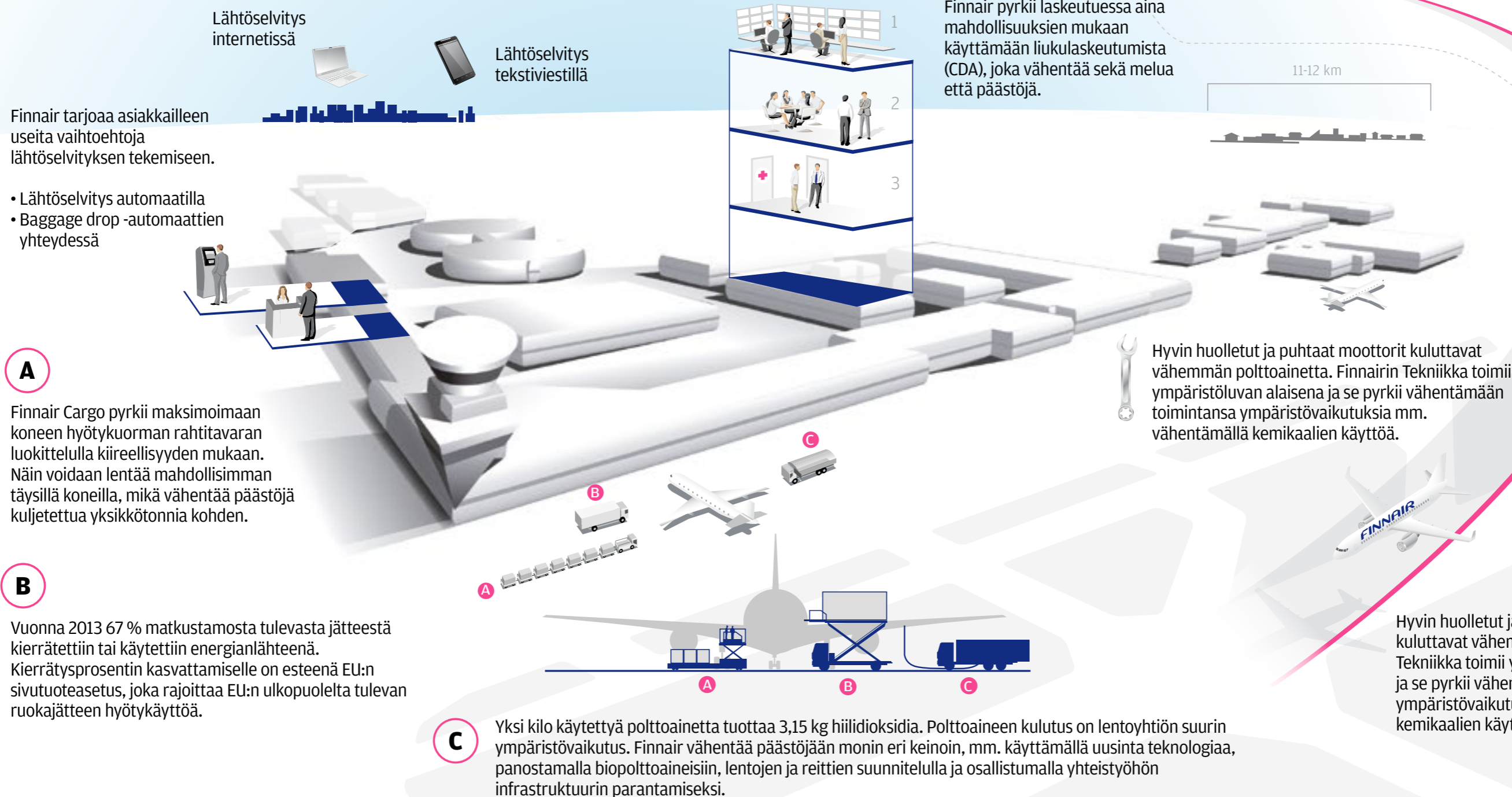
Alan keskiarvo

## FINNAIRIN MAAILMA

**1** Finnairin operatiivisen toiminnan keskus seuraa Finnairin lentotoimintaa 24 tuntia vuorokaudessa ja varmistaa toiminnan täsmällisyyden ja sujuvuuden.

**2** Finnair pyrkii vähentämään lämmön-, sähkön- ja vedenkulutusta toimitiloissaan. Myös paperin sekä bio- ja energijätteen keräys on järjestetty toimitiloissa.

**3** Finnairin työterveyshuolto huolehtii henkilöstön työkyvystä ja hyvinvoinnista. Työterveyshuolto vastaa lentävän henkilöstön säännöllisistä terveystarkastuksista ja tarjoaa ilmailulääketieteen palvelua.



# YMPÄRISTÖVASTUUN TUNNUSLUVUT

## EN1

### KÄYTETYT MATERIAALIT PAINON JA MÄÄRÄN MUKAAN

Finnairin materiaalien käyttö painottuu liikennepolttoaineisiin, erityisesti lentopetroltiin. Polttoaineita käsitellään tässä raportissa ensisijaisesti energiana ja niiden kulutus raportoidaan kohdassa EN3. Lentotoiminnan lisäksi merkittäviä materiaaliavirtoja syntyy mm. LSG Sky Chefs Finland Oy:ssä, Finnair Technical Services Oy:ssä ja Finnair Engine Service Oy:ssä sekä Finnair Cargossa.

Ateriapalvelut Finnairin lennoille Helsingissä toimittaa Finnairin yhteistyökumppani LSG Sky Chefs Finland Oy. Se on yksi Suomen suurimmista keittiöistä ja kuluttaa paljon materiaaleja ja sen osuus Finnairin toimintaketjun materiaalikäytöstä on myös merkittävä. Catering-palveluissa käytettävät raaka-aineet ovat pääasiassa elintarvikkeita ja niiden pakkaamiseen vaadittavia materiaaleja. Valtaosaltaan käytetyt materiaalit ovat uusiutuvia. Finnair kehittää jatkuvasti palvelukonseptejaan ja syyskuusta alkaen asiakkaille on tarjottu Suomen tunnetuimpiin keittömestareihin kuuluvien Pekka Terävän ja Tomi Björckin suunnittelemaa ateriakokonaisuuksia. Osana kehitystyötä Finnair siirtyi käyttämään keittömestareiden ateriakokonaisuuksien rinnalla pakastettuja lämminruoka-annoksia, jotka tuotettiin Suomen ulkopuolelta. Pakasteruoka-annoksiin siirtyminen näkyy mm. lihan, kalan ja vihannesten yhtiön omien ostojen pientymisenä edelliseen vuoteen verrattuna. Kaiken kaikkiaan elintarvikemäärien kasvu vastasi matkustajamäärissä vuonna 2013 tapahtunutta kasvua.

Finnair otti käyttöön Marimekko for Finnair design-tuotteet matkustamoissa toukokuussa 2013. Marimekko for Finnair -tuotepereeseen kuuluu posliiniastiasto, vuodevaatteet ja tarjoilutekstiilit sekä tarjoilussa käytettäviä kertakäyttötuotteita kuten kahvimukeja ja paperilautasliinoja. Marimekko for Finnair -designyhteistyön Ilmo-sarjan astioissa on käytetty erittäin kestävästä, Finnairin aiempaan astiastoon verrattuna 15 % kevyempää posliinia. Kevyempi materiaali tukee Finnairin tavoitetta keventää lentokoneen kokonaispainoa, jotta lentämisen ympäristövaikutukset vähenevät. Uusilla Marimekko for Finnair -tuotteilla korvattiin koko vanha astiasto ja tekstiilit, mikä oli suuri investointi ja näkyy muissa hankinnoissa materiaalikasvuna vuonna 2013.

Finnairin rahtiyhtiön merkittävin materiaalikulutus aiheutuu rahdin varastoinnista, kuljetuskuntoon laittamisesta sekä suojaamisesta. Kuljetettava rahti joudutaan suojaamaan muovilla, sillä lentokoneiden lastaaminen ja purkaminen sekä rahdin kuljettaminen terminaalin ja lentokoneen välillä tapahtuvat ulkona, minkä vuoksi rahdin tulee olla säältä suojattu.

Myös lentokoneiden jäänpoisto ja -estokäsittelyt ovat Finnairin toiminnassa merkittävä materiaalikulutzerä. Kylmänä kautena lentokoneiden siiville ja rungoille muodostuu jäätä ja huur-

retta ja niille sataa lunta. Nämä on lentoturvallisuussyistä poistettava ennen lentoa. Tähän käytetään propyleeniglykolin ja kuumaa vettä. Jäänpoisto- ja -ehkäisyaineiden ympäristövaikutuksista on enemmän tietoa kohdassa EN21.

Finnair Tekniikan tärkeimmät ympäristöseikat liittyvät varaosien ja kemikaalien käyttöön. Kemikaalien käytön vuoksi Tekniikalla on ympäristölupa. Vuonna 2013 Finnair Tekniikan toimintaa supistettiin merkittävästi, mikä näkyy myös kemikaalien kulutuksen huomattavana vähenemisenä. Kemikaalien käytön keskeisin muutos vuonna 2013 oli moottorikorjaamosta ja siihen liittyneestä pintakäsittelyosastosta luopuminen. Lentokonehuolloissa tarvittavat varaosat ja laitteet ovat puolestaan suurelta osin korjauskelpoisia. Toimialan yleisen käytännön mukaisesti lentokonelaitteet pyritään korjaamaan aina, kun se on turvallisuuden ja viranomaismääräysten kannalta mahdollista, sillä laitteet ovat hyvin kalliita. Näin ollen lentokoneelaitteiden elinkaari on tyypillisesti pitkä. Laitteiden ja varaosien käyttömääriä ei kuitenkaan raportoida, sillä niistä ei ole saatavilla yhteismitallista ja mielekkästä vertailukelpoista tietoa.

Yksikkö	2013 1000 kg	2012 1000 kg	2011 1000 kg	2013 1000 l	2012 1000 l	2011 1000 l	2013 1000 kpl	2012 1000 kpl	2011 1000 kpl
Muovi	312	319	218						
Paperi (ei toimisto)	150	270	260						
Kartonki	165 912	110	100						
Tekstiili	65	50	87						
Metallit*	35	35	53						
Kemikaalit**	751 4236	708	222						
Posliini	45	17	18						
Lasi	15	9	10						
Lauta	42,7								
Kuormalavat							124	n/a	85
Toimistopaperi (riisiä)							27	29	33
Propyleeniglykoli***				1 596	5 282	1 442			
Elintarvikkeet	3 399	3 050	3 023						

\* Luvussa ei ole mukana Finnair Tekniikan käyttämiä metalleja, koska Tekniikassa kulutettavan metalliraaka-aineen tilastointijärjestelmä ei mahdollista vertailukelpoisen tiedon saamista. Finnair Tekniikka ei kuitenkaan valmista tuotteita, joten raaka-aineiden käyttäjänä se ei ole teollisessa mittakaavassa merkittävä toimija.

\*\* Vuoden 2011 kemikaalien määrään ei ole sisällytetty catering-toimintojen käyttämää hiilihappojäätä, joka on lentopetrolin ja propyleeniglykolin jälkeen ylivoimaisesti suurin yksittäinen kemikaalierä Finnairin toiminnassa. Tästä syystä luku ei ole suoraan verrattavissa vuosien 2012-13 kemikaalien käyttömääriin.

**Finnair Tekniikan kemikaalien käyttö tonneina 2009-2013**

KEMIKAALIRYHMÄ	2013	2012	2011	2010	2009
Liima- ja tiivistaineet	0,7	0,9	2,7	3,2	2,6
Maalit ja lakat	3,4	9,1	16,5	24,4	17,5
Pintakäsittelyaineet	5,8	6,4	11,3	24,5	19,3
Puhdistus- ja pesuaineet	31,2	38,6	41,2	48,2	47,4
Liuottimet	8,7	19,8	29	26,4	26,4
Voiteluaineet ja -öljyt	111,6	93,4	105,4	86	92,7
Yhteensä	161,4	168,2	205,9	212,8	205,8

**EN3****SUORA PRIMÄÄRIENERGIANKULUTUS**

Finnairin suora primäärienergian kulutus muodostuu liikennepolttoaineiden käytöstä. Lentäminen on hyvin energiaintensiivistä. Globaalisti Finnairin suurin ympäristökuormitus aiheutuu lentämisestä ja erityisesti fossiilisen lentopetrolin käytöstä.

Vuonna 2013 Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus pieneni yli 43 miljoonaa kiloa eli lähes 6 % verrattuna edellisvuoteen. Säästöjä polttoaineen kulutuksessa saatiin muun muassa optimoimalla reittiverkoston, kehittämällä lentämis- ja rullauskäytäntöjä sekä pienentämällä lentokoneiden tyhjääpainoa. Finnair paransi myös tarjottuun kapasiteettiin suhteutettua polttoainetehokkuuttaan: vuonna 2013 Finnairin kalusto kulutti lähes 2 % vähemmän lentopetrolia tarjottua henkilökilometriä kohden sekä yli 2 % vähemmän tarjottua tonnikilometriä kohden kuin vuonna 2012. Polttoaineen säästötoimien sekä kohentuneiden käyttöasteiden myötä myös jokainen kuljetettu henkilökilometri sekä hyötykuorman tonnikilometri pystyttiin operaamaan pienemmällä polttoainemäärällä.

Finnairin maakalusto käytti vuonna 2013 huomattavasti vähemmän polttoainetta kuin edellisenä vuonna. Valtaosaltaan tämä johtuu maapalveluiden ulkoistamisesta, joten luvut eivät ole suoraan vertailukelpoisia aiempien vuosien polttoainemääriin.

**Finnairin primäärienergian kulutus 2010-2013**

Lentopetroli	2013	2012	2011
JET A-1, 1 000 kg	741 883	785 176	800 449
MWh	8 924 852	9 445 665	9 629 398
GJ	32 129 469	34 004 395	34 665 834
Muutos-%	-5,5	-1,9	13,6
<b>Maakalusto</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Bensiini, 1 000 l	10	21	27
MWh	94	185	247
GJ	338	664	888
Muutos-%	-52,4	-25,2	-14,7
<b>Diesel, 1 000 l</b>	<b>41</b>	<b>77</b>	<b>200</b>
MWh	412	771	1 996
GJ	1 483	2 777	7 187
Muutos	-46,8	-61,4	-9,3
<b>Polttoöljy, 1 000 l</b>	<b>10</b>	<b>269</b>	<b>1 213</b>
MWh	96	2 687	12 131
GJ	347	9 673	43 670
Muutos-%	-96,4	-77,9	-27,6
<b>Yhteensä</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
MWh	8 925 455	9 449 308	9 643 772
GJ	32 131 637	34 017 509	34 717 579
Muutos-%	-5,5	-2	13,5

Finnairin laivaston energian ja polttoaineen kulutuksen lisäksi yhtiön energiataseeseen voidaan laskea Finnair Cargon muilta yhtiöiltä ostama kuljetuskapasiteetti. Vuonna 2013 Finnair Cargon toimitettavaksi luovutetun rahdin kuljettaminen muilla lentoyhtiöillä kulutti yhteensä 29220 tonnia lentopetrolia. Tämä vastaa noin 1265459 GJ. Tässä on huomioitu sellaiset rahtilennot, jotka operoitiin pelkästään Finnair Cargon vuoksi.

**Lentämisen polttoainekulutus ja polttoainetehokkuus Finnairin kalustolla 2005–2013**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kulutus, tn	617 275	655 454	763 454	831 423	712 487	704 885	800 449	785 176	741 883
g/RPK*	38,5	38,3	38,2	38	36	35,1	36,3	33,8	32,2
g/ASK*	28,4	29,2	29	28,6	27,3	27	26,8	26,4	25,9
g/RTK	342,5	335,3	332,5	330	313,5	283	297,1	281,2	270
g/ATK	195,7	195,3	193,5	186,9	183,7	184,7	183,7	182,2	178

\* Polttoaineen kulutus oikaistu koskemaan matkustajaliikennettä

RPK = myytyt henkilökilometrit.

ASK = tarjotut henkilökilometrit.

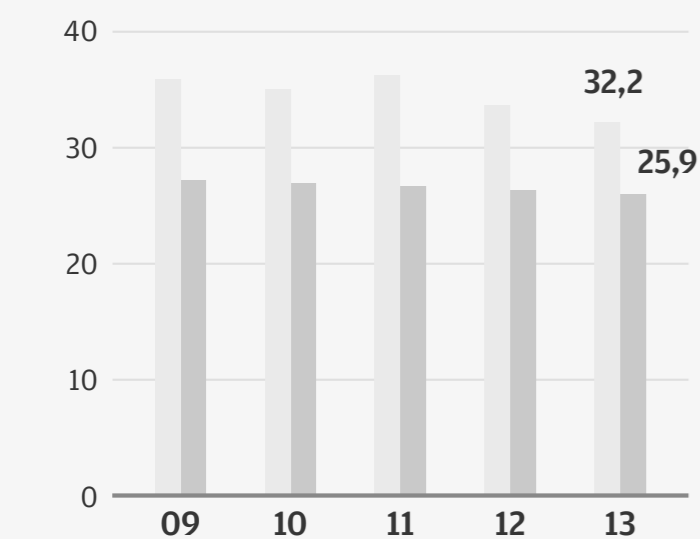
RTK = myytyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan.

ATK = tarjotut tonnikilometrit eli kapasiteetti hyötykuorman painon mukaan.

RPK ja ASK kuvaavat henkilöliikenteen suoritteita ja RTK sekä ATK kuvaavat koko hyötykapasiteetin (henkilöt + matkatavarat + rahti) suoritteita.

**Matkustajaliikenteen polttoainetehokkuus 2009–2013**

grammaa

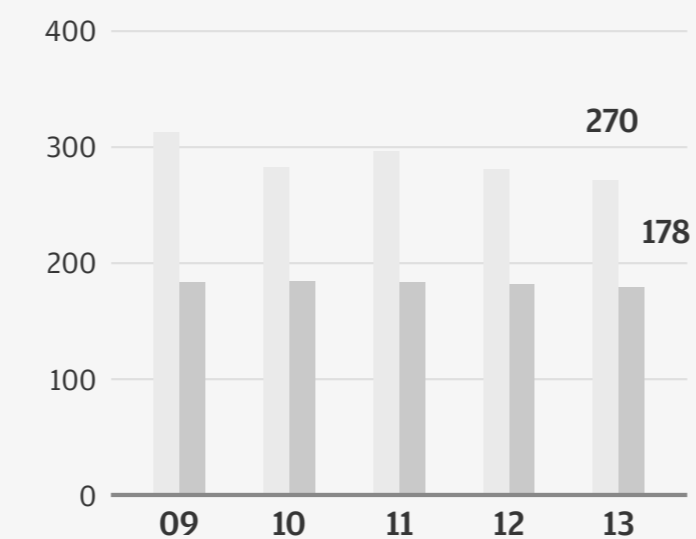


■ g/RPK ■ g/ASK

Oikaistu koskemaan matkustajaliikennettä.

**Hyötykuorman polttoainetehokkuus 2009–2013**

grammaa



■ g/RTK ■ g/ATK

## EN4

### VÄLILLINEN PRIMÄÄRIENERGIAN KULUTUS

Vuonna 2013 Finnairin epäsuoran energian kulutus oli 103438 MWh. Sähkön kulutus tästä oli 46104 MWh, lämpöenergian osuuden ollessa 56200 MWh. Sekä sähkön, että lämmön kulutus vähenivät edellisestä vuodesta yli 10 %. Tämä energiasäästö oli pääosin seurausta aikaisempien toimistotilojen vaihtumisesta uuteen, energiatehokkaaseen uudisrakennukseen, joka on nimetty House of Travel and Transportationiksi (HOTT), asteittain kesäkuusta 2013 lähtien. HOTTin energiankulutus katetaan 80-prosenttisesti maalämmöllä. Rakennus luokitellaan A-energialuokkaan, ja se sai LEED-luokituksen platinatason vuoden 2014 alussa.

#### Finnairin kiinteistöjen energiankulutus vuosina 2010–2013

Epäsuoran energian kulutus		2013	2012	2011
Sähkö	MWh	46 104	52 584	54 721
	GJ	165 974	189 302	196 996
Muutos, %		-12,3	-3,9	-2,3
Lämpö	MWh	56 200	63 002	59 551
	GJ	202 320	411 379	455 072
Muutos, %		-10,8	5,8	-15,4
Yhteensä	MWh	102 304	115 586	114 272
	GJ	368 294	416 110	411 379
Muutos, %		-11,5	1,1	-9,6
Muutos v:sta 2007, %		-12,5	-4,8	-2,2

Finnairin käyttämästä lämpöenergiasta 90 % kulutettiin Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen toimipisteissä. Lämpöenergia toimitettiin kaukolämpönä, josta tuotettiin 44 % maakaasulla, 56 % kivihiilellä ja 0,04 % raskaalla öljyllä. Lämpöenergian tuotannosta syntyneet CO<sub>2</sub>-päästöt olivat vuonna 2013 18 078 t/CO<sub>2</sub>.

Finnair ostaa sähkönsä sähköjohdannaismarkkinoilta Suomen kantaverkosta. Kantaverkkoa ylläpitävän yhtiön mukaan suurin osa tuotannosta on hiilineutraalia, mutta osa tuotetaan fossiililla polttoaineilla. Eri energianlähteet ja niiden osuudet sekä sähkön tuottamiseen tarvittu primäärienergian määrä eivät ole tiedossa.

## EN5

### ENERGIANSÄÄSTÖTOIMENPITEET, ENERGIATEHOKKUUDEN PARANTAMINEN JA SAAVUTETUT SÄÄSTÖT

Finnair pyrkii määrätietoisesti kehittämään toimintaansa alansa energiantensiivisyyden vuoksi energiatehokkaammaksi, erityisesti lentopetrolin kulutusta pyritään vähentämään. Merkittävin yksittäinen toimi, jolla Finnair vähentää energiankulutustaan, ovat laivastouudistukset. Uuden sukupolven lentokoneet kuluttavat noin 20 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin edeltäjänsä. Siten myös koneiden hiilidioksidipäästöt ovat pienentyneet vastaavasti. Vuoden 2013 loppupuolella Finnair vastaanotti kolme viidestä uudesta A321 Sharklet -lentokoneesta, jotka korvaavat vanhat Boeing 757 -koneet.

Jatkuva polttoaineensäästöohjelma toi vuonna 2013 yli kahden prosentin säästöt lentopetrolin kulutuksessa verrattuna vuoteen 2012. Tämä vastaa noin 16 miljoonan polttoainekilon säästöä vuodessa, mikä puolestaan merkitsee yli 50 miljoonan CO<sub>2</sub>-kilon säästöä. Polttoainekulutukseen on kiinnitetty huomiota monella eri osa-alueella. Koneen paino vaikuttaa merkittävästi polttoainekulutukseen. Uuden teknologian ja laadukkaiden, kevyempien materiaalien avulla lentokoneiden tyhjääpainoa on saatu kevennettyä. Painokontrolli on myös yksi keskeisistä valintaperusteista kaikissa lentokoneiden varustehankinnoissa.

Operatiivisissa toiminnoissa Finnair on panostanut polttoainetehokkuuteen monin eri tavoin. Esimerkiksi maaoperaatioissa käytetään vajaan moottorirullausta aina, kun se on mahdollista. Lisäksi APU-moottoreiden käyttöä on optimoitu (APU eli auxiliary power unit on lentokoneissa oleva lisävoimanlähde, josta saadaan sähköä sekä paineilmaa koneen eri järjestelmille). Näillä toimilla saavutetaan usean miljoonan kilon vuotuiset polttoainesäästöt. Vuonna 2012 aloitettuja, kaikille Finnairin lentäjille suunnattua taloudellisen lentämisen koulutuksia jatkettiin. Koulutusten tavoitteena on yhdenmukaistaa toimintatapoja ja jakaa tietoa lennon kokonaistalouteen vaikuttavista asioista. Tällaisia ovat esimerkiksi optimaalinen lentonopeus ja -korkeus. Myös lennon suunnittelussa pyritään mahdollisimman hyvään polttoainetehokkuuteen valitsemalla taloudellisimmat reittivaihtoehdot sekä neuvottelemalla tehokkaammista yllentoreiteista. Vuoden 2013 aikana Finnair saikin etenkin Aasian liikenteessä käyttöönsä lukuisia uusia lentoväyliä, jotka lyhentävät lentoaikaa ja siten parantavat polttoainetaloutta.

Finnair on Finavian yhteistyökumppanina osallistunut jo monen vuoden ajan uudenlaisen laskeutumiskäytännön kehittämiseen. Tässä niin sanotussa jatkuvan liu'un periaatteella tapahtuvassa laskeutumisessa (CD-laskeutuminen, continuous descent approach) lentokoneen lentokorkeutta vähennetään jatkuvasti koko laskeutumisvaiheen ajan. Perinteisellä tavalla suoritetuun laskeutumiseen sisältyy vaakalentovaiheita, jolloin lentokoneen moottoreita joudu-

taan käyttämään ajoittain suuremmilla tehoilla. Tällöin lentokoneen polttoaineen kulutus ja ilmapäästöt ovat suurempia kuin CD-laskeutumisessa. Lisäksi loppuvuodesta 2013 käyttöön otetun, Helsinki-Vantaan rinnakkaiskiitoteiden parempaan optimointiin tähtäävän lähestymismenetelmän odotetaan pienentävän polttoaineenkulutusta ja päästöjä merkittävästi.

Maaliskuussa Finnair osallistui neljättä kertaa kansainväliseen Earth hour -ilmastotempaukseen sammuttamalla mainosvalonsa lentoasemalta ja eri kiinteistöistään koko viikonlopun ajaksi ja viestimällä myös henkilöstölleen toimista, joilla voi säästää energiaa niin töissä kuin vapaa-ajallakin.

Lokakuussa Finnairissa järjestettiin jokavuotinen energiansäästöviikko, jonka aikana jaettiin henkilöstölle tietoa ja vinkkejä erilaisista energiansäästötavoista. Viikolla käsiteltiin eri teemoja, ja henkilöstöä rohkaistiin keskustelemaan niistä ja pohtimaan energiansäästön merkitystä sekä uusia säästötapoja.

Finnair Facilities Management Oy on liittynyt Elinkeinoelämän keskusliiton, Työ- ja elinkeinoministeriön sekä toimialaliittojen väliseen energiatehokkuussopimukseen. Sopimus velvoittaa vähentämään kiinteistöjen energiankulutusta yhdeksän prosenttia vuoden 2007 tasosta vuoteen 2016 mennessä. Finnairin kiinteistöissä suoritettiin vuonna 2013 lukuisia energiansäästötoimenpiteitä. Merkittävimmät näistä liittyivät lentokonehallien ilmanvaihdon aikaohjelmien muutoksiin, ovien automatiikan muuttamiseen, venttiilien korjaamiseen ja automaation uusimiseen.

Näiden energiasäästötoimenpiteiden vaikutukseksi on arvioitu 25 631 GJ vuodessa.

Finnairin kesällä 2013 käyttöön ottamissa pääkonttori HOTTin toimitiloissa on kiinnitetty erityistä huomiota energiatehokkuuteen. Dokumenttien tulostusta vältetään, työpisteissä ei ole omia roskakoreja, vaan paperit lajitellaan suoraan kopiopisteiden keräyslaatikoihin ja kunkin kerroksen keittiössä on keräyspisteet biojätteelle, energiajakeelle, lasille ja metallille.

## EN6

### ALOITTEET ENERGIATEHOKKAIDEN TAI UUSIUTUVIIN ENERGIANLÄHTEISIIN PERUSTUVIEN TUOTTEIDEN JA PALVELUJEN KEHITTÄMISEKSI SEKÄ NÄIDEN VAIKUTUKSET ENERGIANKÄYTTÖÖN

Finnair pyrkii omissa asiakaspalvelutoiminnoissaan siirtymään entistä enemmän digitaalisessa muodossa oleviin palveluihin välttääkseen paperin kulutusta. Lisäksi lennoilla tarjottavien tuotteiden pakkausmateriaalit on valittu niin, että ne ovat pääsääntöisesti kierrätettäviä.

Finnairin tytäryhtiö Suomen Matkatoimisto (SMT) yhdistyi vuonna 2013 toisen Finnairin

tytäryhtiön Arean kanssa, muodostaen yhdessä suurimman suomalaisen liikematkatoimiston SMT:n. SMT seuraa ja pyrkii kaikessa toiminnassaan vähentämään aktiivisesti paperin kulutusta. SMT toimittaa matkustukseen, laskutukseen ja matkahallintoon liittyvät dokumentit asiakkaille aina sähköisesti. Samoin viestintä toteutetaan sähköisesti. Sisäisiä kokouksia ja koulutuksia SMT:ssä on järjestetty viime vuosina aktiivisesti virtuaalitekniikkaa hyödyntäen, mikä vähentää yrityksen omaa matkustusta.

## ENS

### VEDENOTTO VESILÄHDEKOHTAISESTI

#### Vedenkulutus Finnairissa vuosina 2011-2013

Veden kulutus	2013	2012	2011
Vesi, m <sup>3</sup>	89 587	100 098	116 315
Muutos, %	-10,5	-13,9	-4,3

Vuonna 2013 Finnairin käyttämä vesi otettiin kunnallisesta vesijohtoverkosta, jonka vesilähteenä on pääasiassa Päijänne.

## EN16

### SUORIEN JA VÄLILLISTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN KOKONAISMÄÄRÄT

Finnairin aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä lähes kaikki syntyvät lentämisestä. Lentämisestä aiheutuu pääasiassa kahdenlaisia suoria kasvihuonekaasupäästöjä: hiilidioksidia ja vesihöyryä. Vesihöyry on tärkein ilmakehässä oleva kasvihuonekaasu, mutta sitä ei yleensä tarkastella suoraan ihmisperäisenä kasvihuonekaasupäästönä, sillä ilmakehään tulee vesihöyryä lähinnä luonnollisen haihtumisen tuloksena. Lentoliikenne on tässä suhteessa erityisasemassa, sillä moottoreista tuleva vesihöyry vapautuu korkealla ilmakehässä lisäten ilmakehän H<sub>2</sub>O-pitoisuutta pilvikerroksen yläpuolella. Lentoliikenteen vesihöyrypäästöjen vaikutusta ei kuitenkaan vielä tunneta kovin hyvin.

Finnair asetti vuonna 2010 kunnianhimoisen tavoitteen hiilidioksidipäästöjensä leikkaamiseksi. Tavoitteessaan Finnair sitoutuu vähentämään CO<sub>2</sub>-päästöjensä 24 prosenttia istuinta kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä.



Finnairin omasta laivastosta aiheutuvat kasvihuonepäästöt vuonna 2013 olivat noin 2336930 tonnia hiilidioksidia. Tässä luvussa eivät ole mukana ns. wet-lease -operaatiot, eli Finnairille lennetyt lennot, jotka ovat operoitu vuokrakoneilla ja -miehistöillä sellaisissa tilanteissa, joissa omaa kalustoa ei ole ollut käytettävissä.

Finnairin laivaston CO<sub>2</sub>-päästöjen lisäksi yhtiön hiilidioksiditaseeseen lasketaan Finnair Cargon muilta yhtiöiltä ostama kuljetuskapasiteetti. Vuonna 2013 Finnair Cargon toimitettavaksi luovutetun rahdin kuljettaminen muilla yhtiöillä tuotti yhteensä 92 000 tonnia hiilidioksidia. Luvussa ovat mukana sellaiset rahtilennot, jotka operoitiin pelkästään Finnair Cargon vuoksi.

Raportista puuttuvat tiedot Finnair Cargon hyödyntämästä rekkaliikenteestä. Finnair Cargo ostaa kuljetuspalveluita rekkaliikennöitsijöiltä, eivätkä liikennöitsijöiden tilastointikäytännöt ole ainakaan vielä mahdollistaneet toteutuneiden päästöjen laskentaa. Rekkaliikenteessä Finnair Cargon pääyhteistyökumppanit käyttävät Euroopan liikenteessään vähintään EUR 4-luokan ajoneuvoja.

#### FINNAIRIN SUORAT JA VÄLILLISET KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖT 2011-2013

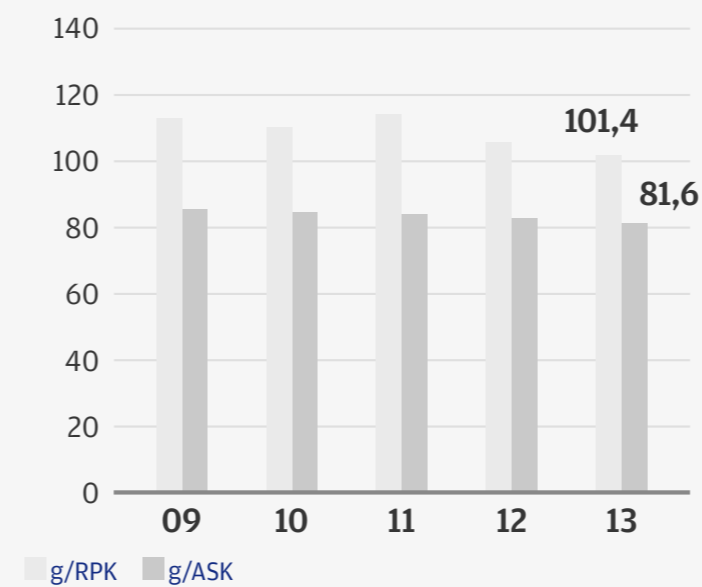
Suorat kasvihuonekaasupäästöt, tn	CO <sub>2</sub> , tn			H <sub>2</sub> O, tn		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011
Lentäminen AY	2 236 930	2 473 304	2 521 414	964 447	1 020 729	1 040 583
Maakalusto AY	160	979	3 870			
<b>Välilliset kasvihuonekaasupäästöt</b>						
Sähkö	n/a*	n/a	10 070			
Lämpö	n/a**	18 799	14 850			
<b>Yhteensä</b>	<b>2 337 090</b>	<b>2 493 081</b>	<b>2 550 203</b>	<b>964 447</b>	<b>1 020 729</b>	<b>1 040 583</b>
Muutos-%	-6,3	-2,2	13,7			

\* saatavilla 3/2014

\*\* saatavilla 6/2014

#### Matkustajaliikenteen yksikkökohtaiset CO<sub>2</sub>-päästöt 2009-2013

grammaa



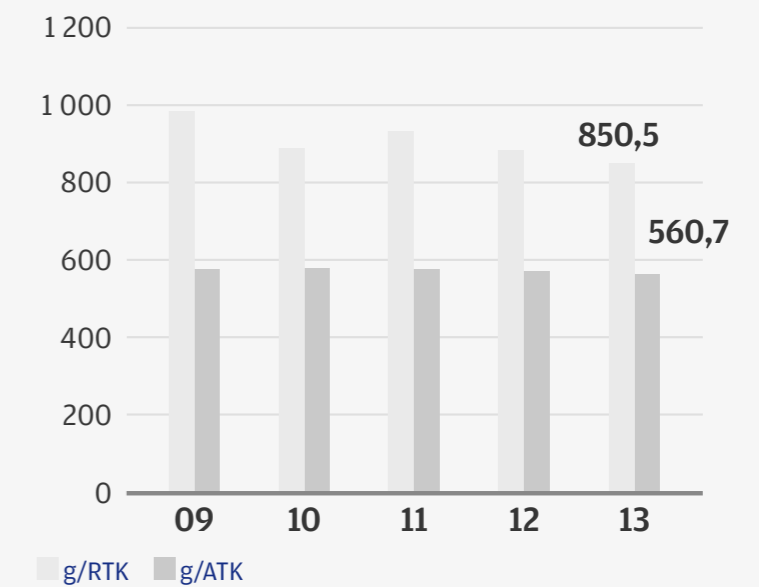
RKP=myytyt henkilökilometrit  
ASK=tarjotut henkilökilometrit  
RTK=myytyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan  
ATK=tarjotut tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman mukaan

RPK ja ASK kuvaavat henkilöliikenteen suoritteita ja RTK sekä ATK kuvaavat koko hyötykapasiteetin (henkilöt + matkatavarat + rahti) suoritteita.

Oikaistu koskemaan matkustajaliikennettä.

#### Hyötykuormaliikenteen yksikkökohtaiset CO<sub>2</sub>-päästöt 2009-2013

grammaa



**EN19****OTSONIKATOA AIHEUTTAVIEN AINEIDEN PÄÄSTÖT**

Finnairissa ei käytetä yläilmakehän otsonikerrosta tuhoavia aineita. Poikkeuksen muodostavat lentokoneiden palonsammutusjärjestelmät, joissa käytetään haloneita palonsammutusaineina. Haloneita joudutaan käyttämään lentokoneiden palonsammutusjärjestelmissä, sillä siviili-ilmailukäyttöön hyväksytyjä, suoraan vaihtokelpoisia, korvaavia aineita ei markkinoilla vielä ole. Finnairin koneissa käytettävät halonityypit ovat Halon 1301 ja Halon 1211. Vuonna 2013 Halon 1301 -kaasua sisältävä palopullo laukaistiin kerran, minkä vuoksi ilmakehään pääsi 10 kg halonia.

**Ilmaan päässeet halonit**

Kg	2013	2012	2011
Halon 1211	1,45	0	0,3
Halon 1301	10	10,4	8,3
Yhteensä	11,45	10,4	8,6
CFC-ekviv. Yhteensä	104,35	104	84

Halon 1211:n ODP (ozone depleting potential) on 3 ja Halon 1301:n ODP on 10. ODP viittaa yhdisteen otsonikerrosta tuhoavaan vaikutukseen verrattuna standardina käytettyyn CFC-yhdisteeseen.

**EN20****TYPEN JA RIKIN OKSIDIEN (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>) PÄÄSTÖT SEKÄ MUUT MERKITTÄVÄT PÄÄSTÖT ILMAAN**

Vuonna 2013 Finnairin lentotoiminnan kokonaistypenoksidipäästöt pienenevät noin viisi prosenttia vuoden takaiseen verrattuna. Lasku selittyy polttoaineen kulutuksen vähenemisellä. Lisäksi luvusta puuttuu joulukuussa operointinsa aloittaneiden Sharklet-koneiden sekä wet-lease -operaatioista aiheutuneet NO<sub>x</sub>-päästöt.

Typen oksidit (NO<sub>x</sub>) ovat hiilidioksidin ohella merkittävin lentämisestä aiheutuva ilmapäästö. NO<sub>x</sub>-päästöjä syntyy korkeissa lämpötiloissa tapahtuvissa palamisprosesseissa. Typen oksidit osallistuvat muun muassa alailmakehän otsonin muodostukseen, mutta toisaalta tuhoavat ilmakehässä olevaa metaania, joka on voimakas kasvihuonekaasu. Typen oksidien vaikutus onkin monensuuntainen ja monelta osin vielä puutteellisesti tunnettu.

Finnairin lentokoneiden moottoreiden tuottamien NO<sub>x</sub>-päästöjen laskennan perustana ovat moottorin- ja lentokoneen valmistajien ilmoittamat päästöluvut suhteessa reittipituuksiin. Näitä arvoja sovelletaan Finnairissa tilastoituihin polttoaineenkulutuksiin jokaisen yksittäisen reitin kohdalta erikseen. Lisäksi lukuja verrataan YK:n siviili-ilmailujärjestön ICAOn ylläpitämiin moottorien sertifiointeihin perustuviin dokumentteihin.

**Finnairin lentotoiminnasta aiheutuneet NO<sub>x</sub>-päästöt 2011-2013**

	2013	2012	2011
NO <sub>x</sub> -päästöt, Mkg	5,3	5,6	6,0

NO<sub>x</sub>-päästöjen ohella Finnairin toiminnasta aiheutuu haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä, ns. VOC-päästöjä. VOC-päästöt ovat ympäristölle haitallisia, koska ne muun muassa osallistuvat alailmakehän otsonin muodostukseen. Alailmakehän otsoni puolestaan on haitallista sekä ihmisten että eläinten terveydelle ja kasvillisuudelle. Finnairin VOC-päästöt ovat peräisin pääosin liikennepolttoaineita poltettaessa palamatta jääneistä hiilivedyistä sekä Tekniikassa käytettävistä kemikaaleista. Finnair Tekniikan ympäristöluvassa on määritelty yläraja vuosittaisille VOC-päästöille ja Tekniikan päästöt alittavat ne selvästi. Tuotannon merkittävän supistumisen vuoksi Tekniikan VOC-päästöt vuonna 2013 pienenevät yli kolmanneksen edellisvuoteen verrattuna.

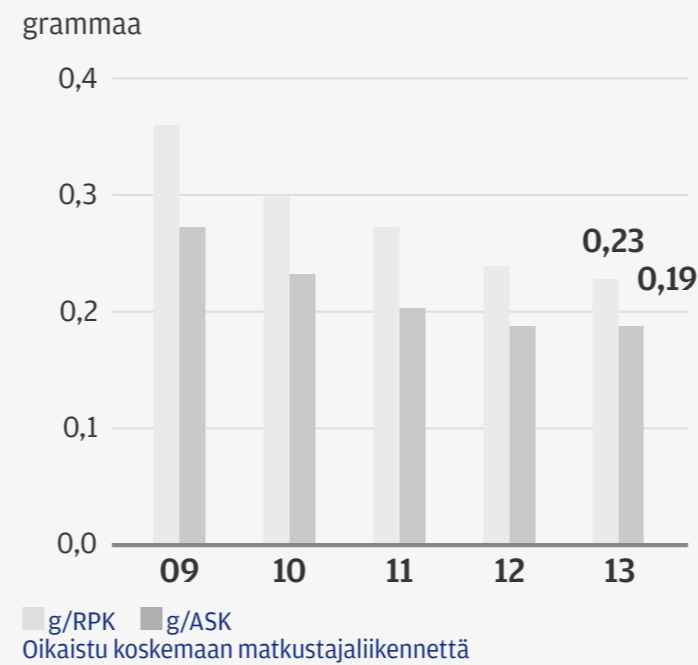
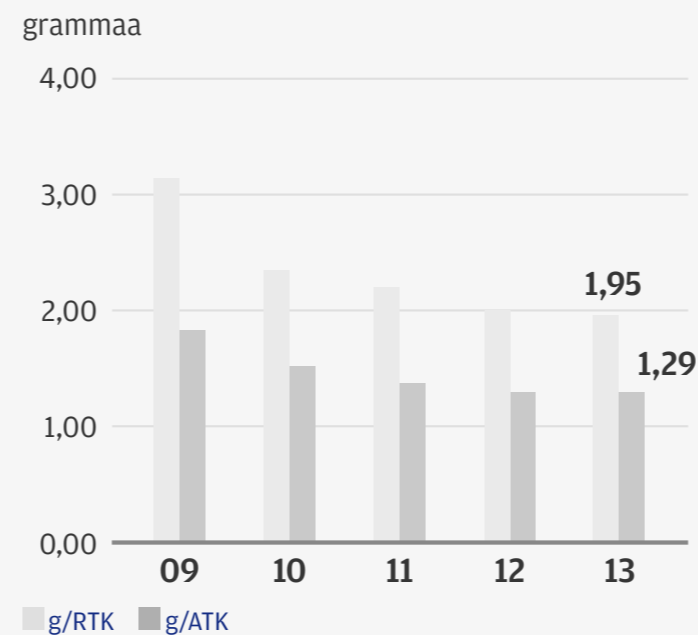
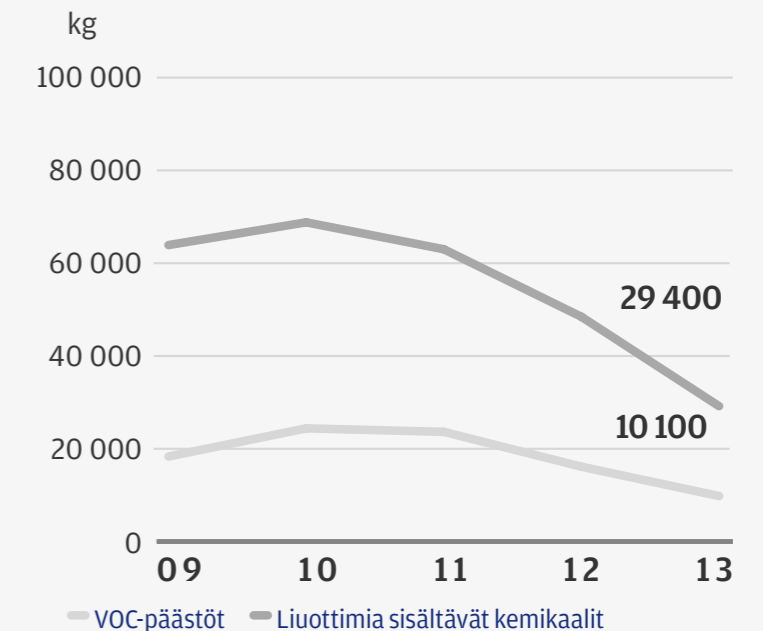
**Finnair Tekniikan VOC-päästöt vuonna 2013**

VOC, 1 000 kg	Alifaattiset hiilivedyt	Aromaattiset hiilivedyt	Ketonit	Alkoholit	Halogenoidut hiilivedyt	Sekalaiset	Yhteensä
maalit ja lakat						1,4	1,4
maalinpoistoaineet				0,3	0,1		0,4
liimat ja tiivistäaineet						0,1	0,1
liuottimet	0,9	0,1	0,2	0,9		1,1	3,1
ruosteenestoaineet						0,1	0,1
puhdistusaineet				3,6		0,0	3,6
pesubensiini / pesuliukset	1,6						1,6
Yhteensä	2,5	0,1	0,2	4,7	0,1	2,6	10,1

**EN21****PÄÄSTÖT VESIIN**

Finnairin toiminnasta aiheutuvat jätevedet johdetaan kunnalliseen viemäriverkostoon. Poikkeuksena on lentokoneen jäänestossa ja -poistossa käytetty vesi-propyleeniglykoliseos, jonka Finavia pääosin kerää talteen ja kuljettaa jätevedenpuhdistamolle käsiteltäväksi. Lisäksi sitä pääsee valumavesinä pieniä määriä Helsinki-Vantaan lentoasemaa ympäröiviin puroihin ja ojiin. Alueen purot ja ojat laskevat Vantaanjokeen ja Keravanjokeen. Finavia raportoi näistä päästöistä omassa ympäristöraportissaan.

Vuoden 2014 tammikuussa valmistuneen, kolmannen osapuolen tekemän selvityksen mukaan lentoaseman kallioperän kaliumpitoisuudet ovat nousseet luontaisista pitoisuuksista, mutta pitoisuudet ovat pienet. Päijänne-tunnelin suuntaan pohjaveden kaliumpitoisuudet eivät ole merkittävästi muuttuneet. Jäänesto- ja liukkaudentorjunta-aineiden käytön kuormituksen laskennallinen vaikutus pintavesiin ja pohjavesiin oli vähäinen. Propyleeniglykolin talvikauden 2011–2013 vaikutuksia selvittäneen tutkimuksen mukaan lentoasemaa ympäröivissä puroissa ja ojissa havaittiin jonkin verran kohonnutta kuormitusta glykolin vuoksi. Lentoaseman toiminta ei kuitenkaan ollut havaittavissa Vantaan- ja Keravanjoen analyysituloksissa. Jäänpoiston ja -eston yhteydessä maaperään ja vesistöön päässeestä glykolista ja sen määristä raportoi Helsinki-Vantaan lentoasemaa ylläpitävä Finavia Oy.

**Matkustajaliikenteen yksikkökohtaiset NO<sub>x</sub>-päästöt 2009–2013****Hyötykuormaliikenteen yksikkökohtaiset NO<sub>x</sub>-päästöt 2009–2013****Liuottimia sisältävien kemikaalien käyttö ja VOC-päästöt Finnair Tekniikassa 2009–2013**

## EN22

## JÄTTEIDEN KOKONAISMÄÄRÄT JÄTELAJEITTAIN JA KÄSITTELYTAVAN MUKAISESTI

Finnairin jätemäärät kasvoivat edellisvuodesta 16 %:lla, liki 700 tonnia. Jättemäärien kasvu selittyi valtaosaltaan lentojen lukumäärän lisääntymisellä. Hyötykäyttöaste väheni EU:n ulkopuolisen jätteen lisääntyessä EU:n sivutuoteasetuksen mukaisesti. Tämä jäte ei ole kierrätettävissä ja sen hävittäminen vaatii erityistä käsittelyä. Muilta osin vuonna 2013 jätteiden hyötykäyttöastetta saatiin jälleen parannettua.

## Finnairin jätemäärät käsittelytavan mukaisesti jaoteltuna

1 000kg	2013	2012	2011
Kompostointi**	461	395	60,9
Muutos (%)	-1,7	-14,3	-84,6
Kierrätys	1 374	1 116	1 912,31
Muutos (%)	9,8	-18,7	71,3
Energiäkäyttö	1349	1259	1 297,64
Muutos (%)	78,5	-6,6	3,0
Kaatopaikka	1671	1264	1 595,72
Muutos (%)	-23,4	-24,4	26,3
Muut*	157	144	0
Muutos (%)	-3,5	-8,6	-100,0
Yhteensä	5 011	4 178	4 867
Muutos (%)	4,0	-16,6	16,5
Hyödyntämis-%	66,7	69,8	67,2
Kierrätys-%	39,7	39,6	40,5

\* Muut -jätemäärät on sisällytetty raportoinnissa Kierrätys -jätemääriin vuonna 2013

\*\* Kompostoidun jätteen määrän lasku johtui siitä, ettei leipomojätteen keräys bioetanolin valmistukseen loppui alkuvuonna 2013.

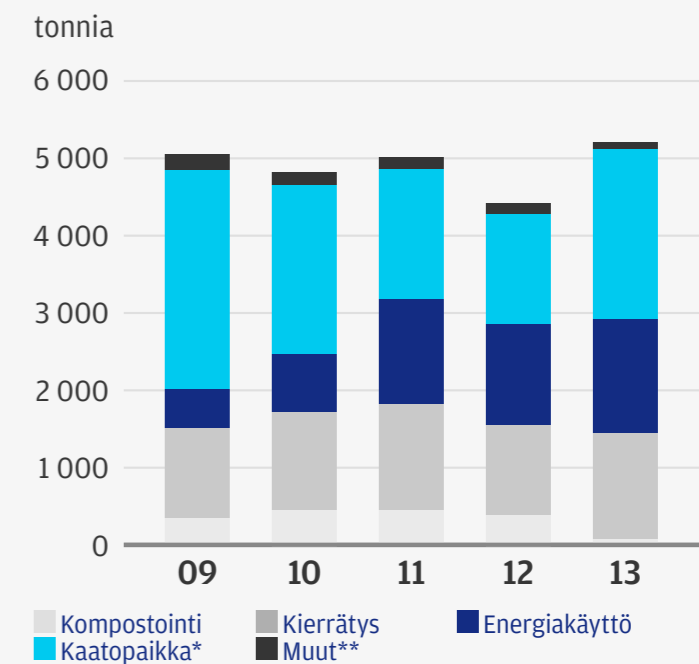
Finnairin toiminnasta syntyvät vaaralliset jätteet tulevat pääosin Finnair Tekniikasta. Vuonna 2013 Tekniikan vaarallisten jätteiden määrä nousi 85 % edellisvuodesta. Tämä johtui siitä, että Finnairin myymässä moottorikorjaamossa sijainnut pintakäsittelylaitos suljettiin. Lisäksi jättemetallin määrä on huomattavasti suurempi kuin vuonna 2012. Tämä johtui Tekniika rakennemuutoksesta ja tilojen tyhjentymisestä.

## Finnairin toiminnasta syntyneet vaaralliset jätteet

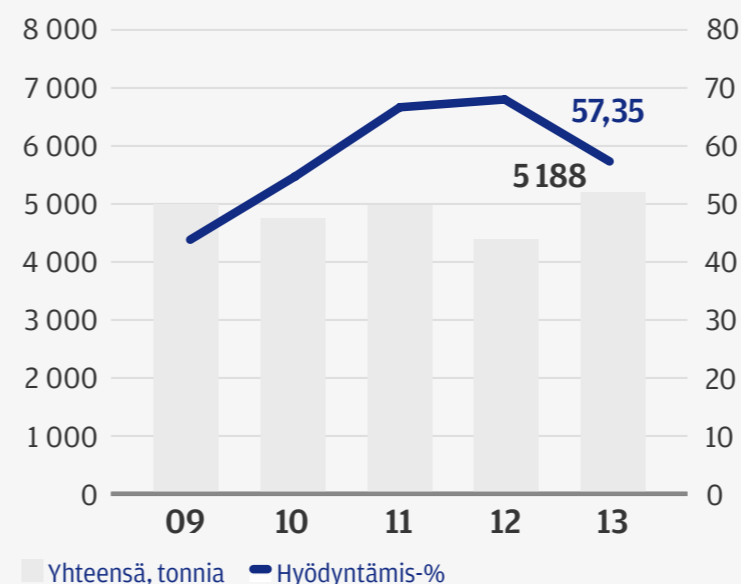
	2013	2012	2011
Vaaralliset jätteet	204,4	110,4	175,2
muutos, %	85,1	-37,0	49,5
Hyödynnettävä *	38,2	24,0	41,9
Hyödyntämis-%	18,7	21,7	23,9

\* Hyödynnettäviä vaarallisia jätteitä ovat jätekerosiini, jota käytetään tukipolttoaineena vaarallisten jätteiden käsittelyprosessissa sekä osa liuotinjätteistä, jotka Finnairin yhteistyökumppanin puhdistaa ja palauttaa Tekniikkaan uudelleen käytettäväksi.

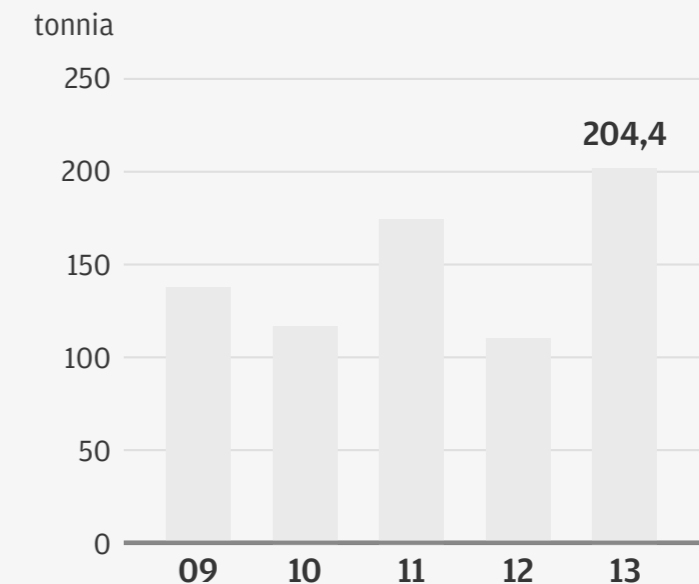
## Jättemäärät 2009–2013



## Jätteiden määrä ja hyödyntämisprosentti 2009–2013



## Finnair Tekniikan toiminnassa syntyneet vaaralliset jätteet 2009–2013



## EN26

### ALOITTEET TUOTTEIDEN JA PALVELUIDEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN VÄHENTÄMISEKSI

Yksi lentoliikenteen tyypillinen ympäristöhaitta on melu. Lentokoneiden tuottama melu on pääasiassa moottorimelua sekä aerodynaamista melua. Lentoonlähdeissä moottorimelun osuus on suurempi, mutta lähestymisissä aerodynaamisen melun osuus kasvaa.

Finnairissa melusaastetta on vähennetty uudistamalla laivastoa sekä suunnittelemalla lentoonlähtöjä ja laskeutumisia melunäkökulmasta vähemmän haitallisiin ajankohtiin. Valitettavasti Finnair kuitenkin operoi myös illalla ja yöllä, jolloin melun häiritsevyys koetaan suurempana.

#### Finnairin laivaston meluarvot

Koneen tyyppi	Moottorityyppi	Lentoonlähtömelu / ICAO:n meluraja	Lähestymismelu / ICAO:n meluraja
A340-311	CFM56-5C2	95,0/103,7	97,2/104,7
A340-313	CFM56-5C4	95,4/104,1	97,0/104,9
A330-302	GE-CF6-80E1A4/B	92,2/98,1	99,1/104,4
B757-200	P&W 2040	89,7/94,1	98,1/102,0
A319-112	CFM56-5B6/2P	83,4/90,9	94,7/100,2
A319-112	CFM56-5B6/2P	84,6/91,2	94,7/100,3
A320-214	CFM56-5B4/2P	83,6/91,3	96,0/100,4
A320-214	CFM56-5B4/2P	84,9/91,6	96,0/100,6
A321-211	CFM56-5B3/2P	86,4/92,2	97,0/100,9
A321-211	CFM56-5B3/2P	88,3/92,5	97,0/101,1
A321-231	V2533-A5	88,3/92,8	95,6/101,3
Embraer 190	GE CF34-10E	86,1/89,2	92,7/99,2
Embraer 170	GE CF34-8ES	84,1/89,0	94,9/98,2

### MATKATOIMISTOT

Aurinkomatkat on mukana lomakohteissa toteutetuissa ympäristönsuojeluhankkeissa. Loving Andaman Sea on Thaimaan Krabissa toimiva projekti, jonka avulla edistetään vastuullista matkailua Krabin karstikallioalueella. Hanke järjestää siivoustalkoita Krabin rannoilla noin kerran kuukaudessa. Projektissa on mukana Krabin alueen matkailuyrityksiä, ja Aurinkomatkat ensimmäisenä ulkomaalaisena yrityksenä on ollut mukana projektissa vuodesta 2011. Aurinkomatkojen henkilökunta ja useat asiakkaat ovat osallistuneet siivoustalkoisiin ja rannoilta on siivottu tuhansia kiloja roskaa.

Fuerteventuralla ja Gran Canarialla Aurinkomatkat osallistuu yhteistyössä paikallisen agenttinsa kanssa Fundacion Seur -hyväntekeväisyysjärjestön organisoimaan kampanjaan, jossa kerätään kovamuovisia korkkeja. Niistä kierrätysyhtiöltä saatavat varat käytetään vähävaraisten lasten lääketieteelliseen hoitoon ja tarvittavien apuvälineiden hankintaan. Avustettavat perheet ovat säätiön valitsemia. Aurinkomatkojen asiakkaat voivat toimittaa henkilökunnalle loman aikana keräämänsä korkit paluumatkalla lentokentälle ja henkilökunta toimittaa ne eteenpäin kampanjan keräyslaatikoihin. Aurinkomatkat auttaa näin yhdessä asiakkaidensa kanssa paikallista lasten hyväntekeväisyys- kuin myös ympäristönsuojelutyötäkin.

Lisäksi Aurinkomatkat on mukana useissa avustusprojekteissa, joihin myös asiakkaat voivat osallistua kohteissa, kts. s. 56.

# Henkilöstö

## Tärkein voimavaramme

Moni liiketoimintamalli näyttää hyvältä paperilla, mutta kaikkien yritysten ytimessä ovat sen ihmiset. Henkilöstömme – osaamisemme, tietomme, päätöksemme ja asenteemme – määrittää viime kädessä liiketoiminnan menestyksen tai epäonnistumisen. Työskentelevätkö kaikki yhdessä yhteisen päämäärän eteen? Ymmärtävätkö kaikki kilpailutilanteen ja liiketoimintaympäristön? Kuinka kansainvälinen henkilöstön näkemys on? Tehdäänkö työtä terveyttä ja hyvinvointia edistävissä oloissa? Ovatko työnkierto ja urakehitys mahdollisia? Vetääkö työkuultuuri puoleensa huippulahjakkuuksia ja auttaako se pitämään heidät yrityksessä? Työskentelevätkö johto ja työntekijäjärjestöt yhdessä rakentavina, strategisina kumppaneina? Oikeiden ratkaisujen löytäminen näihin teemoihin on olennaista.

## Työhyvinvointi: 4D-kysely

Vuonna 2013 toteutimme suunnitellusti kaksi 4D-kyselyä, joilla kerättiin ja jaettiin tietoa työyhteisön tilasta henkilöstön hyvinvoinnin ja työkuultuurin kehittämiseksi.

### Strategiset

#### PAINOPISTEALUEET:

Asiakaskokemus,  
Kansainvälinen  
voittajajoukkue.

### TOIMINTAAN VAIKUTTAVAT

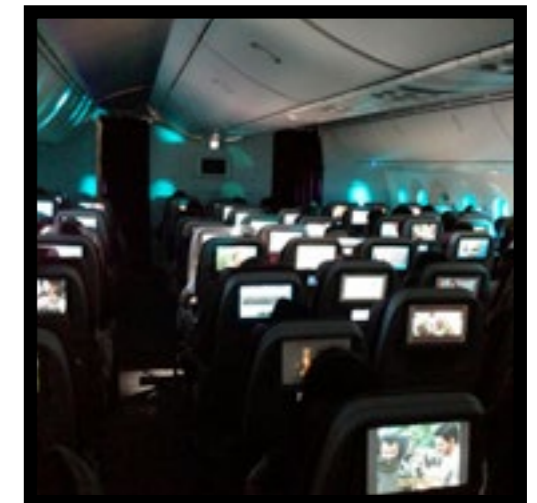
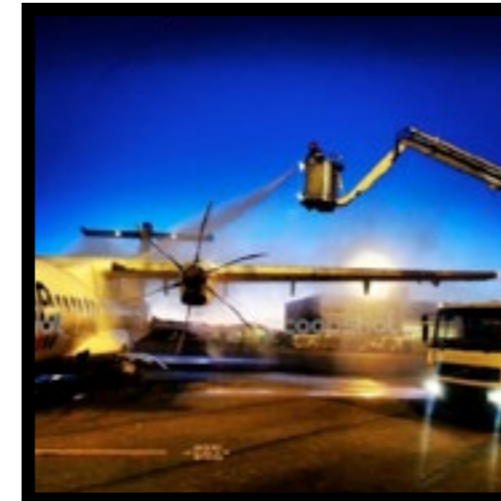
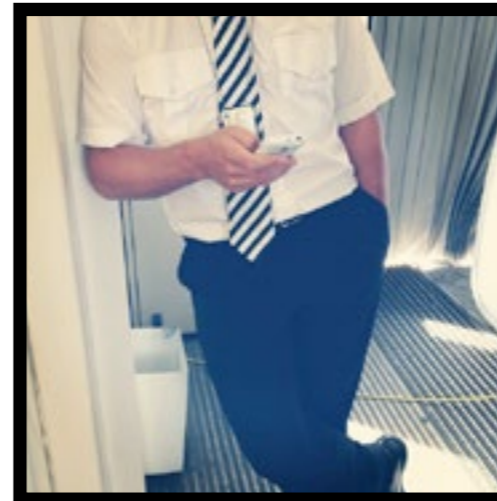
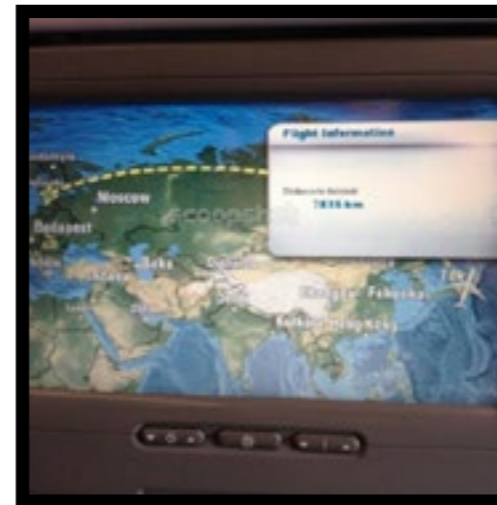
#### Megatrendit:

Taloudellisen ja poliittisen  
painopisteen siirtyminen,  
Teknologinen kehitys,  
Vastuullisuus.

### GRI-indikaattorit

#### TÄSSÄ OSIOSSA:

LA1, LA2, LA4, LA6, LA7,  
LA8, LA9, LA10, LA12, LA13,  
HR5, HR6, HR7, SO5



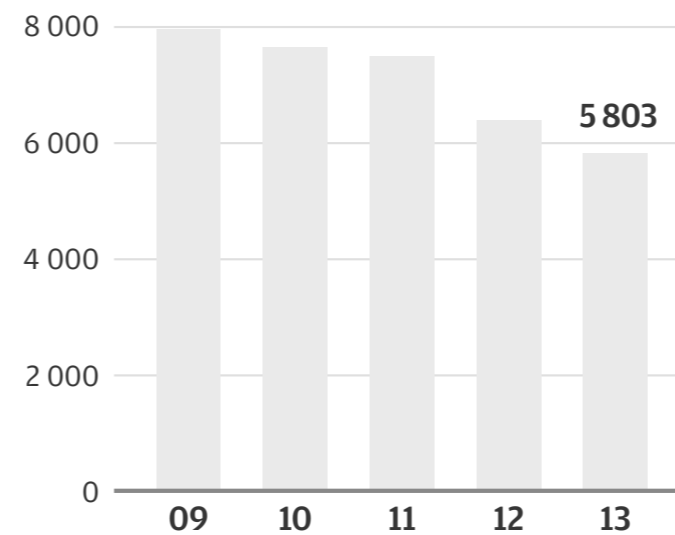
Vuosittain tehtävässä laajassa 4D-työhyvinvoinnin kartoituksessa jokaisella on mahdollisuus kertoa mielipiteensä kyselyn neljästä näkökulmasta, jotka ovat lähiesimieheni, työyhteisöni, minun näkökantani sekä terveyteni ja turvallisuuteni. Kysely mittaa työntekijöiden sitoutumista Finnairiin, sen strategiaan, työtapoihin ja organisaation uudistumiseen. Vastausten perusteella työyhteisöissä vahvistetaan sitä, mikä on hyvää, ja kehitetään sitä, mikä kaipaa kohennusta. Ajantasainen tieto oman työn ja työyhteisön tilasta on vankka perusta työhyvinvoinnin kehittämiseksi.

Joka syksy mittaamme päivittäistä työhyvinvointia, työtyytyväisyyttä ja yleistä tyytyväisyyttä tiiviin 4D-pulssikyselyn avulla. Pulssikyselyn tulosten keskiarvot kertovat yleisellä tasolla työyhteisön hyvinvoinnista ja työtyytyväisyydestä.

4D-kyselyjen toteuttamisesta vastaa konsernin HR. Tulokset käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti ja niitä käytetään vain tutkimustarkoituksiin, eikä tuloksia ole mahdollista yhdistää yksittäisiin vastaajiin. Palaute annetaan aina yleisellä tasolla yksittäisten vastaajien anonyymiuden varmistamiseksi. Kyselyn lisäksi yhtiöllä on toimintamalli tulosten analysoimiseksi sekä käsittelemiseksi eri yksiköissä ja tiimitasolla. Tavoitteena on aktivoida työyhteisöt yhdessä miettimään ja ottamaan vastuu siitä, millä tavoin työhyvinvointia voidaan parantaa.

Kevään 2013 kyselyn osallistumisprosentti oli 53 prosenttia ja syksyn 56 prosenttia. Työhyvinvointi-indeksi oli keväällä 2013 4,0 ja syksyllä 3,8 asteikolla yhdestä viiteen, jossa viisi on korkein arvo.

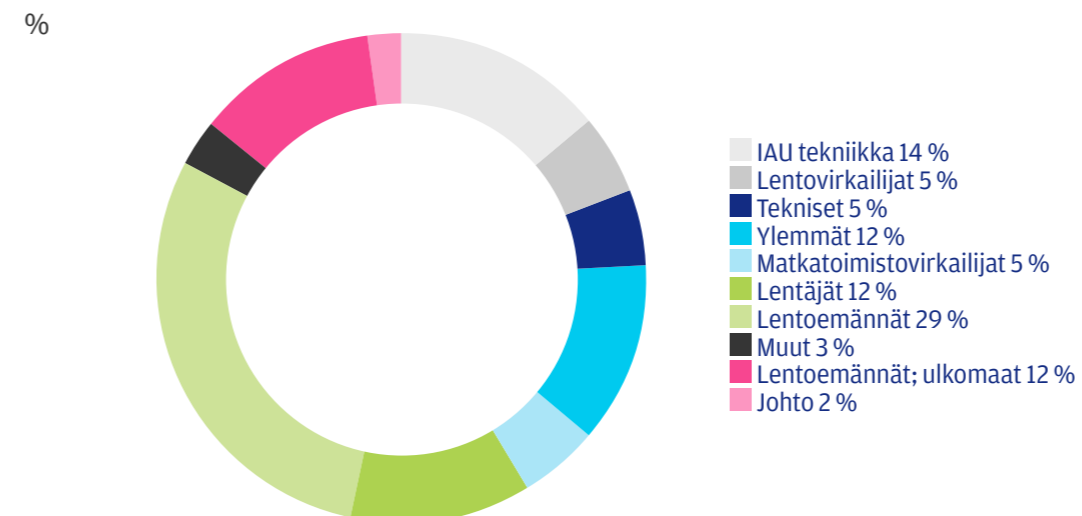
#### Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



#### Henkilöstön tyytyväisyys vuonna 2013



#### Henkilöstö ryhmittäin



### **Kansainvälisen voittajajoukkueen rakentaminen**

Kansainvälisen voittajajoukkueen käsite on yksi keinoista, joilla johtamista ja työkuultuuriamme kehitetään. Asiakkaamme – ja selviämisen ja kasvun edellytyksemme – ovat pitkälti kansainvälisiä, mikä edellyttää henkilöstöltä kansainvälistä näkemystä, kokemusta ja osaamista. Yksi johtoryhmän jäsen on vastuussa kustakin kehitys-alueesta, joita ovat:

- lentoliiketoiminnan osaaminen: miten ymmärrämme liiketoimintaympäristöä, alan parhaita käytäntöjä ja yhtiön asemaa markkinoilla sekä toteutamme yhtiö valitsemaa liiketoimintamallia
- muutosten hallinta: miten johdamme muutosta uusissa kilpailuosuhteissa ja uusien liiketoimintahaasteiden edessä
- projektinhallinta: miten Finnair toteuttaa uusia hankkeita sekä tehostaa liiketoimintaansa projektimetodologian mukaisesti
- prosessinhallinta: miten prosessien avulla kehitämme ja parannamme liiketoimintaa
- kumppanuuksien hallinta: miten Finnair keskittyy ilmailun ydintoi-  
mintaan ja hoitaa suhteitaan strategisiin kumppaneihin ja muihin toimittajiin.

Henkilöstön koulutus- ja kehittämistoimintamme tavoitteena on antaa konkreettisia työkaluja päivittäisten työtehtävien hoitamiseen sekä varmistaa, että henkilökunnan ammattitaito vastaa liiketoiminnan tarpeita. Uusiin tehtäviin rekrytoituille henkilöille tarjoamme tehtävänmukaista koulutusta ja perehdytystä. Olemme järjestelmällisesti hyödyntäneet esimiesten ja tiimien päivittäisen työn tukemisessa työkaluja, jotka on kehitetty yhtiön johtamisperiaatteiden (tavoitteellisuus, oikeudenmukaisuus, kannustaminen, kehittäminen, välittäminen) pohjalta. Tiimien vetäjille tarkoitettujen Takeoff- ja Runway-ohjelmien toteuttaminen jatkui vuonna 2013 ja vahvasti entisestään yhtenäistä johtamiskulttuuria ja esimiesten kykyä johtaa tiimejään, toimintojaan ja kehittää omaa johtamistaan.

Kyvykkyyksien arviointi- ja seuraajasuunnitteluprosessit ovat tärkeä osa organisaation johtamista ja kehittämistä. Kyvykkyyksien arviointi perustuu johtamisperiaatteisiimme ja suorituksenarviointiprosessiimme. Kyvykkyyksien arviointi parantaa seuraajasuunnittelua ja urakiertomahdollisuuksia sekä tarjoaa organisaatiolle mahdollisuuden keskittyä erityisesti tiettyjen kohderyhmien ja strategisesti tärkeimpiä osaamisalueiden kehittämiseen.



## Ohjeistus menestykseen

Tapa ja eettiset normit, joiden mukaan kansainvälinen voittajajoukkue toimii, ovat yhtä tärkeitä kuin työ itse. Logistisesti vaativassa, globaalissa, eri lainsäädäntöjen alaisuudessa ja eri kulttuureissa toimivassa liiketoiminnassa hyvä tarkoitus ei aina riitä suojelemaan yhtiötä riskeiltä, vaan lisäksi liiketoiminnalle tarvitaan myös selkeät eettiset ohjeet ja työn tekemisen periaatteet. Tämän vuoksi hallituksemme hyväksyi vuonna 2012 uuden yhtiön johtoa ja henkilöstöä koskevan eettisen ohjeistuksen, ja vuonna 2013 ohjeistuksen merkitystä korostettiin ja sen sisältöä tehtiin tutuksi henkilöstölle. Eettinen ohjeistus on kokonaisuudessaan luettavissa osoitteessa [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com) kohdassa Yhteiskuntavastuu.

Lentoyhtiönä olemme kuitenkin vain osa pitkää hankintaketjua. Yhtä tärkeät ovat siksi hankinnan toimintaperiaatteet, jotka ohjaavat kaikkia hankintapäätöksiä. Ne tulivat niin ikään voimaan vuonna 2012 ja ovat luettavissa osoitteessa [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com) kohdassa Yhteiskuntavastuu.

Näiden periaatteiden tarkoituksena on auttaa meitä rakentamaan vahvaa ja reilua liiketoimintaa tukevalle eettiselle pohjalle niin, että sen arviointi kestää myös aikaa.

## Kuuminta HOTTia

Heinäkuussa alkoi muuttomme vastavalmistuneeseen HOTTiin. Talon nimi on lyhenne sanoista House of Travel and Transportation. Kyse oli paljon enemmän kuin osoitteenmuutoksesta: halusimme vahvistaa yhteistyötä ja tiedonkulkua eri yksiköiden välillä, parantaa työhyvinvointia ja keventää energiajalanjälkeämme.

Helsinki-Vantaan kentän tuntumassa sijaitsevan, vakuutusyhtiö Ilmarisen omistaman seitsenkerroksisen talon kaikki työpisteet ovat monitoimitilassa, kenelläkään ei ole enää omaa työhuonetta. Talossa on runsaasti erikokoisia neuvottelu- sekä kahvilatiloja spontaaneihin tapaamisiin ja ryhmätyöskentelyyn. Lisäksi talossa on työntekijöille kuntosali pukuhuoneineen sekä ruokala ja kaikille talossa asioiville avoin Sky Shop -myymälä. Aiemmin erillisissä tiloissa työskennelleet yksiköt ja toiminnot ovat nyt saman katon alla, mikä mahdollistaa tutustumisen työtovereihin ja tehtäviin eri puolilta työyhteisöä. Se luo myös paremmat yhteistyöedellytykset ja edistää työkuulttuurin edelleen kehittymistä avoimempaan ja dynaamisempaan suuntaan. Tätä muutosta olemme tukeneet systemaattisesti Network-hankkeella.

Tilankäyttö on aiempaa tiiviimpää, mikä tuo kustannussäästöjä. Vuokraamme nyt noin 25 000 m<sup>2</sup> vähemmän tilaa kuin aiemmin. Uusi ympäristöystävällinen rakennus vähentää myös energiakustannuksia ja täyttää LEED-ympäristösertifikaatin vaatimukset.

## **Luottamuskyseminen: suhteet henkilöstöön ja työntekijäjärjestöihin**

Finnair käy läpi rakennemuutosta, jonka ytimessä on kannattavuuden ja kilpailukyvyn parantaminen. Muutoksen toteuttamiseksi pyrimme saavuttamaan 200 miljoonan euron kustannussäästöt vuoden 2014 loppuun mennessä. Säästöjä on esitetty haettavaksi kaikista toiminnoista, mukaan lukien henkilöstökustannuksista, ja ne kohdistuvat kaikkiin henkilöstöryhmiin.

Työehtosopimukset säätelevät Finnairin henkilöstösuhteita, ja syksyllä 2013 solmittiin työllisyys- ja kasvusopimuksen mukaiset työehtosopimukset Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistyksen (SLSY), Ilmailualan Unionin (IAU) sekä Finnairin Prolaisten henkilöstöryhmien kanssa. Samaan ratkaisuun päädyttiin myös lentäjiä edustavan Suomen Liikennelentäjiliitto (SLL) kanssa joulukuussa.

Neuvotteluprosessi oli vaikea ja se johti marraskuussa IAU:n ja SLSY:n lakkouhkaan. Myös catering-alihankkija LSG:n sopimus-alavaihdokseen liittyi tukilakkojen uhka. Vaikka catering-työntekijöiden työtaistelutoimien takia lentojen ateriapalveluissa oli puutteita, 130 lentoa jouduttiin perumaan lakonuhan takia ja uhasta koitui merkittäviä taloudellisia tappioita, työehdoista päästiin lopulta sopimukseen ilman lakkoja, työsulkuja tai työnseisauksia Finnairin piirissä.

Työehtosopimusten lisäksi sovittiin myös säästöneuvotteluista työllisyys- ja kasvusopimuksen tarkoittamalla ns. kriisilausekkeilla. Sopimuskokonaisuutta kutsuttiin Finnairin tulevaisuuden turvaamisopimukseksi.

Sopimuksen tarkoituksena on työllisyys- ja kasvusopimuksen lisäksi sopia käytettävissä olevat keinot työpaikkojen ja yrityksen toiminnan turvaamiseksi, kun yritys joutuu poikkeuksellisiin taloudellisiin vaikeuksiin.

Finnairin henkilöstö- ja työnantajajärjestöt totesivat, että Finnair on työehtosopimusten allekirjoitushetkellä työllisyys- ja kasvusopimuksen tarkoittamissa poikkeuksellisissa taloudellisissa olosuhteissa. Siksi sovittiin paikallisten sopimusaloista säästöneuvottelujen aloittamisesta tai jatkamisesta. Säästösopimuksella Finnair tavoittelee aiemmin ilmoittamiaan yhteensä noin 60 miljoonan pysyviä säästöjä järjestökohtaisine osuuksineen.

Uudet työehtosopimukset ovat nyt voimassa ja neuvottelut säästöjen saavuttamiseksi käynnissä. Tavoitteena on, että vuoden 2014 aikana säästötavoitteet saavutetaan kaikkien osapuolten hyväksymällä tavalla.

Työehtosopimusneuvottelut saatiin päätökseen rauhanomaisesti, mutta ne toivat esiin yhden Finnairin suurista haasteista: meille on tärkeää turvata Finnairin tulevaisuus pitkällä aikavälillä, mutta luonnollisesti henkilöstön on vaikea luopua nykyisistä eduistaan, vaikka ne olisivatkin yli nykyisen markkinatason. Vaikka työtaistelut eivät koskaan ole kenenkään etujen mukaista, ne ovat vakava riski Finnairin kansainvälisille ja kaupallisille tavoitteille, joiden saavuttaminen riippuu toiminnan laadusta ja täsmällisyydestä.

## SOSIAALISEN VASTUUN TUNNUSLUVUT

### LA1

#### HENKILÖSTÖN JAKAUTUMINEN TYÖSUHTEEN, TYÖSOPIMUKSEN JA MAANTIETEELLISEN SJOITTUMISEN MUKAAN

Finnairin henkilöstö väheni merkittävästi vuonna 2013 yhtiössä käynnissä olevan rakenne- muutoksen vuoksi. Finnairin henkilöstömäärä vuoden 2013 lopussa oli 5803 henkeä, mikä on 565 työntekijää vähemmän kuin vuotta aiemmin. Maantieteellisesti valtaosa henkilöstöstä työskentelee Suomessa, suurin osa Helsinki-Vantaan lentoasemalla tai sen välittömässä läheisyydessä.

Suomen ulkopuolella työskentelee 710 henkilöä. Heistä 263 toimii Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 321 henkilöä oli Baltian maissa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa, taloushallinnon toiminnoissa sekä op- paina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Suomen ulkopuolella työskentelevä henkilöstö sisäl- tyy Finnairin henkilöstön kokonaismäärään.

Finnairin kokoaikaisten työntekijöiden osuus oli 95 prosenttia, ja toistaiseksi voimassa ole- vassa työsuhteessa työskenteli 96 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 44 vuotta.

LA1	Määräaikaisten ja vakituisten osuus 31.12.2013			
	Lentoliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Muut toiminnot
Kokonaismäärä	3 677	1 106	730	290
määräaikaiset (%)	4	1,1	6	2,4
vakinaiset (%)	96	98,9	94	97,6
	Kokoaikaisten ja osa-aikaisten osuus 31.12.2012			
Kokonaismäärä	3 677	1 106	730	290
osa-aikaiset (%)	6	2,2	1,4	1,7
kokoaikaiset (%)	94	97,8	98,6	98,3

### LA2

#### HENKILÖSTÖN VAIHTUVUUDEN KOKONAISMÄÄRÄ JA -ASTE IKÄRYHMÄN, SUKUPUOLEN JA MAANTIETEELLISEN SJOITTUMISEN MUKAAN

Raportointijaksolla työsuhteensa päättäneiden määrä ja osuus (vapaaehtoisesti, irtisanottuna, eläköitymisen tai kuolemantapauksen vuoksi).

	Lentoliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Muut toiminnot	yhteensä
Kokonaismäärä	3 677	1 106	730	290	5 803
Lähteneet	154	416	114	13	697
vaihtuvuus-%*	4,1	27,4	14,1	5,1	10,9

\* Vaihtuvuusluvussa eivät ole mukana ulkoistamisten ja määräaikaisten työsuhteiden päättymisen vuoksi tapahtuneet muutokset henkilös- tömäärissä. Finnairin Suomen ulkopuolella työskentelevä henkilöstö sisältyy lukuihin. Finnairissa ei tilastoida vaihtuvuuslukuja sukupuolen, ikä- ryhmän tai muiden monimuotoisuusnäkökohtien mukaan.

### LA6

#### OSUUS KOKONAISTYÖVOIMASTA, JOKA ON EDUSTETTUNA VIRALLISISSA HENKILÖSTÖN JA JOHDON YHTEISISSÄ TYÖTERVEYTTÄ JA -TURVALLISUUTTA VALVOVISSA JA NEUVOA-ANTAVISSA TOIMIKUNNISSA

Työsuojeluun liittyvä yhteistoiminta on Finnairissa organisoitu suomalaisen työturvallisuus- lainsäädännön mukaisesti. Koko henkilöstö on edustettuna yhtiökohtaisissa tai liiketoimin- tayksikkökohtaisissa virallisissa työsuojelutoimikunnissa. Toimikuntien työssä otetaan huo- mioon myös Finnairin ulkomailla olevan henkilöstön työsuojeluasiat.

Työsuojelutoimikunnat toimivat vähintään yhtiötasolla työntekijöiden ja toimihenkilöiden henkilöstöryhmiä edustaen. Suurissa tytäryhtiöissä työntekijöiden edustajiksi on lisäksi valit- tu osastotasolla toimivia työsuojeluasiamiehiä, joiden tehtävänä on osallistua työpaikkatasoi- seen työsuojeluparitoimintaan yhteistyössä työnantajaparin kanssa. Työsuojeluvalluudet ja asiamiehet valitaan vaalein kaksivuotiseksi toimikaudeksi kerrallaan. Toimikausi alkoi vuoden 2012 alusta ja vuoden 2013 lopussa työntekijät järjestivät työsuojeluvallit uudelle toimikaudel- le 2014–2015.

Vuoden 2013 lopulla muutettiin työntekijöiden työsuojeluhenkilöiden määrää ja toimialueita organisaation merkittäviä rakenteellisia muutoksia vastaavasti. Lisäksi 1.1.2014 astui voimaan useita työnantajaa edustavia työsuojelupäälliköitä koskevia muutoksia. Muutoksilla pyritään tehostamaan ja helpottamaan työsuojelutoimintaa ja tuomaan työnantajaedustajat lähemmäs valtuutettuja.

Henkilöstön työterveys- ja turvallisuusasioita käsitellään myös epävirallisessa Finnairin Luottamusfoorumissa. Foorumiin kutsutaan johtoryhmän jäsenet, henkilöstöjohto sekä luottamusmiehet ja työsuojeluorganisaatiot. Foorumissa taustoitetaan ja käsitellään laajasti henkilöstöä koskevia asioita, kuten tasa-arvo-, suunnittelu- ja muutosasioita.

## LA7

### Tapaturmien ja ammattitautien, menetettyjen työpäivien ja poissaolojen määrät ja työhön liittyvien kuolemantapausten lukumäärä yhtiöittäin ja toiminnoittain

2013	Työtaturmien lkm	Työpaikkatapaturmien lkm	Työpaikkatapaturmataajuus (lkm/milj. tehtyä työtuntia)	Työmatkatapaturmien lkm	Työtaturmasairauspäivät
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	68	53	9	15	483
Lentoyhtiön maahenkilökunta	49	27	28	22	280
Finnair Technical Service Oy	35	29	10	6	165
Finnair Engine Service Oy	1	0	2	1	12
Cargo Oy ja FCTO Oy	4	2	12	2	69
Finncatering Oy	18	16	31	2	32
Finnair Flight Academy Oy	0	0	0	0	0
Travel Retail Oy	4	4	17	0	20
Aurinkomatkat Oy	0	0	0	6	0
Area Oy	6	1	6	5	38
Suomen matkatoimisto Oy	5	0	1	5	5
Amadeus Oy	0	0	0	0	0
<b>Yhteensä</b>	190 (2012=255)	132 (2012=182)	10 (2012=15)	64 (2012=73)	1104 (2012=1415)

Luvuissa ei ole mukana Finnairin vuokratyövoiman eikä alihankkijoiden tietoja.

Finncateringissä 1 ammattitautiepäily vuoden 2013 aikana.

Lentävällä henkilöstöllä 1 ammattitautiepäily vuoden 2013 aikana.

Ei kuolemantapauksia vuonna 2013 (viimeisin oli vuonna 2005).

Työtaturmat jaetaan työpaikkatapaturmiin ja työmatkatapaturmiin.

Työtaturmista aiheutuneet sairauspäivät Luvussa on mukana vuoden 2013 tapaturmien aiheuttamat sairauspäivät, jos työkyvyttömyys kesti tapaturmapäivän lisäksi vähintään yhden päivän. Tapaturmapäivää ei ole laskettu poissaolopäiväksi.

Työpaikkatapaturmataajuus = työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden. Työpaikkatapaturmissa ovat mukana kaikki hoitokuluja aiheuttaneet työpaikalla tai työssä sattuneet tapaturmat.

Lentoyhtiön maahenkilökunta= konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö, operatiivinen maahenkilöstö ja Travel Retail.

## LAS

### ORGANISAATION TYÖNTEKIJÖILLE, HEIDÄN PERHEILLEN JA MUILLE TOIMINTAYHTEISÖN JÄSENILLE SUUNNATUT KOULUTUS-, HARJOITTELU-, OPASTUS-, ENNALTAEHKÄISY- JA RISKIENHALLINTAOHJELMAT VAKAVIEN SAIRAUKSIEN VARALTA

#### Työterveyspalvelut ja työhyvinvointitoiminta

Finnairissa työterveyteen ja työkykyyn liittyvistä toiminnoista vastaa työterveyshuollon osalta oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnair Terveyspalvelut, Finnair Aeromedical Centre FAeMC (myöhemmin Terveyspalvelut) koordinoi ja vastaa työterveyshuollon toteutumisesta koko Finnair-konsernissa. Finnair Terveyspalvelut on yksi Suomen johtavia ilmailulääketieteen asiantuntijaorganisaatioita.

Työterveyteen liittyvistä asioista viestitään aktiivisesti hyödyntäen konsernin sisäisiä viestintäkanavia sekä järjestämällä teemapäiviä. Lisäksi Finnair Terveyspalvelut tarjoaa sille myönnetyin ilmailulääketieteen keskuksen valtuutuksin ilmailulääketieteellisiä tarkastuksia yhtiön lentäjille ja matkustamohenkilöstölle sekä ulkopuolisille ilmailijoille.

Finnair Terveyspalveluiden toiminta, palvelut ja menetelmät perustuvat alan parhaisiin käytäntöihin, asiakaslähtöiseen työhön, huippuosaamiseen sekä tutkimustiedon aktiiviseen tuottamiseen ja soveltamiseen sekä toimiviin prosesseihin. Finnair Terveyspalveluiden keskeisimpiä tutkimusyhteistyökumppaneita ovat Työterveyslaitos ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitos.

Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatupalkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehykseen. Laatujärjestelmän avulla varmistetaan, että se kattaa hyvän työterveyshuoltokäytännön vaatimukset sekä ilmailualan työterveyshuollossa että ilmailulääketieteellisissä palveluissa. Työterveyshuollosta ja ilmailulääketieteestä on omat ajan tasalla olevat laatukäsikirjansa. Laatukäsikirjojen päivittäminen aloitettiin vuonna 2013 ja työtä jatketaan vuonna 2014.

#### Työterveystoiminta

Työterveyshuollon tehtävänä on tarjota tietoon ja kokemukseen perustuvaa neuvontaa ja ohjausta työpaikalla työhyvinvoinnin kehittämiseksi. Työterveyshuollon ennaltaehkäisevään toimintaan kuuluu työntekijöiden terveystottumuksiin vaikuttaminen, terveyttä uhkaavien riskitekijöiden tunnistaminen sekä ohjaus ja neuvonta terveyttä edistäviin valintoihin ja suojaantumiseen terveysongelmilta, sairauksilta ja työkykyhaitoilta ennen oireiden tai ongelmien ilmaantumista.

Finnair Terveyspalvelut on toiminnassaan panostanut erityisesti työkykyä heikentävien ja työkykyyn vaikuttavien sairauksien seulonta- ja hoitokäytäntöjen kehittämiseen. Ilmailualalla osa työntekijöistä työskentelee poikkeuksellisissa oloissa ja epätyypillisinä työaikoina. Vuonna 2013 Terveyspalvelut on osallistunut Työterveyslaitoksen tutkimushankkeeseen, jonka tavoitteena on tuottaa tietoa epäsäännöllisiin työaikoihin liittyvien uni- ja vireystilähäiriöiden tunnistamiseen ja niiden haittojen ennaltaehkäisemiseen.

Työpaikkojen ja työterveyshuollon yhteistyönä on monin tavoin kehitetty ja parannettu toimintakäytäntöjä, joiden avulla yksilöllisistä terveydellisistä rajoituksista ja ikääntymisestä huolimatta on mahdollistettu työssä jatkaminen ja työelämässä pysyminen. Näitä toimia ovat mm. kuntoutukseen ohjaaminen, työkokeilut, työn keventäminen, työtehtävien muutokset, työaikajärjestelyt sekä osasairausloman käyttö Kelan osasairauspäivärahan tuella.

Työkykyriskien hallinnassa Finnair käyttää varhaisen välittämisen mallia, joka on ohjeistettu konsernitason toimintaohjeissa.

Finnairin päihdeohjelmantoimintaperiaatteiden tarkoituksena on osaltaan varmistaa päihdetön työpaikka ja työyhteisö. Päihdeongelmien tunnistamisella, varhaisella puuttumisella, hoitoonohjauksella ja kuntoutumisella vähennetään päihdeiden väärinkäytöstä aiheutuvia terveyshaittoja ja vaikutetaan palvelujen laatuun, työn tuottavuuteen, työturvallisuuteen sekä työyhteisöjen työilmapiiriin. Tämä edistää osaltaan myös lentoturvallisuutta.

#### Henkilöstön terveyden ja työkyvyn edistäminen työuran eri vaiheissa

Henkilöstö kutsutaan terveyttä ja työkykyä edistäviin terveystarkastuksiin 3–5 vuoden välein työn altisteiden, työtehtävien ja iän mukaan. Vuoden 2013 aikana terveystarkastuksia tehtiin yhteensä 986 henkilölle. Tarkastuksissa huomioidaan laaja-alaisesti erilaiset terveysriskit (mm. diabetesriski sekä sydän- ja verisuonisairauksien riski) sekä tuki- ja liikuntaelimestön ongelmat, mielenterveysongelmat ja muut työkykyä uhkaavat sairaudet, toimintakyky sekä työn ja terveyden yhteys. Työhönsijoitustarkastukset tehdään uusille työntekijöille ja niille, joiden työssä tai työoloissa tapahtuu muutoksia tai työn terveysvaatimukset muuttuvat. Lisäksi tehdään työhönpaluutarkastuksia pitkiltä työkyvyttömyysjaksoilta työhön palaaville.

Työaltisteisiin liittyviä tarkastuksia ovat esim. kosmiselle säteilylle, syöpävaarallisille aineille, liuottimille ja muille kemikaaleille, melulle ja värinälle altistuneiden sekä yötyötä tekevien tarkastukset. Työaltisteiden minimoinnissa pyritään ensisijaisesti turvallisiin ja mahdollisimman vähän työntekijöitä altistaviin työmenetelmiin. Toimiala edellyttää tehokkaiden kemikaalien käyttöä ja erityistä huomiota kiinnitetäänkin kemikaalien vaaroihin ja niiltä suojautumiseen. Avaruussäteilyaltistusarvioita tehtiin vuonna 2013 yhteensä 24 raskaana olevalle lentotyöntekijälle. Jokainen lentotyötä tekevä voi tarkistaa oman kumulatiivisen säteilyannoksensa erilli-

sestä selainpohjaisesta järjestelmästä, jonne siirtyy tieto henkilön toteutuneista lentotunneista ja matemaattiseen laskelmaan perustuvasta kertyneestä kosmisen säteilyn annoksesta. Finnair Terveyspalvelut on seurannut koko lentävän henkilöstön säteilyannoksia neljännesvuosittain. Altistumistasot eivät ole ylittäneet vuotuista sallittua rajaa (6 mSv).

Finnair Terveyspalvelut on tarjonnut rokotuksia työhön liittyvien tartuntatautien sekä influenssan torjumiseen. Terveyspalvelut seuraa aktiivisesti eri tartuntatautien epidemiologista tilannetta ja ohjeistaa henkilöstöä tarvittaessa. Lisäksi Terveyspalvelut seuraa jatkuvasti epidemiologista tilannetta ja muita riskejä Finnairin kohdemaissa.

Finnair Terveyspalvelujen edustajat osallistuvat henkilöstöruokailun sekä lentävän henkilöstön miehistöruokailun kehittämiseen. Työterveyshuollon palveluihin on lisätty ravitsemusterapeutin palvelut ja henkilöstöllä on mahdollisuus päästä työterveyshuollon läheteellä erityistapauksissa ravitsemusterapeutin henkilökohtaisille ohjaus- ja neuvontakäynneille.

Työkykyä ylläpitävää kuntoutusta on toteutettu aiempien vuosien tapaan yhdessä työpaikan, Kansaneläkelaitoksen ja Avire Oy:n kanssa. Vuonna 2013 aloitettiin yhteensä kolme ammatillisesti kohdennettua kuntoutuskurssia, joihin kuhunkin osallistui 10 työterveyshuollon valitsemaa kuntoutujaa. Ammattiryhmäkohtaiset kurssit järjestettiin toimistotyöntekijöille, pursereille ja tekniikan henkilöstölle.

Yhtiö on ollut pari viime vuotta erityisen voimakkaassa muutosvaiheessa, jossa lomautuksilta, irtisanomisilta ja muilta muutoksilta ei ole välttytty. Finnair Terveyspalvelut on tukenut työntekijöiden, työyhteisöjen ja esimiesten selviytymistä tässä muutostilanteessa. Tukea on aktiivisesti tarjottu yksittäisille irtisanotuille ja työyhteisöille selviytymiskeinojen löytämiseen ja oman elämän uudelleen suuntaamiseen. Työterveyslääkärit ja -hoitajat ovat vastanneet vastuualueidensa rakennemuutokseen liittyvistä ryhmä- ja yksilötason tukitoimista.

Terveyspalvelut on tehnyt opiskelijayhteistyötä Metropolia-ammattikorkeakoulun kanssa, ja vuonna 2013 oppilaitosyhteistyönä toteutettiin kolme henkilöstölle suunnattua terveystapahtumaa. Valmistuvien terveydenhoitajaopiskelijoiden kanssa toteutettiin keväällä 2013 tekniikan henkilöstölle suunnattu kahden päivän terveystapahtuma Miehen huolto - teemalla ja lokakuussa järjestettiin yhden päivän terveystapahtuma maapalveluhenkilöstölle sekä Roosa Nauha -kampanjaan liittynyt yhden päivän terveystapahtuma Syövän ehkäisy -teemalla. Tämä tapahtuma toteutettiin yhteistyössä Suomen Syöpäjärjestön kanssa.

#### Työhyvinvointiohjelma

Finnairin työhyvinvointiohjelman 2011–2015 periaatteet koskevat kaikkia yhtiön liiketoimintayksiköitä ja niiden palveluksessa olevia. Ohjelman tavoitteena on edistää työyhteisön toimivuutta ja huolehtia henkilöstön hyvinvoinnista työuran kaikissa vaiheissa. Ohjelma edis-

tää osaltaan henkilöstötuottavuuden, yhtiön kilpailukyvyn ja houkuttelevan työnantajakuvan sekä yhteiskuntavastuun sosiaalisen osuuden toteutumista.

Vuonna 2013 työhyvinvoinnin ohjausryhmään kuuluivat Finnair Terveyspalvelujen johtaja, Finnairin työturvallisuuspäällikkö, Finnair Cargon henkilöstöpäällikkö sekä konsernin henkilöstön kehittämisestä vastaava johtaja. Ohjausryhmä kokoontui vuoden 2013 aikana 10 kertaa.

#### Liikuntaohjelma vuonna 2013

Vuonna 2013 Finnair panosti edellisvuoden tapaan niiden työntekijöiden arkiaktiivisuuden lisäämiseen, jotka liikkuvat nykyisiä terveysliikuntasuosituksia vähemmän. Liikuntaohjelma suunniteltiin ja toteutettiin UKK Instituutin, UKK Terveyspalvelut Oy:n ja Finnair Terveyspalvelujen yhteistyönä. Puolen vuoden liikuntaohjelman vaikuttavuutta osallistujien arkiaktiivisuuteen ja terveyskuntomuuttujiin arvioidaan ja hankkeen loppuraportti ja vaikuttavuusanalyysi valmistuu alkuvuodesta 2014. Vuonna 2013 hankkeeseen osallistui 60 finnairilaista.

THROTTLE-kuntoremonttiryhmiä käynnistettiin vuoden 2013 aikana kolme, kaksi liikuntapainotteista ja yksi painonhallintapainotteinen ryhmä. Kuntoremontit toteutettiin Kelan tukemana yhteistyökumppani Avire Oy:n kanssa. THROTTLE-kuntoremonttiin osallistui yhteensä 47 finnairilaista.

Vuonna 2013 Finnair otti käyttöön myös uuden liikuntatukimuodon: CREW- ja TEAM-liikuntatuet. Nämä harkinnanvaraiset tuet suunnattiin ryhmäliikuntaan. FINNAIR TEAM –liikuntatuki on tarkoitettu työyhteisöjen kehittämisen, hyvinvoinnin ja yhteisöllisyyden edistämiseen. Molemmat tuet myönnetään erillisestä hakemuksesta osittaisena tai täysimääräisenä, ja ne ovat koko henkilöstön käytettävissä. TEAM-tukea voidaan käyttää esimerkiksi tiimin kehittämispäivän yhteydessä tapahtuvan liikunnan tukemiseen ja CREW-tukea esimerkiksi erilaisiin tapahtumiin (maraton- tai muut massaliikuntatapahtumat). CREW-tuella finnairilaiset osallistuivatkin muun muassa Yritysmaraton 2013 -tapahtumaan, Midnight Runiin ja Roosa nauha -juoksuun. Tuen piirissä oli yli 300 finnairilaista.

Finnairin uudessa HOTT-toimitalossa avattiin 29.7.2013 moderni kuntosali, joka on kaikkien finnairilaisten käytettävissä. Jatkossa kuntosalin ryhmäliikuntatilassa järjestetään myös ohjattuja ryhmäliikuntatunteja.

#### Työpajoista tukea muutoksenhallintaan

Finnairin henkilöstön kehittämisen kärkihanke vuonna 2013 oli Network, joka yhdistää työhyvinvoinnin, esimiestyön ja muutoksenhallinnan kehittämisen tiimeissä. Network koostuu kolmen työpajan sarjoista, joita vetävät finnairilaiset esimiehet, sisäiset fasilitaattorit ja ulkoiset asiantuntijat. Pajojen teemoina ovat johtajuus, hyvinvointi ja muutos. Ne perehdyttävät

tiimien esimiehet käytännönläheisiin tapoihin edistää hyvinvointia ja muutosta tiimien yhteisenä hankkeena. Networkin ensimmäisessä vaiheessa syksyllä 2013 työpajoihin osallistivat Finnairin uuteen pääkonttoriin HOTTiin muuttaneiden tiimien n. 800 henkeä ja heidän 93 esimiestään. Keväällä 2014 hanke jatkuu näissä tiimeissä ja sen toimintamalleja sovelletaan myös muissa organisaatioissa. Hankkeen seuranta perustuu Finnairin säännöllisesti käyttämiin mittareihin täydennettynä hankekohtaisilla kysymyksillä ja ulkopuolisella vertailumateriaalilla (Aalto yliopiston CityWorkLife-tutkimus).

## LA9

### AMMATTILIITTOJEN KANSSA SOLMITTUJEN SOPIMUSTEN KÄSITTÄMÄT TERVEYS- JA TURVALLISUUSTEEMAT

Ensisijaisia työturvallisuusfoorumeja Finnairissa ovat henkilöstön ja työnantajan yhteiset työsuojeletoimikunnat.

Työsuojelelun kehittäminen on kirjattu työsuojelelun toimintaohjelmaan, jonka painopisteet päivitetään vuosittain.

Vuoden 2013 painopisteet olivat:

- Työturvallisuuden nykytilan arviointi ja toiminnan kehittämissuunnittelu tältä pohjalta
- Määritettyjen toimintatapojen vakiinnuttaminen
- Epäasiallisen kohtelun ja häirinnän ehkäisyn toimintamalli
- Varhaisen välittämisen toimintamalli
- Tapaturmien ja vaaratilanteiden tilastoinnin ja tapausten tutkinnan kehittäminen
- 3T:n (järjestelmä, jossa voi ilmoittaa vaaratilanteista, tapaturmista, omaisuus- ja ympäristövahingoista) tunnetuksi tekeminen edelleen
- Vaarojen tunnistus- ja riskienarviointimenettelyn sekä työpaikkaselvityskäytäntöjen prosessien yhtenäistäminen
- Yhteisten työpaikkojen työturvallisuuskäytäntöjen kehittäminen, alihankintaketjujen ja verkostojen työturvallisuusnäkökulmat
- Työturvallisuuden sisällyttäminen osaksi normaalia esimies- ja johtamistoimintaa (materiaalit, osaaminen)
- Työturvallisuuskoulutuksen, perehdytyksen ja viestinnän kehittäminen

Työturvallisuuden nykytilaa arvioitiin yksikkötasolla. Toteutustapana oli riskienarviointikartoitukset 3T:n avulla. Yhteisiä kehittämisalueita ovat edelleen työsuojeletoiminnan yhdenmukaistaminen yksikköjen kesken sekä yhdenmukaisen tilastoinnin ja raportoinnin kehittäminen. Yksikkökohtaiset kehittämissasiat liittyvät muun muassa riskienarviointien päivitystarpeisiin, esimiesten työturvallisuusosaamisen kehittämiseen sekä henkilöstöviestinnän kehittämiseen. Toimenpiteet otettiin mukaan vuoden 2013 ja vuoden 2014 toimintasuunnitelmiin. Tapaturmien ja vaaratilanteiden tutkinta oli nostettu yhdeksi kehittämiskohteeksi. Tutkinnan tavoitteena on löytää tapaturmien ja vaaratilanteiden syyt, jotta löydetään keinot vastaavien tapaturmien ehkäisemiseksi ja jotta tapaturmista voidaan ottaa opiksi koko linjaorganisaatiossa. Tapaturmatutkintaan luotua toimintamallia kehitettiin yhteistyössä henkilöstön edustajien kanssa. Tutkintamallissa parannettiin vakavien tapaturmien tutkintaa muun muassa tutkintaryhmien työtä ja raportointia kehittämällä. Raportoinnin kehittäminen jatkuu edelleen.

Työpaikkojen yhteisten työturvallisuuspelisääntöjen kehittäminen jatkui vuoden 2013 aikana muun muassa lentoaseman toimijoiden yhteistyönä, mutta myös alihankkijoiden turvallisuustyötä arvioiden ja tukien sekä pelisääntöjä päivittäen. Keskeisenä yhteistyökumppanina toimii Finavia ja työn yhteistyöelimenä foorumi, johon myös Finnairin edustajat osallistuvat.

Finnair on ilmailualan työnantajana aktiivisesti kehittämässä työmarkkinajärjestöjen edustajien kanssa työntekijöiden työturvallisuutta Työturvallisuuskeskuksen koordinoimassa kuljetus- ja logistiikka-alan ilmailuryhmässä. Työryhmä edistää alansa työturvallisuutta, työsuojelelyhteistyötä ja työelämän kehittämistyötä ilmailualan työpaikoilla. Työryhmän teemoina olivat 2013 muun muassa työturvallisuus ja perehdytys yhteisellä työpaikalla lentoasemalla, ilmailualan työturvallisuusvideon kuvaaminen ja julkaisu, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit sekä väkivallan uhka asiakaspalvelutyössä.

- [http://ttk.fi/toimialat/kuljetus\\_ ja\\_logistiikka/ilmailuala](http://ttk.fi/toimialat/kuljetus_ ja_logistiikka/ilmailuala)

**LA10****KESKIMÄÄRÄISET KOULUTUSTUNNIT TYÖNTEKIJÄÄ KOHDEN HENKILÖSTÖRYHMITTÄIN**

Vuonna 2013 Finnair tarjosi Finnairin Ilmailuopiston kautta yhteensä 160853 oppilastuntia. Yhtiön henkilöstömäärään suhteutettuna tämä vastaa 31 tuntia/työntekijä. Lukuihin eivät sisälly matkapalveluiden koulutukset, osastojen sisäiset kurssit tai yhtiön ulkopuolisten tahojen tarjoama koulutus.

2013	työntekijät	toimihenkilöt	lentävä hlökunta	johto	yhteensä
oppilastunnit	41 149	23 531	95 071	1 102	<b>160 853</b>
henkilöä per henkilöstöryhmä	1 005	1 690	2 382	106	<b>5 183</b>
tuntia per hlö (keskimäärin)	40,9	13,9	39,9	10,4	<b>31</b>

	2013	2012	2011	2010
Oppilastunteja	<b>160 853</b>	145 753	203 899	117 156
Oppilastunteja henkilöä kohden keskimäärin	<b>31</b>	22,9	27,3	15,4

**LA11****OSAAMISEN KEHITTÄMISEEN JA ELINIKÄISEEN OPPIMISEEN LIITTYVÄT OHJELMAT**

Finnair Flight Academy Oy:n (FFA) avulla Finnair tukee aktiivisesti ja monimuotoisin menetelmin henkilöstönsä osaamisen kehittymistä. Finnair Flight Academy tarjoaa henkilöstön kehittämisohjelmia lentokoulutuksen, turva- ja palvelukoulutuksen sekä tekniikan koulutuksen osa-alueilla.

Vuoden 2013 alusta strateginen osaamisen kehittäminen on ollut osa Finnair-konsernin HR:ää. Henkilöstönkehittämistiimissä (HRD) toteutettiin vuonna 2013 muun muassa seuraavat strategiset osaamisen kehittämishankkeet ja valmennukset:

**A. Esimiestyön ja johtamisen kehittäminen**

- Uudistettu Manager Induction (esimiesperehdytys) kaikille uusille esimiehille
  - Runway-esimiesvalmennus tiimiesimiehille
  - Takeoff-esimiesvalmennus liiketoimintajohdolle
  - Johdoryhmätyöskentelyn kehittäminen
  - Mentorointi-pilotti, jossa konsernin johtoryhmän jäsenet toimivat mentoreina
  - Projektiosaaminen: projektipäällikköjen sertifiointi, kierros 1
  - Prosessiosaaminen: prosessi-peruskurssi (verkkokurssi)
  - Lentoyhtiöliiketoimintaosaaminen-verkkokurssin kehittäminen
  - Partneruoksien johtaminen -valmennukset
  - Tekniikan uusi arki -esimiesvalmennukset
- Tekniikan esimiehet osallistuivat kukin 4 päivän intensiivivalmennukseen, joissa teemoina olivat:
1. Strategia sekä toimintaympäristön ja -tavan muutos ja sen johtaminen
  2. Finnairilainen johtajuus
  3. Hallinnolliset vastuut
  4. Toiminnan jatkuva kehittäminen
  5. Esimiesviestintä

**B. Räätelöidyt henkilöstön kehittämiskäsit ja projektit**

- AJB (Atlantic Joint Business) -projektin muutoshallinta ja henkilöstön osaamisen kehittäminen
  - Tekniikan uusi arki -työpajat koko tekniikan henkilöstölle . Yhteensä 599 henkilöä on osallistunut kukin 3x3-tunnin työpajoihin. Työpajojen tavoitteena on, että ryhmä oppii arvioimaan ja kehittämään itsenäisesti työtään ja työtapaansa. Se kannustaa työyhteisöjä oma-aloitteeseen kehittämistoimintaan sekä vastuunottoon ja jokaista työntekijää oivalukseen oman työn kehitysmahdollisuuksista.
- Työpajojen teemat olivat:
1. Työn historiallinen kehitys
  2. Finnair Technical Operations -toimintajärjestelmän kuvaaminen ja analysointi
  3. Kehittämiskäsit, niiden analysointi ja priorisointi
- Global sales skills training – uudistettu myyntivalmennus
  - Sales Motivator -ohjelma matkustamohenkilöstölle
  - Travel Retailin myyntikoulutus



**C. Tiimien kehittäminen ja coaching**

- Yksittäiset coaching-ohjelmat avainhenkilöille
- Network-hanke, joka antaa työkaluja esimiehille ja tiimeille viedä muutosta eteenpäin vastuullisessa hengessä ja käydä pelisääntökeskustelua, kun työn tekemisen tapoja uudistetaan.

**D. Ammatillisen osaamisen kehittäminen ja perehdyttäminen**

- WeWin-perehdytysvalmennus uusille finnairilaisille
- Pysyviä teemoja ovat työturvallisuus ja perehdytys yhteisellä työpaikalla, lentoasemalla, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit, esimiesten työturvallisuustietous ja työturvallisuuskortti -koulutukset.
- Lisäksi ammatillisista koulutuksista vuonna 2013 toteutettiin kouluttajakoulutus (Ground Customer Service ja Cargo), ulkoasemien koulutukset, ensiapu- ja hätätilannekoulutukset, kertauskoulutukset, järjestelmäkoulutukset ja oppilaitosyhteistyö.

Henkilöstön kehittäminen on strategialähtöistä ja siinä hyödynnetään lähi- ja luokkahuonekoulutuksen lisäksi verkko-oppimista, työkiertoa, työssä oppimista, coachingia ja mentorointia. Koulutus- ja kehittämistarve kartoitetaan yhtiön eri yksiköissä ja tytäryhtiöissä sekä osasto- että yksilötasolla osana henkilöstösuunnitteluprosessia sekä tavoite- ja kehityskeskusteluiden yhteydessä.

Finnair Flight Academyn (FFA) koulutusratkaisut korostavat taloudellisen lentämisen hyötyjä. Niiden päämäärä on pienentää operatiivisia kustannuksia, tehostaa koulutusmalleja ja vähentää päästöjä. International Air Transport Association (IATA) on laskenut, että tehottomat toimintamallit lisäävät operointikustannuksia jopa 2–8 %. Reverse Green™ -koulutuskonaisuudessa käydään läpi kaikki lentämisen osa-alueet, joilla voidaan vaikuttaa taloudellisuuteen sekä taidoilla että asenteilla. Fit to Fly™ -kertauskoulutusohjelma tarjoaa samoja elementtejä vuosittaisten koulutusten yhteydessä. Multifly™ -lentäjäkoulutus, joka järjestetään yhteistyössä Patria Pilot Trainingin kanssa, tarjoaa uusille lentäjille kattavan taloudellisen lentämisen osaamisen myös haastavissa pohjoisissa olosuhteissa. FFA on jatkuvasti kehittänyt myös uusia verkko-oppimisen ratkaisuja, joiden avulla on avautunut uusia pedagogisia mahdollisuuksia jalkauttaa osaamista läpi koko organisaation.

Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnair Oyj:n ylläpitämä ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erikoisoppilaitoksena. Sen tehtävänä on järjestää ammattitutkintoon ja erikoisammattitutkintoon valmistavaa ammatillista lisäkoulutusta sekä muuta Finnair Oyj:n ja sen tytäryhtiöiden toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa ammatillista lisäkoulutusta (Ammatillisen lisäkoulutuksen järjestämislupa Dnro 551/530/2006, 13.12.2006). Yksityisesti omistettuna oppilaitoksena Ilmailuopisto rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti ja se on Elinkeinoelämän oppilaitokset Elo ry:n jäsen.

**LA13****HALLINTOELINTEN JA HENKILÖSTÖRYHMIEN KOOSTUMUS JA MONIMUOTOISUUS**

Vuoden 2013 lopussa Finnairin henkilökunnasta oli naisia 55 prosenttia ja miehiä 45 prosenttia. Finnairin hallituksen seitsemästä jäsenestä kolme oli naisia.

Henkilöstön keski-ikä vuonna 2013 oli 44 vuotta. Henkilökunnasta 30 prosenttia oli yli 50-vuotiaita ja 4 prosenttia alle 30-vuotiaita. Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä oli 17. Yli 20 vuotta Finnairin palveluksessa olleita oli 40 prosenttia henkilöstöstä ja yli 30 vuotta palvelleita 10 prosenttia. Finnair ei tilastoi henkilöstöä etnisiin perusteisiin.

**Koko henkilöstö**

Sukupuolirakenne	%
naiset (%)	55
miehet (%)	45

Ikärakenne	%
alle 30- vuotiaita	5
30-50 vuotta	65
yli 50 vuotta	30

**Ylin johto (apulaisjohtajat, osaston johtajat, johtoryhmä)**

Sukupuolirakenne	%
naiset (%)	31
miehet (%)	69

Ikärakenne	%
alle 30- vuotiaita	1
30-50 vuotta	68
yli 50 vuotta	31

# Yhteiskunta

## Finnair osana maailmaa

Lentoliikenne on niin keskeinen osa nykypäivää, että on vaikea kuvitella, millainen maailma olisi ilman sitä. Lentoliikenne, niin rahti- kuin matkustajaliikennekin, kutoo yhteen kansainvälisen kaupan, vuorovaikutuksen ja kulttuurin, ja tuon kudoksen purkaminen on mahdotonta. Kudoksen lähempi tarkastelu sen merkityksen ja oman roolimme ymmärtämiseksi on kuitenkin hyödyllistä.

## Yhdistämme suomalaiset toisiinsa ja muuhun maailmaan

Lentoliikenteellä, kuten millä tahansa liiketoiminnalla, on myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia. Myönteiset vaikutukset on helppo listata, joskaan niiden mittaaminen ei ole aina helppoa. Kuten monet lentoyhtiöt, mekin kannamme vastuamme ilmeisten kielteisten vaikutusten, kuten melun ja kasvihuonepäästöjen, tunnistamisessa ja vähentämisessä. On kuitenkin tärkeää, että ymmärrämme myös laajemmin, miten toimintamme vaikuttaa ympäristöömme sekä yhteisöömme ja että toimimme sen mukaan.

Kotimarkkinamme Suomi hyötyy selvästi kaupunkien ja markkinoiden välisten yhteyksien, maan sisäisten ja ulkoisten, luomasta infrastruktuurista. Suomi on väestöltään pieni mutta pinta-alaltaan eurooppalaisittain verrattain suuri maa. Pohjois-Suomen kaupun-

### Strategiset

#### PAINOPISTEALUEET:

Kannattava kasvu,  
Kustannuskilpailukyky.

#### TOIMINTAAN VAIKUTTAVAT

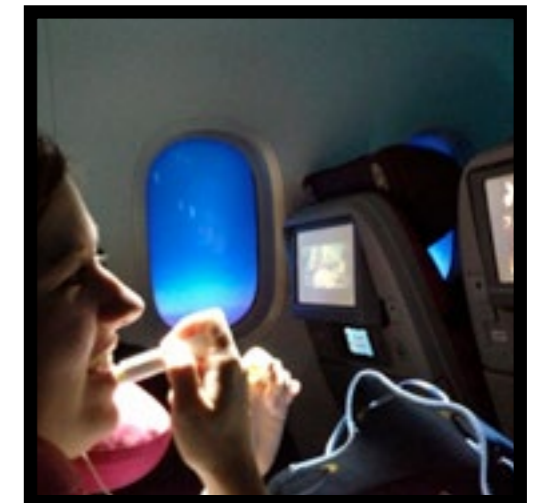
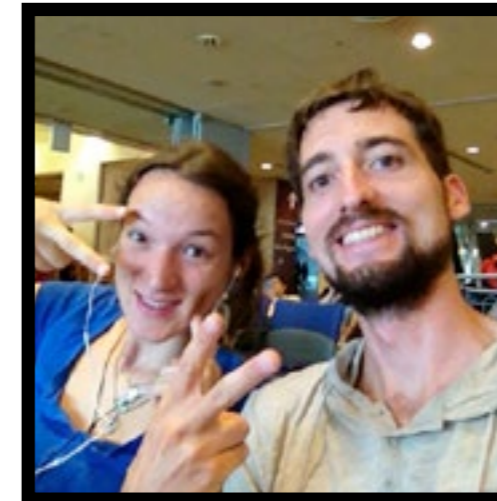
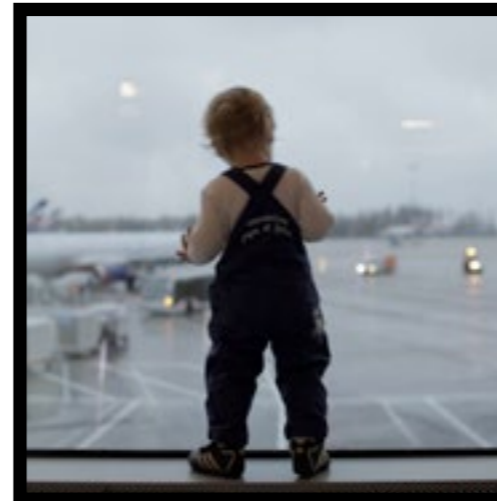
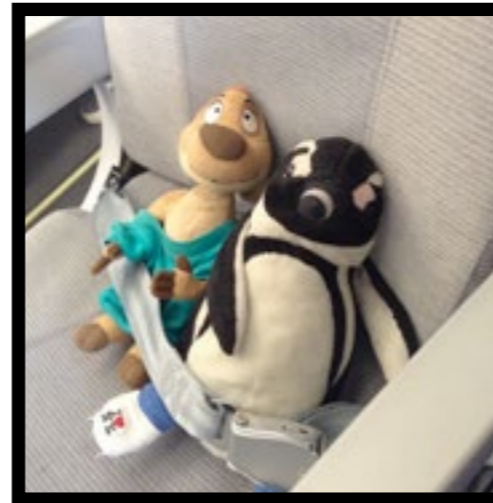
### Megatrendit:

Taloudellisen ja poliittisen  
painopisteen siirtyminen,  
Teknologinen kehitys,  
Vastuullisuus.

### GRI-indikaattorit

#### TÄSSÄ OSIOSSA:

HR7, S01, S05



kien asukkaat ovat tottuneet nopeisiin lentoyhteyksiin pääkaupunkiseudulle tuhannen kilometrin päähän etelässä. Finnair aloitti nämä lennot, ja nyt niitä tarjoavat myös kilpailevat yhtiöt hinnoilla, jotka ovat verrattavissa junalippujen hintoihin ja joskus jopa niitä edullisempia.

Helsinki-Vantaan lentokenttä on kehittynyt kokoaan suuremmaksi meidän ja kentän toiminnasta vastaavan Finavian Aasian-strategian ansiosta. Pääkaupunkiseudulla on yli miljoonaa asukasta, mutta sitä palvelee lentokenttä, joka on huomattavasti suurempi ja paremmilla kansainvälisillä yhteyksillä varustettu kuin useimpien vastaavankokoisten kaupunkien ja pääkaupunkiseutua laajempien alueiden lentokentät. Esimerkiksi vuonna 2013 Helsinki-Vantaan kautta kulki yli 15 miljoonaa matkustajaa, kun vastaava luku oli Göteborgissa Ruotsissa 5 miljoonaa ja Vilnassa Liettuassa 2,5 miljoonaa matkustajaa. Nämä matkustajamäärät selittyvät vaihtomatrustajilla, joiden ansiosta monet Helsingin suorista yhteyksistä ovat kaupallisesti mahdollisia.

### **Pohjoisen taivaan valoa**

Helsingin pohjoinen sijainti Euroopan maantieteellisellä rajalla vaikuttaa ensisilmäyksellä epäedulliselta. Mutta Aasian-strategia on tehnyt Suomen etäisestä sijainnista edun, jota täydentävät luotettavuus sekä Aasian ja Euroopan väliset nopeat yhteydet mahdollistava, ruuhkaton lentokenttä.

Tämä sijainnin tuoma etu on helpottanut suomalaisyritysten vientiä, vähentänyt kuljetuskustannuksia ja houkutellut enemmän ammattitaitoista työvoimaa pääkaupunkiseudulle kuin muualla Euroopassa. Suomen lentoliikenteen kasvun, parantuneiden yhteyksien ja bruttokansantuotteen kasvun välillä on selvä, kymmenissä

miljoonissa euroissa mitattava yhteys. Oxford Economicsin vuoden 2012 raportin mukaan lentoliikenne kerrannaisvaikutuksineen muodostaa jopa 4 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta.

Tämä luku vastaa hyvin IATA:n arviota, jonka mukaan vuosittain lentoteitse liikkuu maailmanlaajuisesti 6,4 biljoonan dollarin edestä tavaraa, mikä vastaa 35 prosenttia kaikesta maailmankaupasta. Finnair on myös suoraan vaikuttanut siihen, että aasialaisten on helpompi matkustaa yli 40 Euroopan maahan lähtivätpä he matkaan Singaporesta, Delhistä, Hongkongista tai Tokiosta. Vastaavasti yli 80 suoraa viikkovuoroa Helsingistä tekevät Aasian kaupungit helposti saavutettaviksi suomalaisille ja pohjoiseurooppalaisille matkustajille.

Suomen esimerkki osoittaa, miten tärkeä rooli lentoliikenteellä on nykyaikaisessa, kehittyneessä taloudessa. Maailman mittakaavassa pienen Suomen talouden, teknologian ja kulttuurin kehitys on ollut poikkeuksellisen nopeaa, ja yhteydet, jotka lentoliikenne tarjoaa, ovat osaltaan vaikuttaneet tähän kehitykseen. Suomalaisyrietykset ovat pysyneet globalisaation tahdissa säännöllisen ja luotettavan lentoliikenteen mahdollistamien nopeiden toimitusketjujen ja toimivan logistiikan ansiosta.

### **Katse ulospäin**

Vuonna 1923, vain kuusi vuotta Suomen itsenäistymisen jälkeen, perustetun Finnairin historia on kulkenut käsi kädessä maan historian kanssa. Vaikka liiketoimintaympäristöstä on tullut vahvasti kilpailtu, suomalaisilla ja suomalaisella yhteiskunnalla on edelleen tunneside brändiimme. Näin siitä huolimatta, että yli kolme neljäsosaa myynnistämme tulee Suomen ulkopuolelta. Suomi on kuitenkin edelleen suurin yksittäinen markkinamme.



Hyvät suhteet ja avoimuus erityisesti turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvissä kysymyksissä ovat välttämättömiä toimintamme mahdollistamiseksi

Lentoyhtiönä mahdollisuutemme kasvaa ja saavuttaa strategiset tavoitteemme perustuvat meidän ja lukuisten sidosryhmiemme, asiakkaidemme, henkilöstömme, viranomaisten ja reittiverkostomme toimijoiden välisiin suhteisiin. Olemme ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka alkoi lentää suoria lentoja Tokioon, Pekingiin, Chongqingiin ja Xi'aniin. Uskomme hyvien, pitkäaikasten suhteiden kehittämiseen ja ylläpitämiseen kaikkialla, missä toimimme. Hyvät suhteet ja avoimuus erityisesti turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvissä kysymyksissä ovat välttämättömiä toimintamme mahdollistamiseksi.

### Ilmastonmuutos: mittaaminen on tietoa

Hyvä osoitus toimintatavoistamme on sitoutumisemme maailmaan ainoaan maailmanlaajuiseen ympäristövaikutusten raportointijärjestelmään Carbon Disclosure (CDP) -projektiin. Vuonna 2012 Carbon Disclosure Project Nordic 260 -ilmastonmuutosraportti osoitti, että olemme yksi edelläkävijöistä ilmastonmuutokseen liittyvän julkistetun tiedon laadussa. Raportissa arvioidaan,

miten maailman suurimmat listatut yhtiöt toimivat ilmastonmuutokseen liittyvissä asioissa. Vuonna 2013, toista vuotta perättäin, olimme mukana CDPn Nordic 260 ilmastoraportoinnin indeksissä. Tämän indeksin koostaa CDPn puolesta First Carbon Solutions. Se listaa pohjoismaisissa pörseissä listatut yhtiöt, jotka ovat kunnostautuneet ilmastonmuutokseen liittyvien tietojen julkistamisessa. Sijoituimme vuonna 2013 sijalle 96, kun vuotta aikaisemmin olimme sijalla 92. Yhtiöt pisteytetään raportoimansa tiedon määrän ja laadun perusteella sadan pisteen asteikolla. Arvioitsijoina toimii 722 sijoittajaa, jotka edustavat 87 biljoonan dollarin pääomaa.

Lentoyhtiöiden asiakkaat osana yhä määrätietoisempaa ja valistuneempaa maailmanlaajuista yhteisöä vaativat edellä kuvatun indeksin kaltaista läpinäkyvää ja konkreettista toimintaa. Tämä osoittaa, että yhteiskuntavastuu on eduksi kaikille sidosryhmille osakkeenomistajista paikallisiin yhteisöihin, jotka tavoittelevat vaurautta maailmantaloudesta mahdollisin pienin ympäristövaikutuksin.

## Hyvän puolesta

Yksi osoitus yhteiskuntavastuusta ovat myös tukihankkeet, jotka eivät suoraan liity liiketoimintaamme, mutta ovat silti merkityksellisiä. Merkittävin esimerkki näistä on vuosittainen UNICEFin kanssa joulun tienoilla järjestämämme Change for Good -keräys, jossa tarjoamme matkustajillemme mahdollisuuden lahjoittaa mitä tahansa valuuttaa istuintaskuissa oleviin keräyskuoriin. Finnair Plus -asiakkaat voivat lisäksi lahjoittaa kampanjalle Plus-pisteitä vuoden ympäri.

Vuodesta 1994 vuoden 2013 loppuun Change for Good -kampanjamme ovat keränneet noin 1,1 miljoonaa euroa erilaisiin hankkeisiin Intian Biharissa lasten elinolosuhteita parantavasta viemäroinnistä Aasian lasten koulutuskampanjaan. Yksi Aasian kouluhankkeen kohdemaista on Vietnam, uusimman kaukoreittimme kohdemaana, jossa tuemme syrjäseuduilla asuvien ja etnisiin vähemmistöihin kuuluvien lasten mahdollisuutta koulunkäyntiin. Yhteistyömme UNICEFin kanssa jatkuu varausjärjestelmäyhtiö Amadeuksen kehittämän uuden ja innovatiivisen lentovarauksen yhteydessä tarjottavan lahjoitusmahdollisuuden myötä.

Plus-pistelahjoituksin me ja asiakkaamme tuemme Suomen Luonnonsuojeluliiton jälleenrakennushankkeita Madagaskarilla, Roosa nauha -kampanjaa sekä Lastenklinikan kummeja.

Näissä yhteistyöhankkeissa pääpaino on aina kumppanuudessa. Uskomme perinteisen hyväntekeväisyyden ylittävään yhteistyöhön sosiaalisen ja taloudellisen hyvän saavuttamiseksi. Se on kestävien, hyvien suhteidemme rakentamisen perusta.

## Globaali ratkaisu päästökauppaan

Kannamme vastuun hiilijalanjäljestämme ja sen pienentämisestä. Olemme jo useiden vuosien ajan tukeneet maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka toimialan operatiivisten, teknologia- ja infrastruktuuriponnistelujen lisäksi edistäisivät kasvihuonekaasujen vähentämistä. Markkinaperusteiset toimet ovat välttämättömiä IATAn hiilineutraalin kasvun tavoitteen saavuttamiseksi, ja ne olisivat viime kädessä kaikkien maiden ja lentoyhtiöiden edun mukaista. Yhteisen näkemyksen muodostaminen on kuitenkin osoittautunut vaikeaksi, eikä yhteistä näkemystä YK:n alaisessa ICAO:ssa pitkään aikaan saavutettu, koska eri maiden intressit vaihtelevat.

Tilanne muuttui vihdoin syyskuussa 2013, kun ICAOn 38. vuosikokouksessa jäsenmaat sitoutuivat maailmanlaajuisen markkinaperusteisten päästökauppamekanismin kehittämiseen vuoteen 2020 mennessä. Sopimuksella pyritään myös välttämään se, että jäsenet kehittäisivät omia, päästöjä rajoittavia ohjelmia ja alkaisivat soveltaa niitä globaalin järjestelmän kehitystyön ollessa kesken.

Ennen sopimuksen syntyä EU oli jo alkanut soveltaa päästökauppaohjelmaansa eurooppalaisessa lentoliikenteessä. EU ei kuitenkaan soveltanut sitä ilmatilassaan lentäviin EU:n ulkopuolisiin yhtiöihin ennen ICAO-neuvotteluja. Vielä ei ole tiedossa, aikooko EU soveltaa päästöohjelmaansa nyt kokouksen jälkeen kaikkiin lentoyhtiöihin, jotka toimivat sen ilmatilassa, vain eurooppalaisiin ja Euroopan sisällä operoiviin yhtiöihin vai lopettaa koko ohjelman soveltamisen. Ajatus siitä, että EU soveltaisi omaa päästöohjelmaansa ulkomaisiin yhtiöihin, on herättänyt ankaraa vastustusta muissa maissa, erityisesti Kiinassa, Venäjällä, Intiassa ja Yhdysvalloissa. Lentoliikennetoimialan näkemyksen mukaan eurooppalainen päästökauppa vääristäisi todennäköisesti kilpailua ja aiheuttaisi ns. hiilivuotoa, kun lentoyhtiöt lentäisivät pidempiä (ja siten enemmän päästöjä aiheuttavia) reittejä välttääkseen EU:n ilmatilaa.

ICAOn nyt edetessä maailmanlaajuisen markkinaperusteisten toimien suunnittelussa ja aikanaan käyttöönotossa toivomme, että EU löytää yhteisymmärryksen siitä, miten maailmanlaajuista prosessia parhaiten voidaan tukea.

## SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ

### Miten Finnair viestii sidosryhmilleen ja tekee niiden kanssa yhteistyötä

	Aiheet	Kanavat
<b>Asiakkaat</b>	Matkustuskokemus, asiakaspalveluun liittyvät asiat, tuotteen laatu, täsmällisyys, päästöjen ja melun vähentäminen, turvallisuus, kierrätys, vastuullinen matkailu, hyväntekeväisyys- ja yhteiskuntavastuuhankkeet Finnair Plus -ohjelman kautta.	Kyselyt, tutkimukset, kirjallinen palaute, Finnairin verkkosivut, sosiaalinen media, tapahtumat, asiakaspalvelukohtaukset matkan eri vaiheissa, Blue Wings -lehti.
<b>Henkilöstö</b>	Työkyky ja työhyvinvointi, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, luottamuksen kasvattaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, irtisanottujen työntekijöiden tukeminen työllistymisessä.	Henkilöstölehti, intranet, sisäiset blogit, teemaviikot, henkilöstötapahtumat, 4D-työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointikeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, Uraportti.
<b>Osakkeenomistajat ja sijoittajat</b>	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, tavoitteet, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuositarkastukset, tilinpäätöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä sekä muut, ei säännölliset pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analyyttikko- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internetsivut, Carbon Disclosure Project.
<b>Lentoliikennetoimijat</b>	Turvallisuus, päästöjen vähentäminen, päästökauppa, lentoliikenteen hallinta, biopolttoaineiden hankintaketjun kehittäminen, kestävä matkailu, toimialan taloudelliset vaikutukset.	jäsenyys IATAssa ja AEA:ssa; jäsenyys STLN:ssä kestävän matkailun kehittämiseksi; oneworld-allianssin jäsenyys; yhteistyö Finavian ja muiden lentokentän toimijoiden kanssa; toimialan seminaarit ja työryhmät; valmistajat.
<b>Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät</b>	Turvallisuus, päästökauppa, lentoliikenteen hallinta, hankintaketjun vastuullisuus, ilmailun taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet.	Keskustelu suomalaisten ja ulkomaisten poliittisten päätöksentekijöiden ja viranomaisten kanssa, tapahtumat ja muu yhteistyö Kilpailu- ja kuluttajaviraston, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, edustustojen ja muiden keskeisten suomalaisten ja ulkomaisten toimijoiden kanssa.
<b>Kansalaisjärjestöt ja kestävän muotoilun yritykset</b>	Kasvihuonepäästöjen vähentäminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, luonnonsuojelu, yleiset kestävä kehitystä tukevat hankkeet ja kehitysyhteistyöhankkeet, hankintaketjun vastuullisuus.	Yhteistyö Suomen luonnonsuojeluliiton, Baltic Sea Action Groupin, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclosure Projectissa. Yhteistyö kestävän muotoilun yritysten kuten Tikaun, U6:n ja GlobeHopen kanssa.
<b>Toimittajat</b>	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, vastuullisuuden seuraaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimussyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja hankinnan toimintaperiaatteet, ekstranet.
<b>Media</b>	Yhtiön strategia ja liiketoiminta, päästöjen vähentäminen, henkilöstösuhteet, kestävä taloudellinen kehitys, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, hyväntekeväisyysyhteistyö, lentoliikenteen trendit, biopolttoaineet, päästökauppa, melu, lentoliikenteen vaikutukset paikalliseen talouteen ja liikkuvuuteen.	Lehdistötiedotteet, lehdistötilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, verkkosivustot, palveleva mediapuhelinpäivystys, sosiaalinen media, Blue Wings -lehti.
<b>Suuri yleisö</b>	Asiakaspalveluun liittyvät aiheet, tuotteen laatu, henkilöstösuhteet, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, päästöjen vähentäminen, vaikutukset paikalliseen talouteen, hyväntekeväisyysyhteistyöhankkeet, yrityskansalaisuus.	Viestintä median kautta, verkkosivustot, sähköposti ja luennot, sosiaalinen media mukaan lukien blogit, Facebook, Twitter ja Sina Weibo.

## SOSIAALISEN VASTUUN TUNNUSLUVUT

### HR7

#### MERKITTÄVÄT PAKKOTYÖVOIMAN KÄYTÖN RISKIT JA TOIMENPITEET TÄMÄN ESTÄMISEKSI

Finnair ei hyväksy pakkotyövoiman käyttöä missään osassa arvoketjuaan. Ilmailualaa koskien yhtiö ei ole tunnistanut riskejä, jotka liittyisivät pakkotyövoiman käyttöön. Tämä johtuu sekä toimialan yleisestä luonteesta että alaa koskevasta tiukasta viranomaissäätelystä ja valvonnasta. Kuitenkin ilmailuala ja Finnairin toiminta koskettaa myös globaaleja toimialoja, joilla pakkotyövoiman käyttöä ei voida sulkea pois. Tällainen toimiala on muun muassa tekstiiliteollisuus. Finnairissa käytetyt virkapuvut ja työvaatteet hankitaan toimittajilta, jotka ovat ottaneet eettiset näkökohdat huomioon omassa toiminnassaan.

### SO1

#### PAIKALLISYHTEISÖIHIN KOHDISTUVIEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTIIN JA HALLINTAAN LIITTYVÄT OHJELMAT

Yhtiönä Finnairilla ei ole katsottu olevan merkittäviä suoria vaikutuksia paikallisyhteisöihin Suomea lukuun ottamatta. Tästä syystä paikallisyhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointiin ja hallintaan liittyviä ohjelmiakaan ei Finnairissa ole arvioitu tarpeellisiksi.

Finnair kuitenkin tiedostaa, että matkailutoimialalla on merkittäviä vaikutuksia eri paikallisyhteisöihin ympäri maailman. Sen tytäryhtiöistä etenkin matkanjärjestäjä Aurinkomatkat Oy sekä matkatoimistot Area Oy ja SMT Oy ovat omien vaikutusmahdollisuuksiensa suhteen erityisasemassa. Finnair liittyi vuonna 2010 kansainväliseen vastuullista matkailua edistävään Sustainable Travel Leadership Networkiin. Sekä Finnair että siihen kuuluvat matkanjärjestäjät ja matkatoimistot ovat allekirjoittaneet Helsinki Declarationin, jonka tavoitteena on kestävä matkailun edistäminen.

Aurinkomatkoilla on lisäksi eri kohteissa omia tukikohteita, joiden avulla Aurinkomatkat pyrkii antamaan myös asiakkailleen mahdollisuuden tukea paikallisia asukkaita. Nämä tukikohteet ovat toimineet hyvin; niiden kautta on onnistuttu saamaan merkittävää tukea avustuskohdeille.

#### Maya-lasten projekti

Aurinkomatkat on mukana Meksikon Playa del Carmenin delfiiniretkien järjestäjän Delphinuksen ja paikallisen edustajan Hotelbeds Playa del Carmenin kanssa projektissa nimeltä Juntos Calentemos el Invierno.

Projektissa kerätään leluja ja lämpimiä vaatteita köyhille, palmunlehmäajoissa asuville maya-lapsille yhdessä paikallisen DIF-avustusjärjestön kanssa. Tällä alueella lämpötila saattaa laskea jopa +6 C asteeseen. Aurinkomatkat kertoo projektista asiakkaillensa jo ennen matkaa, jotta he voivat halutessaan viedä mukanaan näille lapsille lämpimiä vaatteita tai koulutarvikkeita.

#### Phuketin lasten projekti

Aurinkomatkat on mukana monivuotisen Phuketin yhteistyökumppaninsa, luontoretkeä järjestävän englantilais-thaimaalaisen Siam Safari Nature Toursin kanssa projektissa, joka on suunnattu Phuketin syrjäisillä maaseuduilla asuvien vähävaraisten lasten auttamiseen niin kouluissa kuin orpokodeissa. Asiakkaille kerrotaan jo ennen matkaa hankkeesta, jotta he voivat halutessaan ottaa Suomesta mukaansa 4–16-vuotiaille lapsille sopivia puhtaita käytettyjä vaatteita, leluja ja vihkoja.

#### Avustusta Langkawin köyhille perheille

Aurinkomatkat on mukana tukemassa Langkawin hyväntekeväisyysjärjestön toimintaa. Järjestö on perustettu auttamaan Langkawin saaren köyhien perheiden päivittäistä elämää. Päivittäisiä elinoloja pyritään parantamaan muun muassa erilaisin ruoka-avustuksin, auttamalla lasten koulunkäyntikustannuksissa sekä kouluttamalla perheiden naisia hankkimaan elantoa esimerkiksi käsitöitä tekemällä. Mikäli asiakkaat haluavat, he voivat olla mukana auttamassa ja ottaa jo Suomesta mukaan hyväkuntoisia vaatteita ja leluja lapsille. Myös lasten monivitamiinitableteille on kova kysyntä. Paikan päällä Aurinkomatkojen oppaat myyvät projektin hyväksipieniä keittokirjoja, joihin on koottu monikulttuurisen maan ruokareseptejä. Halutessaan asiakkaat voivat tehdä kohteessa myös pieniä rahallisia avustuksia, joilla autetaan perheiden jokapäiväistä elämää. Lisätietoja osoitteessa [www.langkawicharity.com](http://www.langkawicharity.com)

#### LINKKEJÄ:

- <http://www.aurinkomatkat.fi/hyva-tietaa/hotellit/hotelliluokitus>
- <http://www.smal.fi/index.php?402> (Helsinki Declaration)
- <http://www.sustainabletravelinternational.org/> (Vastuullisen matkailun kansainvälinen yhteistyöverkosto, jossa Finnair on mukana)



## S05

### ORGANISAATION OSALLISTUMINEN POLIITTISEEN VAIKUTTAMISEEN JA LOBBAUKSEEN

Finnair seuraa ilmailualan poliittista toimintaympäristöä ja osallistuu avoimesti alan sääntelyyn liittyvään keskusteluun. Finnairin edunvalvonnan tavoitteina on sekä ennakoida että reilulla ja läpinäkyvällä tavalla vaikuttaa yhtiötä koskevaan sääntelyyn. Jotta resurssit kohdistuisivat oikein, edunvalvontamme keskittyy tärkeimpien tavoitteidemme edistämiseen kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.

Finnairille tärkeimpiä yhteiskunnallisia sidosryhmiä ovat liikenneministeriöt ja siviili-ilmailuviranomaiset. Finnairin edustajat osallistuvat lainsäädäntö- ja toimialakuulemisiin eduskunnassa ja ministeriöissä sekä tapaavat muutoin poliittisia päättäjiä keskustellakseen sen liiketoimintaan vaikuttavasta sääntelystä.

Tärkeimpinä edunvalvontakohteina Finnairilla on liikenneoikeuksiin ja kustannustekijöihin sekä kansainvälisiin kauppasuhteisiin vaikuttava sääntely.

Rajalliset lentoliikenneoikeudet määritellään valtioiden tai niiden välisten yhteenliittymien välisin lentoliikennesopimuksin. Koska Finnair pyrkii tarjoamaan asiakkailleen suorimmat ja kattavimmat reitit Euroopan ja usean tärkeän Aasian kohteen välillä, yhtiö pyrkii yhteistyössä viranomaistahojen kanssa turvaamaan reittilento-oikeudet Kaakkois-Aasiassa ja ylilento-oikeudet Venäjällä.

Finnairin kustannustekijöihin liittyvä edunvalvonta keskittyy ennen muuta työmarkkina-, kuluttajaoikeus- ja ympäristöpolitiikkaan. Muun muassa lentoliikenteeseen ulotettu päästökauppa on EU:n alueella ja alueelta operoivalle Finnairille merkittävä kysymys. Finnair pyrkii vaikuttamaan siihen, että alueellisten järjestelmien sijaan lentoliikenteessä saataisiin aikaan globaali päästökauppasopimus.

Valtaosassa siviili-ilmailua ja elinkeinoelämän sääntelyä koskevaa edunvalvontaa Finnair toimii yhteistyössä erilaisten järjestöjen ja kauppakamarien kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvälisissä kattojärjestöissä, kuten AEA:ssa sekä IATA:ssa, myös Elinkeinoelämän keskusliitossa ja sen alaisissa toimialajärjestöissä sekä useammassa, sille tärkeiden maiden kauppakamarissa.

## Finnair on sitoutunut YK:n aloitteisiin

2013 Finnair allekirjoitti Yhdistyneiden kansakuntien Global Compact -aloitteen, näitä yhteiskuntavastuun periaatteita tukee yli 8000 yritystä maailmassa.

Global Compact on YK:n pääsihteeri Kofi Annanin aloite vuodelta 1999, joka lanseerattiin käyttöön seuraavana vuonna. Aloitteen allekirjoittaneet yritykset sitoutuvat noudattamaan Global Compactin kymmentä vastuullisen yritystoiminnan periaatetta ihmisoikeuksien, työn, ympäristön ja korruption vastaisen toiminnan alueelta.

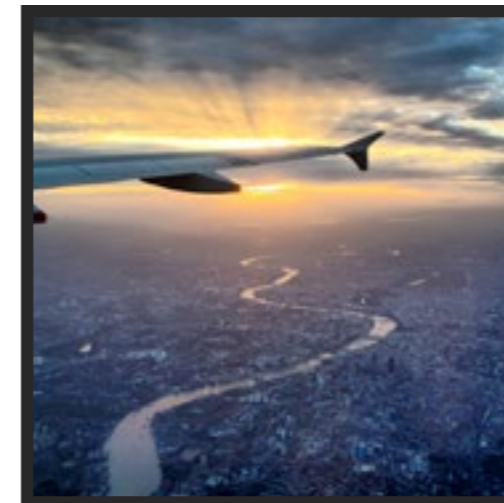
Vuonna 2011 Finnair ensimmäisenä suomalaisyrityksenä allekirjoitti naisten aseman vahvistamista yhteiskunnassa ja työelämässä tukevan YK:n aloitteen (Women's Empowerment Principles).

Naisten aseman vahvistamista yhteiskunnassa ja työelämässä tukeva aloite on syntynyt YK:n naistenrahaston sekä YK:n Global Compactin yhteistyöstä. Aloitteen periaatteet tukevat yrityksiä edistämään tasa-arvoa sekä kiinnittämään entistä enemmän huomiota tasa-arvoseikoihin ja kestäväen kehityksen kysymyksiin.



# Talous

Finnairin tavoitteena on synnyttää kestäväää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti, kustannuskilpailukykyisesti sekä sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Tässä osiosta löytyvät hallituksen toimintakertomus, tilinpäätös ja taloudelliset indikaattorit, joissa kuvataan Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2013. Taloudellista vastuuta on kuvattu Hallinnointi-osiossa johtamisperiaatteiden alla.



## Strategiset

### PAINOPISTEALUEET:

Kannattava kasvu,  
Kustannuskilpailukyky.

## TOIMINTAAN VAIKUTTAVAT

### Megatrendit:

Taloudellisen ja poliittisen  
painopisteen siirtyminen,  
Kaupungistuminen,  
Teknologinen kehitys,  
Vastuullisuus.

## GRI-indikaattorit

### TÄSSÄ OSASSA:

EC1, EC2, EC3, EC4, EC6, EC9

## HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

### Markkinaympäristö

Globaalissa lentoliikenteessä on meneillään rakennemuutos, jolle on tyypillistä markkinoiden vapautuminen, lisääntyvä kilpailu, ylikapasiteetti, konsolidoituminen, liittoumat sekä erikoistuminen. Eurooppalaiset verkostolentoyhtiöt, Finnair mukaan lukien, jatkoivat rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelmiansa toteutusta vuonna 2013 parantaakseen kilpailukykyään kireässä kilpailutilanteessa. Kapasiteetin kasvu markkinoilla oli maltillista. Erilaiset kumppanuusjärjestelyt lisääntyivät etenkin kansainvälisessä kaukoliikenteessä.

Huolimatta siitä, että monet Euroopan maat olivat edelleen taantumassa vuonna 2013, matkustajaliikenteen kysyntä Euroopassa kasvoi. Tämä yhdessä lentoyhtiöiden maltillisten kapasiteettilisäysten kanssa johti parantuneisiin matkustajakäyttöasteisiin. Suomen talouden heikko tilanne näkyi kotimarkkinakysynnässä etenkin vuoden toisella puoliskolla. Kysyntä kasvoi Aasian ja Euroopan välisessä matkustajaliikenteessä, mutta samanaikaisesti kilpailu tällä liikennealueella lisääntyi, koska kilpailijat avasivat uusia reittejä etenkin Kaakkois-Aasiaan. Finnairin Euroopan kohteiden ja Helsingin välinen markkina kasvoi matkustajamäärillä mitattuna 4,2 prosenttia vuonna 2013, ja Finnairin Aasian ja Euroopan kohteiden välinen markkina kasvoi 1,8 prosenttia.\* Finnair onnistui kasvattamaan markkinaosuuttaan molemmilla liikennealueilla.\* Yksikkötuottoihin kohdistui paineita matkustajaliikenteessä.

Lomaliikenteen kysyntä kehittyi hyvin vuoden 2013 ensimmäisellä puoliskolla alan toimijoiden sopeutettua lomamatkatarjontaa vastaamaan kysyntää. Markkina kuitenkin kääntyi keuhalla, kun kuluttajien epävarmuus omasta taloudestaan alkoi hidastaa myyntiä ja laskea markkinahintatasoa. Egyptin levottomuuksien vuoksi kaikki alan toimijat peruuttivat talvikauden matkat Egyptiin, mikä näkyi etenkin vuoden viimeisen neljänneksen volyyymeissa ja tuotoissa.

Rahtiliikenne kärsi edelleen vuonna 2013 ylikapasiteetista ja heikosta kysynnästä, minkä vuoksi rahtiliikenteen yksikkötuotot olivat Euroopan, Pohjoismaiden ja Aasian välisessä liikenteessä kovan paineen alla. Lisäksi korkea polttoaineen hinta rasitti rahtiliikenteen tulosta. Loppuvuonna näkyi kuitenkin orastavia merkkejä kysynnän hienoisesta elpymisestä etenkin Aasiassa.

Lentoyhtiöiden suurimman yksittäisen kustannustekijän lentopetrolin hinta on vakiintunut korkealle tasolle, ja polttoainekustannusten kasvu taittui vuonna 2013. Finnairin liiketoimin-

nassa Yhdysvaltain dollari on merkittävä kuluvaluutta ja Japanin jeni merkittävä tulovaluutta. Vuonna 2013 dollari-euro kurssi pysyi varsin vakaana, mutta jeni heikkeni voimakkaasti suhteessa euroon Japanin keskuspankin elvytystoimien seurauksena.

### Strategian toteutus ja kumppanuushankkeet

Finnairin visiona on olla pohjolan ykkönen sekä halutuin vaihtoehto Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä. Tavoitteena on lisäksi kaksinkertaistaa Aasian liikenteen tuotot vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tuottoihin verrattuna.

Vuonna 2013 Finnair jatkoi kasvustrategiansa toteuttamista ja avasi kesäkuussa uudet kesäkauden reitit Kiinan Xianiin ja Vietnamin Hanoiin. Finnairin Aasian-kohteiden määrä nousi näin 13:een. Xianin ja Hanoiin myynti sujui odotetusti, ja yhtiö jatkaa liikennöintiä molempiin kaupunkeihin myös kesäkaudella 2014.

Heinäkuun alussa Finnair tiivisti yhteistyötään **oneworld**-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden kanssa ja liittyi American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian Pohjois-Atlantin liikennettä koskevaan yhteishankkeeseen. Yhteistyö on alkanut hyvin ja Pohjois-Atlantin yhteishankkeen ensimmäiset kuukaudet ovat vastanneet odotuksia. Lisäksi kilpailuviranomaiset hyväksyivät lokakuussa yhtiön liittymisen Japan Airlinesin ja British Airwaysin yhteishankkeeseen, joka koskee Japanin ja Euroopan välisiä lentoja. Japani on yksi Finnairin tärkeimmistä markkina-alueista, ja yhteishankkeen odotetaan astuvan voimaan vuoden 2014 ensimmäisellä puoliskolla.

Yhteishankkeissa mukana olevat lentoyhtiöt tekevät kaupallista yhteistyötä jakamalla lentojen tuottoja sekä koordinoimalla kapasiteettia, lentoaikatauluja ja lippujen hintoja. Lentoyhtiöiden tavoitteena on parantaa toimintansa tehokkuutta, kehittää verkostonsa laajuutta ja palvella entistäkin paremmin matkustajia mannertenvälisillä yhteyksillä.

### Rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelman eteneminen

Finnair jatkoi vuonna 2013 rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelmiansa toteutusta. Vuoden ensipuoliskolla pääpaino oli ensimmäisen, elokuussa 2011 aloitetun ohjelman säästöisessä. Tämän ohjelman 140 miljoonan euron säästötavoite saavutettiin kesäkuun 2013 loppuun mennessä eli puoli vuotta etuajassa. Säästöjä on haettu systemaattisesti useista eri kategorioista, joita ovat mm. laivasto-, huolto-, catering-, myynti- ja jakelu- sekä henkilöstökustannukset.

\* Finnairin arvio. Arvio perustuu matkatoimistojen myyntimääristä kerättyyn MIDT dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien kuten internetin kautta.

Toinen, 60 miljoonan euron säästöohjelma julkaistiin lokakuussa 2012. Finnair kertoi elokuussa 2013, että osana tätä säästöohjelmaa se tavoittelee noin 35 miljoonan euron säästöjä lentävän henkilökunnan ja noin 8 miljoonan euron säästöjä tekniikan ja asiakaspalveluhenkilökunnan kuluissa. Finnair neuvotteli syksyllä henkilöstön ja heitä edustavien ammattijärjestöjen kanssa niistä keinoista ja aikatauluista, joilla säästöihin päästäisiin. Työehtosopimusneuvottelujen aikana Finnairin matkustamohenkilökuntaa, tekniikan työntekijöitä sekä maapalveluhenkilökuntaa edustavat työntekijäliitot antoivat lakkovaroitukset. Lakkoihin varautuakseen ja asiakkaista huolehtiakseen Finnair joutui rajoittamaan liikennettään merkittävästi marraskuun puolivälissä. Vaikka lakot vältettiin aivan neuvottelujen loppumetreillä, lakkouhkasta ja työntekijäliittojen myöhemmin antamista tukkilakkovaroituksista aiheutui epävarmuutta ja harmia matkustajille sekä lisäksi huomattava liikevaihdon menetys ja ylimääräisiä kustannuksia mm. asiakkaiden uudelleenreititysten vuoksi.

Lakot peruuntuivat 15.11.2013, kun Finnairin työnantajaliitto Palvelualojen työnantajat (PALTA) ja Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttityhdistys (SLSY) sekä Ilmailualan Unioni (IAU) sopivat kansallisen raamisopimuksen, niin kutsutun työllisyys- ja kasvusopimuksen, mukaisesta työehtosopimuksesta ja Finnairin kustannussäästöihin liittyvistä paikallisen sopimisen aikatauluista ja prosesseista. Sopimuksen mukaan Finnair ja SLSY neuvottelevat yrityksen kannalta välttämättömien säästöjen saavuttamisesta 28.4.2014 mennessä, ja mikäli neuvotteluissa päästään säästötavoitteeseen, annetaan matkustamohenkilökunnalle kahden vuoden irtisanomissuoja. IAU:n kanssa vastaavat neuvottelut Finnairin tekniikan työntekijöiden paikallisesta sopimuksesta ovat jo varsin pitkällä, ja näitä neuvotteluja jatketaan. Lisäksi IAU:n kanssa jatketaan maapalvelutyöntekijöitä koskevia paikallisia sopimusneuvotteluja. Suomen Liikennelentäjäliiton (SLL) kanssa sovittiin joulukuussa kansallisen raamisopimuksen mukaisesta työehtosopimuksesta ja siitä, että Finnair ja SLL neuvottelevat yrityksen kannalta välttämättömien säästöjen saavuttamisesta 13.6.2014 mennessä.

Finnairin neuvottelutavoitteena on ensisijaisesti työaika- ja palkkarakenteita uudistamalla saavuttaa sellainen kustannus- ja ansiotaso, joka vastaa alan markkinapalkkoja ja kustannuksia. Säästöohjelman tavoitteiden saavuttaminen on välttämätöntä Finnairin kilpailukyvyyn parantamiseksi, sillä korkea polttoaineen hinta, kilpailijoiden säästötoimet ja kiristynyt kilpailu sekä tulevien vuosien laivastoinvestoinnit edellyttävät yhtiön kannattavuuden selvää parantamista. Finnairin hallituksen asettama pitkän aikavälin tuottotavoite yhtiölle on kuuden prosentin toiminnallinen liikevoitto.

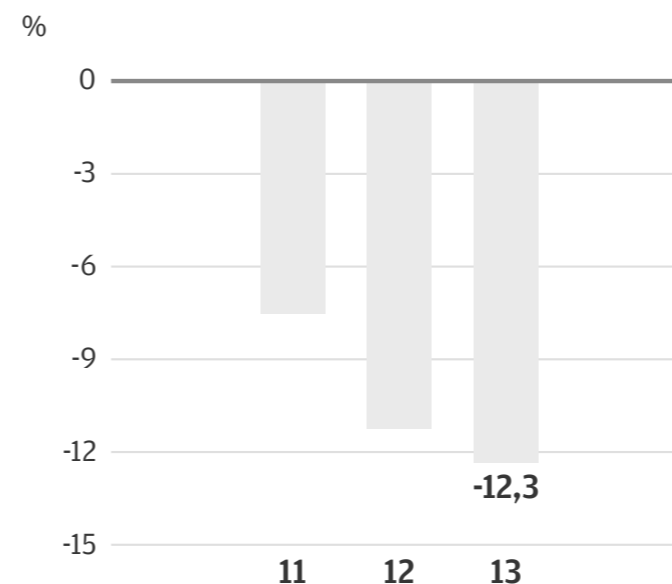
Finnair jatkaa säästöjen hakemista myös kaikissa ensimmäisen säästöohjelman kategorioissa. Se on seurannut kustannussäästöohjelmiansa etenemistä vuoden 2013 kolmannelta neljännekseltä lähtien yhtenä kokonaisuutena. Tavoitteena on saavuttaa 200 miljoonan euron

vuosittaiset pysyvät säästöt vuoden 2014 loppuun mennessä. Vertailutasona on vuoden 2010 yksikkökustannustaso. Vuoden 2013 loppuun mennessä Finnair oli saavuttanut yhteensä 155 miljoonan euron säästöt, mikä näkyi lentoliikenteen yksikkökustannusten laskuna vuonna 2013. Samanaikaisesti Finnair on pystynyt muuttamaan tuntuvan osan kiinteistä kustannuksista tuotantovolyyymien mukaan joustaviksi muuttuviksi kustannuksiksi.

## Taloudellinen kehitys vuonna 2013

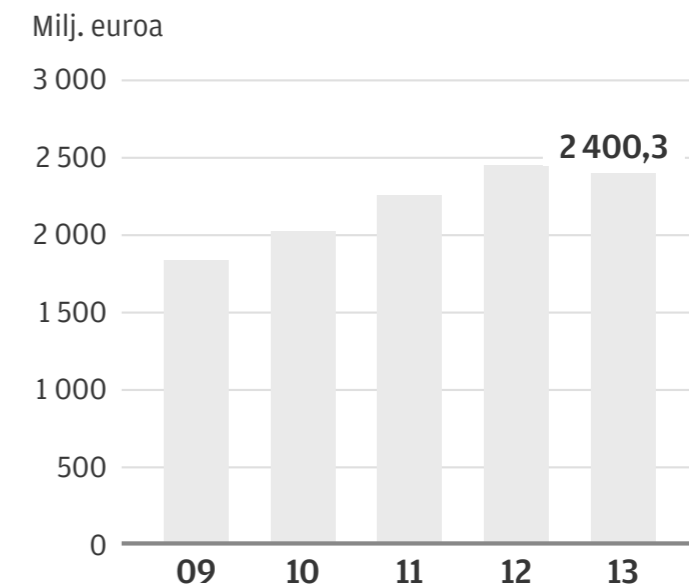
Finnairin vuoden 2013 liikevaihto laski kaksi prosenttia vuodesta 2012 ja oli 2 400,3 miljoonaa euroa (2 449,4). Kapasiteetti kasvoi 2,6 prosenttia vertailukaudesta. Liikevaihdon kasvua hidasti pääasiassa jenin heikkenemisestä johtunut euromääräisten tuottojen lasku, mutta vuoden toisella puoliskolla myös rahti- ja lomaliikenteen odotettua heikompi kehitys sekä lakon uhasta aiheutunut liikevaihdon menetys. Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta olivat 1 736,6 miljoonaa euroa (1 758,4). Polttoainekulut suojaukset ja päästökaupasta aiheutuvat kulut mukaan lukien nousivat hieman vertailukaudesta ja olivat 689,9 miljoonaa euroa (670,3). Henkilöstökulut laskivat toteutetun rakennemuutoksen vuoksi 10,6 prosenttia 383,9 miljoonaan

### Yksikkökustannusten kehitys vuodesta 2010



\* Ilman polttoainetta, 2010 osalta tuhkapilven ja lakon vaikutukset eliminoitu.

### Liikevaihto



euroon (429,2), mutta vastaavasti osa kustannuksista on siirtynyt ulkoistettujen catering- ja huoltopalvelujen kustannuksiksi.

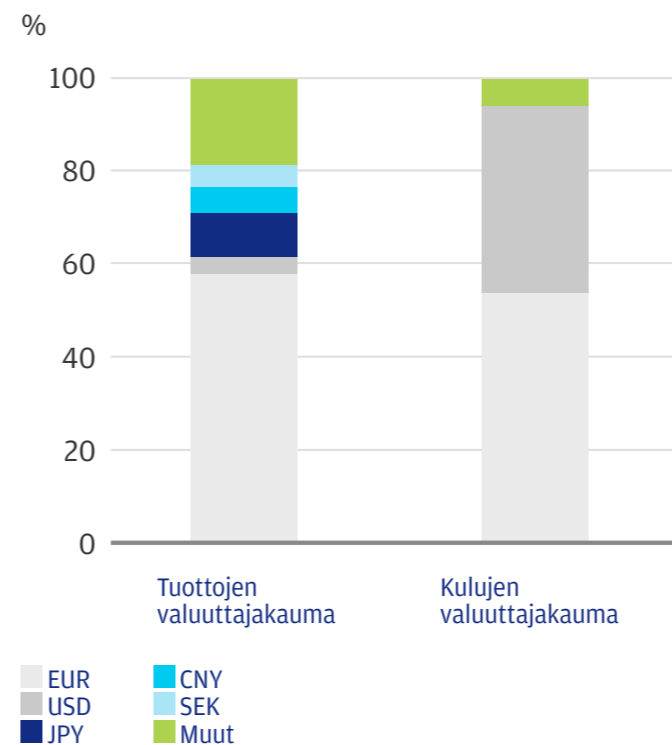
Euromääräiset toiminnalliset kulut olivat vertailuvuoden tasolla, 2 426,5 miljoonaa euroa (2 428,7) kapasiteetin kasvusta huolimatta. Yhtiön toiminnallinen liike-tulos heikkeni selvästi edellisvuodesta ja oli -4,8 miljoonaa euroa (43,2).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy katsauskauden aikana tapahtunut, mutta myöhemmin erääntyvien, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos. Kyseessä on IFRS:n mukainen realisoimaton arvostustulos, jolla ei ole rahavirtavaikutusta ja jota ei lasketa mukaan toiminnalliseen liike-tulokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 21,7 miljoonaa euroa (-4,0). Kertaluonteiset erät olivat -26,8 miljoonaa euroa (-27,6), ja valtaosa niistä liittyi kesäkuussa päättyneiden tekniikan yhteistoimintaneuvottelujen tulokseen. Myös vuoden 2012 kertaluonteiset kulut liittyivät pääasiassa tekniikan rakennemuutokseen.

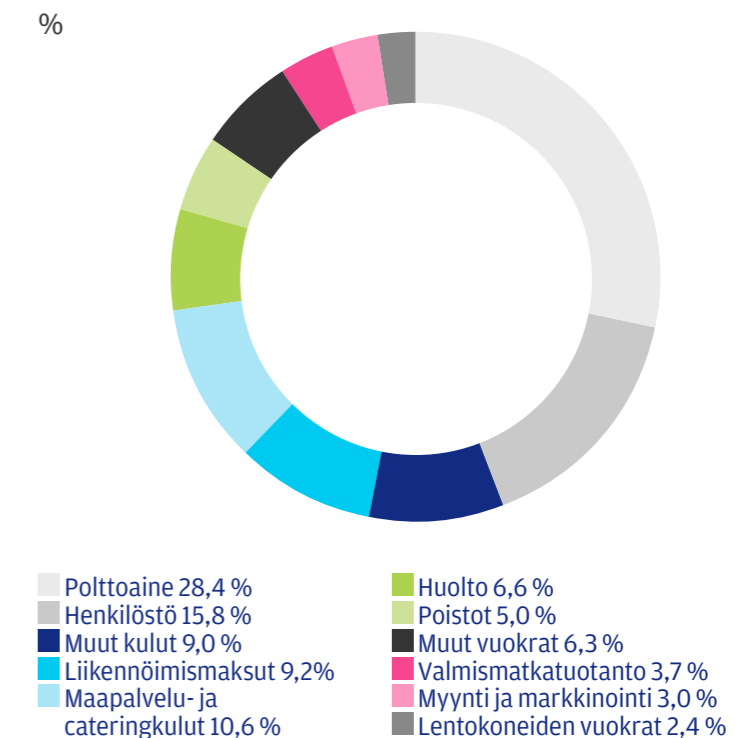
Yhtiön liike-tulos oli -8,8 miljoonaa euroa (33,8). Finnair myi huhtikuussa omistamansa Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeet, ja kaupasta saatu 34 miljoonan euron myyntivoitto kirjattiin yhtiön rahoitustuottoihin. Vuoden 2013 tulos ennen veroja oli 10,1 miljoonaa euroa (14,8). Tulos verojen jälkeen oli 11,0 miljoonaa euroa (10,5).

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski pääasiassa jenin heikkenemisen vuoksi 3,8 prosenttia vuodesta 2012 ja oli 6,24 eurosenttiä (6,49). Kiinteillä valuuttakursseilla laskettu matkustajaliikenteen yksikkötuotto laski 0,7 prosenttia vuodesta 2012. Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK) laski 0,1 prosenttia ja oli 6,57 eurosenttiä (6,58). Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) laski prosentin 4,46 eurosenttiin (4,50) hyvin edenneen kustannussäästöohjelman ansiosta.

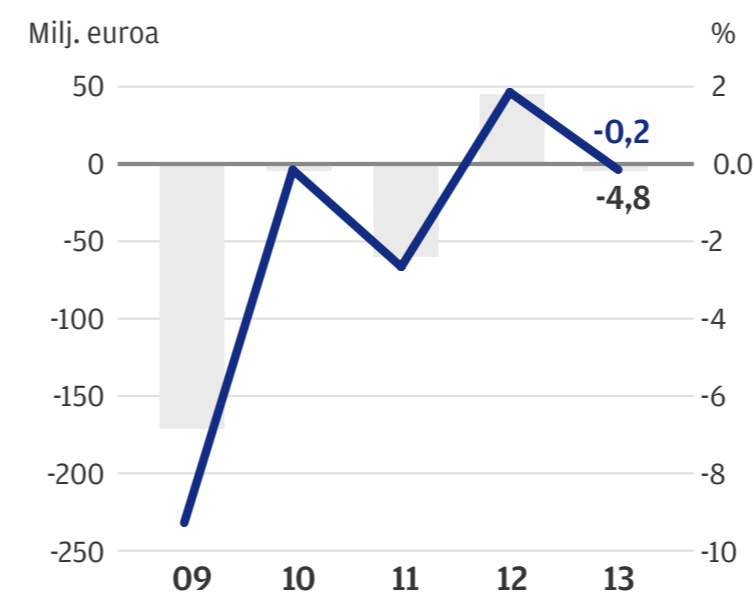
### Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2013



### Toiminnallisten kulujen 2 426,5 milj. euroa jakautuminen



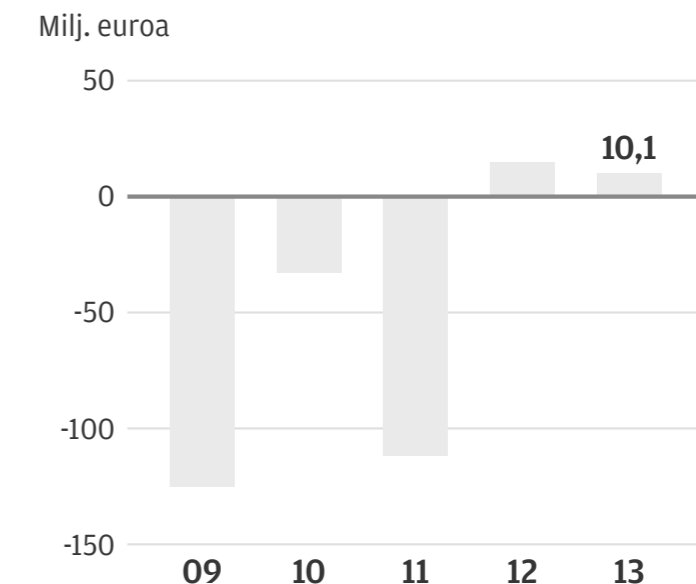
### Toiminnallinen liike-tulos, EBIT\*



— % liikevaihdosta

\* Konsernin toiminnallinen liike-tulos eli liike-tulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta.

### Tulos ennen veroja



### Tase 31.12.2013

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden 2013 lopussa 2 200,6 miljoonaa euroa (2 231,3 miljoonaa euroa 31.12.2012). Oma pääoma oli yhteensä 691,8 miljoonaa euroa (775,3) eli 5,41 euroa osakkeelta (6,06). Oma pääoma laski vuonna 2013 pääasiassa vuonna 2009 liikkeeseen lasketun hybridilainan jäljellä olevan osuuden takaisinmaksun vuoksi.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennan piirissä olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Vuoden 2013 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -14,7 miljoonaa euroa (0,3), ja se koostuu pääosin vakuutusmatemaattisista tappioista.

### Kassavirta ja rahoitusasema vuonna 2013

Finnairilla on vahva rahoitusasema, joka tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Vuonna 2013 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 107,0 miljoonaa euroa (154,7) ja investointien nettorahavirta oli 16,1 miljoonaa euroa (-54,2).

Omavaraisuusaste oli 32,0 prosenttia (35,4) ja nettovelkaantumisaste (gearing) 19,5 prosenttia (18,0). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 77,6 prosenttia (77,8). Katsauskauden päättyessä korollinen velka oli 593,0 miljoonaa euroa (569,0) ja korollinen nettovelka 134,2 miljoonaa euroa (138,4).

Yhtiön maksuvalmius säilyi vuonna 2013 erinomaisena. Konsernin lyhytaikaiset rahoitusvarat taseessa olivat vuoden lopussa 458,8 miljoonaa euroa (430,5). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka nostaminen edellyttää pankkitakausta. Finnairin reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 200 miljoonan euron syndikoitu luottolimiitti erääntyi kesäkuun lopussa. Finnair neuvotteli uuden 180 miljoonan euron syndikoidun luottolimitin, joka erääntyy heinäkuussa 2016. Limiitti on käyttämätön.

Finnair lunasti lokakuussa takaisin jäljellä olevan 52,4 miljoonan euron osuuden vuonna 2009 liikkeeseen lasketusta hybridilainasta. Lainan alkuperäinen koko oli 120 miljoonaa euroa, ja se lunastettiin osin takaisin marraskuussa 2012. Marraskuussa 2012 liikkeeseen lasketun uuden hybridilainan koko on 120 miljoonaa euroa. Elokuussa Finnair laski liikkeelle 150 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan, jonka laina-aika on 5 vuotta. Lainalle maksetaan viiden prosentin vuotuinen kuponkikorko, ja se otettiin julkisen kaupankäynnin kohteeksi NASDAQ OMX Helsinki Oy:ssä 2.9.2013.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 66,0 miljoonaa euroa (32,7).

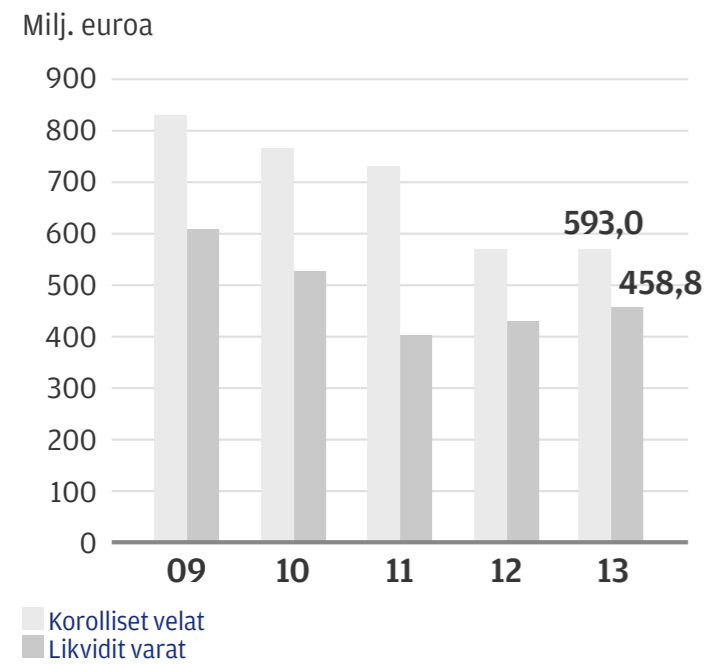
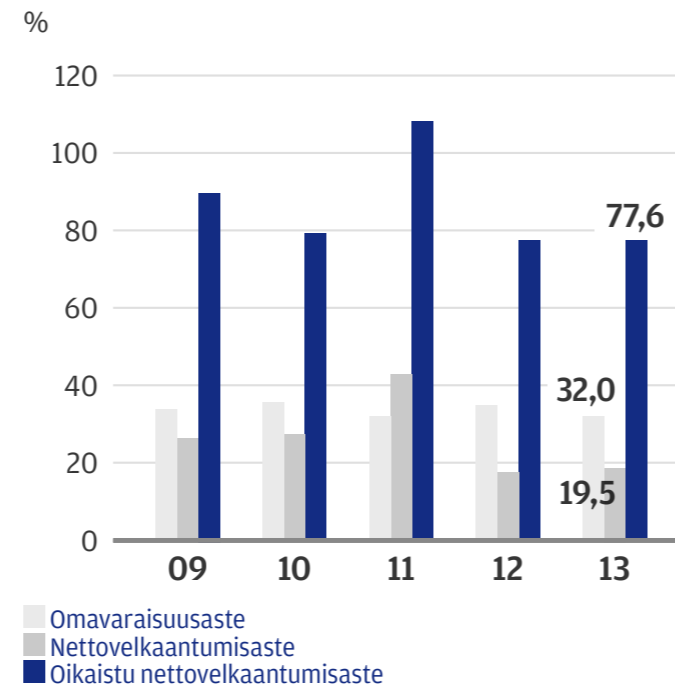
Finnairin yhteensä 200 miljoonan euron lyhytaikaisesta yritystodistusohjelmasta oli vuoden 2013 lopussa käytössä 44,5 miljoonaa euroa. Rahoituksen nettorahavirta oli -47,4 miljoonaa euroa (-98,9). Rahoituskulut olivat -19,7 miljoonaa euroa (-25,5) ja rahoitustuotot 42,6 miljoonaa euroa (7,9). Rahoitustuottoihin sisältyy 34 miljoonan euron myyntivoitto Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeiden myynnistä.

### Lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset

Finnairin politiikka on omistaa noin puolet itse operoimastaan laivastosta. Laivaston rahoitukseen käytetään eri lähteitä ja instrumentteja mahdollisimman alhaisten rahoituskustannusten ja parhaan mahdollisen operatiivisen joustavuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi.

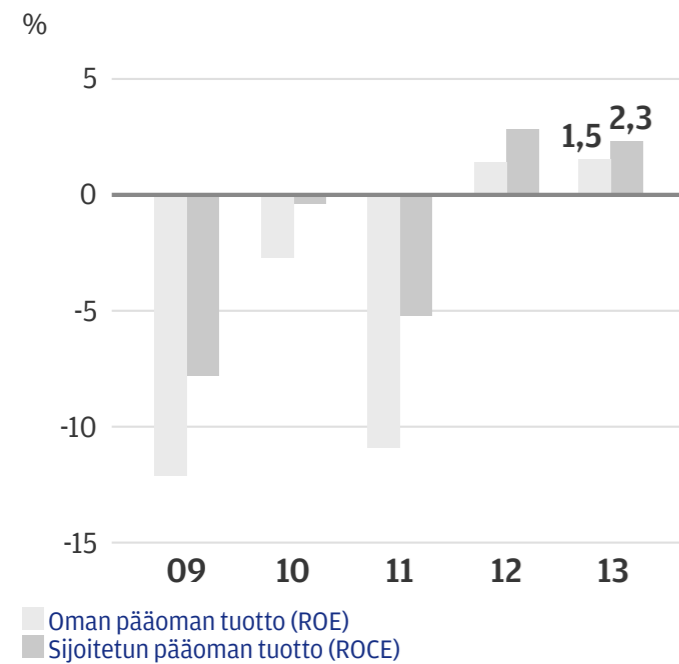
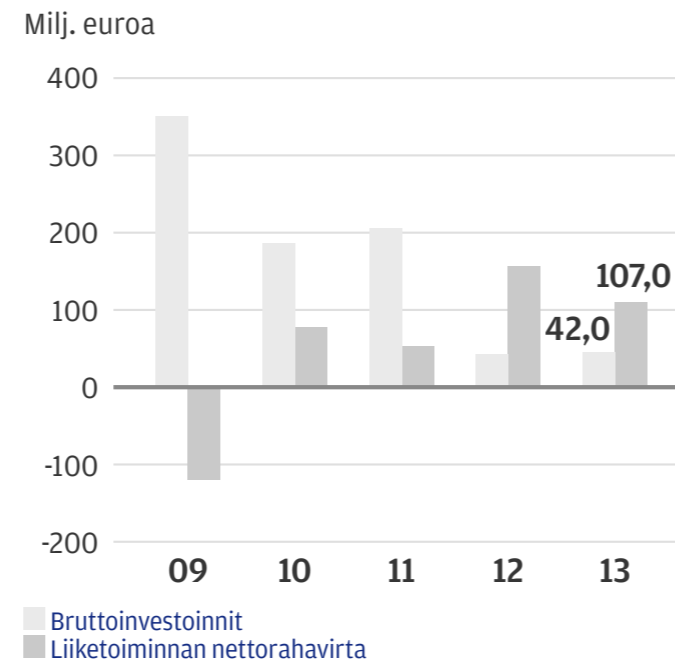
Finnair solmi vuoden 2013 toisella puoliskolla myynti- ja takaisinvuokraussopimukset viidestä uudesta A321 Sharklet lentokoneesta, kahdesta syyskuussa ja kolmesta joulukuussa. Lisäksi Finnair allekirjoitti joulukuussa aiesopimukset neljän Finnairin omistaman Airbus 330 lentokoneen ja kahden uuden Airbus 350 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta.

Aiesopimusten on määrä toteutua uusien koneiden osalta koneiden toimitushetkellä vuosina 2014–2015, ja A330-koneiden osalta vuoden 2014 ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Rahoitusjärjestelyt ovat osa laivaston uudistusohjelmaa, jossa nykyisestä Airbus 340 ja 330 laivastosta siirrytään uuden sukupolven Airbus 350 lentokoneisiin. Uudistusohjelmaan liittyvillä järjestelyillä ei kokonaisuutena arvioida olevan merkittävää tulosvaikutusta vuosina 2014 ja 2015.

**Korolliset velat ja likvidit varat****Omavaraisuusaste, nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelkaantumisaste****Investoinnit**

Vuonna 2013 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 42,0 miljoonaa euroa (41,2), ja ne kohdistuivat pääosin yhteen varamoottoriin ja laivastoon. Vuoden 2014 investointien, ennakkomaksut mukaan lukien, arvioidaan olevan noin 133 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen hyvä tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 36 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 47 prosenttia koko laivaston 1,1 miljardin euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy kolme rahoitusleasing-konetta.

**Oman pääoman tuotto (ROE) ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)****Bruttoinvestoinnit ja liiketoiminnan nettorahavirta**

## Laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2013 lopussa Finnair operoi itse 45 lentokonetta, joista 15 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin laivaston koossa ei tapahtunut muutoksia vuonna 2013. Sen sijaan laivaston kokoonpano muuttui hieman, kun Finnair vastaanotti vuoden toisella puoliskolla kolme uutta A321 Sharklet -lentokonetta ja luopui kahdesta Boeing 757 lentokoneesta niiden vuokrakausien päätyttyä. Lisäksi Finnair luopui vuoden toisella neljänneksellä yhdestä Embraer 170 lentokoneesta, kun se vuokrattiin konsernin ulkopuoliselle lentoyhtiölle.

Kahden viimeisen Boeing 757 -lentokoneen vuokrakaudet päättyivät vuoden 2014 ensimmäisellä puoliskolla, jolloin Finnair vastaanottaa viimeiset kaksi Airbus A321 Sharklet -lentokonetta. Tämän jälkeen yhtiö operoi kokonaisuudessaan Airbus-laivastolla.

Finnairin operoimien koneiden lisäksi sen taseessa on 25 muuta yhtiön omistamaa lentokonetta. Näitä koneita operoivat muut lentoyhtiöt, joista merkittävin on Flybe Finland. Vuoden

2013 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9.9 vuotta ja muiden yhtiöiden operoiman Finnair-laivaston keski-ikä 5,2 vuotta. Finnairilla on myös kahdeksan vuokrattua lentokonetta, jotka se on edelleenvuokrannut muiden lentoyhtiöiden operoitavaksi.

### A350-LENTOKONEET

Finnairilla on tilaus yhdestätoista Airbus A350 XWB -lentokoneesta, ja lisäksi optio kahdeksaan lentokoneeseen. Koneista osa korvaa kaukoliikenteessä nyt käytössä olevia koneita. Finnair arvioi saavansa ensimmäiset neljä A350 XWB -laajarunkokonetta laivastoonsa vuoden 2015 jälkimmäisellä puoliskolla, ja loppujen seitsemän koneen arvioidaan saapuvan laivastoon vuoden 2017 loppuun mennessä. Finnair tutkii vaihtoehtoisia ratkaisuja minimoidakseen vaikutukset, joita toimitusten mahdollisella viivästymisellä olisi.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti eripituisten vuokrasopimusten avulla.

#### Finnairin operoima laivasto 31.12.2013

	Istuimia	Kpl	Omat	Vuokratut		Keski-ikä	Muutos 31.12.2012 verrattuna	Tilaukset	Lisä- optiot
				(käyttö- leasing)	(rahoitus- leasing)				
<b>Kapearunkolaivasto</b>									
Airbus A319	138/123	9	7	2		12.4			
Airbus A320	165	10	6	4		11.4			
Airbus A321	209/196	9	4	5		8.7	+3	2	
Boeing B757	227	2	0	2		15.7	-2		
Embraer 170	76	0					-1		
<b>Laajarunkolaivasto</b>									
Airbus A330	297/271/263	8	4	1	3	4.2			
Airbus A340	270/269	7	5	2		10.9			
Airbus A350	na.							11	8
<b>Yhteensä</b>		<b>45</b>	<b>26</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>9.9</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>8</b>

#### Fleet owned by Finnair and operated by other airlines on 31.12.2013\*

	Istuimia	Kpl	Omat	Vuokratut		Keski-ikä	Muutos 31.12.2012 verrattuna	Tilaukset	Lisä- optiot
				(käyttö- leasing)	(rahoitus- leasing)				
ATR 72	68-72	12	12			4.4			
Embraer 170	76	5	5			7.5	+1		
Embraer 190	100	8	8			5.0			
<b>Yhteensä</b>		<b>25</b>	<b>25</b>			<b>5.2</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Kaikki ATR- ja E190-koneet sekä kaksi E170-konetta on vuokrattu Flybe Nordicille ja kolme E170-konetta muille konsernin ulkopuolisille tahoille.



## Liiketoiminta-alueiden kehitys vuonna 2013

Finnairin tilinpäätöksen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoitavat liiketoiminta-alueet ovat Lentoliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

### Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Flight Academy Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy.

Avainluvut	2013	2012	Muutos, %		
<b>Liikevaihto ja tulos</b>					
Liikevaihto, milj. euroa	2 174,0	2 187,0	-0,6		
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	24,8	30,2	-17,8		
Liiketulos liikevaihdosta, %	1,1	1,4	-0,3 %-p		
<b>Henkilöstö</b>					
Henkilöstö, keskimäärin	3 619	3 660	-1,1		
<b>Liikennetiedot</b>					
Matkustajat, tuhatta	9 269	8 774	8 013	7 139	7 433
Tarjotut henkilökilometrit, miljoonaa	31 162	30 366	29 345	25 127	26 260
Myydyt henkilökilometrit, miljoonaa	24 776	23 563	21 498	19 222	19 934
Matkustajaliikenteen käyttöaste, %	79,5	77,6	73,3	76,5	75,9
<b>Rahdit</b>					
Rahditonnit, 1 000 kg	146 654	148 132	145 883	123 154	89 234
Tarjotut tonnikilometrit*, miljoonaa	4 709,2	4 646,7	4 570,6	3 807,8	3 920,1
Myydyt tonnikilometrit, miljoonaa	3 107,4	3 029,0	2 823,5	2 471,2	2 297,7
Rahtiliikenteen käyttöaste*, %	66,0	65,2	61,8	64,9	58,6

\*Rahdin tarjotut rahditonnikilometrit vuodelta 2013 on oikaistu laskennassa käyttöönotettujen tarkempien mittareiden vuoksi.

- Muutos- %: muutos edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan nähden (p = prosenttiyksikköä)

- Tarjotut henkilökilometrit: Tarjottujen paikkojen lukumäärä kerrottuna lennettyjen kilometrien määrällä

- Myydyt henkilökilometrit: Matkustajien lukumäärä kerrottuna lennettyjen kilometrien määrällä

- Matkustajakäyttöaste: Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

- Tarjotut tonnikilometrit: Matkustajien, rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonni määrä kerrottuna lennettyjen kilometrien määrällä

- Myydyt tonnikilometrit: Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa kerrottuna lennettyjen kilometrien määrällä

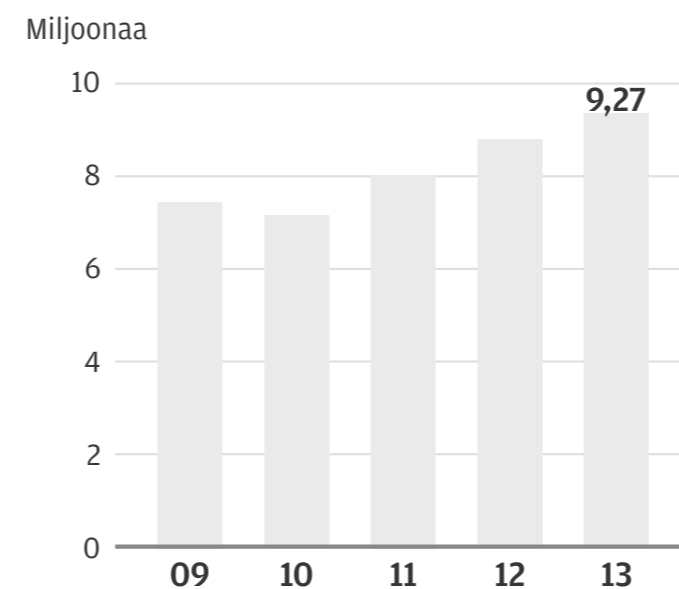
- Kokonaiskäyttöaste: Myytyjen tonnikilometrien osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Lentoliikenteen liikevaihto pysyi vertailuvuoden tasolla vuonna 2013 ja oli 2 174,0 miljoonaa euroa (2 187,0 vuonna 2012). Liikevaihdon kasvua hidasti pääasiassa jenin heikkenemisestä johtunut euromääräisten tuottojen lasku, mutta vuoden toisella puoliskolla myös rahti- ja lomaliikenteen odotettua heikompi kehitys sekä lakon uhkasta aiheutunut liikevaihdon menetyt. Toiminnallinen liiketulos oli 24,8 miljoonaa euroa (30,2).

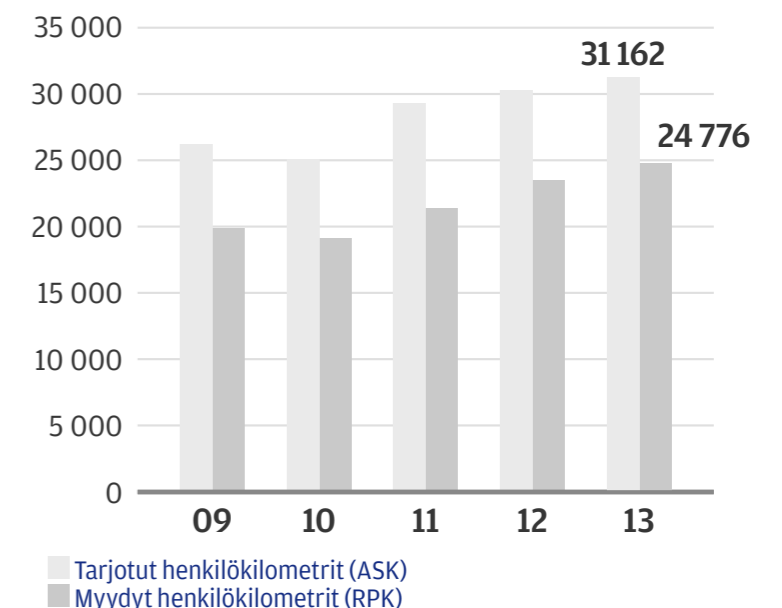
Heikosta taloustilanteesta huolimatta yleinen matkustuskysyntä kasvoi vuonna 2013. Finnairin liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 5,1 prosenttia, kun kokonaiskapasiteetti nousi 2,6 prosenttia. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi 1,9 prosenttiyksikköä 79,5 prosenttiin.

Aasian-liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 5,1 prosenttia vuonna 2013, kun kapasiteetti kasvoi 1,4 prosenttia. Samalla Aasian-liikenteen käyttöaste nousi 2,8 prosenttiyksikköä 80,3 prosenttiin. Euroopan-liikenne kasvoi myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 11,7 prosenttia ja kotimaan liikenne 0,1 prosenttia vertailukaudesta. Käyttöasteet nousivat vastaavasti 1,9 prosenttiyksikköä ja 1,3 prosenttiyksikköä 75,9 prosenttiin ja 64,8 prosenttiin.

### Matkustajamäärä



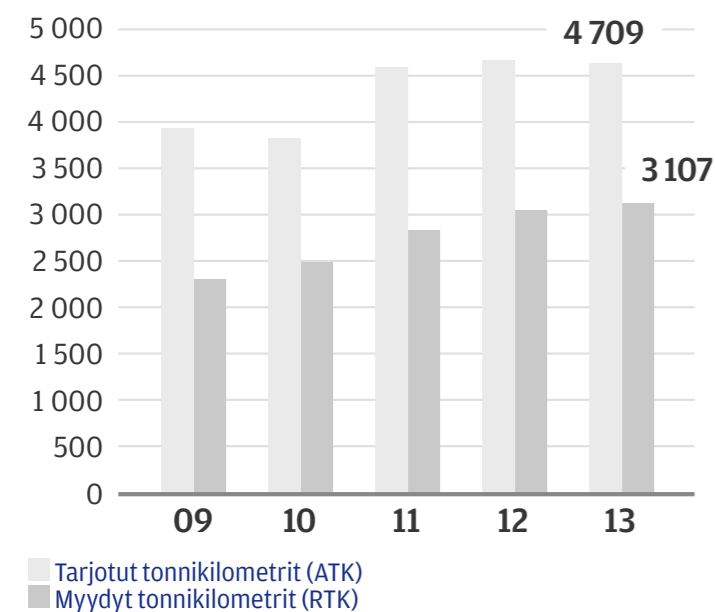
### Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



Finnairin suurimpia myyntiyksiköitä vuonna 2013 olivat Suomi, Japani, Kiina ja Ruotsi. Suomen talouden heikko tilanne näkyi kotimarkkinakysynnässä etenkin vuoden toisella puoliskolla. Finnairin markkinaosuus yhtiön operoimilla reittipareilla Aasian ja Euroopan välisessä reittiliikenteessä nousi ja oli 5,7 prosenttia (5,5 %).\* Suomen ja Euroopan välisessä reittiliikenteessä Finnairin markkinaosuus nousi 48,6 prosenttiin (45,8) pois lukien Flyben operoiman ostoliikenteen osuus.\*

Finnairin tilauslennoilla matkusti vuonna 2013 noin 768 000 matkustajaa, mikä oli 5,6 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2012. Lomaliikenteen kapasiteetti laski 6,5 prosenttia vuonna 2013, ja matkustajakäyttöaste laski 0,3 prosenttiyksikköä 88,3 prosenttiin. Lomaliikenteen kehitys oli hyvä vuoden ensimmäisellä puoliskolla. Markkina kuitenkin kääntyi kesällä, kun kuluttajien epävarmuus omasta taloudestaan alkoi hidastaa myyntiä ja laskea markkinahintatasoa. Elokuussa tehty päätös peruuttaa koko talvikauden Egyptin-matkojen tuotanto maan levottomuuksien vuoksi näkyi etenkin vuoden viimeisen neljänneksen volyyymeissa ja tuotoissa.

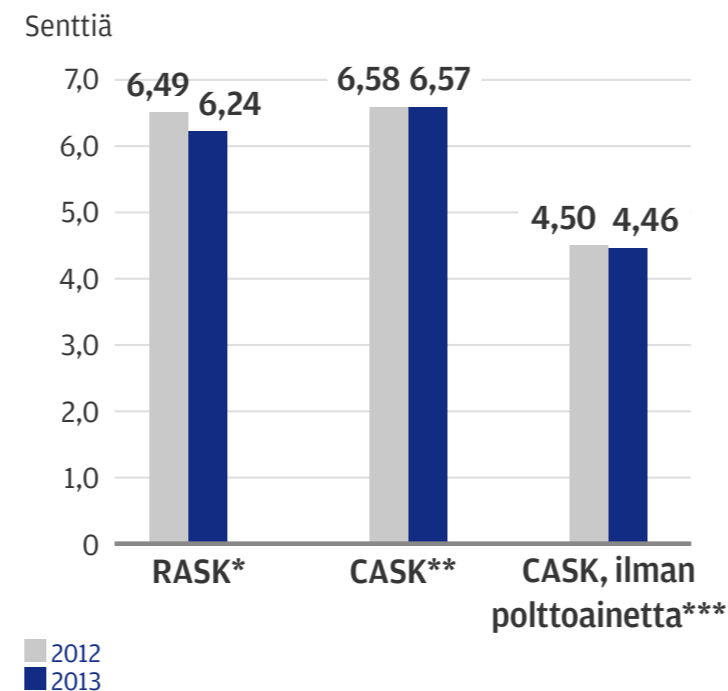
### Tarjotut tonnikilometrit (ATK) ja myydyt tonnikilometrit (RTK), reittiliikenteen rahti ja erilliset rahtilennot



■ Tarjotut tonnikilometrit (ATK)  
■ Myydyt tonnikilometrit (RTK)

\* Finnairin arvio. Arvio perustuu matkatoimistojen myyntimääristä kerättyyn MIDT-dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien kuten internetin kautta.

### Lentoliikenteen yksikkötuotot ja -kustannukset (senttiä/tarjottu tuolikilometri)



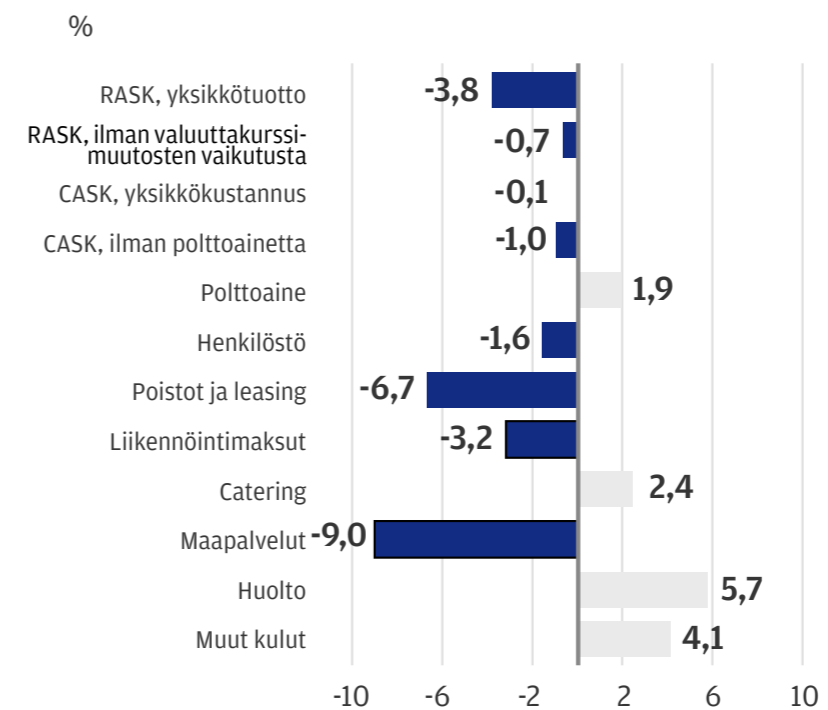
\* Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä  
\*\* Yksikkökustannukset tarjotulta henkilökilometriltä  
\*\*\* Yksikkökustannukset ilman polttoainetta tarjotulta henkilökilometriltä

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski pääasiassa jenin heikkenemisen vuoksi 3,8 prosenttia vuodesta 2012 ja oli 6,24 eurosenttiä (6,49). Kiinteillä valuuttakursseilla laskettu matkustajaliikenteen yksikkötuotto laski 0,7 prosenttia vuodesta 2012.

Reittilennoilla mukana kuljetettava rahti (ns. belly-rahti) muodostaa merkittävän osan kaukoliikenteen tuotoista. Vuonna 2013 belly-rahdin osuus kaukoliikenteen tuotoista oli noin 17 prosenttia. Finnairin rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani 0,8 prosenttiyksikköä 66,0 prosenttiin, kun tarjotut tonnikilometrit nousivat 1,3 prosenttia ja myydyt tonnikilometrit 2,6 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot olivat kovan paineen alla, mikä johtui markkinoiden ylikapasiteetista ja heikosta kysyntätilanteesta.

Rahtiliikenteessä merkittävin muutos vuonna 2013 oli toisen rahtikeskuksen eli hubin avaaminen Brysseliin huhtikuussa. Uusi operointimalli vahvistaa rahtikysynnän kasvua Finnairin Aasian matkustajakoneverkostossa, kun Finnair Cargo pystyy sen ansiosta tarjoamaan nopeammat rahtiyhteydet Keski-Euroopan ja Aasian välillä. Finnair Cargo operoi vuokraamallaan

### Lentoliikenteen yksikkötuottojen ja -kustannusten kehitys vuonna 2013 Muutos edellisvuodesta



rahtikapasiteetilla erillisiä rahtilentoja koko vuoden ajan Hongkongiin ja New Yorkiin. Chica- gon rahtikonereitti lopetettiin toukokuussa Brysselin-rahtikeskuksen onnistuneen avauksen vuoksi. Mumbai rahtilennot lopetettiin syyskuussa Intian heikentyneen volyyymi- ja keski- tuottoennusteen sekä Intian rupian valuuttakurssin voimakkaan heikentymisen vuoksi. Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnair Cargo osti Japan Airlinesin heinäkuun alussa avaaman päivittäisen Tokio-Helsinki-reitin rahtikapasiteetin tarjoten täten kaksi päivittäistä lentoa To- kioon. Loka–marraskuun vaihteessa avattiin lisäksi uusi rahtilentoreitti Vietnamin pääkau- punkiin Hanoiin. Erillisten rahtilentojen osuus kuljetetuista rahtitonneista oli noin 37 pro- senttia vuonna 2013.

Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli vuonna 2013 erittäin hyvä. Reittilennoista 89,6 prosenttia (84,9) ja koko liikenteestä 89,0 prosenttia (84,5) saapui aikataulussa.

## Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

### Reittiverkosto ja allianssit

Finnair tarjoaa yhteydet Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä yli 200 reittiparilla ja lentää lisäksi Helsingistä viikoittain yli 800 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan. Ke- säkaudella yhtiö lensi Aasiaan enimmillään 81 kertaa viikossa.

Malaysia Airlines liittyi **oneworld**-allianssin jäseneksi tammikuussa 2013 ja Qatar Airways lokakuussa 2013. Lisäksi LATAM Airlines -konserniin kuuluva TAM Airlines kertoi maaliskuussa ja US Airways joulukuussa, että ne liittyvät **oneworld**-allianssin jäseneksi maaliskuussa 2014. Myös SriLankan Airlinesin odotetaan liittyvän allianssin jäseneksi vuoden 2014 aikana. Finnairin asiakkaille uusien lentoyhtiöiden liittyminen **oneworld**iin mahdollistaa paremmat yhteydet näiden lentoyhtiöiden kotimarkkinakohteisiin.

Finnair liittyi heinäkuun alussa American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian Pohjois- Atlantin liikennettä koskevaan yhteishankkeeseen. Lisäksi kilpailuviranomaiset hyväksyivät lokakuussa yhtiön liittymisen Japan Airlinesin ja British Airwaysin yhteishankkeeseen, joka koskee Japanin ja Euroopan välisiä lentoja.

### Muut uudistukset ja palvelut

Finnair lanseerasi maaliskuussa sosiaalisen lähtöselvityspalvelun asiakkailleen. Matkustajat voivat halutessaan linkittää internet-lähtöselvitystä tehdessään Facebook-profiiliinsa matkus- tustietojaan ja nähdä muiden palvelun käyttönottaneiden julkiset Facebook-tiedot. Palvelun käyttö on vapaaehtoista ja siitä voi luopua milloin tahansa.

Maalis–toukokuussa Finnair kokeili tablettien ja langattoman internet-yhteyden käyttöä yhdessä Airbus A330 laajarunkokoneessaan, ja kaikissa uusissa A321 Sharklet -koneissa mat- kustajien käytössä on Samsung 3 -tabletteja maksua vastaan. Vuoden 2013 aikana uudistettiin myös lentokoneiden viihdejärjestelmää, minkä ansiosta kaukolentojen viihdetarjonta lähes kaksinkertaistui economy- ja business-luokissa.

Suomalaisen design-yhtiön Marimekon Finnairin koneisiin suunnittelemat tekstiilit ja as- tiat otettiin käyttöön toukokuussa, ja samalla Finnair laajensi lentojen ja Finnair PlusShopin myyntivalikoimaa uusilla Marimekko-tuotteilla.

Finnairin Helsingistä lähtevien kaukolentojen business-luokan ruokatarjoilu uudistui syys- kuussa, kun lennoilla aloitettiin kahden suomalaisen keittiömestarin, Pekka Terävän ja Tomi Björckin, suunnittelemien aterioiden tarjoilu. Lisäksi yhtiö uudisti jo alkuvuonna economy- luokan ruokatarjoilua.

Finnair kertoi lokakuun alussa avaavansa uuden Premium Loungen Helsinki-Vantaalla keväällä 2014.

### Tunnustukset

Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA palkitsi Finnairin kesäkuussa Fast Travel Gold Award -palkinnolla IATA:n nopean matkustamisen Fast Travel -ohjelman toteuttamisesta Helsin- ki-Vantaan lentokentällä. Ohjelman tarkoituksena on vähentää jonottamista lentokentillä ja antaa matkustajille enemmän itsepalvelumahdollisuuksia matkan aikana.

Ilmailualan tutkimuslaitos Skytrax palkitsi Finnairin kesäkuussa World Airline Awards™ -tilaisuudessa Pohjois-Euroopan parhaana lentoyhtiönä. Finnair on saanut palkinnon nyt jo neljänä peräkkäisenä vuonna, ja se on Pohjoismaiden ainoa lentoyhtiö, jolla on neljän tähden Skytrax-luokitus. **oneworld**-allianssi, johon Finnair kuuluu, oli Skytraxin tutkimuksen mukaan paras allianssi. World Airline Awards™ on toimialan laajin ja arvostetuin kaupallisten lentoyh- tiöiden luokittelu, ja palkintojen perusteena on 18 miljoonan matkustajan puolueeton arvio lentoyhtiöistä. Matkustajat edustavat 160 maata.

Finnair nimettiin lokakuun alussa parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuosittaisessa Aasian ja Tyynenmeren TTG Travel Awards -tilaisuudessa. TTG:n matkailulehtien lukijat ar- vostivat etenkin Finnairin lentojen täsmällisyyttä, palvelun laatua ja nopeita vaihtoyhteyksiä.

## Lentotoimintapalvelut

Vuonna 2012 toteutuneiden tekniikan ja cateringin rakennejärjestelyjen jälkeen Lentotoimintapalvelut-segmentti koostuu lentokonehuollosta sekä Finncatering Oy:n ja Finnair Travel Retail Oy:n toiminnoista. LSG Sky Chefsin alaisuuteen 1.8.2012 siirtyneen Finnair Catering Oy:n liiketoiminta on mukana segmentin vertailuvuoden luvuissa 31.7.2012 asti. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös valtaosa Finnairin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelut. Liiketoiminta-alueen liikevaihdosta yli puolet tulee Finnairin ulkopuolelta.

Avainluvut	2013	2012	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos			
Liikevaihto, milj. euroa	196,3	319,5	-38,6
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	-35,2	-1,3	<-200
Liiketulos liikevaihdosta, %	-17,9	-0,4	-17,5 %-yks
Henkilöstö			
Henkilöstö, keskimäärin	1 215	1 984	-38,8

Lentotoimintapalvelujen vuoden 2013 liikevaihto laski vertailuvuodesta, koska moottori- ja laitehuoltotoiminta ulkoistettiin Finnairin yhteistyökumppanille heinäkuussa 2012 ja Finnair Catering Oy:n toiminta siirtyi LSG:n operoitavaksi elokuussa 2012. Lisäksi vuoden 2013 ensimmäisellä puoliskolla sopeutettiin tekniikan toimintaa vastaamaan nykyisen laivaston kokoa.

Segmentin liikevaihto vuonna 2013 oli 196,3 miljoonaa euroa (319,5). Liiketulos oli -35,2 miljoonaa euroa (-1,3) pääasiassa tekniikan rakennemuutokseen liittyvien kertaluonteisten kulujen vuoksi.

## Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, joulukuussa yhdistyneet liikematkatoimistot Area, Suomen Matkatoimisto (SMT) ja SMT:n Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan ohjelmistoja ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoten valmismatkojen lisäksi asiakkaalle muun muassa räätälöityjä matkoja, lento- ja hotellipaketteja, pelkkiä lentoja, laivamatkoja, golf-, purjehdus- ja laskettelulomia sekä ryhmämatkoja.

Avainluvut	2013	2012	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos			
Liikevaihto, milj. euroa	251,7	284,4	-11,5
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	1,6	4,9	-67,7
Liiketulos liikevaihdosta, %	0,6	1,7	-1,1 %-p
Henkilöstö			
Henkilöstö, keskimäärin	751	855	-12,2

Matkapalveluiden vuoden 2013 liikevaihto oli 251,7 miljoonaa euroa (284,4) ja liiketulos 1,6 miljoonaa euroa (4,9).

Suomen valmismatkamarkkinoilla vallitsi kysynnän ja tarjonnan tasapaino vuoden 2013 ensimmäisellä puoliskolla, ja matkojen ennakko-varausaste, täyttöaste ja hintataso nousivat kevätkaudella. Kesäkuussa kuitenkin kuluttajien epävarmuus omasta taloudestaan sekä Suomen kaunis sää hidastivat myyntiä ja laskivat markkinoiden hintatasoa. Egyptin matkustusrajotusten vuoksi Aurinkomatkat peruutti elokuun lopussa koko talvikauden tuotantonsa Egyptiin, mikä näkyi valmismatkojen liikevaihdossa etenkin vuoden viimeisellä neljänneksellä. Heikko kysyntä alensi valmismatkojen yksikkötuottoa etenkin vuoden toisella puoliskolla, kun taas suurimman kuluerän eli lennon yksikkökustannus nousi.

Vuoden toisella puoliskolla alkoi lomaliikenteen Boeing 757-lentokoneiden korvaaminen uusilla Airbus 321 Sharklet -koneilla.

Liikematkustus väheni edelleen Suomessa vuonna 2013, mikä heijastui liikematkatoimistojen myyntiin ja kannattavuuteen. Liikematkatoimistojen asiakasyritykset ovat taantuman takia vähentäneet ja rajoittaneet henkilökuntansa matkustusta. Finnairin omistamat liikematkatoimistot Suomen Matkatoimisto ja Matkatoimisto Area yhdistyivät joulukuussa suurimmaksi suomalaiseksi liikematkatoimistoksi SMT:ksi. Yhdistymisellä pyritään saavuttamaan volyymietuja sekä merkittäviä kustannussäästöjä purkamalla yhtiöiden päällekkäisiä toimintoja. Liikematkatoimistoissa Suomesta varatut lentomatkat vähenivät kuusi prosenttia edellisvuotisesta. Kansainväliset online-matkatoimistot eivät enää kasvattaneet markkinaosuuttaan Suomessa, vaan niiden myynnin lasku Suomessa vastasi koko markkinan laskua.

## Konsernirakenne

Finnair-konserniin kuuluvat yhtiöt on esitetty tilinpäätöksen liitetiedoissa kohdassa 1.3 Tytäryhtiöt ja 1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä.

Finnairin tytäryhtiö Finnair Facilities Management Oy (FAMA) sulautui emoyhtiönsä Finnair Oyj:öön 31.3.2013. Kaikki FAMA:n työntekijät siirtyvät emoyhtiön palvelukseen ns. vanhoina työntekijöinä. FAMA:n toiminnoista muodostuu jatkossa konsernin Kiinteistöpalvelutiimi, joka toimii Finnairin hankintatoimintojen yhteydessä osana talous- ja rahoitusosastoa.

## Hallinto

### VARSINAISEN YHTIÖKOKOUKSEN 2013 PÄÄTÖKSET

Finnair Oyj:n 27.3.2013 pidetty varsinainen yhtiökokous vahvisti tilikauden 2012 tilinpäätöksen ja myönsi vastuuvapauden yhtiön hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle. Kokous päätti hallituksen esityksen mukaisesti maksaa osinkoa 0,10 euroa osakkeelta. Osingot maksettiin 10.4.2013.

### Hallitus

Yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Klaus W. Heinemannin. Hallituksen jäseninä jatkoivat Maija-Liisa Friman, Jussi Itävuori, Merja Karhapää, Harri Kerminen ja Gunvor Kronman, ja uutena jäsenenä hallitukseen valittiin suurlähettiläs Antti Kuosmanen. Hallituksen toimikausi päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Yhtiökokous päätti, että hallituksen palkkiot pysyvät ennallaan eli hallituksen puheenjohtajan vuosipalkkio on 61 200 euroa, hallituksen varapuheenjohtajan vuosipalkkio on 32 400 euroa ja jäsenten vuosipalkkiot ovat

30 000 euroa. Lisäksi hallituksen ja valiokuntien kokouksiin osallistumisesta maksetaan kokouspalkkiona 600 euroa Suomessa asuville hallituksen jäsenille ja 1 200 euroa ulkomailla asuville jäsenille kultakin hallituksen tai sen valiokunnan kokoukselta.

Yhtiökokoukseen 2013 asti yhtiön hallituksen puheenjohtajana toimi Harri Sailas.

### Tilintarkastaja

Finnairin tilintarkastajana jatkoi KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy ja päävastuullisena tilintarkastajana jatkaa KHT Mikko Nieminen. Tilintarkastajalle maksetaan palkkio kohtuullisen laskun mukaan.

### Hallituksen valtuudet

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään omien osakkeiden ostamisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Valtuutus koskee enintään 5 000 000 osaketta, ja se on voimassa 27.9.2014 asti. Lisäksi yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään enintään 5 000 000 oman osakkeen luovuttamisesta. Valtuutus on voimassa seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättymiseen saakka, kuitenkin enintään 30.6.2014 asti.

### Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Yhtiökokous päätti perustaa pysyvän osakkeenomistajien nimitystoimikunnan, jonka tehtävänä on valmistella ja esitellä yhtiökokoukselle ehdotus hallituksen jäsenten palkitsemisesta, ehdotus hallituksen jäsenten lukumääräksi ja ehdotus hallituksen jäseniksi. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on etsiä hallituksen jäsenten seuraajaehdokkaita. Nimitystoimikunta perustettiin toimimaan toistaiseksi, kunnes yhtiökokous toisin päättää. Toimikunnan jäsenet nimetään vuosittain ja jäsenten toimikausi päättyy, kun toimikuntaan on nimitetty uudet jäsenet. Toimikunnan tulee toimittaa ehdotuksensa yhtiön hallitukselle vuosittain varsinaista yhtiökokousta edeltävän tammikuun 31. päivään mennessä.

Nimitysoikeus on kolmella suurimmalla yhtiön osakasluetteloon syyskuun ensimmäisenä arkipäivänä rekisteröidyllä osakkeenomistajalla, jotka kukin saavat nimetä yhden jäsenen toimikuntaan. 1.9.2012 omistusten perusteella toimikuntaan nimettiin osastopäällikkö Eero Heliövaara (puheenjohtaja), valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto; salkunhoitaja Robin Backman, KEVA ja johtaja Per Wennberg, Skagen-rahastot. Lisäksi toimikunnan jäsenenä toimii Finnairin hallituksen puheenjohtaja

## MUUTOKSET YHTIÖN JOHDOSSA

DI Pekka Vauramo aloitti Finnairin toimitusjohtaja 1.6.2013. Hän seurasi toimitusjohtajana Mika Vehviläistä, joka jätti yhtiön 28.2.2013.

Finnairin asiakaspalvelutoimintojen johtaja Anssi Komulainen jätti Finnairin johtoryhmän ja johtokunnan jäsenyyden 31.8.2013. Asiakaspalvelutoiminnot siirrettiin osin Finnairin Kaupalliseen yksikköön Allister Patersonin vastuulle ja osin Operations-yksikköön Ville Ihon vastuulle eikä Komulaiselle nimitetty seuraajaa.

Joulukuun lopussa kerrottiin, että Finnairin Matkapalveluiden johtaja ja Finnairin johtoryhmän jäsen KTT Kaisa Vikkula jättää Finnairin 31.1.2014. Matkapalveluihin kuuluvat yhtiöt raportoivat nyt Finnairin Kaupallisen yksikön johtajalle Allister Patersonille, minkä vuoksi Vikkulalle ei nimetty seuraajaa.

## SISÄPIIRIHALLINTO

Finnair noudattaa NASDAQ OMX Helsinki Oy:n 1.7.2013 voimaan tullutta sisäpiiriohjetta. Yhtiön hallitus on vahvistanut Finnairin sisäpiiriohjeen, joka sisältää ohjeet pysyville ja hankekohtaisille sisäpiiriläisille sekä yhtiön sisäpiirihallinnon organisaation ja menettelytavat. Yhtiön sisäpiiriohje on jaettu kaikille sisäpiiriläisille.

## SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

Selvitys Finnair Oyj:n hallinto- ja ohjausjärjestelmästä löytyy sivuilta 131–141 ja on lisäksi saatavilla yhtiön internetsivuilla.

## Henkilöstö

Finnairin henkilöstömäärä laski merkittävästi vuonna 2013 yhtiön rakennemuutoksen vuoksi. Konsernin palveluksessa oli keskimäärin 5 859 (6 784) henkilöä vuonna 2013 eli 13,6 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli vuoden aikana keskimäärin 3 619 (3 660) henkilöä, Lentotoimintapalveluissa 1 215 (1 984) henkilöä ja Matkapalveluissa 751 (855) henkilöä. Muissa toiminnoissa työskenteli 274 (285) henkilöä. Henkilöstön määrä 31.12.2013 oli 5 803 (6 368).

Henkilöstöstä Suomen ulkopuolella työskenteli 710 henkilöä, ja heistä 389 työskenteli Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 321 henkilöä oli Baltian-maisa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa sekä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa.

Konsernin kokoajaisten työntekijöiden osuus oli 95,5 prosenttia, ja toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 96,4 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 44 vuotta. Henki-

löstöstä 30 prosenttia on yli 50-vuotiaita ja neljä prosenttia alle 30-vuotiaita. Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä oli 17. Yli 20 vuotta Finnairin palveluksessa olleita oli 40 prosenttia henkilöstöstä ja yli 30 vuotta palvelleita 10 prosenttia. Finnair-konsernin henkilöstössä on naisia 55 prosenttia ja miehiä 45 prosenttia.

## VUONNA 2013 KÄYDYT YHTEISTOIMINTANEUVOTTELUT

Finnair kävi vuonna 2013 henkilöstövähennyksiä sisältävät yhteistoimintaneuvottelut kentän asiakaspalvelutoiminnoissa, taloushallinnossa, tekniikan toiminnoissa, Finnair Cargossa, Aurinkomatkoissa sekä liikematkatoimistoissa. Valtaosa neuvotteluista liittyi Finnairin rakenneuudistus- ja kustannussäästöohjelman toteutukseen liittyneisiin hankkeisiin tai matkatoimistokentän uudelleenorganisointumiseen.

Arvioitu henkilöstön enimmäisvähennystarve oli yhteensä noin 450 työpaikkaa. Käytyjen neuvottelujen seurauksena päädyttiin vähentämään hieman yli 350 työpaikkaa vuoden 2013 loppuun mennessä, joista osa toteutuu vuoden 2014 aikana. Irtisanomisia pystyttiin yli 50 henkilön kohdalla välttämään osa-aikaistamisratkaisulla ja uudelleen sijoittamisilla.

Tekniikan yhteistoimintamenettelyn lopputuloksena ja johtuen lentokonetekniikan huonoista työllistymisnäkyistä Suomessa, Finnair tarjosi irtisanottaville työntekijöilleen ylimääräisen tukipaketin. Siihen sisältyi rahallisten suoritteiden lisäksi uudelleen työllistymiseen tähtäävää ”työstä työhön” -tukea Finnairin Uraportti-palvelun avulla.

Finnairin työnantajaliitto Palvelualojen työnantajat (PALTA) sopi vuoden 2013 viimeisellä neljänneksellä Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttityhdistyksen, PRO:n paikallisten toimihenkilöjärjestöjen, Ilmailualan Unionin ja Suomen Liikennelentäjäliiton kanssa niin kutsutun työllisyys- ja kasvusopimuksen (TYKA). Siinä sovittiin TYKA:n mukaisista palkankorotuksista ja Finnairin kustannussäästöihin liittyvistä paikallisen sopimisen aikatauluista ja prosesseista.

## HENKILÖSTÖN PALKITSEMINEN

Pääosin tulos- ja laatumittareihin perustuvia kannustinpalkkioita vuodelta 2013 arvioidaan maksettavan henkilöstölle noin 5,1 miljoonaa euroa henkilösivukulut mukaan lukien. Konsernitulokseen perustuvan henkilöstön voittopalkkion kriteerit eivät täyttyneet vuonna 2013.

Henkilöstön palkitsemisperiaatteita ja henkilöstön osakesäästöohjelma FlySharea on kuvattu tarkemmin yhtiön Palkka- ja palkkioselvityksessä sivuilla 147-155.

## Osakkeet ja osakkeenomistajat

### OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA

Finnairin kauppakameriin 31.12.2013 merkitty osakemäärä oli 128 136 115 osaketta ja rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan NASDAQ OMX Helsingin pörssissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

### VALTION OMISTUS

Vuoden 2013 lopussa Suomen valtio omisti 55,8 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet, ja omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöstä.

### JOHDON OSAKKEENOMISTUS

Yhtiön hallituksen jäsenet ja toimitusjohtaja eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita 31.12.2013. Yhtiön johtoryhmän jäsenet omistivat yhteensä 299 716 osaketta, mikä edustaa 0,23 prosenttia osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä.

### OMAT OSAKKEET

Vuoden 2013 aikana omia osakkeita hankittiin yhteensä 600 000 kappaletta. Finnairin hallitus päätti osakehankinnoista 18.12.2012 varsinaisen yhtiökokouksen 28.3.2012 Finnairin hallitukselle antaman omien osakkeiden hankintavaltuutuksen nojalla. Lisäksi vuoden 2013 aikana omia osakkeita luovutettiin 708 679 kappaletta konsernin osakepohjaisen, vuosia 2010–2012 koskeneen kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille kannustinpalkkioina sekä 22 340 kappaletta Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman FlySharen kannustinpalkkioina. Finnairin hallussa oli 31.12.2013 yhteensä 279 168 yhtiön osaketta (410 187), joiden osuus yhtiön koko osakepääomasta oli 0,2 prosenttia.

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
2004	422 800	2 275 666,49	5,38
2005	-37 800	-209 838,54	5,55
2005	150 000	1 516 680,00	10,11
2006	-383 097	-2 056 847,88	5,37
2007	0	0,00	0
2008	235 526	1 538 956,35	6,53
2009	0	0,00	0
2010	22,758	114 719,52	5,04
2011	0	0,00	0,00
2012	0	0,00	0,00
2013	600 000	1 684 650,10	2,81
2013	-731 019	-4 055 744,86	5,55
<b>31.12.2013</b>	<b>279 168</b>	<b>808 241,18</b>	<b>2,90</b>

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2013	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2013
1 Suomen valtio/ Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2 Skagen Global -sijoitusrahastot	6 308 221	4,9	419 792
3 KEVA (Kuntien eläkevakuutus)	5 285 642	4,1	-496 173
4 Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	2 675 564	2,1	650 000
5 Nordea -sijoitusrahastot	2 640 810	2,1	2 066 952
6 Valtion Eläkerahasto	2 100 000	1,6	0
7 Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	1 530 000	1,2	0
8 Tiiviste-Group Oy	1 500 000	1,2	0
9 Eläke-Fennia Keskinäinen Vakuutusyhtiö	1 300 000	1,0	0
10 Evli -sijoitusrahastot	1 050 900	0,8	256 771
11 Etra Invest Oy	1 000 000	0,8	0
12 Taaleritehdas Arvo Markka Osake sijoitusrahasto	1 000 000	0,8	497 170
13 OP -sijoitusrahastot	849 769	0,7	-675 231
14 Finnair Oyj:n henkilöstörahassto	701 935	0,5	139 224
15 Varma Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö	600 000	0,5	0
Hallintarekisteröidyt	10 015 872	7,8	1 672 538
Muut	18 061 976	14,1	
<b>Yhteensä</b>	<b>128 136 115</b>	<b>100,0</b>	

**OSAKASSOPIMUKSET**

Finnairin tiedossa ei ole yhtiön omistukseen ja äänivallan käyttöön liittyviä osakassopimuksia.

**MÄÄRÄYSVALLAN VAIHTUMISEEN LIITTYVÄT EHDOT MERKITTÄVISSÄ SOPIMUKSISSA**

Joihinkin Finnairin rahoitussopimukseen sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on vaatia lainan ennaikaista takaisinmaksua tai peruuttaa lainanlupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan Finnairista.

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2013	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1 - 200	712 142	0,6	7 501	47,6
201 - 1 000	3 012 611	2,4	5 670	35,9
1 001 - 10 000	6 464 691	5,0	2 355	14,9
10 001 - 100 000	5 261 192	4,1	207	1,3
100 001 - 1 000 000	7 276 779	5,7	18	0,1
1 000 001 -	95 373 903	74,4	11	0,1
Hallintarekisteröidyt	10 015 872	7,8	10	0,1
Yhteistilillä	18 925	0	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>128 136 115</b>	<b>100,0</b>	<b>15 772</b>	<b>100,0</b>

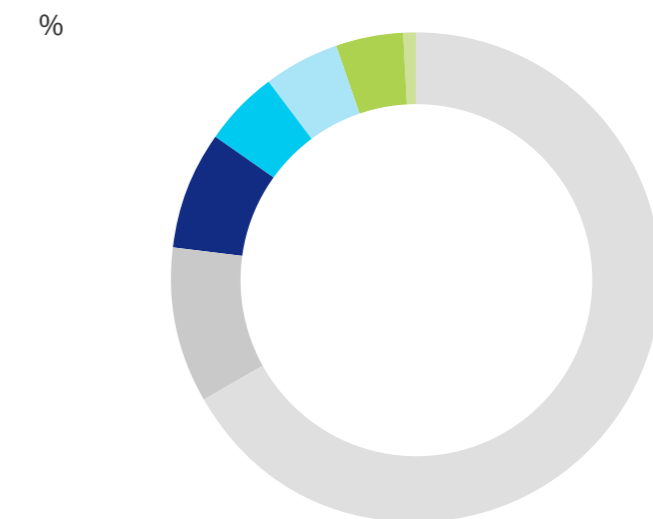
Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2013	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	85 766 753	66,9	14	0,1
Kotitaloudet	12 916 483	10,1	15 125	95,9
Hallintarekisteröidyt	10 015 872	7,8	10	0,1
Ulkomaiset	6 530 186	5,1	50	0,3
Yritykset	6 272 034	4,9	510	3,2
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	5 594 345	4,4	22	0,1
Yhteisöt	1 021 517	0,8	41	0,3
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	18 925	0,0	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>128 136 115</b>	<b>100,0</b>	<b>15 772</b>	<b>100,0</b>

**OSAKEPOHJAISET KANNUSTINJÄRJESTELMÄT****Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare**

Finnairin hallitus päätti maaliskuun 2013 lopussa perustaa FlyShare -osakesäästöohjelman Finnairin henkilöstölle. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä yhtiön osakkeenomistajiksi, ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen ja palkita heitä pitkällä aikavälillä. Ohjelman ensimmäiseen vaiheeseen osallistui yli 1 000 finnairilaista eli noin viidennes finnairilaisista, ja vuoden 2013 viimeisellä neljänneksellä luovutettiin yhteensä 22 340 kappaletta yhtiön hallussa olleita Finnairin osakkeita FlyShare-ohjelmaan osallistuville kannustinpalkkioina. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin Palkka- ja palkkioselvityksessä sivuilla 147–155 ja yhtiön internetsivuilla.

**Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin**

1-200 osaketta 0,6 %  
 201-1 000 osaketta 2,4 %  
 1 001-10 000 osaketta 5,0 %  
 10 001-100 000 osaketta 4,1 %  
 100 001- 1 000 000 osaketta 5,7 %  
 1 000 001- osaketta 74,4 %  
 Hallintarekisteröidyt osakkeet 7,8 %

**Omistuksen jakautuminen omistajaryhmittäin**

Julkisyhteisöt 66,9 %  
 Kotitaloudet 10,1 %  
 Hallintarekisteröidyt 7,8 %  
 Ulkomaiset 5,1 %  
 Yritykset 4,9 %  
 Rahoitus- ja vakuutuslaitokset 4,4 %  
 Yhteisöt 0,8 %



### Johdon suoriteperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus hyväksyi helmikuussa 2013 uuden suoritusperusteisen, osakepohjaisen kannustinjärjestelmän Finnair-konsernin avainhenkilöille. Ohjelma korvasi aiemman, vuoden 2012 lopussa päättyneen ohjelman, ja sen tarkoitus on kannustaa johtoa työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi ja sitouttaa johtoa yhtiöön. Kannustinjärjestelmä on talouspoliittisen ministerivaliokunnan kannanoton mukainen.

Kannustinjärjestelmä koostuu vuosittain alkavista rullaavista ohjelmista, joissa osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Jokaisen uuden ohjelman käynnistyminen edellyttää erillistä hyväksyntää Finnairin hallitukselta. Hallitus hyväksyi helmikuussa 2013 myös vuosia 2013–2015 koskevan osakeohjelman ja sen kriteerit.

Kannustinjärjestelmää ja vuosia 2013–2015 koskevaa osakeohjelmaa on kuvattu tarkemmin Palkka- ja palkkioselvityksessä sivuilla 147–155 ja yhtiön internetsivuilla.

### Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli joulukuun 2013 lopussa 354,9 miljoonaa euroa (305,0) ja päätöskurssi 2,77 euroa (2,38). Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli tammi–joulukuussa 3,25 euroa (2,64), alin kurssi 2,40 euroa (1,67) ja keskipurssi 2,85 euroa (2,24). Osakkeita vaihdettiin 26,0 miljoonaa (19,7) kappaletta, mikä vastaa 20,3 prosenttia (15,4) kaikista osakkeista. Osakkeita vaihdettiin yhteensä 74,2 miljoonalla eurolla (44,1).

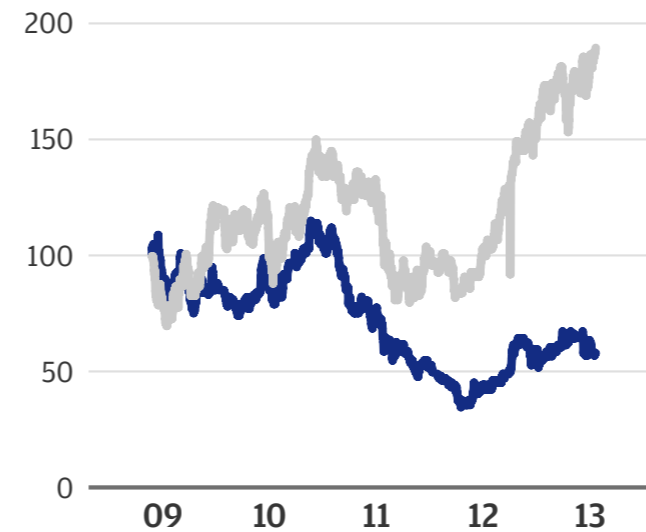
Osakemäärät ja pörssikehitys		2013	2012	2011
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Ylin kaupantekokurssi	euroa	3,25	2,64	5,37
Alin kaupantekokurssi	euroa	2,4	1,67	2,3
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	milj. euroa	355	305	295
Osakkeiden vaihto	kpl	26 024 070	19 668 495	21 422 076
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	20,31	15,35	16,72

### Finnairin osake 2009–2013



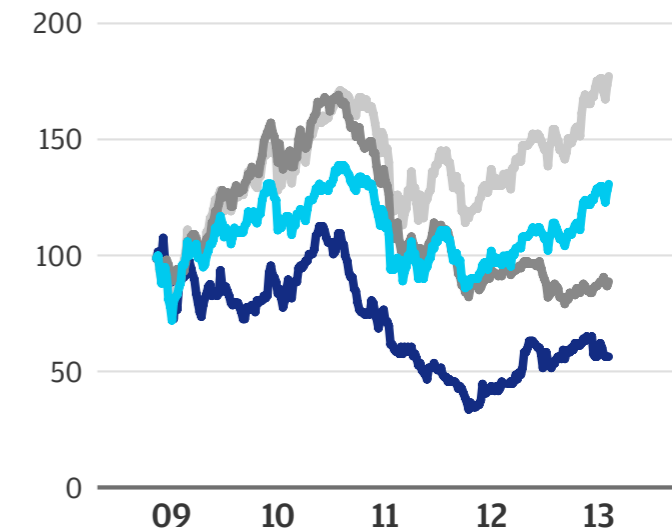
— Keskihinta

### Vertailu European Airlines



— Finnair  
— European Airlines

### Vertailu NASDAQ OMX Helsinki



— Finnair  
— OMX Helsinki benchmark  
— OMX Helsinki Travel and leisure  
— OMX Helsinki

## Osinkopolitiikka ja hallituksen voitonjakoehdotus

Finnairin tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Osingonmaksussa pyritään lisäksi ottamaan huomioon yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitusilanne ja pääomatarpeet. Vuonna 2013 kauden tulos osakkeelta (ennen hybridilainan korkoja) oli 0,08 (0,08) euroa ja osakekohtainen tulos oli 0,02 (0,01) euroa.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat olivat 284 038 140,67 euroa 31.12.2013. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2013 ei makseta osinkoa.

## Yhteiskuntavastuu

Finnair julkaisi maaliskuussa vuosittaisen vastuullisuusraporttinsa, joka on laadittu globaalin raportointiohjeistuksen Global Reporting Initiativen (GRI) mukaisesti. Raportti kuvaa ja mittaa Finnair-konsernin taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia vuonna 2012 ja sisältää artikkeleita muun muassa yhtiön toimista hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, päästökaupan ja lennonjohdon kehityksestä, ilmailun roolista kaupankäynnin ja taloudellisen kehityksen edistäjänä sekä rakennemuutosten vaikutuksesta henkilöstöön.

Finnair sertifioitiin kesäkuussa kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n Environmental Assessment (IEnVA) ohjelmaan ympäristöasioiden edelläkävijänä. Ohjelma on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumatonta arviointia ja parantamista varten, ja se auttaa lentoyhtiötä parantamaan polttoainetehokkuutta, vähentämään jätteen määrää sekä rajoittamaan kasvihuonekaasupäästöjä. Finnair kuuluu lentoyhtiöiden testiryhmään, joka on mukana ohjelmassa ja kehittää sitä. Riippumattomat, valtuutetut ympäristöarviointijärjestöt arvioivat lentoyhtiöt yhtiökohtaisesti.

Finnair sijoittui lokakuussa kärkeen Carbon Disclosure Project (CDP) -hankkeessa, joka mittaa yritysten markkinoille tuottaman, ilmastonmuutokseen liittyvän ympäristöraportoinnin laatua liiketoiminnan riskien ja mahdollisuuksien tunnistamisen näkökulmasta. Lisäksi Finnair pääsi jo toisena vuonna peräkkäin CDP:n Nordic 260 Climate Disclosure Leadership Index -listalle (CDLI). Listalle pääsevät pohjoismaisissa pörseissä noteeratut yhtiöt, jotka ovat osoittaneet erityistä edistysellisyttä ilmastonmuutosta koskevien tietojen raportoinnissa. Carbon Disclosure Project on maailman ainoa globaali ympäristötiedon raportointijärjestelmä, ja se edustaa 722 kansainvälistä sijoittajaa, joiden hallinnoimien rahastojen yhteenlaskettu arvo ylittää 87 biljoonaa dollaria.

Vuonna 2013 aloitettiin lisäksi henkilöstön koulutus yhtiön vuoden 2012 lopulla päivitetystä toimintaperiaatteista (Code of Conduct). Aiheeseen liittyvä eLearning-kurssi julkaistiin loppuvuonna, ja koulutusta jatketaan edelleen vuonna 2014.

## Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Matkustaja- ja rahtiliikenteen varauskannan lyhyiden takia Finnairin liiketoiminnan ennustaminen pitkällä aikavälillä on vaikeaa. Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoihin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloudellisten suhdanteiden muutoksiin. Finnairilla on käytössään kokonaisvaltainen riskienhallinnanprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistettaisiin ja niitä vähennettäisiin mahdollisuuksien mukaan. Tässä kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin seuraavan 12 kuukauden aikana.

Finnairin kumppanuushankkeiden kautta tavoiteltujen strategisten hyötyjen ja säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä mm. yhteistyökumppaneiden omassa liiketoiminnassa tapahtuneiden muutosten vuoksi.

Finnairin ja sen henkilöstöä edustavien ammattijärjestöjen välisiin säästöneuvotteluihin liittyy riskejä, jotka voivat realisoituessaan vaikuttaa yhtiön säästötavoitteiden toteutumiseen, toiminnan keskeytyksettömään jatkumiseen ja yhtiön maineeseen. Myös yhtiön säästöohjelman muiden säästökategorioiden toteutumiseen liittyy riskejä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita EU- ja kansainvälisen tason sääntelyhankkeita, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyhankkeista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä kansainvälinen sääntely sekä muu ympäristöperustainen sääntely, EU:n yksityisyyden suoja koskeva sääntely sekä EU-tuomioistuimen lokakuussa 2012 antama päätös lentomat-kustajien oikeuksista. Euroopan komission lokakuussa 2013 antama ehdotus Euroopan sisäisiä lentoja koskevan päästökaupan (ns. stop the clock malli eli intra-EU ETS) laajentamisesta on herättänyt vastarintaa tietyissä EU:n ulkopuolisissa maissa, millä saattaa olla haitallisia vaikutuksia Finnairin Aasian-liikenteen kasvumahdollisuuksiin etenkin keskipitkällä aikavälillä. Uusi ehdotus saattaa lisäksi aiheuttaa lisäkustannuksia.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin sivuilla 142–146 ja yhtiön internetsivuilla.

## Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liikevoitto ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä. Aasian-liikenteen kasvava suhteellinen osuus lisää kausivaihtelua Aasian vapaa-ajan ja liikematkustuksen kohdekohtaisten sesonkien mukaisesti.

Yhden prosenttiyksikön muutos matkustajakäyttöasteessa tai matkustajaliikenteen keski-tuotossa vaikuttaa konsernin liiketulokseen noin 15 miljoonaa euroa. Matkustajareittiliikenteen yksikkökustannusten yhden prosenttiyksikön muutos vaikuttaa liiketulokseen noin 17 miljoonaa euroa.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Polttoaineen maailmanmarkkinahinnan 10 prosentin muutos vaikuttaa Finnairin liiketulokseen vuositasolla (rullaavasti seuraavat 12 kk) noin 29 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 63 miljoonaa euroa.

Finnairin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasingmaksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Konsernin liikevaihdosta hieman vajaa 60 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat vuonna 2013 olivat Japanin jeni (10 %, prosenttiosuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (6 %), Ruotsin kruunu (5 %) ja Yhdysvaltain dollari (4 %). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on reilu 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikuluja ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut sekä liikennöimismaksut. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Euro-dollarikurssin 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla (rullaavasti seuraavat 12 kk) noin 21 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 68 miljoonaa euroa. Herkkyytlaskelmassa oletetaan Kiinan yuanin ja Hong Kongin dollarin korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa. Euro-jeni-kurssin 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla (seuraavat 12 kk) noin 6 miljoonaa euroa

Finnairin liiketulokseen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 18 miljoonaa euroa.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia. Vuoden 2013 lopussa polttoainehankintojen suojausaste vuoden 2014 ensimmäiselle puoliskolle oli 74 prosenttia ja koko vuodelle 66 prosenttia. Seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 67 prosenttia ja suojausaste jenille 71 prosenttia.

## Muut tapahtumat vuonna 2013

Finnairin uudet toimitilat Tietotie 9:ssä Vantaalla otettiin käyttöön heinäkuussa. Kaikki konsernin pääkaupunkiseudun toiminnot lentävää henkilökuntaa ja tekniikan henkilöstöä lukuun ottamatta siirtyivät uuteen HOTT-rakennukseen (House of Travel and Transportation) vuoden 2013 loppuun mennessä.

## Tilikauden jälkeiset tapahtumat

### OSAKKEENOMISTAJIEN NIMITYSTOIMIKUNNAN EHDOTUKSET YHTIÖKOKOUKSELLE

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta antoi 31.1.2014 ehdotuksensa Finnairin vuoden 2014 varsinaisessa yhtiökokouksessa valittavan hallituksen kokoonpanoksi, puheenjohtajaksi ja palkkioiksi. Nimitystoimikunta ehdottaa, että Maija-Liisa Friman, Klaus W. Heinemann, Jussi Itävuori, Harri Kerminen ja Gunvor Kronman valittaisiin uudelleen hallitukseen ja että uusina jäseninä hallitukseen valittaisiin Jaana Tuominen ja Nigel Turner. Nimitystoimikunta ehdottaa Klaus W. Heinemannin uudelleenvalintaa hallituksen puheenjohtajaksi. Lisäksi nimitystoimikunta ehdottaa, että hallituksen vuosipalkkiot ja Suomessa asuvien jäsenten kokouspalkkiot pidetään ennallaan. Ulkomailla asuvien hallituksen jäsenten kokouspalkkioiden ehdotetaan nousevan 1 200 eurosta 2 400 euroon per kokous.

**VUOSIA 2014–2016 KOSKEVA SUORITUSPERUSTEINEN OSAKEOHJELMA**

Finnairin hallitus hyväksyi 10.2.2014 uuden, vuosia 2014–2016 koskevan suoritusperustaisen osakeohjelman Finnair-konsernin avainhenkilöille. Ohjelma on osa Finnairin hallituksen vuonna 2013 hyväksymää pitkän aikavälin kannustinjärjestelmää, joka koostuu vuosittain alkavista rullaavista ohjelmista.

Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin Finnairin internetsivuilla [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com).

**LENTOKONEIDEN MYYNTI- JA TAKAISINVUOKRAUSSOPIMUKSET**

Finnairin 13.12.2013 allekirjoittama aiesopimus lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta toteutui kahden Finnairin omistaman Airbus 330 lentokoneen osalta 26.2.2014. Aiesopimukseen sisältyneiden kahden Airbus 350 -lentokoneen myynnin ja takaisinvuokrauksen arvioidaan toteutuvan vuoden 2015 toisella puoliskolla, kun Finnair vastaanottaa kaksi ensimmäistä A350-lentokonetta.

**Vuoden 2014 näkymät**

Euroopan ja Aasian epävarmoina jatkuvat talousnäkymät heikentävät kuluttajakysyntää joillakin päämarkkina-alueillamme. Lentoliikenteen odotetaan kasvavan maltillisesti vuonna 2014. Finnair ei kuitenkaan pääse hyötymään tästä kasvusta, ellei se etene kustannussäästöohjelmiaan ja saavuta tavoittelemaansa kustannusrakennetta.

Finnair arvioi, että sen liikevaihto vuonna 2014 on lähellä edellisvuoden tasoa. Polttoainekustannusten odotetaan pysyvän korkeana. Koska meneillään olevien säästöneuvottelujen lopputulos vaikuttaa Finnairin vuoden 2014 taloudelliseen kehitykseen merkittävästi, Finnair harkitsee uudelleen koko vuotta koskevan tulosennusteen antamista säästöneuvotteluiden päätyttyä.

FINNAIR OYJ

Hallitus

## TALOUDELLINEN KEHITYS 2009–2013

<b>TULOSLASKELMA</b>		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Liikevaihto	milj. euroa	2 400	2 449	2 258	2 023	1 838
muutos	%	-2,0	8,5	11,6	10,1	-18,5
Toiminnallinen liike-tulos	milj. euroa	-5	43	-61	-5	-171
suhteessa liikevaihtoon	%	-0,2	1,8	-2,7	-0,2	-9,3
Liiketulos	milj. euroa	-9	34	-88	-13	-115
suhteessa liikevaihtoon	%	-0,4	1,4	-3,9	-0,7	-6,3
Nettorahoitustuotot (+)/-kulut (-)	milj. euroa	23	-18	-22	-20	-10
suhteessa liikevaihtoon	%	1,0	-0,7	-1,0	-1,0	-0,5
Nettokorkokulut	milj. euroa	-10	-13	-14	-16	-6
suhteessa liikevaihtoon	%	-0,4	-0,5	-0,6	-0,8	-0,3
Tulos ennen veroja	milj. euroa	10	15	-111	-33	-125
suhteessa liikevaihtoon	%	0,4	0,6	-4,9	-1,6	-6,8
<b>TASE</b>		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Pitkäaikaiset varat	milj. euroa	1 424	1 501	1 621	1 514	1 596
Lyhytaikaiset varat	milj. euroa	759	699	736	827	842
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	milj. euroa	18	32	0	71	19
Varat yhteensä	milj. euroa	2 201	2 231	2 357	2 412	2 457
Oma pääoma ja määräysvallattomien omistajien osuus	milj. euroa	692	775	747	853	825
Velat yhteensä	milj. euroa	1 509	1 456	1 610	1 558	1 632
Oma pääoma ja velat yhteensä	milj. euroa	2 201	2 231	2 357	2 412	2 457
Bruttoinvestoinnit ilman ennakkoja	milj. euroa	42	41	204	183	347
suhteessa liikevaihtoon	%	1,7	1,7	9,0	9,1	18,9
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	1 314	1 413	1 550	1 636	1 353
Osingot tilikaudelta *	milj. euroa	0	13	0	0	0
Korolliset velat	milj. euroa	593	569	729	765	829
Likvidit varat	milj. euroa	459	430	403	527	607
Korollinen nettovelka	milj. euroa	134	138	326	238	221
suhteessa liikevaihtoon	%	5,6	5,6	14,4	11,7	12,0

<b>TUNNUSLUVUT</b>		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Tulos/osake	euroa	0,02	0,01	-0,75	-0,24	-0,76
Optio-oikeuksien laimennus-vaikutuksella oikaistu tulos/osake	euroa	0,02	0,01	-0,75	-0,24	-0,76
Tulos/osake (tilikauden lopussa oleva osakemäärä)	euroa	0,02	0,01	-0,75	-0,24	-0,76
Oma pääoma/osake	euroa	5,41	6,06	5,89	6,67	6,45
Osinko/osake *	euroa	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00
Osinko tuloksesta *	%	0,0	121,2	0,0	0,0	0,0
Efektiiivinen osinkotuotto	%	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	0,84	1,21	0,40	0,59	-0,94
Hinta/voitto-suhde, P/E		155,88	174,96	-3,07	-21,09	-4,93
Omavaraisuusaste	%	32,0	35,4	32,6	36,2	34,2
Nettovelkaantumisaste	%	19,5	18,0	43,3	27,8	26,8
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	77,6	77,8	108,4	79,6	90,0
Oman pääoman tuotto	%	1,5	1,4	-10,9	-2,7	-12,1
Sijoitetun pääoman tuotto	%	2,3	2,8	-5,2	-0,4	-7,8

<b>RAHAVIRTA</b>		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj. euroa	107	155	51	76	-115
suhteessa liikevaihtoon	%	4,5	6,3	2,2	3,7	-6,3

<b>HENKILÖSTÖ</b>		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Henkilöstö, keskimäärin		5 859	6 784	7 467	7 578	8 797

\* Tilikauden 2013 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

# TILINPÄÄTÖS 1.1.–31.12.2013

## MITEN LUKEA FINNAIRIN TILINPÄÄTÖSTÄ?

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa yhdistelemällä liitetiedot liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi sekä kertomalla laadintaperiaatteista, kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä niitä koskevan liitetiedon yhteydessä.

**i** Liitetiedot on yhdistelty uudella tavalla asiakokonaisuuksien mukaisiksi osioiksi, jotta tilinpäätös antaisi paremman kokonaiskuvan Finnair-konsernista ja sen liiketoiminnasta. Jokaisen osion sisällön alussa on kuvattu ja selitetty osion sisältöä. Selitykset tunnistaa **i**-merkistä.

**L** Laadintaperiaatteet on pyritty kuvaamaan sen liitetiedon yhteydessä, jota periaate lähinnä koskee. Laadintaperiaatteet on merkitty **L**:llä

**!** Samoin yksittäiset kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä **!**.

## SISÄLTÖ

Konsernin tuloslaskelma 79

Konsernin laaja tuloslaskelma 79

Konsernitase 80

Konsernin rahavirtalaskelma 81

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista 82

## TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1 KONSOLIDOINTI 83

1.1 Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet 83

1.2 Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät 84

1.3 Tytäryhtiöt 85

1.4 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot 85

1.5 Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat 85

1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä 86

2 SEGMENTIT JA TUOTOT 87

2.1 Segmentti-informaatio 87

2.2 Liiketoiminnan tuotot 88

2.2.1 Liikevaihto valuutoissa 88

2.2.2 Liiketoiminnan muut tuotot 88

2.2.3 Myynti- ja muut saamiset 88

2.2.4 Myynnin siirtovelat 89

3 LIIKETOIMINNAN KULUT 89

3.1 Valmistus omaan käyttöön 89

3.2 Toiminnalliset kulut valuutoissa 89

3.3 Muut vuokrat 89

3.4 Muut kulut 89

3.5 Kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat 90

3.6 Vaihto-omaisuus 90

3.7 Varaukset 90

3.8 Toiminnallisista kuluista oikaistut erät 91

3.9 Palkitseminen 91

3.9.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut 91

3.9.2 Eläkkeet 94

4 LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASINGJÄRJESTELYT 96

4.1 Aineettomat hyödykkeet 96

4.2 Aineelliset hyödykkeet 97

4.3 Poistot ja arvonalentumiset 98

4.4 Vuokrasopimukset 98

5 PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT 100

5.1 Rahoitustuotot ja -kulut 100

5.2 Rahoitusvarat 100

5.2.1 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset 101

5.2.2 Lyhytaikaiset muut rahoitusvarat 101

5.2.3 Rahavarat 101

5.3 Rahoitusvelat 101

5.4 Vastuusitoumukset 103

5.5 Rahoitusriskien hallinta 103

5.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu 104

5.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus 105

5.8 Johdannaiset 106

5.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot 108

6 MUUT LIITETIEDOT 110

6.1 Tuloverot 110

6.2 Lähipiiritapahtumat 112

6.3 Riidat ja oikeudenkäynnit 112

6.4 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat 112

6.5 Laskentaperiaatteen muutos 112

7 EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS 113

Tunnuslukujen laskentakaavat 121

Hallituksen esitys osingonjaosta 121

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus 121

Tilintarkastuskertomus 122

## KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	Liite	2013	2012
<b>Liikevaihto</b>	<b>2.1, 2.2.1</b>	<b>2 400,3</b>	<b>2 449,4</b>
Valmistus omaan käyttöön	3.1	2,5	1,7
Liiketoiminnan muut tuotot	2.2.2	18,8	20,8
Käyttöomaisuuden myyntivoitot *	3.8	1,1	22,2
<b>Liiketoiminnan tuotot yhteensä</b>		<b>2 422,8</b>	<b>2 494,1</b>
Henkilöstökulut	3.9	383,9	429,2
Polttoainekulut		689,9	670,3
Lentokaluston leasemaksut		57,5	66,2
Muut vuokrat	3.3	152,0	123,2
Lentokaluston aineostot ja huolto		161,2	133,1
Liikennöimismaksut		222,3	226,0
Maaselvitys- ja cateringkulut		257,3	247,2
Valmismatkatuotannon kulut		89,4	96,8
Myynti- ja markkinointikulut		72,9	75,7
Poistot ja arvonalentumiset	4.3	122,1	130,8
Muut kulut	3.4	218,1	230,2
<b>Toiminnalliset kulut yhteensä</b>	<b>3.2</b>	<b>2 426,5</b>	<b>2 428,7</b>
<b>Toiminnallinen liike-tulos</b>		<b>-4,8</b>	<b>43,2</b>
Johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset	3.8	21,7	-4,0
Kertaluonteiset erät	3.8	-26,8	-27,6
<b>Liiketoiminnan kulut yhteensä</b>		<b>2 431,6</b>	<b>2 460,3</b>
<b>Liiketulos</b>		<b>-8,8</b>	<b>33,8</b>
Rahoitustuotot	5.1	42,6	7,9
Rahoituskulut	5.1	-19,7	-25,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	1.6	-4,0	-1,4
<b>Voitto ennen veroja</b>		<b>10,1</b>	<b>14,8</b>
Tuloverot	6.1	1,0	-4,3
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>11,0</b>	<b>10,5</b>
<b>Jakautuminen</b>			
Emoyhtiön omistajille		10,8	10,2
Määräysvallattomille omistajille		0,3	0,3
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluvasta tuloksesta laskettu osakekohtainen tulos</b>			
Osakekohtainen tulos, euroa/osake (laimennettu ja laimentamaton)		0,02	0,01

\* Eivät sisälly toiminnalliseen tulokseen.

## KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	Liite	2013	2012
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>11,0</b>	<b>10,5</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>			
<b>Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi</b>			
Muuntoerot	5.9	0,0	0,0
Myytavissä olevien rahavarojen käyvän arvon muutos	5.9	-13,8	20,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	5.9	-5,3	-48,3
Verovaikutus		4,4	6,7
<b>Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi</b>			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	3.9.2	0,4	-47,8
Verovaikutus		-0,6	11,7
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>		<b>-15,0</b>	<b>-56,9</b>
<b>Tilikauden laaja tulos</b>		<b>-3,9</b>	<b>-46,4</b>
<b>Jakautuminen:</b>			
Emoyhtiön omistajille		-4,2	-46,6
Määräysvallattomille omistajille		0,3	0,2

## KONSERNITASE

Milj. euroa	Liite	31.12.2013	31.12.2012 Oikaistu	1.1.2012 Oikaistu
<b>VARAT</b>				
<b>Pitkäaikaiset varat</b>				
Aineettomat hyödykkeet	4.1	19,3	25,5	32,3
Aineelliset hyödykkeet	4.2	1 309,8	1 362,6	1 468,2
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	1.6	8,2	12,3	13,7
Laina- ja muut saamiset	5.2.1	20,5	22,7	24,6
Eläkesaamiset	3.9.2	0,0	0,0	43,5
Laskennalliset verosaamiset	6.1	65,8	77,6	75,2
<b>Pitkäaikaiset varat yhteensä</b>		<b>1 423,6</b>	<b>1 500,7</b>	<b>1 657,5</b>
<b>Lyhytaikaiset varat</b>				
Vaihto-omaisuus	3.6	19,9	17,1	48,9
Myynti- ja muut saamiset	2.2.3	237,1	217,5	183,2
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	5.8	43,6	33,6	100,1
Muut rahoitusvarat	5.2	335,9	363,5	353,8
Rahavarat	5.2.3	122,9	67,0	49,5
<b>Lyhytaikaiset varat yhteensä</b>		<b>759,4</b>	<b>698,7</b>	<b>735,5</b>
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	1.5	17,7	31,9	0,0
<b>VARAT YHTEENSÄ</b>		<b>2 200,6</b>	<b>2 231,3</b>	<b>2 393,0</b>

Milj. euroa	Liite	31.12.2013	31.12.2012 Oikaistu	1.1.2012 Oikaistu
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>				
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>				
Osakepääoma	5.9	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	5.9	615,7	699,0	703,6
		<b>691,1</b>	<b>774,4</b>	<b>779,0</b>
Määräysvallattomien omistajien osuus		0,7	0,9	0,7
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>691,8</b>	<b>775,3</b>	<b>779,7</b>
<b>Pitkäaikaiset velat</b>				
Laskennalliset verovelat	6.1	72,6	91,6	107,3
Lainat	5.3	410,9	413,5	516,0
Eläkeveloitteet	3.9.2	10,6	3,6	0,0
Varaukset	3.7	69,3	82,3	86,9
<b>Pitkäaikaiset velat yhteensä</b>		<b>563,4</b>	<b>591,0</b>	<b>710,2</b>
<b>Lyhytaikaiset velat</b>				
Varaukset	3.7	40,5	38,2	46,0
Lainat	5.3	207,5	174,2	229,9
Ostovelat		61,6	70,3	69,1
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	5.8	29,1	18,5	17,0
Myyntiin siirtovelat	2.2.4	340,8	288,0	267,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat	3.9	94,7	104,3	102,8
Muihin kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat	3.5	169,0	169,3	171,2
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>		<b>943,2</b>	<b>862,8</b>	<b>903,1</b>
Myytävänä oleviin pitkäaikaisiin omaisuuseriin liittyvät velat	1.5	2,3	2,2	0,0
<b>Velat yhteensä</b>		<b>1 508,9</b>	<b>1 456,0</b>	<b>1 613,3</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT YHTEENSÄ</b>		<b>2 200,6</b>	<b>2 231,3</b>	<b>2 393,0</b>



# KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj.euroa	2013	2012
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>		
Tilikauden voitto	11,0	10,5
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua <sup>1)</sup>	97,3	119,5
Muut oikaisut tilikauden tuloksesta		
Rahoitustuotot	-42,6	-7,9
Rahoituskulut	19,7	23,3
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	4,0	1,4
Tuloverot	-1,0	4,3
Käyttöpääoman muutos	35,8	22,2
Maksetut korot	-12,1	-16,7
Maksetut rahoituskulut	-3,8	-6,0
Saadut korot	1,4	4,2
Maksetut verot	-2,7	-0,1
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>	<b>107,0</b>	<b>154,7</b>
<b>Investointien rahavirta</b>		
Sijoitukset osakkuus- ja yhteisyrityksiin	0,0	-0,7
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,3	-4,8
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-61,0	-53,3
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos <sup>2)</sup>	14,6	-5,2
Myytavissä olevien osakkeiden nettomuutos	53,7	0,1
Aineellisten hyödykkeiden myynti	8,9	10,6
Saadut osingot	1,2	0,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	1,0	-1,0
<b>Investointien rahavirta</b>	<b>16,1</b>	<b>-54,2</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>		
Lainojen nostot	150,0	71,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-115,0	-207,9
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksu	-52,4	-67,7
Oman pääoman ehtoisen lainan nosto	0,0	120,0
Oman pääoman ehtoinen lainan korot ja kulut	-15,4	-14,3
Omien osakkeiden hankinta	-1,7	0,0
Maksetut osingot	-13,0	0,0
<b>Rahoituksen rahavirta</b>	<b>-47,4</b>	<b>-98,9</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>75,7</b>	<b>1,6</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>		
Rahavarat tilikauden alussa	256,1	254,5
Rahavirtojen muutos	75,7	1,6
<b>Rahavarat tilikauden lopussa <sup>3)</sup></b>	<b>331,8</b>	<b>256,1</b>

## Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

### <sup>1)</sup> Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa:

Milj. euroa	2013	2012
Poistot	122,1	130,8
Työsuhde-etuudet	7,3	12,3
Johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset	-21,7	4,0
Muut oikaisut	-10,5	-27,6
<b>Yhteensä</b>	<b>97,3</b>	<b>119,5</b>

<sup>2)</sup> Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos.

### <sup>3)</sup> Rahavarat

Rahavarat sisältävät rahat ja muut rahavarat, jotka on esitetty taseessa erillisillä tileillä. Rahoituslaskelman rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin on esitetty alla:

Milj. euroa	2013	2012
Muut rahoitusvarat	335,9	363,5
Rahavarat	122,9	67,0
<b>Lyhytaikaiset rahavarat taseessa</b>	<b>458,8</b>	<b>430,5</b>
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-126,5	-141,1
Myytavissä olevat osakkeet	-0,4	-33,3
<b>Yhteensä</b>	<b>331,8</b>	<b>256,1</b>

Rahavirtalaskelman rahavarat pitävät sisällään käteisvarat ja pankkitalletukset sekä muut erittäin likvidit rahoitusvarat, joiden juoksuai-ka on enintään kolme kuukautta. Tällaisia erä ovat esim. sijoitus- ja yritystodistukset. Tase-erät on eritelty liitetiedoissa 5.2.2 Lyhytaikaiset muut rahoitusvarat ja 5.2.3 Rahavarat.

## LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräysvallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
<b>Oma pääoma 1.1.2013</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>0,0</b>	<b>247,1</b>	<b>112,6</b>	<b>171,1</b>	<b>774,3</b>	<b>0,9</b>	<b>775,2</b>
Tilikauden tulos					10,8		10,8	0,3	11,0
Myytävikissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos			-10,4				-10,4		-10,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-4,2				-4,2		-4,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-0,2				-0,2		-0,2
Muuntoerot			0,0				0,0		0,0
<b>Kauden laaja tulos yhteensä</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,0</b>	<b>0,0</b>	<b>10,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,2</b>	<b>0,3</b>	<b>-3,9</b>
Osingot					-12,7		-12,7	-0,5	-13,2
Omien osakkeiden osto				-1,7			-1,7		-1,7
Osakeperusteiset maksut				1,9	-0,3		1,5		1,5
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksu						-52,1	-52,1		-52,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,1		-14,1		-14,1
<b>Oma pääoma 31.12.2013</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>-15,0</b>	<b>247,3</b>	<b>96,3</b>	<b>118,9</b>	<b>691,1</b>	<b>0,7</b>	<b>691,8</b>

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräysvallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
<b>Oma pääoma 31.12.2011</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>29,8</b>	<b>247,2</b>	<b>111,9</b>	<b>119,4</b>	<b>751,8</b>	<b>0,7</b>	<b>752,5</b>
Laadintaperiaatteen muutos (IAS 19)			27,2				27,2		27,2
<b>Oma pääoma 1.1.2012</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>57,0</b>	<b>247,2</b>	<b>111,9</b>	<b>119,4</b>	<b>779,0</b>	<b>0,7</b>	<b>779,7</b>
Tilikauden tulos					10,3		10,3	0,2	10,5
Myytävikissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos			15,7				15,7		15,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-36,5				-36,5		-36,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-36,1				-36,1		-36,1
Muuntoerot			0,0				0,0		0,0
<b>Kauden laaja tulos yhteensä</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-56,9</b>	<b>0,0</b>	<b>10,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-46,6</b>	<b>0,2</b>	<b>-46,4</b>
Omien osakkeiden osto					0,3		0,3		0,3
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksu, korot ja kulut					-10,1	-68,3	-78,4		-78,4
Oman pääoman ehtoisen lainan nosto						120,0	120,0		120,0
<b>Oma pääoma 31.12.2012</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>0,1</b>	<b>247,2</b>	<b>112,5</b>	<b>171,1</b>	<b>774,4</b>	<b>0,9</b>	<b>775,3</b>

Tilikauden 2013 lopun oman pääoman ehtoinen laina sisältää 120 miljoonan euron hybridilainan, joka kulujaan jälkeen on arvoltaan 118,9 miljoonaa euroa. Hybridilainan pienentyminen 52,1 miljoonalla eurolla 2013 johtuu aikaisemman vuonna 2009 liikkeelle lasketun lainan jäljellä olevan osuuden takaisinmaksusta. Lisätietoa hybridilainan vaikutuksista löytyy liitetiedossa 5.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

# TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

## 1. KONSOLIDOINTI

**i** Konsolidointiryhmän liitetietoihin on koottu yleinen laadintaperusta sekä konsernin yhdistelyperiaatteisiin liittyvät periaatteet sekä niihin liittyvät liitetiedot. Konsolidointiryhmään sisältyy konsernirakenteen ja siihen liittyvän laskentaympäristön kokonaiskuvan hahmotamista helpottavat liitetiedot, kuten tiedot olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä, sekä myytävänä olevista pitkäaikaisista omaisuuseristä. **i**

### 1.1 TILINPÄÄTÖKSEN LAADINTAPERIAATTEET

#### MITEN FINNAIRIN LAADINTAPERIAATTEITA TULISI LUKEA?

Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleiset konsolidointiperiaatteet on kerrottu osana tätä laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana tätä kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konsernin valitsemat laskentaperiaatteet olemassa olevan viitekehyksen perusteella. Varsinaisen standardin tekstiä ei ole toistettu muutoin kuin jos Finnair on nähnyt sen liitetiedon sisällön ymmärryksen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty, ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	1.3	IAS 27
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	1.3	IAS 27
Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	1.5	IFRS 5
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	1.6	IAS 28
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	2.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	2.2	IAS 18, IAS 39, IFRS 7
Vaihto-omaisuus	Vaihto-omaisuus	3.6	IAS 2
Varaukset	Varaukset	3.7	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	3.9	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	3.9.2	IAS 19
Aineettomat hyödykkeet	Aineettomat hyödykkeet	4.1	IAS 38
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	Aineelliset hyödykkeet	4.2	IAS 16
Poistot ja arvonalentumiset sekä arvonalentumistestaus	Aineettomat hyödykkeet, Aineelliset hyödykkeet	4.1, 4.2	IAS 16, IAS 36, IAS 38
Rahoitusleasing- ja muut vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	4.4	IAS 17
Korko- ja osinkotuotot	Rahoitustuotot ja -kulut	5.1	IAS 18, IAS 39
Rahoitusvarat ja rahavarat	Rahoitusvarat	5.2	IAS 39, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	5.3	IAS 39, IFRS 7
Ehdolliset velat	Vastuusitoumukset	5.4	IAS 37
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	5.8	IAS 39, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	5.9	IAS 32, IAS 33
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	6.1	IAS 12

#### LIIKETOIMINNAN KUVAUS

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin liiketoiminnot jakautuvat lentoliikenteeseen, lentotoimintapalveluihin ja matkapalveluihin. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä. Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 10.2.2014 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen. Yhtiökokouksella on myös mahdollisuus muuttaa tilinpäätöstä.

#### LAATIMISPERUSTA

Finnair Oyj:n konsernitiilinpäätös vuodelta 2013 on laadittu Euroopan Unionissa hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) ja IFRIC-tulkintojen mukaisesti. Konsernitiilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölaainsäädännön mukaiset.

Vuoden 2013 konsernitiilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaissopimuksia, jotka on arvostettu käypään arvoon. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataan tuhanteen euroon. Tästä johtuen yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

#### Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen –standardi ei määrittele liiketuloksen käsitettä. Konserni on määrittänyt sen seuraavasti: liiketulos on nettosumma, joka muodostuu kun liikevaihtoon lisätään liiketoiminnan muut tuotot, vähennetään ostokulut varaston muutoksella ja omaan käyttöön valmistuksesta syntyneillä kuluilla oikaistuna, vähennetään palkat ja muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat kulut, poistot ja mahdolliset arvonalentumistappiot sekä liiketoiminnan muut kulut. Kurssierot ja johdannaisten käypien arvojen muutokset sisältyvät liikevoittoon, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä; muuten ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eriä.

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella toiminnallinen liiketulos, jonka katsotaan antavan vertailukelpoisemman kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Toiminnalliseen liiketulokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksista johtuvia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä.

Taseen varat ja velat luokitellaan lyhytaikaisiksi, mikäli niiden odotetaan realisoituvan 12 kuukauden kuluessa tai mikäli ne luokitellaan likvideiksi varoiksi tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattaviksi eriksi. Muut varat ja velat luokitellaan pitkäaikaisiksi varoiksi tai veloiksi.

#### Arvioiden käyttö

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjen arvioiden tekemistä ja harkintaa laadintaperiaatteiden soveltamisessa. Tietoa harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty kohdassa 1.2 Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät.

**i** = Osion sisältö

**Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit**

Konserni on ottanut käyttöön seuraavat standardit 1.1.2013 alkaen:

- Uudistettu IAS 19, ‘Työsuhde-etuudet’ julkaistiin vuonna 2011, ja se muutti etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden kirjaus- ja laskentakäytäntöjä. Aikaisemmin käytössä ollut ‘putkimenetelmä’ poistui, ja muutoksen johdosta kaikki vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan välittömästi omaan pääomaan laajan tuloksen erien kautta. Uudistettu standardi ei vaikuttanut olennaisesti konsernin tulokseen; sen sijaan se vaikutti omaan pääomaan laajan tuloksen erien kautta.
- Muutos IAS 1 ‘Tilinpäätöksen esittäminen’ –standardissa liittyen laajan tuloksen esittämiseen. Keskeisin muutos koskee muiden laajan tuloksen erien ryhmittelemistä sen mukaan, siirretäänkö ne mahdollisesti tulevaisuudessa tulosvaikutteisiksi vai ei. Muutos vaikutti laajan tuloksen esittämiseen eikä sillä ollut vaikutusta konsernin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.
- Muutos IFRS 7, ‘Rahoitusinstrumentit: Tilinpäätöksessä esitettävät tiedot’ –standardiin liittyen rahoitusinstrumenttien netottamiseen. Muutos koski uutta liitetietovaatimusta, eikä sillä ollut vaikutusta konsernin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.
- IFRS 13, ‘Käyvän arvon määrittäminen, pyrkii lisäämään IFRS-standardien yhdenmukaisuutta antamalla kaikkia IFRS-standardeja koskevan käyvän arvon määritelmän sekä käyvän arvon määrittämistä ja liitetietoja koskevat vaatimukset. Muutoksella ei ollut vaikutusta konsernin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.
- Vuosittaiset parannukset IFRS-standardeihin, 2009-2011, julkaistu toukokuussa 2012: Parannukset vähentävät standardien välistä epä johdonmukaisuutta ja selventävät standardien sanamuotoa. Muutoksilla ei ollut vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Finnair soveltaa seuraavia uusia tai muutettuja standardeja ja tulkintoja 1. tammikuuta 2014 lähtien:

- IFRS 10, ‘Konsernitilinpäätös’ – standardi määrittelee määräysvallan käsitteen, joka on määräävä tekijä ratkaistaessa, yhdistelläänkö jokin yksikkö konsernitilinpäätökseen vai ei.
- IFRS 11, ‘Yhteisjärjestelyt’ –standardin myötä yhteisjärjestelyjen luonnetta arvioidaan ennemmin niihin liittyvien oikeuksien ja veloitteiden kuin juridisen muodon perusteella. Yhteisjärjestelyjä on kahden tyyppisiä: yhteiset toiminnot ja yhteisyritykset. Yhteisen toiminnon osapuolilla on varoja koskevia oikeuksia ja järjestelyyn liittyviä velvoitteita, jotka se käsittelee kirjanpidossaan yhdistelemällä varoista ja veloitteista osuutensa konsernitilinpäätökseen. Yhteisyrityksissä osapuolilla on oikeuksia järjestelyn nettovarallisuuteen, ja ne yhdistellään pääomaosuusmenetelmällä. Uuden standardin seurauksena aikaisemmin yhteisyrityksiä käsitellyt standardi IAS 28 uudistettiin yhteensoveltuvaksi uuden IFRS 11 standardin kanssa.
- IFRS 12, ‘Tilinpäätöksessä esitettävät tiedot osuuksista muissa yhteisöissä’ sisältää kaiken tyyppisiä omistusosuuksia koskevia liitetietovaatimuksia.

Finnair on arvioinut uusien standardien vaikutusta nykyisiin omistuksiinsa. Arvion perusteella uusilla standardeilla IFRS 10, 11, 12 ei ole vaikutusta nykyisiin tytäryhtiöiden, osakkuus- ja yhteisyritysten yhdistelyperiaatteisiin ja menetelmiin. Yhteisyrityksinä käsitellyt yhtiöt tullaan jatkossakin yhdistelemään pääomaosuusmenetelmää käyttäen.

Muilla jo julkaistuilla, tilikaudella 2014 tai myöhemmin voimaan tulevilla muutoksilla, tulkinnoilla tai uusilla standardeilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

**YLEISET KONSOLIDOINTIPERIAATTEET****Yhdistely konsernitilinpäätökseen**

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuu siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä liitetiedossa 1.3 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti konsernitilinpäätökseen. Kun konsernilla on yhtiössä huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 5.2 Rahoitusvarat kerrottujen periaatteiden mukaisesti.

**Ulkomaan rahan määräisten erien muuntaminen**

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konsernitilinpäätös on esitetty euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämisvaluutta. Ulkomaisien tytäryhtiöiden, joiden toimintavaluutta poikkeaa emoyhtiön toimintavaluutasta, tuloslaskelmat ja taseet muutetaan esittämisvaluutan määräiseksi seuraavasti:

- Ulkomaan rahan määräiset monetaariset erät on muunnettu toimintavaluutan määräiseksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskipursseja.
- Maksetut ja saadut ennakkomaksut ovat toimintavaluutan maksupäivän kurssin mukaisia.
- Ei-monetaariset erät on muunnettu toimintavaluutan määräiseksi käyttäen tapahtumapäivän kurssia.
- Liiketoiminnan kurssierot sisältyvät tuloslaskelman liikevoittoon ja ulkomaanrahan määräisten lainojen kurssierot sisältyvät rahoituseriin.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien kurssierot kirjataan laajaan tulokseen. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai -tappiota. Ulkomaisista hankinnoista syntynyt liikearvo, joka on kohdistettu ulkomaiseen yksikköön, käsitellään ulkomaan yksikön valuuttamääräisenä omaisuutena ja muunnetaan euroiksi tilinpäätöspäivän kurssiin.

**1.2 KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT**

Tilinpäätöstä laadittaessa joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi joudutaan käyttämään harkintaa tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Arviot pohjautuvat johdon parhaaseen näkemykseen tilinpäätöshetkellä. Mahdolliset arvioiden ja olettamusten muutokset merkitään kirjanpitoon sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai olettamuksia korjataan ja kaikilla tämän jälkeisillä tilikausilla.

**!** Tunnistetut kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Allaolevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. **!**

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Arvon alentumistestaus	4.1, 4.2	Aineettomat hyödykkeet, Aineelliset hyödykkeet
Vuokrasopimusten luokittelu	4.4	Vuokrasopimukset
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	2.2	Liiketoiminnan tuotot
Laskennalliset verot	6.1	Tuloverot
Eläkeveloitteet	3.9.2	Eläkkeet

**!** = Kriittiset tilinpäätösarviot

## 1.3 TYTÄRYHTIÖT

**L Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet**

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöiksi katsotaan ne yhtiöt, joiden äänimäärästä konserni omistaa joko suoraan tai välillisesti enemmän kuin 50 prosenttia tai sillä on muuten oikeus määrätä yrityksen talouden ja liiketoiminnan periaatteista hyödyn saamiseksi sen toiminnasta. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi.

Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

**Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa**

Määräysvallattomien omistajien osuus on esitetty taseessa osana omaa pääomaa erillään emoyhtiön omistajille kuuluvasta osuudesta. Jokaisen hankinnan osalta määräysvallattomien omistajien osuus voidaan kirjata joko käypään arvoon tai suhteellisen osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisätyn kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. Tapahtumat määräysvallattomien omistajien kanssa käsitellään kuten omistajien kanssa tehdyt. **L**

**Merkittävimmät tytäryhtykset**

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100,00	FTS Financial Services Oy, Helsinki	100,00
Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Helsinki	100,00	Finnair Travel Retail Oy, Helsinki	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00	LSG Sky Chefs Finland Oy (Finnair Catering Oy), Vantaa *	100,00
Suomen Matkatoimisto Oy (Matkatoimisto Oy Area), Helsinki	100,00	Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100,00
A/S Estravel Ltd, Viro	72,02	Finnair ATR Finance Oy, Helsinki	100,00
Backoffice Services Estonia Oü, Viro	100,00	Finnair Technical Services Oy, Helsinki	100,00
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	100,00	Finnair Engine Services Oy, Helsinki	100,00
Toivelomat Oy, Helsinki	100,00	Finnair Flight Academy Oy, Helsinki	100,00
OOO Aurinkomatkat, Venäjä	100,00	Finncatering Oy, Vantaa	100,00
OOO Aurinko (Calypso World of Travel), Venäjä	100,00	Northport Oy, Helsinki	100,00
Matkayhtymä Oy, Helsinki	100,00	Finland Travel Bureau Oy (Suomen Matkatoimisto Oy), Helsinki	100,00
Aurinko Oü (Horizon Travel Oü), Viro	100,00	IC Finnair Ltd, Iso-Britannia **	100,00

\* Tehdyn yhteistyösopimuksen ehtojen ja sopimukseen sisältyvän, koska tahansa käytettävän osto-option takia, ei konsernilla ole yhtiössä määräysvaltaa

\*\* IC Finnair Ltd on Guernsain saarilla toimiva jälleenvakuutustoimintaa harjoittava -captive-yhtiö, jonka tulos verotetaan Suomessa.

## 1.4 HANKITUT JA MYYDYT LIIKETOIMINNOT

Tilikausien 2013 ja 2012 aikana konsernilla ei ole ollut yrityshankintoja. Tilikauden 2013 aikana Finnair-konserni ei myynyt liiketoimintoja. Vuoden 2012 aikana Finnair solmi yhteistyösopimuksen liittyen Finnair Catering Oy:n myyntiin. Yhteistyösopimuksen johdosta määräysvalta ja vastuu liiketoiminnasta siirtyi LSG Sky Chefsille 1.8.2012 alkaen, minkä jälkeen yhtiötä ei enää ole yhdistelty osaksi konsernitilinpäätöstä.

## 1.5 MYYTÄVÄKSI LUOKITELLUT PITKÄAIKAISET OMAISUUSERÄT JA VELAT

**L Laadintaperiaatteet**

Myytävänä oleviksi varoiksi luokitellaan sellaiset pitkäaikaiset omaisuuserät tai sellaisten varojen ja niihin liittyvien velkojen ryhmät (luovutettavien erien ryhmät), joiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä ja myynti on erittäin todennäköinen, jos sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden kuluessa.

Välittömästi ennen luokittelua myytävänä olevaksi omaisuuserät tai luovutettavien erien ryhmän varat ja velat arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Poistot näistä omaisuuseristä lopetetaan luokitteluhetkellä. **L**

Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät sisältävät sekä 2013 että 2012 tilinpäätöksessä tekniikan rakennejärjestelyjen seurauksena myytäväksi siirrettyä vaihto- ja käyttöomaisuutta. Lisäksi myytävänä oleviin eriin sisältyy myytäväksi ilmoitetun tytäryhtiön Finncatering Oy:n luvut.

**Myytävänä olevien omaisuuserien kirjanpitoarvot**

Milj. euroa	2013	2012
Aineelliset hyödykkeet	9,8	16,7
Vaihto-omaisuus	5,4	12,3
Myynti- ja muut saamiset	2,5	2,9
<b>Yhteensä</b>	<b>17,7</b>	<b>31,9</b>

**Myytävänä olevien pitkäaikaisten velkojen kirjanpitoarvot**

Milj. euroa	2013	2012
Osto- ja muut velat	2,3	2,2
<b>Yhteensä</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>

**L** = Laadintaperiaatteet

## 1.6 OSUUDET OSAKKUUS- JA YHTEISYRITYKSISSÄ

**L** Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20-50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuusyhtiön tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyhtiön velvoitteiden täyttämiseen.

Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolille omistajille kuuluva osuus. Realisoitumattomat tappiot eliminoidaan, ellei liiketapahtuma anna viitteitä luovutetun omaisuuden arvon alentumisesta. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyhtiöön tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyhtiöstä kerrytetävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista.

Osakkuusyhtiöiden ja yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos osakkuus- tai yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. **L**

Konsernin osuus osakkuusyhtiöiden ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavissa taulukoissa.

Milj. euroa	2013	2012
Tilikauden alussa	12,3	13,7
Osuus kauden tuloksesta	-4,0	-1,4
Lisäykset	0,0	3,3
Vähennykset	0,0	-3,3
<b>Tilikauden lopussa</b>	<b>8,2</b>	<b>12,3</b>

## Tilinpäätöstiedot konsernin merkittävimmistä osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2013

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Amadeus Estonia	Viro	0,7	0,3	1,2	0,4	33,25
Nordic Global Airlines Oy	Suomi	8,0	5,0	27,7	0,0	40,00
Flybe Nordic Ab *	Ruotsi	43,6	54,6	236,1	-15,8	40,00
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1	Suomi	26,5	20,2	1,5	0,0	28,33
<b>Yhteensä</b>		<b>78,7</b>	<b>80,1</b>	<b>266,5</b>	<b>-15,5</b>	

\* Esitetyt luvut perustuvat Flybe Nordic Ab:n operatiivisen toiminnan harjoittamisesta vastaavan tytäryhtiön Flybe Finland Oy:n viralliseen tilinpäätökseen 31.3.2013 päättyneeltä tilikaudelta.

## Tilinpäätöstiedot konsernin merkittävimmistä osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2012

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Amadeus Estonia	Viro	0,7	0,4	0,7	0,2	33,25
Nordic Global Airlines Oy	Suomi	7,2	4,2	28,6	0,6	40,00
Flybe Nordic Ab	Ruotsi	11,2	7,6	26,6	-5,5	40,00
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1	Suomi	27,4	19,5	1,4	0,0	28,33
<b>Yhteensä</b>		<b>45,8</b>	<b>31,3</b>	<b>56,6</b>	<b>-4,9</b>	

Finnair-konsernin omistamat osakkuus- ja yhteisyritykset ovat noteeraamattomia yhtiöitä. Näistä Amadeus Finlandin omistus Amadeus Estoniassa takaa Virossa toimiville suomalaisille matkatoimistoille yhtenäiset tuotteet ja palvelut ja auttaa osaltaan kasvattamaan virolaisten matkatoimistojen ja suomalaisten matkapalvelutuottajien yhteistyötä. Finnair Cargo Oy:n yhdessä Ilmarisen ja Neff Capital Managementin kanssa omistama Nordic Global Airlines Oy on rahtilentoihin erikoistunut lentoyhtiö. Flybe Nordic on Finnair Oyj:n ja Flybe UK:n omistama Pohjoismaissa ja Baltiassa toimiva alueellinen lentoyhtiö. Vuoden 2012 aikana Finnish Aircraft Maintenance Oy:n osakkeet vaihdettiin Flybe Nordicin osakkeisiin. Järjestely toteutettiin siten, etteivät omistusosuudet muuttuneet.

## 2 SEGMENTIT JA TUOTOT

**i** Segmentit ja tuotot -liitetietoon on koottu segmentti-informaatiota sekä myyntiin ja liiketoiminnan muihin tuottoihin liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **i**

### 2.1 SEGMENTTI-INFORMAATIO

#### **L** Segmentti-raportointi

Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toimintasegmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin hallitus. Raportoivat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. **L**

Raportoivat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnallisen segmenttijaon mukaiseen sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoiminta- ja raportoitavat segmentit ovat lentoliikenne, lentotoimintapalvelut ja matkapalvelut.

Lentoliikenne vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikennesegmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Finnair lentoliikenne, Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Flight Academy Oy ja Finnair Aircraft Finance Oy.

Lentotoimintapalvelut koostuu vuonna 2012 toteutuneiden rakennejärjestelyjen jälkeen lentokonehuollosta sekä Finncatering Oy:n ja Finnair Travel Retail Oy:n toiminnoista. LSG Sky Chefsin alaisuuteen 1.8.2012 siirtyneen Finnair Catering Oy:n liiketoiminta on mukana segmentin vertailuvuoden luvuissa 31.7.2012 asti. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös valtaosa Finnairin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelut.

Matkapalvelut koostuu konsernin koti- ja ulkomaisten matkatoimistojen toiminnasta ja valmismatkatoiminnasta sekä matkailualan ohjelmistoliiketoiminnasta. Segmenttiin kuuluvat yhtiöt ovat Oy Aurinkomatkat-Suntours Ltd Ab, Matkayhtymä Oy, Toivelomat Oy, Horizon Travel Oü, OOO Aurinko, Amadeus Finland Oy, Suomen Matkatoimisto Oy, Matkatoimisto Oy Area ja A/S Estravel.

Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään markkinahintaan. Liikevoittoon sisältymättömiä eriä ei kohdisteta segmenteille. Konsernihallinnon henkilöstömäärä on esitetty erikseen, mutta sen kustannukset on kohdistettu segmenteille.

#### Liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 2013

Milj. euroa	Lento- liikenne	Lento- toiminta- palvelut	Maka- palvelut	Eliminoinnit	Konserni- hallinto	Konserni yhteensä
Ulkoisen liikevaihto	2 052,5	96,8	251,0			2 400,3
Sisäinen liikevaihto	121,4	99,4	0,7	-221,6		0,0
Liikevaihto	2 174,0	196,3	251,7	-221,6		2 400,3
<b>Liikevoitto</b>	<b>24,8</b>	<b>-35,2</b>	<b>1,6</b>			<b>-8,8</b>
<b>Toiminnallinen liiketulos</b>	<b>5,7</b>	<b>-13,6</b>	<b>3,1</b>			<b>-4,8</b>
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista						-4,0
Rahoitustuotot						42,6
Rahoituskulut						-19,7
Tuloverot						1,0
Määräysvallattomien omistajien osuus						-0,3
<b>Tilikauden voitto</b>						<b>10,8</b>
Poistot ja arvonalentumiset	113,2	7,4	1,5			122,1
Henkilöstö keskimäärin	3 619	1 215	751		274	5 859
Henkilöstö vuoden lopussa	3 677	1 106	730		290	5 803

#### Liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 2012

Milj. euroa	Lento- liikenne	Lento- toiminta- palvelut	Maka- palvelut	Eliminoinnit	Konserni- hallinto	Konserni yhteensä
Ulkoisen liikevaihto	2 050,5	116,0	282,9			2 449,4
Sisäinen liikevaihto	136,5	203,5	1,5	-341,5		0,0
Liikevaihto	2 187,0	319,5	284,4	-341,5		2 449,4
<b>Liikevoitto</b>	<b>30,2</b>	<b>-1,3</b>	<b>4,9</b>			<b>33,8</b>
<b>Toiminnallinen liikevoitto</b>	<b>39,6</b>	<b>-2,0</b>	<b>5,6</b>			<b>43,2</b>
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista						-1,4
Rahoitustuotot						7,9
Rahoituskulut						-25,5
Tuloverot						-4,3
Määräysvallattomien omistajien osuus						-0,3
<b>Tilikauden voitto</b>						<b>10,2</b>
Poistot ja arvonalentumiset	112,9	16,5	1,4			130,8
Henkilöstö keskimäärin	3 660	1 984	855		285	6 784
Henkilöstö vuoden lopussa	3 784	1 518	810		256	6 368

**i** = Osion sisältö

**L** = Laadintaperiaatteet

## 2.2 LIKETOIMINNAN TUOTOT

**i** Liiketoiminnan tuottojen liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja muihin tuottoihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta tuottojen kokonaiskuva sekä niiden vaikutus Finnairin tulokseen ja taseeseen olisi paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset sekä lähinnä ennakkoon maksetuista lentolipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. **i**

### **L** Tuloutus

Liikevaihto määritetään saadun tai saatavan vastikkeen käyvän arvon perusteella tuotteita tai palveluita luovutettaessa. Myyntistä vähennetään annetut alennukset ja välilliset verot. Myyntituotot on kirjattu alla kuvatulla tavalla.

Lentoliikenteen myynti tuloutetaan sillä hetkellä, kun lentoliikenneohjelman mukaisesti lento lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu lipun vanhenemisaikaan.

Konserni tarjoaa Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmän, jossa asiakas hankkimillaan pisteillä voi tehdä ostoksia Finnairin palvelutarjonnasta. Asiakkaalta saatava suoritus kohdistetaan myyntisopimuksen eri komponenteille niiden käypiin arvoihin perustuen. Tällaista moniosaista järjestelyä tuloutetaan alkuperäisen hankinnan yhteydessä määrä, joka vastaa palvelun tai tuotteiden osuutta koko järjestelyn käyvästä arvosta. Kun pisteitä käytetään palvelun tai tuotteiden hankintaan, tuloutetaan tämä osa joko tuotteiden määräysvallan siirtymishetkellä tai vastaavasti palvelun tuottamishetkellä.

Lentotoimintapalvelujen huoltopalveluja myydään uudelleenjärjestelyjen seurauksena enenevässä määrin lähinnä konserni-yhtiöille, ja ne tuloutetaan silloin, kun palvelu on kokonaan suoritettu. Lentokoneissa ja -asemilla tapahtuva tuotemyynti (Travel Retail) sekä ateriapalvelujen myynti on lähinnä tavaramyyntiä, joka tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle.

Matkapalveluihin liittyvä myynti tuloutetaan, kun palvelu on luovutettu. Matkapaketit tuloutetaan lähtöpäivän perusteella, ja välitysmyynti tuloutetaan myyntihetkellä. Välitysmyyntissä tuottoihin kirjataan ainoastaan komission osuus.

### **Julkiset avustukset**

Julkiset avustukset, esimerkiksi valtiolta saatu avustus ammatilliseen koulutukseen on kirjattu liiketoiminnan muihin tuottoihin. Käyttöomaisuushankintoihin liittyvät julkiset avustukset kirjataan alkuperäisen hankintamenon vähennykseksi. Avustukset tuloutuvat pienempien poistojen muodossa hyödykkeen taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

### **Myyntisaamiset**

Myyntisaamiset arvostetaan käypään arvoon. Kun konsernilla on objektiivista näyttöä, että erääntyneitä myyntisaamisia ei kailta osin pystytä perimään, kirjataan luottotappiovaraus. Taloudelliset vaikeudet, jotka osoittavat asiakkaan olevan menossa konkurssiin, merkittävät rahoitukselliset uudelleenjärjestelyt tai maksujen olennainen viivästyminen ovat esimerkkejä objektiivisesta näytöstä, jotka saattavat aiheuttaa myyntisaamisten arvonalentumisen. Myyntisaamisten arvonalentuminen kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin. **L**

### **i** Finnair Plus- kanta-asiakasjärjestelmä

Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutusajankohta edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvän arvon ja pisteiden vanhenemisen määrittelyn osalta. Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmän pisteet arvostetaan IFRIC 13 mukaisesti markkina-arvoon. Pisteiden markkina-arvo on määritelty käytettyjen pisteiden toteutuneen jakauman mukaisesti. Kullekin käyttökohteelle on pyritty arvioimaan markkina-arvoa parhaiten vastaava hinta käytettävissä olevan tiedon mukaisesti. Finnair Plus -velka muodostuu kanta-asiakkaiden jäsentileillä olevasta pistemäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Näin saatu kokonaispistemäärä kerrotaan yllä kuvatun mukaisesti lasketulla pistekohtaisella arvolla, jolloin saadaan tilinpäätöksessä esitettävä Finnair Plus -velka. **i**

### 2.2.1 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2013	2012
EUR	1 389,7	1 387,0
JPY	230,4	305,3
CNY	135,3	72,2
SEK	115,0	106,1
USD	83,4	75,4
Muut valuutat	446,6	503,5
<b>Yhteensä</b>	<b>2 400,3</b>	<b>2 449,4</b>

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 5.5 Rahoitusriskien hallinta.

### 2.2.2 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2013	2012
Vuokratuotot	10,6	8,4
Muut tuotot	8,2	12,4
<b>Yhteensä</b>	<b>18,8</b>	<b>20,8</b>

### 2.2.3 Myynti- ja muut saamiset

Milj. euroa	2013	2012
Myyntisaamiset	123,2	120,7
Siirto- ja muut saamiset yhteensä	113,9	96,8
Saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä	36,1	22,5
Muut siirto- ja muut saamiset	77,8	74,3
<b>Yhteensä</b>	<b>237,1</b>	<b>217,5</b>

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä ovat pääsääntöisesti saamisia Flybeltä.

Siirto- ja muihin saamisiin sisältyy lähinnä lentokoneiden vuokriin liittyviä ennakkomaksuja.

**i** = Osion sisältö

**L** = Laadintaperiaatteet

**!** = Kriittiset tilinpäätösarvot



Myyntisaamisten ikäjakauma	2013	2012
Erääntymättömät	112,6	116,3
Erääntynyt alle 60 pv	5,1	0,8
Erääntynyt yli 60 pv	5,5	3,6
<b>Yhteensä</b>	<b>123,2</b>	<b>120,7</b>

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista 0,8 miljoonaa euroa (3,6). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajautumisen johdosta. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä on yhtä suuri kuin kunkin edellä mainitun saamislukun kirjanpitoarvo. Konserni ei ole vastaanottanut vakuuksia.

#### Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2013	2012
EUR	60,6	61,6
USD	15,8	16,9
JPY	8,3	7,8
CNY	5,5	4,2
SEK	5,1	4,5
Muut valuutat	27,8	25,8
<b>Yhteensä</b>	<b>123,2</b>	<b>120,7</b>

#### 2.2.4 Myynnin siirtovelat

Milj. euroa	2013	2012
Ennakkoon saadut lentolipputulot	255,6	204,6
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	32,7	35,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	32,2	32,5
Muut myynnin siirtovelat	20,3	15,0
<b>Yhteensä</b>	<b>340,8</b>	<b>288,0</b>

Myynnin siirtovelkoihin sisältyy ennakkoon maksettuja lento- (255,6) ja valmismatkoja (32,7), joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka (32,2) koostuu kanta-asiakkaiden lentomatkustamisesta ja ostoista kerryttämistä, käyttämättömistä pisteistä, jotka merkitään tilinpäätöksen velaksi käypään arvoon toteumaolettaman perusteella.

Muut myynnin siirtovelat koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

### 3 LIIKETOIMINNAN KULUT

**i** Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisi paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvä vaihto-omaisuus sekä leasingkaluston huoltovaroukset on esitetty liiketoiminnan kulujen yhteydessä. Samoin olennaisesti kuluihin liittyvät siirtovelat, kuten polttoainehankintoihin ja liikennöimismaksuihin liittyvät velat on esitetty tämän liitetiedon yhteydessä. Palkitseminen on käsitelty omana kokonaisuutenaan kulujen yhteydessä. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut sekä eläkkeet, sekä näiden tasevaikutukset, samoin kuin johdon palkitseminen. **i**

#### 3.1 VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN

Milj. euroa	2013	2012
Laitevalmistukset	2,0	1,4
Raskashuollot	0,6	0,3
<b>Yhteensä</b>	<b>2,5</b>	<b>1,7</b>

#### 3.2 TOIMINNALLISET KULUT VALUUTOISSA

Milj. euroa	2013	2012
EUR	1 302,5	1 254,1
USD	983,9	1 036,9
JPY	31,6	34,8
CNY	15,9	10,7
SEK	13,2	14,1
Muut valuutat	79,5	78,0
<b>Yhteensä</b>	<b>2 426,5</b>	<b>2 428,7</b>

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 5.5 Rahoitusriskien hallinta.

#### 3.3 MUUT VUOKRAT

Milj. euroa	2013	2012
Rahtikapasiteetin vuokrat	18,7	18,4
Lentokapasiteetin muut vuokrat	93,2	63,3
Toimitila- ja muut vuokrat	40,1	41,5
<b>Yhteensä</b>	<b>152,0</b>	<b>123,2</b>

#### 3.4 MUUT KULUT

Milj. euroa	2013	2012
Tietohallintokulut ja paikanvarausmaksut	82,3	84,5
Muut erät	135,8	145,7
<b>Yhteensä</b>	<b>218,1</b>	<b>230,2</b>

Muut erät koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

**Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa**

Milj. euroa	2013	2012
PricewaterhouseCoopers Oy		
Tilintarkastuspalkkiot	0,2	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,0
Muut palkkiot	0,1	0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>

**3.5 KULUIHIN LIITTYVÄT SIIRTO- JA MUUT VELAT**

Milj. euroa	2013	2012
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	78,3	80,8
Lentokaluston aineostot ja huolto	11,9	12,0
Valmismatkatuotannon kulut	10,3	11,9
Muut erät	68,6	64,7
<b>Yhteensä</b>	<b>169,0</b>	<b>169,3</b>

Muut siirtovelat koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

**3.6 VAIHTO-OMAISUUS****L Vaihto-omaisuus**

Konsernin vaihto-omaisuutta ovat lentokoneissa käytettävät varaosat sekä keskeneräinen työ liittyen lentokoneiden huoltamiseen. Vaihto-omaisuus arvostetaan hankintamenoon tai sitä alempana nettorealisointiarvoon. Hankintameno määritellään keskihintamenetelmää käyttäen. Hankintamenoon sisältyy myös osuus valmistuksen kiinteistä ja muuttuvista yleismenoista normaalin toiminta-asteen mukaisesti. **L**

Milj. euroa	2013	2012
Aineet ja tarvikkeet	19,8	15,1
Keskeneräiset tuotteet	0,1	2,0
<b>Yhteensä</b>	<b>19,9</b>	<b>17,1</b>

Vaihto-omaisuuden kuluksi kirjattu hankintameno, joka sisältyy lentokaluston aineostoihin, oli 33,6 miljoonaa euroa (32,5). Tilikauden aikana kirjattiin kuluksi 0,1 miljoonaa euron (2,1) alaskirjaus liittyen vaihto-omaisuuteen. Vaihto-omaisuudesta on siirretty tilikauden aikana myytävänä olevaksi 1,3 miljoonaa euroa (12,3).

**3.7 VARAUKSET****L Varaukset**

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman seurauksena olemassa oleva oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä, ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita olemassa olevan velvoitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättämispäivänä.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. Uudelleenjärjestelyä koskeva suunnitelma sisältää vähintään seuraavat tiedot: järjestelyä koskeva liiketoiminta, pääasialliset toimipaikat, joihin järjestely vaikuttaa, niiden henkilöiden toimipaikkojen sijainti, työtehtävät ja arvioitu lukumäärä, joille tullaan suorittamaan korvauksia työsuhteen päättymisestä, toteutuvat menot ja suunnitelman toimeenpano-aika.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden korjaukseen ja moottoreiden käytäntöarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Varauksen perusteena on huoltojakson lennetyt lentotunnit. **L**

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Uudelleenjärjestelyvaraus	2013	Lentokaluston huoltovaraus	Uudelleenjärjestelyvaraus	2012
Varaus kauden alussa	109,7	10,8	<b>120,5</b>	115,8	17,1	132,9
Uudet varaukset	20,2	17,4	<b>37,6</b>	19,2	10,8	30,0
Varausten purku	-33,1	-10,8	<b>-43,9</b>	-24,1	-17,1	-41,2
Kurssierot	-4,5		<b>-4,5</b>	-1,2		-1,2
<b>Yhteensä</b>	<b>92,4</b>	<b>17,4</b>	<b>109,8</b>	<b>109,7</b>	<b>10,8</b>	<b>120,5</b>
Joista pitkäaikaista	69,3		<b>69,3</b>	82,3		82,3
Joista lyhytaikaista	23,1	17,4	<b>40,5</b>	27,4	10,8	38,2
<b>Yhteensä</b>	<b>92,4</b>	<b>17,4</b>	<b>109,8</b>	<b>109,7</b>	<b>10,8</b>	<b>120,5</b>

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2020 mennessä.

Henkilöstön ja tyhjen toimitilojen vuokrien uudelleenjärjestelyvaraus on osa konsernissa toteutettavaa rakennejärjestelyä.

### 3.8 TOIMINNALLISISTA KULUISTA OIKAISTUT ERÄT

Toiminnalliseen tulokseen ei sisälly kertaluonteisia eräiä eikä muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eräiä. Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviksi eriksi katsotaan Finnair-konsernissa suojauslaskennan ulkopuolisten tulosvaikuttaisesti käsiteltävien johdannaisten käyvän arvon muutokset sekä valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset.

Milj. euroa	2013	2012
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	17,2	-5,2
Valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset	4,5	1,2
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	1,1	22,2
Kertaluonteiset erät	-26,8	-27,6
<b>Yhteensä</b>	<b>-4,0</b>	<b>-9,4</b>

### 3.9 PALKITSEMINEN

#### 3.9.1 HENKILÖSTÖKULUT JA OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

##### **L** Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille suunnatuista osakeperusteisista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrätynä aikana.

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Se osuus etuudesta, jonka osallistuja saa osakkeina, kirjataan osakkeina maksettavaksi. Osuus, jolla osallistujat maksavat etuuteen liittyvät verot ja muut maksut, kirjataan rahana maksettavana järjestelyinä. Omaan pääomana maksettavat osakepalkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Rahana maksettavan palkkion arvo perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä. Jaksotus perustuu osakkeen käyvästä arvosta johdettuun määrään, joka kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille, ja velaksi maksuhetken saakka.

##### **Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet**

Irtisanomisetuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman peräytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. **Eläkkeisiin** liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 3.9.2 Eläkkeet **L**

##### Henkilöstökulut

Milj. euroa	2013	2012
Palkat ja palkkiot	<b>304,4</b>	<b>341,8</b>
Eläkekulut	58,6	64,1
Maksupohjaiset järjestelyt	51,1	57,3
Etuuspohjaiset järjestelyt	7,5	6,8
Muut henkilöstökulut	20,9	23,3
<b>Yhteensä</b>	<b>383,9</b>	<b>429,2</b>
Henkilöstökuluihin liittyvät kertaluonteiset erät	17,9	12,2
<b>Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä</b>	<b>401,8</b>	<b>441,4</b>

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lyhyen- ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontais- ja muista työsuhte-educista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä vuonna 2013 oli 5,1 miljoonaa euroa (8,2). Henkilöstökulujen lisäksi tuloslaskelman kertaluonteisiin eriin sisältyi henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja ja yhteensä 17,9 miljoonaa euroa (12,2), jotka liittyvät konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen ratkaisujen toteuttamiseen. Tuloslaskelman henkilöstökulut kertaluonteiset erät mukaan lukien olivat yhteensä 401,8 miljoonaa euroa (441,4).

##### Henkilöstörahastosiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin toimitusjohtaja ja muut johtoryhmän jäsenet eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahasto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikaudelta 2013 ei ole kirjattu voittopalkkiota. Tilikauden 2012 tuloksen perusteella henkilöstörahastolle jaettiin voittopalkkiota yhteensä 5 miljoonaa euroa, josta 4,8 miljoonaa euroa on kirjattu 2012 tulokseen ja 0,2 miljoonaa euroa 2013 tulokseen.

##### Työsuhte-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2013	2012
Lomapalkat	66,4	66,0
Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat	28,3	38,3
<b>Työsuhte-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat yhteensä</b>	<b>94,7</b>	<b>104,3</b>

Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin liittyviä velkoja. Lisäksi tilinpäätöksen lyhytaikaisten varauksien ryhmään sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 15,7 miljoonaa euroa (10,8).

**Johdon palkat ja palkkiot****Toimitusjohtajan ja johtoryhmän ja jäsenten suoriteperusteiset palkat ja palkkiot**

Tuhat euroa	Toimitus- johtaja Pekka Vauramo	Toimitus- johtajan sijainen Ville Iho	Toimitus- johtaja Mika Veh- viläinen	Johto- ryhmä*	Yhteensä 2013	Toimitus- johtaja Mika Vehviläinen	Johto- ryhmä	Yhteensä 2012
Kiinteä palkka	361	225	178	1 620	<b>2 384</b>	576	1 739	2 315
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot**	64	30	0	180	<b>274</b>	202	557	759
Luontaisedut	0	13	7	60	<b>80</b>	38	87	125
Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet	0	0	0	502	<b>502</b>	-	231	231
Osakepalkkiot ***	0	33	4	206	<b>242</b>	147	775	922
Lakisääteinen eläke ****	62	49	48	340	<b>499</b>	133	396	529
Etuuspohjainen lisäeläke	0	0	0	53	<b>53</b>	0	122	122
Maksupohjainen lisäeläke	0	22	0	95	<b>117</b>	115	165	280
<b>Yhteensä</b>	<b>487</b>	<b>371</b>	<b>236</b>	<b>3 057</b>	<b>4 151</b>	<b>1 211</b>	<b>4 072</b>	<b>5 283</b>

\* Johtoryhmä ei sisällä toimitusjohtajan sijaisena toimineen Ville Ihon palkkoja ja palkkioita vuodelta 2013, jotka esitetty erillisenä koko vuodelta 2013.

\*\* Tilikauden 2013 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty.

\*\*\* Toimitusjohtaja Vehviläisen osalta tilikaudelle 2012 kirjattiin suoriteperusteista osakepalkkiota yhteensä 328 158 euroa, mutta toimitusjohtajan irtisanoutumisesta johtuen oikeus bonusosakepalkkioon raukesi ja tätä koskeva kulu 178 011 euroa peruttiin tulosvaikeutteisesti tilikaudella 2013. Oikeus ostokannustinta koskevaan palkkioon sen sijaan säilyi järjestelmän ehtojen mukaisesti, ja siihen liittyen maksettiin yhteensä 150 147 euroa tilikauden 2013 aikana.

\*\*\*\* Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot sekä vuonna 2013 että 2012 koskevat osakepalkkiojärjestelmää 2010-2012, jonka perusteella osakkeet on luovutettu tilikaudella 2013, mutta kuluvaikutus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisajanjaksolle 2010-2016, aina osakkeiden luovutuskiellon päättymiseen asti. Uudesta osakepalkkiojärjestelmästä 2013-2015 ei ole aiheutunut kuluvaikutusta, koska mittareiden tavoitetasot eivät täytyneet. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

Johtoryhmän jäsenten eläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä ja eläkeikä on 63 vuotta. Kaikki 1.10.2009 jälkeen solmitut eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia, ja vuodesta 2013 lähtien uusissa johtajasopimuksissa ei ole lainkaan oikeutta lisäeläkejärjestelyihin. Johtoryhmän etuuspohjaiset järjestelyt päättyvät tilikauden 2014 aikana.

**Hallituspalkkiot**

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2013	Vuospalkkiot	Kokouspalkkiot	Luontaisedut	Yhteensä 2012
Hallitus yhteensä	<b>382 410</b>	245 400	105 600	31 410	349 715
Friman Maija-Liisa	53 022	30 000	12 300	10 722	
Heinemann Klaus	75 000	53 400	21 600	0	
Itävuori Jussi	55 180	30 000	21 600	3 580	
Karhapää Merja	43 529	30 000	10 800	2 729	
Kerminen Harri	51 295	34 200	15 300	1 795	
Kronman Gunvor	49 707	30 000	12 000	7 707	
Kuosmanen Antti alkaen 27.3.2013	33 487	22 500	7 800	3 187	
Sailas Harri 27.3.2013 asti	21 190	15 300	4 200	1 690	

**OSAKEPERUSTEISET MAKSUT**

Konsernilla on osakeperusteisia henkilöstön kannustinjärjestelmiä, joiden luonnetta ja vaikutuksia on kuvattu alla. Tarkemmat kuvaukset järjestelmistä on annettu Palkka- ja palkkioselvityksessä.

**Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmä 2013-2015**

Finnairin hallitus päätti 7.2.2013 suunnata yhtiön avainhenkilöille uuden suoritusperusteisen osakeohjelman 2013–2015. Ohjelma korvaa aiemman ohjelman, joka päättyi vuoden 2012 lopussa. Osakeohjelman tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelma on valtion talouspoliittisen ministerivaliokunnan antaman, yritysjohtoon ja avainhenkilöiden palkitsemista koskevan kannanoton mukainen. Ohjelma koostuu vuosittain alkavista rullaavista ohjelmista. Jokaisen ohjelman käynnistyminen edellyttää Finnairin hallituksen päätöstä.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Rajoitusaika on kolme vuotta Finnairin johtoryhmän jäsenillä ja yksi vuosi muilla osallistujilla. Lisäksi toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä osakeohjelmasta saaduilla osakepalkkioilla - ja sen saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä - yhtiössä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaava osakeomistus niin kauan kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan kolmessa erässä ansaintajaksoa seuraavien kolmen vuoden aikana; 50 % vuonna 2016, 30 % vuonna 2017 ja 20 % viimeisenä vuonna 2018. Vuosina 2014 ja 2015 pitkän aikavälin palkkio-osakkeita ei siis makseta. Koska Finnair on siirtynyt rullaavaan ohjelmaan, jossa osakkeet lisäksi maksetaan kolmessa erässä, ohjelmaan on lisätty vuosien 2016 ja 2017 maksuja täydentävä elementti. Näin otetaan huomioon se, että järjestelmä toimii täydessä mitassaan vasta vuodesta 2018.

Mikäli ohjelman suoritusavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 30 % hänen vuosittaisesta peruspalkasta. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritusavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkastaan. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden tavoitetaso vastaa 20–25 % henkilön vaativuusluokan mukaisesta vuosittaisesta keskimääräisestä peruspalkasta. Mikäli suoritusavoitteet täytyisivät tavoitetasolla, olisi luovutettavien osakkeiden kokonaisarvo n. 2,6 miljoonaa euroa, mikä tilinpäätöspäivän osakekurssilla vastaa n. 0,9 miljoonaa osaketta, ja mikäli enimmäispalkkioon oikeuttava suoritusaso saavutetaan, olisi luovutettavien osakkeiden arvo n. 5,2 miljoonaa euroa (n. 1,9 miljoonaa osaketta).

Ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle tämän osakeohjelman perusteella myönnettyjen osakkeiden arvo ei minään vuonna saa ylittää 60 %:ia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavia osakkeita vähennetään määrällä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

Osakeohjelman 2013–2015 suoritusmittarit ovat yhtiön liike-tulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan-liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot ovat 60 % ja 40 %. Ohjelmaa täydentävän elementin suoritusmittarina on toiminnallinen liike-tulosprosentti. Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella 2013 mittareiden tavoitetasot eivät toteutuneet eikä ohjelmasta aiheutunut tilikauden 2013 tulokseen tai taseeseen vaikutusta.

**FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelma 2013-2014**

Finnairin hallitus päätti 27.3.2013 suunnata osakesäästöohjelma FlySharen Finnairin henkilöstölle. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi, ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehittämiseen sekä palkita heitä pitkällä aikavälillä.

Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta, kuitenkin enintään 8 000 euroa vuodessa per osallistuja. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositaksausten julkistamispäivien jälkeen. Ensimmäiset osakeostot tehtiin loka–marraskuussa 2013.

Lisätäkseen ohjelman houkuttelevuutta Finnair antoi 20 bonusosaketta lokakuussa 2013 jokaiselle työntekijälle, joka osallistui ohjelmaan vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeiden vaikutus on kirjattu tilikauden kuluksi. Keväällä 2016 Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta ostettua säästöosaketta kohden. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen 2016 asti.

2013-2014 kaikkien säästöjen kokonaismäärä voi olla enintään 2,5 miljoonaa euroa, mikä vastaa noin 0,9 miljoonaa osaketta laskettuna osakkeen päätöskurssilla 30.12.2013, 2,77 euroa per osake.

<b>FlyShare-ohjelman vaikutus tilikauden tulokseen ja taloudelliseen asemaan, tuhat euroa</b>	<b>2013</b>
Kaudella myönnettyjen matching-oikeuksien käypä arvo	275
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä	76
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut, osakkeina toteutettavat	69
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka	7

**Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmä 2010-2012**

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi 4.2.2010 osakepohjaisen palkkiojärjestelmän vuosille 2010-2012. Palkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä oli mahdollisuus saada yhtiön osakkeita ja rahaa kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut taloudelliset tavoitteet saavutetaan. Ohjelmassa oli kaksi osa-aluetta, joilla oli samat tavoitteet.

Hallitus päätti vuosittain kullekin ansaintajaksolle asetettavat taloudelliset tavoitteet. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määräsi sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta ja Finnairin osakkeiden hankintaan perustuvasta kannustimesta maksettiin. Kolmivuotisella periodilla osakepalkkion tuotto yhteensä ei saanut ylittää kolmen vuoden bruttoansiota vastaavaa määrää.

**Osakkeiden hankintaan perustuva kannustin**

Mikäli osakepalkkiojärjestelmään kuuluva avainhenkilö hankki vuosien 2010-2012 aikana Finnair Oyj:n osakkeita, hänelle maksettiin hankintoja seuraavan vuoden keväällä rahamääräinen ostokannustin. Kannustin vastasi tavoitteiden toteutumisprosentin mukaista osuutta avainhenkilön hankkimien osakkeiden arvosta. Summaan lisättiin määrä, joka useimmissa tapauksissa vastaa avainhenkilölle kannustimesta aiheutuvia veroja ja veronluonteisia maksuja. Ansaintavuonna huomioon otettavien osakehankintojen määrä sai olla korkeintaan puolet avainhenkilön osakepalkkioalokaatiosta eli siitä osakemäärästä, minkä avainhenkilö voi enintään saada osakepalkkiona kyseiseltä vuodelta. Palkkion suuruus määräytyi seuraavasti: avainhenkilön hankkimat osakkeet (kpl) x yhtiön osakekurssi maksuhetkellä x tavoitteiden toteutumaprosentti x 2,5.

**Ohjelmasta luovutetut osakkeet sekä ohjelman vaikutukset tulokseen ja taloudelliseen asemaan**

Osakkeet ansaittiin vuosittain 2010-2012. Pitkän aikavälin kannustinpalkkio kolmen vuoden aikajaksolta toteutui keskimäärin 43 %:isesti. Osakkeet maksettiin 2013 keväällä, ja osakkeita luovutettiin yhteensä 708 679 kpl. Samalla maksettiin verojen maksuun tarkoitettu rahapalkkio, joka oli 1,5 kertaa osakkeiden arvo niiden maksuhetkellä. Osakkeiden maksun jälkeen ne ovat kolme vuotta luovutuskiellossa. Kokonaisuutena ohjelmasta maksettu summa oli määrältään 5 297 346 euroa, josta 1 795 580 euroa vastaava summa maksettiin osakkeina, 2 693 370 rahapalkkiona veroja varten, sekä 808 396 osakkeiden hankintaan liittyvänä kannustimena.

Osakkeista aiheutunut kuluvaikutus on jaksotettu oikeuden syntymisjaksolle vuosille 2010-2016 osakepalkkioita koskevan standardin IFRS 2 mukaisesti. Tilikauden 2013 tulokseen ohjelmasta kirjattu kuluvaikutus oli 857 134 euroa (2 450 437), josta osakkeina maksettavan osuuden vaikutus tulokseen oli 534 461 euroa.

## 3.9.2 ELÄKKEET

**L** Laadintaperiaatteen muutos

Finnair otti käyttöön tilikauden 2013 alusta uuden työsuhde-etuuksia koskevan standardin (IAS19), jonka johdosta eläkkeiden laadintaperiaatteet muuttuivat. Muutosten seurauksena etuusperusteisten eläkevelvoitteiden ”putkimenetelmä” poistui käytöstä. Kaikki vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan täten välittömästi laajan tuloksen eriin, eikä niitä enää myöhemminä kausina kirjata tulosvaikutteisesti. Standardi on otettu käyttöön takautuvasti ja vertailukauden 2012 luvut on oikaistu vastaamaan muuttuneita laadintaperiaatteita. Muutoksen vaikutukset vertailukauden lukuihin on esitetty liitetiedossa 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

**Muuttuneet laadintaperiaatteet**

Eläkejärjestely luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä tyypillisesti määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu mm. iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuorituksen perustavana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi velvoitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite.

Kokemusperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. **L**

**!** Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä, sekä herkkyyksianalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista. **!**

**Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä**

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Viidellä johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Sopimusten eläkeikä on keskimäärin 63 vuotta. Kahta johtoryhmän jäsentä koskenut etuuspohjainen lisäeläkejärjestely päättyy vuoden 2014 aikana. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu.

**L** = Laadintaperiaatteet

**!** = Kriittiset tilinpäättösarvot

**Kuvaus olennaisimmista riskeistä**

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiliteettiriski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia joukkovelkakirjalainoja paremman tuoton. Eläkevelvoitteiden diskonttokorko perustuu kyseisten joukkovelkakirjalainojen korkoihin.

Muutokset joukkovelkakirjalainojen koroissa: Yritysten liikkeelle laskemien joukkovelkakirjalainojen korkojen lasku kasvattaa eläkevelvoitteen määrää johtuen siitä, että eläkevelvoitteet diskontataan nykyarvoonsa korolla, joka perustuu joukkovelkakirjalainojen korkoihin. Velvoitteen nousua netottaa osittain joukkovelkakirjoihin tehtyjen sijoitusten arvonnousu eläkevaroissa.

Eliniän odote: Merkittävin osa tarjotusta lisäeläketurvasta liittyy vanhuusiän eläkkeisiin, mistä johtuen eliniänodotuksen nousu johtaa eläkevelvoitteen kasvuun.

Inflaatoriski: Eläkevelvoitteiden määrä on sidottu inflaatioon, minkä vuoksi korkeampi inflaatio johtaa velvoitteen määrän kasvuun. Koska kaikkien järjestelyyn kuuluvien varojen arvo ei nouse inflaation myötä, inflaatio todennäköisesti alentaa järjestelyn vakavaraisuutta.

**Etuuspohjaiset järjestelmät**

Milj. euroa	2013	2012
<b>Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti</b>		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	8,0	7,2
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	-0,4	2,3
Järjestelyjen supistamiset	0,0	-0,3
<b>Työsuorituksen perustuvat menot yhteensä</b>	<b>7,6</b>	<b>9,2</b>
Nettokorkomenot	-0,1	-2,3
<b>Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä</b>	<b>7,5</b>	<b>6,8</b>
<b>Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä</b>		
Kokemusperäiset oikaisut	16,5	18,1
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	0,2	64,9
Muutokset demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-0,8	0,0
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-16,3	-35,1
<b>Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä</b>	<b>-0,4</b>	<b>47,8</b>
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	5 048	5 271
Johdon etuuspohjaisen lisäeläkevakuutuksen piirissä olevat henkilöt	2	4

**Taseessa esitetyt erät**

Milj. euroa	2013	2012
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	406,9	392,5
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-396,3	-388,8
<b>Nettovelka</b>	<b>10,6</b>	<b>3,6</b>

Vuoden 2013 nettovelasta 10,5 miljoonaa euroa (3,1) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,1 miljoonaa euroa (0,5) johdon etuuspohjaisiin lisäeläkkeisiin.

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,4 miljoonaa euroa (0,3) sekä konsernin käytössä olevat rakkennukset käyvältä arvoltaan 36,2 miljoonaa euroa (36,2).

**Eläkevelvoitteiden muutokset**

Milj. euroa	2013	2012
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet tilikauden alussa	392,5	309,4
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	8,0	7,2
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	-0,4	2,3
Järjestelyjen supistamiset	0,0	-0,7
Korkokulu	12,4	14,1
<b>Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä</b>	<b>19,9</b>	<b>22,8</b>
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-0,6	64,9
Kokemuseräiset tarkistukset	16,5	18,1
<b>Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä</b>	<b>15,9</b>	<b>82,9</b>
Maksetut etuudet	-21,5	-22,7
<b>Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo</b>	<b>406,9</b>	<b>392,5</b>

**Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset**

Milj. euroa	2013	2012
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	388,8	352,9
Korkotuotto	12,5	16,5
Järjestelyjen supistamiset	0,0	-0,4
<b>Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä</b>	<b>12,5</b>	<b>16,0</b>
Varojen tuotto	16,3	35,1
<b>Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä</b>	<b>16,3</b>	<b>35,1</b>
Kannatusmaksut	0,2	7,5
Maksetut etuudet	-21,5	-22,7
<b>Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa</b>	<b>396,3</b>	<b>388,8</b>

**Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin**

%	2013	2012
Pörssiosakkeet	22,0	18,8
Velkakirjat	50,0	55,7
Kiinteistöt	17,0	17,2
Muut	11,0	8,3
<b>Yhteensä</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Etuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset olettamukset**

	2013	2012
Diskonttokorko	3,25 %	3,25 %
Inflaatio	2,0 %	2,0 %
Vuotuinen palkankorotusolettama	3,00 %	3,00 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset	2,10 %	2,10 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	13	12

**Herkkyysanalyysi**

Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn oletaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentamethodeita kuin taseen nettomääräisen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

**Etuspohjaiset eläkejärjestelyt: merkittävimmät vakuutusmatemaattiset oletukset**

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, Milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, Milj. euroa	%
Diskonttokorko	0,25 %	-13,4	-3,29	13,0	3,19
Inflaatio	0,25 %	14,1	3,47	-13,6	-3,35
Vuotuinen palkankorotusolettama	0,25 %	3,8	0,93	-3,8	-0,92
Tulevat eläkkeiden korotukset	0,25 %	10,3	2,53	-10,1	-2,47
Elinikäoletaman muutos	1 vuosi	10,8	2,67	-10,6	-2,61

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Ennustetut maksut ohjelmasta tuleville viidelle vuodelle ovat n. 38 miljoonaa euroa. Tulevien maksujen määrän ennustamista vaikeuttaa se, että ne riippuvat voimakkaasti sijoitustoiminnan tuottojen kehityksestä.

Eläkevelvoitteen keskimääräinen duraatio on 13,92 vuotta. Keskimääräinen duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 3,25 %.

## 4 LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASINGJÄRJESTELYT

**i** Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasingjärjestelyt -ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot. Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa. **i**

### 4.1 AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

**L** Aineettomien hyödykkeiden kirjanpitoarvo perustuu poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettyyn hankintamenoon. Aineettomien hyödykkeiden poistot ja arvonalentumiset perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Liikearvo: arvonalennustestaus
- Tietokoneohjelmat: 3-8 vuotta
- Muut aineettomat hyödykkeet: 3-10 vuotta

#### Liikearvo

Liikearvo on määrä, jolla hankintameno ylittää konsernin osuuden hankitun tytäryrityksen yksilöitävissä olevan nettovarallisuuden käyvästä arvosta hankinta-ajankohtana. Tytäryritysten hankinnasta syntyvä liikearvo sisältyy aineettomiin hyödykkeisiin. Liikearvo testataan vuosittain arvonalentumisen varalta ja se merkitään taseeseen hankintamenoon vähennettynä kertyneillä arvonalentumistappiolla. Liikearvosta kirjattuja arvonalentumistappioita ei peruuteta. Tytäryrityksen luovutuksen yhteydessä syntyneet voitot ja tappiot sisältävät myydyn yhtiön liikearvon kirjanpitoarvon.

Liikearvo kohdistetaan arvonalentumistestausta varten rahavirtaa tuottaville yksiköille. Liikearvoa kohdistetaan niille yksiköille tai yksiköiden ryhmille, joiden odotetaan hyötyvän liiketoimintojen yhdistämisestä, jossa liikearvo on syntynyt, toimintasegmenttien mukaisesti määriteltynä.

#### Muut aineettomat hyödykkeet

Muihin aineettomiin hyödykkeisiin sisältyy tietokoneohjelmia, vuokrahuoneistojen perusparannusmenoja ja liittymismaksuja. Merkittävät tietokoneohjelmiin liittyvät kehittämishankkeet merkitään taseeseen, kun on todennäköistä, että ne tuottavat taloudellista hyötyä yli vuoden pituisella ajanjaksolla. Hankitut IT-ohjelmien käyttöoikeudet ja lisenssit merkitään tietokoneohjelmien hankintamenoon, johon luetaan kustannukset lisenssin ja ohjelmiston saattamisesta käyttövalmiiksi. Tietokoneohjelmien ylläpitomenot sekä pienkehitysmenot kirjataan kuluiksi toteutumishetkellä. Tietokoneohjelmat ja muut aineettomat hyödykkeet poistetaan 3-10 vuoden taloudellisen vaikutusajan kuluessa lukuun ottamatta liittymismaksuja, joista ei tehdä poistoja.

#### Tutkimus- ja kehittämismenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämismenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

#### Arvonalentuminen

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin omaisuuserän arvo on alentunut. Arvonalentumistappio kirjataan tulosvaikutteisesti siltä osin, kuin omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää siitä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksiköiden tasolla.

Arvonalentumistestaus tehdään vuosittain liikearvolle ja muille aineettomille hyödykkeille, joiden taloudellinen vaikutusaika on rajoittamaton, sillä niille ei tehdä poistoja. **L**

**i** = Osion sisältö

**L** = Laadintaperiaatteet

### Aineettomat hyödykkeet 2013

Milj. euroa	Liikearvo	Muut aineettomat hyödykkeet	Yhteensä
<b>Hankintamenot</b>			
Hankintameno 1.1.2013	1,2	97,6	98,8
Lisäykset		1,5	1,5
Vähennykset		-5,3	-5,3
Siirto erien välillä		0,5	0,5
<b>Hankintameno 31.12.2013</b>	<b>1,2</b>	<b>94,2</b>	<b>95,5</b>
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset</b>			
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2013	0,0	-73,4	-73,4
Poistot		-8,1	-8,1
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		5,3	5,3
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2013</b>	<b>0,0</b>	<b>-76,2</b>	<b>-76,2</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2013</b>	<b>1,2</b>	<b>18,0</b>	<b>19,3</b>

### Aineettomat hyödykkeet 2012

Milj. euroa	Liikearvo	Muut aineettomat hyödykkeet	Yhteensä
<b>Hankintamenot</b>			
Hankintameno 1.1.2012	1,2	100,2	101,4
Lisäykset		4,8	4,8
Vähennykset		-7,4	-7,4
<b>Hankintameno 31.12.2012</b>	<b>1,2</b>	<b>97,6</b>	<b>98,8</b>
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset</b>			
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2012	0,0	-69,1	-69,1
Poistot		-11,1	-11,1
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		6,8	6,8
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2012</b>	<b>0,0</b>	<b>-73,4</b>	<b>-73,4</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2012</b>	<b>1,2</b>	<b>24,3</b>	<b>25,5</b>

Liikearvoa on kirjattu lentoliikennesegmentissä 0,5 miljoonaa euroa ja matkapalvelut-segmentissä 0,7 miljoonaa euroa. Arvonalentumistestauksessa kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritelty käyttöarvoon perustuen molemmissa segmenteissä. Rahavirtaennusteet pohjautuvat johdon hyväksymiin ennusteisiin seuraavalle vuodelle ja sen jälkeiset rahavirrat on ekstrapoloitu käyttämällä tasaista 2 %:n kasvutekijää.

Matkapalvelut segmenttiin sisältyvän Aurinko Oü:n (entinen Horizon Travel Oü) liiketoiminnan osalta liikearvon testauksessa käytetyt keskeiset oletukset ovat seuraavat:

WACC ennen veroja 10,0 %

EBITDA 1,0 %

Kasvuvauhti 2 %

Koko tarkastelujaksolla tapahtuva WACC:n kasvu 27,5 prosenttiyksiköllä tai EBITDA:n lasku 67 %:lla vaikuttaa kerrytettävissä olevaan rahamäärään niin että tasearvo on rahamäärän kanssa yhteneväinen.



## 4.2 AINEELLISET HYÖDYKKEET

**I** Aineellisten hyödykkeiden kirjanpitoarvo perustuu poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettyyn hankintamenuon. Hankintamenu sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Aineelliset hyödykkeet sisältävät pääasiallisesti lentokoneita ja rakennuksia. Lentokoneiden hankintamenu kohdistetaan koneen rungolle, moottoreille ja raskashuolloille ja näitä poistetaan erillisinä hyödykkeinä.

Aineellisten hyödykkeiden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Rakennukset 50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon tai 3-7 % menojäännöspoistolla
- Lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina seuraavasti:
  - Airbus A320- ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A330-laivasto 18 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Uusi Airbus A340-laivasto 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Käytettyinä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat suihkukoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Potkuriturpiinikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Käytöstä poistuvat koneet tasapoistoina kokonaan laivastosuunnitelman mukaisena käyttöaikana
- Lentokoneiden raskashuollot (lentokalusto) huoltojakson aikana tasapoistoina
- Embraer-laitteet (lentokalusto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Airbus-laitteet (lentokalusto) 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Muiden aineellisten hyödykkeiden poistot 23 % menojäännöspoistolla

Maa-alueista ei tehdä poistoja. Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Merkittävien uudistus- ja parannushankkeiden menot (lähinnä lentokoneiden modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, kun on todennäköistä, että konsernille koituu hyödykkeestä taloudellista hyötyä tulevaisuudessa ja hankintamenu on luotettavasti määritettävissä. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Muut korjaus- ja ylläpitokulut kirjataan kuukausittain tuloslaskelmaan sillä tilikaudella, jolla ne ovat syntyneet.

Aineellisten hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot sisältyvät tuloslaskelmassa liiketoiminnan tuottoihin ja tappiot kertaluonteisiin eriin. Voitot ja tappiot eivät sisälly toiminnalliseen liiketulokseen.

**Arvonalentuminen**

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin omaisuuserän arvo on alentunut. Arvonalentumistappio kirjataan tulosvaikutteisesti siltä osin, kuin omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää siitä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla.

Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä myynnistä aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvo perustuu kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa oleviin arvioituihin tuleviin diskontattuihin nettoraivirtoihin. Arvonalentumistappio kirjataan tuloslaskelmaan, kun omaisuuserän kirjanpitoarvo on suurempi kuin siitä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Arvonalentumistappio perutaan enintään hyödykkeen kirjanpitoarvoon ennen arvonalentumiskirjausta, jos kerrytettävissä oleva rahamäärä on muuttunut arvonalentumistappion kirjaamisajankohdasta. **I**

**I Arvonalentumistestaus**

Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina tai myyntihintoina myynnin kuluilla vähennettyinä. Käyttöarvolaskelmien laatiminen edellyttää arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joiden toteutumiseen saattaa liittyä epävarmuutta. Keskeiset epävarmuustekijät laskelmissa ovat USD/Euro sekä JPY/Euro -valuuttakurssit, yksikkötuotto, ennakoitunut myyntivolyymit ja lentopetrolin hinta. **I**

**Aineelliset hyödykkeet 2013**

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
<b>Hankintamenuot</b>						
Hankintamenu 1.1.2013	0,7	148,0	1 987,3	84,3	32,7	2 253,0
Lisäykset		0,1	33,5	2,2	37,9	73,7
Vähennykset			-1,8	-12,7		-14,5
Siirto erien välillä			3,4	1,9	-4,7	0,6
Siirto myytäväksi luokiteltuun omaisuuteen			-5,6			-5,6
<b>Hankintamenu 31.12.2013</b>	<b>0,7</b>	<b>148,1</b>	<b>2 016,9</b>	<b>75,7</b>	<b>66,0</b>	<b>2 307,3</b>
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset</b>						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2013	0,0	-110,5	-729,7	-50,2		-890,4
Poistot		-1,8	-107,5	-5,9		-115,2
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot			1,7	6,3		8,0
Kertyneet poistot myytäväksi luokitellusta omaisuudesta			0,0			0,0
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2013</b>	<b>0,0</b>	<b>-112,3</b>	<b>-835,5</b>	<b>-49,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-997,6</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2013</b>	<b>0,7</b>	<b>35,8</b>	<b>1 181,4</b>	<b>25,9</b>	<b>66,0</b>	<b>1 309,8</b>

**Aineelliset hyödykkeet 2012**

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
<b>Hankintamenuot</b>						
Hankintamenu 1.1.2012	0,7	160,4	2,022,1	98,7	6,5	2 288,4
Lisäykset		0,2	33,5	3,3	26,2	63,2
Vähennykset		-12,6	-53,9	-8,0		-74,5
Siirto myytäväksi luokiteltuun omaisuuteen			-14,4	-9,7		-24,1
<b>Hankintamenu 31.12.2012</b>	<b>0,7</b>	<b>148,0</b>	<b>1 987,3</b>	<b>84,3</b>	<b>32,7</b>	<b>2 253,0</b>
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset</b>						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2012	0,0	-108,4	-658,1	-53,7		-820,2
Poistot		-2,2	-110,8	-6,6		-119,6
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot			0,1	3,5		3,8
Kertyneet poistot myytäväksi luokitellusta omaisuudesta			4,0	6,6		10,6
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2012</b>	<b>0,0</b>	<b>-110,5</b>	<b>-729,7</b>	<b>-50,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-890,4</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2012</b>	<b>0,7</b>	<b>37,5</b>	<b>1 257,6</b>	<b>34,1</b>	<b>32,7</b>	<b>1 362,6</b>

Velkojen vakuudeksi pantattujen lentokoneiden kirjanpito-arvo on 599,7 miljoonaa euroa (740,9).

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, kalusteita, autoja ja lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

**I** = Laadintaperiaatteet

**!** = Kriittiset tilinpäätösarviot

**Arvonalentumistestaus**

Lentokalustoon on tilinpäätöshetkellä tehty sekä markkina-arvoon pohjautuva että käyttöarvoon perustuva arvonalentumistestaus. Käyttöarvoon perustuva testaus ei aiheuttanut arvonalentamistarvetta.

Rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä perustuu käyttöarvolaskelmiin, jotka perustuvat yhtiön omiin arvioihin. Näissä laskelmissa käytetään johdon parhaaseen arvioon perustuvia, ennen veroja määritettyjä tulos- ja rahavirtaennusteita vuodelle 2014. Vuosille 2015-2020 käytetään oheisiin keskeisiin oletuksiin ja yhtiön vallitsevaan laivastosuunnitelmaan perustuvaa tulosennustetta. Käyttöarvolaskelman jäännösarvona käytetään lentokoneiden ennustettuja arvoja vuonna 2020. Lentokoneiden ennustetut käyvät arvot ovat kahden riippumattoman ulkopuolisen ammattiarvioitsijan tuottamia.

Käyttöarvolaskelmissa käytetyt keskeiset oletukset ovat seuraavat:

WACC ennen veroja 8,00%

EUR USD 1,34 kurssi

Inflaatio 2 %

RASK perustaso 6,17 (c/ASK)

	2014	2015	2016
Lentopetroli, USD/tonni	980	980	980
RASK muutos, %	2,0 %	2,0 %	2,0 %

Käyttöarvolaskelma on herkkä kaikille olennaisille parametrimuutoksille. Herkin erä on RASK (tuotot tarjottua penkkikilometriä kohden), tämän jälkeen lentopetrolin hinta ja EUR/USD-valuuttakurssi vaikuttavat käyttöarvoon eniten. Koko tarkastelujaksolla tapahtuva RASK:n aleneminen 3 prosentilla pienentää kerrytettävissä olevaa rahamäärää niin paljon, että tasearvo on rahamäärän kanssa yhteneväinen. Vastaavasti polttoaineen keskihinnan 11 prosentin nousu alentaa kerrytettävissä olevan rahamäärän tasearvon kanssa samaksi.

Lentokaluston käyttöarvolaskelma on herkkä dollarin kurssimuutokselle; 11 prosentin dollarin vahvistuminen pienentää kerrytettävissä olevaa rahamäärää niin paljon, että arvonalentumiskirjaus syntyisi. Dollarin vahvistuminen 6 prosentilla nostaisi kuitenkin lentokaluston nykyisen markkina-arvon euromääräisenä tasearvon yläpuolelle. Koko tarkastelujaksolla tapahtuva jenin aleneminen 40 prosentilla pienentää kerrytettävissä olevaa rahamäärää niin paljon, että tasearvo on rahamäärän kanssa yhteneväinen.

**Investointisitoumukset**

Tilikauden lopussa investointisitoumukset olivat yhteensä 974 miljoonaa euroa (1 000) sisältäen sitovat lentokonetilaukset. Kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä.

**4.3 POISTOT JA ARVONALENTUMISET**

Milj. euroa	2013	2012
<b>Poistot aineellisista hyödykkeistä</b>		
Rakennukset	1,8	2,2
Lentokalusto	107,5	110,8
Muu kalusto	4,7	6,6
	<b>114,0</b>	<b>119,6</b>
<b>Poistot aineettomista hyödykkeistä</b>		
Muut aineettomat hyödykkeet	8,1	11,2
<b>Yhteensä</b>	<b>122,1</b>	<b>130,8</b>

Lisäksi kertaluonteisiin eriin sisältyy yhteensä 1,2 miljoonaa euroa (0,1) muuhun kalustoon liittyviä poistoja.

**4.4 VUOKRASOPIMUKSET****L Konserni vuokralle ottajana**

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasing-sopimuksiksi. Ne aktivoidaan taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoitusmenoon ja velan vähennykseen. Vastaavat leasingvuokraveloitteet rahoituskustannuksella vähennettynä sisältyvät pitkä- ja lyhytaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoitusmenon korko kirjataan tuloslaskelmaan leasing-sopimuksen aikana siten, että jäljellä olevalle velalle tulee kullakin tilikaudella samansuuruinen korkoprosentti. Rahoitusleasing-sopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisena vaikutusajana tai sitä lyhyemmän vuokra-ajan kuluessa.

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista jää vuokralle antajalle, luokitellaan käyttöleasing-sopimuksiksi, joiden vuokrat kirjataan kuluksi vuokra-ajan kuluessa.

**Konserni vuokralle antajana**

Konsernin ulkopuolelle vuokratut hyödykkeet käsitellään käyttöleasing-sopimuksina, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät ole olennaisilta osin siirtyneet vuokralle ottajalle. Vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusajana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevia hyödykkeitä. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralle ottajaa maksamaan tietyn väliajoin ylimääräistä vuokraa tai huoltoreservejä kerryttämään varoja lentokoneiden käyttöön liittyviä huoltoja varten. Yhtiön velvollisuus osallistua tällaisten huoltojen maksamiseen kirjataan velaksi. Yhtiö osallistuu huoltojen maksamiseen vuokralaisen todistettua, että suoritetut huollot täyttävät niille asetetut vaatimukset. Nämä maksut vähennetään velasta. Tilavuokrat kirjataan tulosvaikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin ja lentokoneiden vuokratuotot liikevaihtoon.

**Myynti ja takaisinvuokraus**

Jos myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena syntyy rahoitusleasing-sopimus, kirjanpitoarvon ja myyntihinnan välinen erotus kirjataan taseeseen ja tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa.

Jos myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena syntyy käyttöleasing-sopimus, kirjanpitoarvon ja myyntihinnan välinen erotus tuloutetaan välittömästi, kun myyntihinta perustuu käypään arvoon. Muussa tapauksessa myyntivoitto tai -tappio kirjataan taseeseen ja tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa. **L**

**L** Konsernin lentoliikenne segmenttiin kuuluvien vuokrasopimusten luokittelu rahoitusleasing- ja muihin vuokrasopimuksiin edellyttää johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Niissä tapauksissa, joissa yhtiön johdon mukaan olennaiset riskit ja edut ovat yhtiöllä, käsitellään rahoitusleasing-sopimuksina. Niissä tapauksissa, joissa riskit ja edut ovat jääneet vuokralle antajalle, käsitellään muina vuokrasopimuksina. **L**

**L** = Laadintaperiaatteet

**L** = Kriittiset tilinpäätösarvot

**Rahoitusleasingjärjestelyt**

Rahoitusleasingsopimuksella vuokratut hyödykkeet sisältyvät aineellisiin hyödykkeisiin ja poistoihin.

**Rahoitusleasing 2013**

Milj. euroa	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2013	6,5	197,2	28,0	231,7
Lisäykset	0,0	0,0	1,1	1,1
Vähennykset	0,0	0,0	-6,3	-6,3
<b>Hankintameno 31.12.2013</b>	<b>6,5</b>	<b>197,2</b>	<b>22,8</b>	<b>226,6</b>
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2013	-1,8	-26,5	-17,3	-45,6
Poistot	-0,6	-13,6	-1,0	-15,2
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2013</b>	<b>-2,4</b>	<b>-40,1</b>	<b>-18,3</b>	<b>-60,8</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2013</b>	<b>4,0</b>	<b>157,2</b>	<b>4,6</b>	<b>165,8</b>

**Rahoitusleasing 2012**

Milj. euroa	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2012	28,2	197,2	35,3	260,7
Lisäykset	0,0	0,0	1,6	1,6
Vähennykset	-21,7	0,0	-8,9	-30,6
<b>Hankintameno 31.12.2012</b>	<b>6,5</b>	<b>197,2</b>	<b>28,0</b>	<b>231,7</b>
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2012	-9,9	-16,6	-19,4	-45,9
Poistot	-1,1	-9,9	-2,5	-13,5
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	9,2	0,0	4,6	13,8
<b>Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2012</b>	<b>-1,8</b>	<b>-26,5</b>	<b>-17,3</b>	<b>-45,6</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2012</b>	<b>4,7</b>	<b>170,7</b>	<b>10,7</b>	<b>186,1</b>

Rahoitusleasing-järjestelyissä olevat rakennukset poistetaan suunnitelman mukaan 6-21 vuodessa ja muu kalusto poistetaan suunnitelman mukaan 5- 12 vuodessa. Lentokalusto poistetaan suunnitelman mukaan 18 vuodessa. Tilikaudella ja vertailukaudella ei ole kirjattu rahoitusleasingsopimuksista muuttuvia vuokria.

**Rahoitusleasingvelat**

Milj. euroa	Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä		Tulevat rahoituskulut		Vähimmäisvuokrien nykyarvo	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
alle vuoden	19,8	22,1	2,9	3,7	16,9	18,4
1-5 vuotta	79,8	87,2	9,0	10,6	70,8	76,6
Yli 5 vuotta	75,1	97,7	10,8	13,1	64,3	84,6
<b>Yhteensä</b>	<b>174,8</b>	<b>207,0</b>	<b>22,8</b>	<b>27,4</b>	<b>152,0</b>	<b>179,6</b>

**Muut vuokrajärjestelyt****Konserni vuokralle ottajana**

Vähimmäisvuokrat konsernin ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista ovat seuraavat:

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat		Muu kalusto	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
alle vuoden	53,6	52,0	19,1	19,6	6,8	7,0
yli 1-enintään 2 vuotta	45,9	37,0	18,3	18,0	5,7	6,5
yli 2-enintään 3 vuotta	35,1	30,4	17,8	16,5	1,2	5,8
yli 3-enintään 4 vuotta	24,9	21,6	17,8	16,3	0,4	1,5
yli 4-enintään 5 vuotta	19,2	13,5	17,6	16,3	0,0	1,1
yli 5 vuotta	80,5	15,5	140,0	149,5	0,0	0,0
<b>Yhteensä</b>	<b>259,2</b>	<b>170,0</b>	<b>230,7</b>	<b>236,2</b>	<b>14,1</b>	<b>21,9</b>

Konserni on vuokrannut toimitiloja sekä lentokoneita ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Yhtiö on vuokrannut lentokoneita 24 kappaletta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Lentokoneiden vuokrien kasvu johtuu pääosin tilikauden aikana vastaanotetuista uusista Airbus A321 Sharklet -lentokoneista.

**Konserni vuokralle antajana**

Vähimmäisvuokrat konsernin ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista ovat seuraavat:

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat	
	2013	2012	2013	2012
alle vuoden	57,8	50,2	3,5	1,0
yli 1-enintään 2 vuotta	56,7	48,4	3,4	1,0
yli 2-enintään 3 vuotta	46,1	47,0	3,3	0,9
yli 3-enintään 4 vuotta	37,3	41,9	3,3	0,9
yli 4-enintään 5 vuotta	12,8	33,1	3,3	0,9
yli 5 vuotta	8,4	12,5	36,4	9,0
<b>Yhteensä</b>	<b>219,1</b>	<b>233,1</b>	<b>53,2</b>	<b>13,7</b>

Konserni on vuokrannut toimitiloja sekä lentokoneita ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Yhtiö on vuokrannut 33 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Toimitilojen vuokrien kasvu johtuu pääosin ulkoistuskumppaneiden kanssa tehdyistä vuokrasopimuksista.

## 5 PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT

### 5.1 RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT

**i** Pääomarakenne ja rahoituskulut -ryhmään on koottu rahoitusvaroihin ja -velkoihin sekä omaan pääomaan liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta kokonaiskuva konsernin rahoituksellisesta asemasta olisi paremmin hahmotettavissa. **i**

#### **L** Korkotuotot ja -kulut

Korkotuotot ja kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 5.2 Rahoitusvarat ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 5.3 Rahoitusvelat.

#### Osinkotuotot

Osinkotuotot kirjataan, kun yhtiölle on syntynyt laillinen oikeus osinkojen saamiseen. **L**

Milj. euroa	2013	2012
Korkotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	2,6	4,5
Muut korkotuotot	1,7	1,2
Osinkotuotot	0,1	0,1
Kurssivoitot	1,5	0,3
Muut rahoitustuotot *	36,7	1,8
<b>Rahoitustuotot yhteensä</b>	<b>42,6</b>	<b>7,9</b>
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoan arvostettavista rahoitusveloista	-11,7	-13,1
Rahoitusleasing-korot	-2,5	-5,5
Kurssitappiot	-2,7	-2,0
Muut rahoituskulut	-2,8	-4,9
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	1,2	0,0
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	-1,2	0,0
<b>Rahoituskulut yhteensä</b>	<b>-19,7</b>	<b>-25,5</b>
<b>Rahoituskulut, netto</b>	<b>22,9</b>	<b>-17,6</b>

\* Vuoden 2013 muihin rahoitustuotoihin sisältyy Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeiden 34 miljoonan euron suuruinen myyntivoitto.

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2013 eikä myöskään vertailuvuonna 2012. Rahoitustuottoihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

**i** = Osion sisältö

**L** = Laadintaperiaatteet

### 5.2 RAHOITUSVARAT

#### **L** Rahoitusvarat

Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IAS 39 ”Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen” -standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset, sekä myytävissä olevat rahoitusvarat. Luokittelu tapahtuu rahoitusvarojen hankinnan tarkoituksen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältää kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat sekä varat, jotka on hankintahetkellä kirjattu tulosvaikutteisesti käypään arvoon. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Realisoitumattomat voitot ja tappiot eivät sisälly toiminnalliseen liiketulokseen. Realisoituneet kirjataan joko liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin tai rahoituksen eriin. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin.

Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset ovat johdannaissopimuksiin kuulumattomia rahoitusvaroja, jotka erääntyvät määräpäivänä ja jotka konsernilla on aikomus ja kyky pitää eräpäivään asti. Ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenoan ja ne sisältyvät pitkäaikaisiin varoihin. Konsernilla ei tilinpäätöshetkellä ollut kyseiseen ryhmään kuuluvia varoja.

Myytävissä oleviksi rahoitusvaroiksi luokitellaan sellaiset sijoitukset, joilla ei ole eräpäivää ja joiden myynnin ajankohtaa ei ole päätetty. Myytävissä olevat rahoitusvarat esitetään taseessa lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa. Myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan tuloslaskelmaan myynnin yhteydessä. Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa.

Lainasaamiset ja muut saamiset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoan efektiivisen koron menetelmällä. Lainat ja muut saamiset sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia, muita pitkäaikaisia saamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittävältä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Finnair-konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko olemassa mitään objektiivista näyttöä siitä, että rahoitusvaroihin kuuluvan erän tai erien ryhmän arvo on alentunut. Arvonalentumisen periaatteet on kerrottu alla. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti.

#### Rahoitusvarojen arvonalentuminen

Jokaisen raportointikauden päättyessä arvioidaan, onko objektiivista näyttöä jonkin rahoitusvaroihin kuuluvan erän tai rahoitusvarojen ryhmän arvon alentumisesta. Rahoitusvaroihin kuuluvan erän tai rahoitusvarojen ryhmän arvo on alentunut ja arvonalentumistappiota syntynyt vain, jos on objektiivista näyttöä arvon alentumisesta yhden tai useamman omaisuuserän alkuperäisen kirjaamisen jälkeen toteutuneen tapahtuman (”tappion synnyttävä tapahtuma”) seurauksena ja tappion synnyttävällä tapahtumalla (tai tapahtumilla) on luotettavasti arvioitavissa oleva vaikutus rahoitusvaroihin kuuluvan erän tai rahoitusvarojen ryhmän arvoituihin vastaisiin rahavirtoihin.

Jos saamisen arvo alentuu, sen kirjanpitoarvo alennetaan vastaamaan kerrytettävissä olevaa rahamäärää, joka saadaan diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat instrumentin alkuperäisellä efektiivisellä korolla, ja diskonttausvaikutuksen purkautuminen kirjataan jatkossa korkotuotoksi. Arvoltaan alentuneista lainasaamisista kertyvät korkotuotot kirjataan alkuperäisen efektiivisen koron mukaisesti.

#### Rahavarat

Taseen rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle 3 kuukautta. Ulkomaan rahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. **L**

## 5.2.1 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2013	2012
Lainasaamiset	10,2	10,2
Muut saamiset	10,3	12,5
<b>Yhteensä</b>	<b>20,5</b>	<b>22,7</b>

Muut saamiset ovat pääosin vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista. Tasearvot vastaavat parhaiten sitä rahamäärää, joka on luottoriskin enimmäismäärä ilman vakuuksien käypää arvoa, siinä tapauksessa, että toiset sopimusosapuolet eivät pysty täyttämään rahoitusinstrumentteihin liittyviä velvoitteitaan. Saamisiin ei liity merkittäviä luottoriskikeskittymiä. Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 5.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu.

## 5.2.2 Lyhytaikaiset muut rahoitusvarat

Milj. euroa	2013	2012
Yritys- ja sijoitustodistukset	255,4	290,7
Lyhyen koron rahastot	35,0	34,6
Talletukset, yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	45,1	5,0
Noteeratut osakkeet	0,0	32,3
Noteeraamattomat osakkeet	0,4	1,0
<b>Yhteensä</b>	<b>335,9</b>	<b>363,5</b>

## Vastapuolien luottoluokittelu

	2013	2012
Parempi kuin A	89,7	38,9
A	81,3	117,6
BBB	63,7	40,7
BB	10,0	10,0
Luottoluokittelemattomat	91,3	156,4
<b>Yhteensä</b>	<b>335,9</b>	<b>363,5</b>

Vuonna 2013 myytiin kaikki myytäviksi luokitellut noteeratut osakkeet. Vuoden 2012 aikana ei tapahtunut ostoja tai myyntejä, vaan arvomuutos johtui kurssimuutoksista. Konsernin rahavarojen sijoittamisesta ja rahoituspolitiikasta kerrotaan tarkemmin liitteessä 5.5 Rahoitusriskien hallinta. Rahavarojen käyvät arvot ja IFRS-luokittelu on esitetty liitetiedossa 5.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu.

## 5.2.3 Rahavarat

Milj. euroa	2013	2012
Käteinen raha ja pankkitalletukset	57,8	14,6
Talletukset, alle 3 kuukauden päästä erääntyvät	65,1	52,4
<b>Yhteensä</b>	<b>122,9</b>	<b>67,0</b>

Rahavarat sisältävät käteisvarat ja vaadittaessa nostettavia pankkitalletuksia. Valuuttamääräiset erät ja pankkitalletukset on arvostettu tilinpäätöspäivän keskimurssiin. Rahavirtalaskelman liitetiedoissa on esitetty rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin.

## 5.3 RAHOITUSVELAT

## L Rahoitusvelat

Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiokulut on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat, lukuun ottamatta johdannaisvelkoja, arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenuun. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin ja ne voivat olla korollisia tai korottomia. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä maksettavaksi erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskimurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

Ostovelat kirjataan alun perin käypään arvoon ja myöhemmin ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenuun efektiivisen koron menetelmällä.

Rahoitusvelat kirjataan taseesta pois kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen velvoitteensa. L

## Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2013	2012
Pankkilainat	114,1	254,9
Joukkovelkakirjalainat	150,6	0,0
Rahoitusleasingvelat	120,8	139,8
<b>Korolliset velat yhteensä</b>	<b>385,5</b>	<b>394,7</b>
Korottomat velat	25,4	18,8
<b>Yhteensä</b>	<b>410,9</b>	<b>413,5</b>

Korottomat velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovaroja liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

## Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2013	2012
Pankkilainat	139,6	66,2
Yritystodistukset	44,5	80,9
Rahoitusleasingvelat	14,8	16,7
Muut lainat	8,6	10,4
<b>Yhteensä</b>	<b>207,5</b>	<b>174,2</b>

**Korolliset velat (ml. koron- ja valuutanvaihtosopimukset) jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:**

Milj. euroa	2013	2012
EUR	564,6	526,5
USD	29,0	42,4
<b>Yhteensä</b>	<b>593,6</b>	<b>568,9</b>

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 3,1 % (2,1 %).

**Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso**

	2013	2012
Enintään 6 kuukautta	64,2 %	87,0 %
6-12 kuukautta	0,0 %	0,0 %
1-5 vuotta	35,0 %	12,0 %
Yli 5 vuotta	0,8 %	1,0 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2013	2014	2015	2016	2017	2018	Myöhemmin	Yhteensä
Pankkilainat, kiinteäkorkoiset	8,5	48,3	0,0	0,0	0,0	0,0	56,8
Pankkilainat, vaihtuvakorkoiset	131,1	14,7	14,7	12,2	9,8	14,4	196,9
Joukkovelkakirjalainat	0,0	0,0	0,0	0,0	151,2	0,0	151,2
Yritystodistukset	44,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	44,5
Rahoitusleasingvelat	14,8	14,8	15,4	16,1	16,7	57,7	135,6
Muut lainat	8,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,6
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä</b>	<b>207,5</b>	<b>77,8</b>	<b>30,1</b>	<b>28,3</b>	<b>177,7</b>	<b>72,1</b>	<b>593,6</b>
Maksut valuuttajohdannaisista	844,1	273,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1 117,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-843,0	-274,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 117,3
Hyödykejohdannaiset	-10,1	-4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-14,4
Korkojohdannaiset	0,0	0,5	0,0	-0,2	-1,2	0,0	-0,9
Ostovelat ja muut velat	696,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	696,9
Sopimukseen perustuvat korkomaksut	13,5	8,6	7,3	6,2	6,1	0,0	41,7
<b>Yhteensä</b>	<b>908,9</b>	<b>81,4</b>	<b>37,4</b>	<b>34,3</b>	<b>182,6</b>	<b>72,1</b>	<b>1 316,7</b>

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2012	2013	2014	2015	2016	2017	Myöhemmin	Yhteensä
Pankkilainat, kiinteäkorkoiset	10,5	40,8	18,0	0,0	0,0	0,0	69,3
Pankkilainat, vaihtuvakorkoiset	55,7	129,6	14,9	14,9	12,4	24,3	251,8
Yritystodistukset	80,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,9
Rahoitusleasingvelat	16,7	16,6	16,1	16,7	16,0	74,4	156,5
Muut lainat	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,4
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä</b>	<b>174,2</b>	<b>187,0</b>	<b>49,0</b>	<b>31,6</b>	<b>28,4</b>	<b>98,7</b>	<b>568,9</b>
Maksut valuuttajohdannaisista	560,8	256,7	0,0	0,0	0,0	0,0	817,5
Saamiset valuuttajohdannaisista	-566,6	-258,8	0,0	0,0	0,0	0,0	-825,4
Hyödykejohdannaiset	2,4	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	3,2
Ostovelat ja muut velat	650,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	650,3
Sopimukseen perustuvat korkomaksut	9,3	5,3	0,9	0,4	0,2	0,2	16,3
<b>Yhteensä</b>	<b>830,4</b>	<b>190,9</b>	<b>50,0</b>	<b>32,0</b>	<b>28,6</b>	<b>98,9</b>	<b>1 230,8</b>

Osan pankkilainoista vakuutena on pankkitakauksia, jotka erääntyvät aiemmin kuin varsinainen laina. Näitä lainoja on merkitty lyhennyksiin 89 miljoonaa euroa vuodelle 2014 ja 37,8 miljoonaa euroa vuodelle 2015. Pankkilainat sisältävät myös yhtä lainaa suojaavan pitkäaikaisen valuutan- ja koronvaihtosopimuksen. Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 tai 6 kuukauden viitekorkoihin. Vuonna 2018 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ei sisällä 0,6 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2013.

Rahoitusleasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 4.4 Vuokrasopimukset.

## 5.4 VASTUUSITOUMUKSET

**L** Ehdollinen velka on aikaisempien tapahtumien seurauksena syntynyt mahdollinen velvoite, jonka olemassaolo varmistuu vasta konsernin määräysvallan ulkopuolella olevan epävarman tapahtuman realisoituessa. Ehdolliseksi velaksi katsotaan myös sellainen olemassa oleva velvoite, joka ei todennäköisesti edellytä maksuveloitteen täyttämistä, tai jonka suuruutta ei voida määrittää luotettavasti. Ehdollinen velka esitetään liitetiedoissa.**L**

Milj. euroa	2013	2012
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	503,7	633,5
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	67,6	65,3
Muiden puolesta annetut takaukset	2,3	2,5
<b>Yhteensä</b>	<b>573,6</b>	<b>701,3</b>

Vastuusitoumukset koostuvat pääosin lentokoneiden kiinnityksestä lainojen vakuudeksi ja valmismatkatoimintaan liittyvistä vakuuksista.

## 5.5 RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

### Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoitusriskien hallintaa ohjaa ja valvoo rahoitusriskien ohjausryhmä. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden sekä sähkön hintariskin hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohtekellä tulevien kassavirtojen suojausiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojausiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) leasemaksujen valuuttasuojasta, korkosuojasta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle (käyvän arvon suojaus), lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta ja sähkön hintariskin suojausta sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojausena lentokoneinvestointien valuuttasuojasta IAS 39 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti.

### Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Lentopetrolin hintariskin hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, koska noin 65 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu Pohjois- ja Länsi-Euroopan lentopetrolitoimitusten hintaindeksiin.

Reittilentojen osalta – joka muodostaa noin 90 prosenttia riskistä – Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja laskee tästä eteenpäin periodikohtaisesti. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin. Tilauslentoliikenteen osalta Finnair suojaaa lentopetrolin hintariskiä oman politiikan mukaisesti, kulutetusta polttoaineesta suojataan vähintään 60 prosenttia.

Polttoainesuojaukset kirjataan Finnairissa kahdella eri tavalla. Ensimmäiset noin 40 prosenttiyksikköä kunkin ajanjakson ennustetusta polttoaineen kulutuksen suojauksesta käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojausena IAS 39 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Rahavirran suojaukseksi IAS 39:n mukaan määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan

sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten – jotka eivät täytä IAS 39 -suojauslaskennan kriteerejä – käyvän arvon muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin juoksuaikanaan.

Reittiliikenne oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineostoistaan 74 prosenttia vuoden 2014 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 57 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilauslentoliikenne on suojannut jäljellä olevan talvilomakauden polttoaineostoista 60 prosenttia ja tulevista kesälomakauden ostoista 60 prosenttia. Tilauslentoliikenteellä ei ole tilinpäätöshetkellä polttoaineen hintaan tai valuuttakursseihin liittyviä hintaklausuuleja matkanjärjestäjien kanssa.

Tilivuonna 2013 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli reilu neljäsnes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2014 on saman suuruinen, runsas neljäsnes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 63 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 29 miljoonaa euroa. Vuodenvaihteen positio kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

### Sähkön hintariski

Sähkön osuus konsernin kuluista on alle prosentin, mutta johtuen korkeasta volatiliiteetista hintariskiä suojataan. Finnair-konserni suojaaa sähköhankintojaan noudattaen aikahajautuksen periaatetta. Suojaushorisontti on kuusi vuotta.

Sähkösuojaukset kirjataan rahavirran suojausina. Rahavirran suojaukseksi IAS 39:n mukaan määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten – jotka eivät täytä IAS 39 -suojauslaskennan kriteerejä – käyvän arvon muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin juoksuaikanaan.

### Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista.

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasingmaksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Konsernin liikevaihdosta hieman vajaa 60 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Japanin jeni (10 %, prosentiosuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (6 %), Ruotsin kruunu (5 %) ja Yhdysvaltain dollari (4 %). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on reilu 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kahteen osaan, tulosvaikutteiseen positioon ja investointipositioon.

Tulosvaikutteinen positio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä hankinnoista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Tulosvaikutteisen position suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliiteettiä kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla rullaavasti kahta suurimpaa valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojauslimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuutalle, eli Yhdysvaltain dollarille (USD) ja Japanin jenille (JPY). Näiden kahden valuutan suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aika hajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimi suojausaste on 60 % laskien aina viimeisen neljännen kuuden kuukauden periodin 0 %:iin. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain rullaavaa suojausstrategiaa mutta suojilla ei ole minimi suojausastetta.

Investointipositioon kuuluvat kaikki valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus. Rahoituspolitiikan mukaan vähintään puolet omistetuiksi suunnitelluista investoinneista tulee suojata sitovan hankintasopimuksen allekirjoituksen jälkeen. Tulevat investointipositio suojaukset toteutetaan IAS 39 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojausena.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut tulosvaikutteisesta USD-korista 67 prosenttia ja 71 prosenttia JPY-korista seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti vuositulokseen noin 68 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 18 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 21 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta 6 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskien on sisällytetty myyntivaluuttoina olennaiset Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

**Korkoriski**

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0 -12 kuukautta ja korollisten velkojen 0 - 24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli 4 kuukautta ja korollisten velkojen noin 16 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 3,0 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 3,1 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Kiinteäkorkoiset lainat altistavat konsernin käyvän arvon korkoriskille. Konsernissa sovelletaan käyvän arvon suojauslaskentaa elokuussa 2013 liikkeeseen lasketun 150 miljoonan euron kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan käyvän arvon korkoriskiltä suojautumiseen.

**Luottoriski**

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa. Rahavaroja sijoitetaan myös konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin muutoksista. Konsernin suurin mahdollinen luottoriskin määrä on liitteessä 5.2.2 eritelty lyhytaikaiset muut rahoitusvarat, liitteessä 5.2.3 esitetyt rahavarat sekä liitteessä 2.2.3 eritelty myyntisaamiset.

**Likviditeettiriski**

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta yhtiön politiikkana on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään kuusi kuukautta ennen toimitusta. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2013 päättyessä 458,4 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, josta oli tilinpäätöshetkellä käytössä 44,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 180 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 77,6 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 140 prosenttia.

**Pääomarakenteen hallinta**

Konsernin pääoman hallinnan pyrkimyksenä on optimaalisen pääomarakenteen avulla tukea liiketoimintaa varmistamalla normaalit toimintaedellytykset ja kasvattaa omistaja-arvoa tavoitteena paras mahdollinen tuotto. Optimaalinen pääomarakenne takaa myös pienemmät pääoman kustannukset. Pääomarakenteeseen vaikutetaan mm. osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakekehenomistajille maksettujen osinkojen tai näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää tai päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisasaste oli vuoden 2013 lopussa 77,6 prosenttia (76,8).

**5.6 RAHOITUSVAROJEN JA -VELKOJEN LUOKITTELU**

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Myytavissä olevat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat	Kirjanpitoarvo
<b>31.12.2013</b>						
<b>Rahoitusvarat</b>						
Saamiset				20,5		20,5
Muut rahoitusvarat		290,4		45,0		335,5
Myyntisaamiset ja muut saamiset				236,2		236,2
Johdannaiset	18,2	26,8				45,0
Noteeraamattomat osakkeet			0,4			0,4
Rahavarat				122,9		122,9
<b>Kirjanpitoarvo yhteensä</b>	<b>18,2</b>	<b>317,2</b>	<b>0,4</b>	<b>424,6</b>		<b>760,4</b>
<b>Käypä arvo yhteensä</b>	<b>18,2</b>	<b>317,2</b>	<b>0,4</b>	<b>424,6</b>		<b>760,4</b>
<b>Rahoitusvelat</b>						
Korolliset rahoitusvelat					457,4	457,4
Rahoitusleasingvelat					135,6	135,6
Johdannaiset	21,6	7,9				29,5
Ostovelat ja muut velat				36,0	774,9	810,9
<b>Kirjanpitoarvo yhteensä</b>	<b>21,6</b>	<b>7,9</b>		<b>36,0</b>	<b>1 367,9</b>	<b>1 433,4</b>
<b>Käypä arvo yhteensä *</b>	<b>21,6</b>	<b>7,9</b>		<b>36,0</b>	<b>1 372,7</b>	<b>1 438,2</b>

\* Liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina noteerattiin 31.12.2013 arvolla 103,6, mikä selittää kirjanpitoarvon ja käyvän arvon eron.

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Myytavissä olevat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat	Kirjanpitoarvo
<b>31.12.2012</b>						
<b>Rahoitusvarat</b>						
Saamiset				22,7		22,7
Muut rahoitusvarat		330,3				330,3
Myyntisaamiset ja muut saamiset				217,4		217,4
Johdannaiset	26,5	7,1				33,6
Noteeratut osakkeet			32,3			32,3
Noteeraamattomat osakkeet			1,0			1,0
Rahavarat				67,0		67,0
<b>Kirjanpitoarvo yhteensä</b>	<b>26,5</b>	<b>337,4</b>	<b>33,3</b>	<b>307,1</b>		<b>704,3</b>
<b>Käypä arvo yhteensä</b>	<b>26,5</b>	<b>337,4</b>	<b>33,3</b>	<b>307,1</b>		<b>704,3</b>
<b>Rahoitusvelat</b>						
Korolliset rahoitusvelat					402,0	402,0
Rahoitusleasingvelat					156,5	156,5
Johdannaiset	14,7	4,5				19,2
Ostovelat ja muut velat					786,8	786,8
<b>Kirjanpitoarvo yhteensä</b>	<b>14,7</b>	<b>4,5</b>			<b>1 345,3</b>	<b>1 364,5</b>
<b>Käypä arvo yhteensä</b>	<b>14,7</b>	<b>4,5</b>			<b>1 345,3</b>	<b>1 364,5</b>

Korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset) sisältyvät johdannaisiin. Muissa liitteissä ne sisältyvät pankkilainoihin tai joukkovelkakirjalainoihin. Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet sekä muut korolliset ja korottomat velat. Konsernilla on 72,6 miljoonaa euroa (91,6) laskennallisia verovelkoja, jotka eivät sisälly tähän liitetietoon, mutta on esitetty liitetiedossa 6.1 Tuloverot.

Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu laadintaperiaatteissa liitteissä 5.2 Rahoitusvarat ja 5.3 Rahoitusvelat.



**Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista**  
**Käyvät arvot raportointikauden lopussa**

Milj. euroa	31.12.2013	Taso 1	Taso 2	Taso 3
<b>Varat</b>				
Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat rahoitusvarat				
Kaupankäyntiarvopaperit	290,4	35,0	255,4	
Kaupankäyntijohdannaiset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,4		1,4	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,2		1,2	
Valuuttajohdannaiset	27,9		27,9	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	4,4		4,4	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1	
Hyödykejohdannaiset	15,7		13,4	2,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	12,5		12,5	
Myytävässä olevat rahoitusvarat				
Osakesijoitukset				
<b>Yhteensä</b>	<b>335,4</b>	<b>35,0</b>	<b>298,1</b>	<b>2,3</b>
<b>Velat</b>				
Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat rahoitusvelat				
Kaupankäyntijohdannaiset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,5		0,5	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0		0	
Valuuttajohdannaiset	27,7		27,7	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	2,2		2,2	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	18,7		18,7	
Hyödykejohdannaiset	1,3		1,3	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,7		0,7	
<b>Yhteensä</b>	<b>29,5</b>		<b>29,5</b>	

Tilikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkian tasojen 1 ja 2 välillä.

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla. Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävilta osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina). Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittävilta osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksytyihin arvostusmalleihin.

Se käypien arvojen hierarkian taso, jolle tietty käypään arvoon arvostettu erä on kokonaisuudessaan luokiteltu, on määritetty IFRS 7 -standardin vaatimusten mukaisesti koko kyseisen käypään arvoon arvostetun erän kannalta merkittävän alimmalla tasolla olevan syöttötiedon perusteella. Syöttötiedon merkittävyys on arvioitu kyseisen käypään arvoon arvostetun erän suhteen kokonaisuudessaan.

**Täsmäytyslaskelma tason 3 mukaan käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista**  
**Käyvät arvot raportointikauden lopussa**

Milj. euroa	Kaupankäynti- arvopaperit	Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat Kaupankäynti- johdannaiset	Myynnissä olevat osakesijoitukset	Yhteensä
<b>Alkusaldo</b>	-	-1	-	-1
Voitot ja tappiot yhteensä tuloslaskelmassa	-	0,6	0	0,6
Laajassa tuloksessa	-	0	-	-
Ostot (ja myynnit)	-	-	-	-
Toteutukset (ja liikkeellelaskut)	-	2,7	-	2,7
Siirrot tasolle 3 ja pois sieltä	-	-	-	-
<b>Loppusaldo</b>	<b>0</b>	<b>2,3</b>	<b>0</b>	<b>2,3</b>
<b>Raportointikauden lopussa hallussa olevista varoista kaudelle kirjatut voitot ja tappiot yhteensä</b>				
Liiketoiminnan muissa kuluissa	0	0,6	0	0,6

Tilikauden aikana rahoitusvarojen tai -velkojen käyvän arvon luokissa ei tapahtunut siirtoja käyvän arvon hierarkian tasolle 3 tai sieltä pois. Johdon arvion mukaan tasolle 3 arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta yhden tai useamman käyvän arvon määrittämiseen käytetyn syöttötiedon vaihtaminen jokseenkin mahdolliseen vaihtoehtoiseen oletukseen ei muuttaisi tasolla 3 olevien käypään arvoon arvostettujen erien käypää arvoa merkittävästi ottaen huomioon kyseisten varojen ja velkojen suhteellisen pienen kokonaismäärän.

**5.7 RAHOITUSVAROJEN JA -VELKOJEN NETOTUS**

Milj. euroa	2013	2012
Johdannaisvarat bruttomäärä	46,1	37,7
Netotettu taseessa	0,0	0,0
<b>Taseessa esitetty määrä</b>	<b>46,1</b>	<b>37,7</b>
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-30,7	-21,3
<b>Johdannaisvarat netto</b>	<b>15,4</b>	<b>16,4</b>
Johdannaisvelat bruttomäärä	30,7	22,9
Netotettu taseessa	0,0	0,0
<b>Taseessa esitetty määrä</b>	<b>30,7</b>	<b>22,9</b>
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-30,7	-21,3
<b>Johdannaisvelat netto</b>	<b>0,0</b>	<b>1,6</b>

Yllä oleville rahoitusvaroille ja -veloille, jotka ovat toimeenpantavissa olevan yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan järjestelyn piirissä, jokainen sopimus konsernin ja vastapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, kun molemmat osapuolet päättävät yhteisesti netotuksesta. Mikäli yhteistä päätöstä ei ole tehty, rahoitusvarat ja -velat toteutetaan bruttomääräisinä, mutta jokaisella yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan osapuolella on oikeus toteuttaa suoritukset nettomääräisinä, mikäli vastapuoli on ajautunut maksukyvyttömäksi. Riippuen jokaisesta sopimuksesta, osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, osapuoli ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.

## 5.8 JOHDANNAISET

**L Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta**

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko- ja hyödyke johdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista.

Johdannaissopimukset kirjataan teko hetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintateerouksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojausiksi, sitovien ostosopimusten suojausiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaiksiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaista ollut käytössä.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen suhteen sekä konsernin riskinhallintavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Konserni dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, sähkön hintariskin sekä lease-maksujen että lentokoneostojen valuuttasuojauksessa.

Rahavirran suojaus ehdot täyttävien johdannaissopimusten tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Kuitenkin, jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojaus tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintamenuon.

Käyvän arvon suojausta toteutetaan Finnairissa lentokoneiden sitovien ostosopimusten osalta ja kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan suojautumisen osalta. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden valuuttakurssimuutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin

näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman erään muihin tuottoihin tai kuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkoriskistä johtuvat käyvän arvon muutokset sisältyvät tuloslaskelmassa rahoituskuluihin.

Jos suojaus ei enää täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, efektiivisen koron menetelmällä kirjattavan suojauskohteen kirjanpitoarvoon tehtävä oikaisu jaksotetaan tulosvaikutteisesti jäljellä olevalle juoksuajalle.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamisessa Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Suojauslaskennan ehdot täyttävien valuutan- ja koronvaihtosopimusten valuuttakurssiero kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssiero vastaan. Muu käyvän arvon muutos kirjataan tehokkaalta osaltaan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon. Korkotuotot ja -kulut kirjataan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konserni käyttää lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojausiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojaus kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot välittömästi tilikauden muissa tuotoissa ja kuluissa. Johdannaissopimusten käyvän arvon muutokset, niiltä osin kuin IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään liiketoiminnan muissa tuotoissa ja kuluissa juoksuaikanaan.

Finnair-konserni käyttää sähköjohdannaissopimuksia suojautuessaan sähkön hintariskiltä. Sähkösuojaukset kirjataan rahavirran suojausiksi. Rahavirran suojaukseksi IFRS:n mukaan määriteltujen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon. Kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten käyvän arvon muutokset (jotka eivät täytä IFRS-suojauslaskennan kriteerejä) kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin juoksuaikanaan.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien liiketoimintojen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan kuluihin. Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin. **L**

Milj. euroa	2013				2012			
	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
<b>Valuuttajohdannaiset *</b>								
Suojauslaskennassa olevat erät (terminit):								
Polttoaineen valuuttasuojaus	370,5	0,0	-17,1	-17,0	413,5	5,7	-5,4	0,3
Lentokonehankintojen suojaus								
Käyvän arvon suojaus	244,1	4,4	-2,3	2,2	291,1	15,2	-1,8	13,4
Rahavirran suojaus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leasemaksujen suojaus	58,3	0,1	-1,7	-1,6	40,3	0,3	-0,5	-0,2
<b>Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä</b>	<b>672,9</b>	<b>4,5</b>	<b>-21,0</b>	<b>-16,4</b>	<b>744,9</b>	<b>21,2</b>	<b>-7,7</b>	<b>13,5</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (terminit)	407,9	7,3	-4,9	2,4	173,3	0,7	-1,6	-0,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)								
Osto-optiot	149,8	16,1	0,0	16,1	105,5	5,9	0,0	5,9
Myyntioptiot	169,5	0,0	-0,8	-0,8	110,5	0,0	-0,8	-0,8
Taseen suojaus (terminit)	20,4	0,0	-1,2	-1,2	47,8	0,4	-0,4	0,0
<b>Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä</b>	<b>747,5</b>	<b>23,4</b>	<b>-6,9</b>	<b>16,5</b>	<b>437,1</b>	<b>7,0</b>	<b>-2,8</b>	<b>4,2</b>
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>1 420,4</b>	<b>27,9</b>	<b>-27,8</b>	<b>0,1</b>	<b>1 182,0</b>	<b>28,2</b>	<b>-10,5</b>	<b>17,7</b>
<b>Hyödykejohtannaiset **</b>								
Suojauslaskennassa olevat erät:								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	563 550	12,5	-0,7	11,8	574 660	5,3	-7,0	-1,7
Sähköjohtannaiset, MWh	17 568	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
<b>Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä</b>		<b>12,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>11,8</b>		<b>5,3</b>	<b>-7,0</b>	<b>-1,7</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	18 000	0,8	0,0	0,8	0	0,0	0,0	0,0
Optiot								
Osto-optiot, lentopetroli, tonnia	201 000	3,4	0,0	3,4	214 000	3,1	0,0	3,1
Myyntioptiot, lentopetroli, tonnia	201 000	0,0	-1,1	-1,1	301 000	0,0	-4,1	-4,1
Sähköjohtannaiset, MWh	71 100	0,1	-0,6	-0,5	91 536	0,0	-0,5	-0,5
<b>Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä</b>		<b>4,3</b>	<b>-1,6</b>	<b>2,6</b>		<b>3,1</b>	<b>-4,6</b>	<b>-1,5</b>
<b>Hyödykejohtannaiset yhteensä</b>		<b>16,8</b>	<b>-2,3</b>	<b>14,4</b>		<b>8,4</b>	<b>-11,6</b>	<b>-3,2</b>
<b>Korkojohdannaiset</b>								
Suojauslaskennassa olevat erät:								
Koronvaihtosopimukset	150,0	1,2	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä</b>	<b>150,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:								
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	17,3	0,2	0,0	0,2	22,9	1,0	0,0	1,0
Koronvaihtosopimukset	25,0	0,0	-0,5	-0,5	25,0	0,0	-1,1	-1,1
<b>Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä</b>	<b>42,3</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>47,9</b>	<b>1,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>Korkojohdannaiset yhteensä</b>	<b>192,3</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,9</b>	<b>47,9</b>	<b>1,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>Johdannaiset yhteensä ***</b>		<b>46,1</b>	<b>-30,7</b>	<b>15,4</b>		<b>37,6</b>	<b>-23,2</b>	<b>14,4</b>

\* Suojauslaskennassa olevien valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää vastaan. Kyseessä on rahavirran suojaus. Tästä poikkeuksena ovat kiinteäehtoisena sitoumuksena käsiteltävät suojauslaskentaan kuuluvat lentokoneostot ja kiinteäko-koisen joukkovelkakirjalainan käyvän arvon suojaaminen, joiden valuuttakurssi (lentokoneostot) - tai käyvän arvon (kiinteäkorkoinen laina) muutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja tai lainaa suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti. Näiltä osin kyseessä on käyvän arvon suojaus. Suojauslaskennan ulkopuolisten tulevien kassavirtojen suojauksen käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelmassa liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin ja tasesuojauksen käyvän arvon muutos kirjataan rahoituseriin.

\*\* Suojauslaskennassa olevien hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos tehokkaalta osaltaan kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan erääntyessään tulokseen suojattavaa erää vastaan. Suojauslaskennan ulkopuolisten hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin kuluihin. Toteutuneet voitot ja tappiot kirjataan suojattavaa erää vastaan. Jet differential on lentopetrolin ja gasoiilin välinen hintaero.

\*\*\* Johdannaissopimusten positiivinen/negatiivinen käypä arvo 31.12.2013 esitetään taseessa saamisena ja velkana. Lentopetrolioptiot 31.12.2013 esitettiin taseessa nettona saamisissa.

**Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu**

Milj. euroa	2013	2012
Parempi kuin A	11,6	9,9
A	2,9	4,6
BBB	0,9	-0,1
BB	-	-
Luottoluokittelemattomat	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>15,5</b>	<b>14,4</b>

**5.9 OMAA PÄÄOMAA KOSKEVAT TIEDOT****L Oma pääoma**

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta.

Ylikurssirahastoon on kirjattu vuosina 1997-2006 syntyneet emissiovoitot. Myös omien osakkeiden myyntivoitot on kirjattu ylikurssirahastoon ennen osakeyhtiölain muutosta vuonna 2006.

Vararahastoon on kirjattu ennen vuotta 1997 syntyneet emissiovoitot.

Sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu osakeannin 2007 emissiohintaa transaktiokuluilla ja niiden verovaikutuksella vähennettynä. Omien osakkeiden hankinta voi olla myös kirjattu, ellei sitä ole kirjattu edellisten tilikausien voittovaroihin. Lisäksi osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti on kirjattu sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältää rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset sekä etuus pohjaisten eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset ja muuntoerot, jotka ovat syntyneet muussa valuutassa kuin eurossa raportoivien ulkomaisten tytäryhtiöiden tilinpäätöksiä yhdistämisestä.

Edellisten tilikausien voittovarot sisältävät aikaisempien tilikausien tulokset, josta on vähennetty jaetut osingot ja omien osakkeiden hankinnat, ellei niitä ole kirjattu sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon. Tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden ja virheiden muutokset kirjataan myös edellisten tilikausien tulokseen.

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) kirjataan omanpääomanehtoinen laina. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se takaisin neljän vuoden kuluttua liikkeeseenlaskusta. Laina on vakuudeton ja muita velkasioumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Sen etuoikeusasema on kuitenkin parempi kuin muilla yhtiön omaan pääomaan luettavilla erillä. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Laina merkitään alun perin kirjanpitoon käypään arvoon. Transaktiomenot on sisällytetty omanpääoman ehtoisen lainan alkuperäiseen kirjanpitoarvoon.

**Osinko**

Osinkovelka yhtiön osakkeenomistajille kirjataan konsernitilinpäätökseen velaksi, kun yhtiökokous on päättänyt osingonjaosta.

**Omat osakkeet**

Kun yhtiö hankkii omia osakkeita tai sen tytäryhtiöt ovat hankkineet emoyhtiön osakkeita, vähennetään yhtiön omaa pääomaa määrällä, joka muodostuu maksetusta vastikkeesta lisätynä transaktiomenoilla verojen jälkeen kunnes omat osakkeet mitätöidään, myydään tai muuten luovutetaan. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta ei merkitä voittoa eikä tappiota tuloslaskelmaan, vaan saatu vastike on esitetty oman pääoman muutoksena. **L**

	Rekisteröityjen osakkeiden lukumäärä	Osakepääoma, euroa	Ylikurssirahasto, euroa	Vararahasto, euroa
1.1.2012	128 136 115	75 442 904,30	20 407 351,01	147 712 376,39
31.12.2012	128 136 115	75 442 904,30	20 407 351,01	147 712 376,39
<b>31.12.2013</b>	<b>128 136 115</b>	<b>75 442 904,30</b>	<b>20 407 351,01</b>	<b>147 712 376,39</b>

	Omien osakkeiden lukumäärä	Hinta, euroa	Keskihinta, euroa
1.1.2012	410,187	3,179,335,94	7,75
<b>31.12.2012</b>	<b>410,187</b>	<b>3,179,335,94</b>	<b>7,75</b>
Omien osakkeiden hankinta	600,000	1,684,650,10	2,81
Omien osakkeiden luovutus	-731,019	-4,055,744,86	5,55
<b>31.12.2013</b>	<b>279,168</b>	<b>808,241,18</b>	<b>2,90</b>

Kaikki liikkeellelasketut osakkeet on maksettu täysimääräisesti. Osakkeella ei ole määritelty nimellisarvoa.

**Lunastusvelvollisuuslauseke**

Finnaair Oyj:n yhtiöjärjestyksessä ei ole lunastusvelvollisuuspykälää.

**MUUTOKSET OMAAN PÄÄOMAAN SISÄLTYVISSÄ RAHASTOISSA****Muut sidotun oman pääoman rahastot**

Muissa sidotun oman pääoman rahastoissa ei ole ollut muutoksia vuosien 2013 tai 2012 aikana.

**Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto**

Sijoitetun vapaan oman pääoman rahaston muutokset vuonna 2013 liittyvät omien osakkeiden ostoon ja osakeperusteisiin maksuihin liit-tyen konsernin osakepalkkiojärjestelmään 2010-2012.

**Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät**

Käyvän arvon rahastoon ja muihin laajan tuloksen eriin sisältyvät erät on esitetty alla:

Milj. euroa	2013	2012
Muuntoerot	-0,3	-0,2
Polttoaineen hintasuojaus	11,8	-1,7
Polttoaineen valuuttasuojaus	-17,0	0,3
Leasemaksujen suojaus	-1,6	-0,2
Sähkön hintasuojaus	0,0	0,0
Myytävissä olevat rahoitusvarat	0,0	13,8
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-11,5	-11,8
Laskennallinen verosaaminen (verovelka)	3,7	-0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>-15,0</b>	<b>0,1</b>

Oman pääoman käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat							
Milj. euroa	2014	2015	2016	2017	2018	Myöhemmin	Yhteensä
Muuntoerot						-0,3	-0,3
Polttoaineen hintasuojaus	7,3	4,4	0,1				11,8
Polttoaineen valuuttasuojaus	-14,0	-3,0					-17,0
Leasemaksujen suojaus	-1,4	-0,2					-1,6
Sähkön hintasuojaus							0,0
Myytävikissä olevat rahoitusvarat							0,0
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-11,5						-11,5
Laskennallinen verosaaminen (verovelka)	3,9	-0,2	0,0				3,7
<b>Yhteensä</b>	<b>-15,7</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>-15,0</b>

#### Johdannaiset tuloslaskelmassa

Käyvän arvon rahastosta on tilikauden 2013 aikana kirjattu tuloslaskelmaan kulujen muutokseksi -3,9 miljoonaa euroa (50,0). Tästä -3,4 miljoonaa euroa (47,8) on polttoainekulujen oikaisua, -0,3 miljoonaa euroa (2,5) lentokoneiden leasekulujen oikaisua ja -0,2 miljoonaa euroa (-0,3) sähkökulujen oikaisua.

Finnair suojautuu suojauspolitiikan mukaisesti johdannaisilla hinnan vaihteluja vastaan. Kaikkiin suojaussuhteisiin ei kuitenkaan sovelleta tai ei ole mahdollista soveltaa suojauslaskentaa. Tästä IFRS -suojauslaskennan ulkopuolisesta polttoaineostojen suojauksesta erääntyi ja kirjattiin tuloslaskelmaan tilikauden 2013 aikana polttoainekuluihin -0,6 miljoonaa euroa (3,7) ja liiketoiminnan muihin kuluihin 18,8 miljoonaa euroa (9,3).

#### Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 40,5 miljoonaa euroa (43,2) suurempi. Vastavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 40,5 miljoonaa euroa (43,2). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 42,6 miljoonaa euroa (45,1) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 42,6 miljoonaa euroa (45,1). Sähkösuojaukset olivat tehottomia vuoden lopussa 2013, jonka vuoksi niiden arvostuksella ei ole vaikutusta käyvän arvon rahaston saldoon (0,0). Korokojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyyshuviissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

#### Omat osakkeet

Konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno sisältyy sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon. Liitetiedossa 3.9.1 on lisätietoa osakepalkkiojärjestelmästä. Konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno on yhteensä 0,8 miljoonaa euroa.

#### Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuonna 2012 nostettua hybridilainaa 120 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 8,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset 4 vuotta ja sen jälkeen vaihtuva ja vähintään 11,875 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa ne 4 vuoden kuluttua liikkeeseen laskusta. Hybridilaina on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

#### Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva kauden voitto kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johdettava laimentava vaikutus. Osakkeen käypä arvo perustuu osakkeiden kaupankäynnillä painotettuun keskihintaan.

Milj. euroa	2013	2012
Tilikauden voitto, milj. euroa	10,8	10,2
Hybridilainan korot, milj. euroa	-8,5	-8,5
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1000 kpl	128,1	128,1
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,02	0,01
Omien osakkeiden vaikutus	0,00	0,00

#### Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2013 ei makseta osinkoa. Yhtiökokous päätti 27.3.2013 jakaa osinkoa 0,10 euroa osaketta kohti. Kokonaisosion määrä oli 12,7 miljoonaa euroa ja se perustui rekisteröityjen osakkeiden määrään 3.4.2013. Osingot maksettiin 10.4.2013.

#### Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	31.12.2013
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	0,0
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	250,5
Käyvän arvon rahasto	-4,2
Tilikauden tulos	37,7
<b>Voitonjakokelpoiset varat yhteensä</b>	<b>284,0</b>

## 6 MUUT LIITETIEDOT

**i** Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsitelyihin asiakokonaisuuksiin. **i**

### 6.1 TULOVEROT

**L** Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien tuloverosta ja laskennallisesta verosta. Verot merkitään tuloslaskelmaan, paitsi milloin ne liittyvät muihin laajan tuloksen eriin tai suoraan omaan pääomaan kirjattuihin eriin.

Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä vahvistettua tulevien vuosien verokantaa käyttäen. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että niitä voidaan käyttää tulevia verotettavia tuloja vastaan. Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä, poistoista, johdannaissopimusten uudelleenarvostuksista, etuusperusteisista eläkejärjestelyistä ja käyttämättömistä verotappioista. Ulkomaisten tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista kirjataan veroa vain, jos niistä tiedetään aiheutuvan veroseuraamuksia. **L**

**!** Tappioista johtuvien laskennallisten verojen hyödyntäminen edellyttää johdon arviota liiketoiminnan tulevasta kehityksestä. **!**

#### Tuloverot

Milj. euroa	2013	2012
<b>Tilikauden verot</b>		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	0,2	0,1
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,8	0,2
Laskennalliset verot	-2,0	4,0
<b>Yhteensä</b>	<b>-1,0</b>	<b>4,3</b>

Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa Suomen nimellisen verokannan (24,5 %) mukaan lasketusta verosta seuraavasti:

Milj. euroa	2013	2012
Tulos ennen veroja	10,1	14,8
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	2,5	3,6
Verokantamuutoksen vaikutus	-4,5	0,0
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,0	0,0
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksesta	1,0	0,2
Verovapaat tulot	-0,4	0,3
Vähennyskelvottomat kulut	0,5	0,0
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-0,1	0,2
<b>Tuloverot yhteensä</b>	<b>-1,0</b>	<b>4,3</b>
Efektiivinen verokanta	-9,8 %	29,2 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli -9,8 % (29,2 %). Tilikauden positiivinen verotulo johtui lähinnä 4,5 miljoonan euron kertaluonteisesta vaikutuksesta, joka syntyi kun Suomen eduskunta päätti joulukuussa 2013 laskea yhtiöiden tuloverokantaa 24,5 %:sta 20 %:iin. Verokantamuutos astuu voimaan 2014 vuoden alusta, mutta vaikuttaa positiivisesti jo vuoden 2013 tuloslaskelman veroihin laskennallisten verojen uudelleenarvostamisen myötä. Verokanta ilman verokannasta johtuvaa kertaluonteista vaikutusta oli 27,5 %.

**i** = Osion sisältö

**L** = Laadintaperiaatteet

**!** = Kriittiset tilinpäätösarvot

**LASKENNALLISET VEROSAAMISET JA -VELAT****Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2013 aikana:**

Milj. euroa	2012	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2013
<b>Laskennalliset verosaamiset</b>				
Vahvistetut tappiot	69,6	-12,4	1,5	58,6
Työsuhde-etuudet	0,0	-0,6	2,7	2,2
Rahoitusleasing	0,9	-0,3	0,0	0,6
Kiinteiden kulujen aktivointi	1,1	-0,1	0,0	1,0
Raskashuoltojaksotukset	0,5	-0,5	0,0	0,0
Moottoreiden peruskorjausjaksotukset	0,5	-0,5	0,0	0,0
Finnair Plus	1,5	-1,5	0,0	0,0
Muut väliaikaiset erot	3,4	-1,3	0,0	2,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,1	0,0	1,2	1,3
<b>Yhteensä</b>	<b>77,6</b>	<b>-17,3</b>	<b>5,4</b>	<b>65,8</b>
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	8,5			0,6

Milj. euroa	2012	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2013
<b>Laskennalliset verovelat</b>				
Kertyneet poistoerot	2,5	0,0	0,0	2,5
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	81,4	-15,5	0,0	65,9
Työsuhde-etuudet	-0,9	-2,4	3,3	0,0
Muut väliaikaiset erot	5,6	-1,5	0,0	4,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	3,0	0,0	-3,0	0,0
<b>Yhteensä</b>	<b>91,6</b>	<b>-19,3</b>	<b>0,3</b>	<b>72,6</b>
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	88,6			69,6

Vahvistetut tappiot vanhenevat aikaisintaan 6-10 vuoden kuluttua.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,4 miljoonan euron (0,8) verovaikutus.

**Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2012 aikana:**

Milj. euroa	2011	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2012
<b>Laskennalliset verosaamiset</b>				
Vahvistetut tappiot	64,4	4,6	0,6	69,6
Rahoitusleasing	1,1	-0,2	0,0	0,9
Tuloutus	0,1	0,0	0,0	0,1
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,6	0,5	0,0	1,1
Raskashuoltojaksotukset	1,0	-0,5	0,0	0,5
Moottoreiden peruskorjausjaksotukset	2,3	-1,8	0,0	0,5
Muut väliaikaiset erot	2,7	0,6	0,0	3,3
Finnair Plus	3,0	-1,5	0,0	1,5
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0	0,0	0,1	0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>75,2</b>	<b>1,7</b>	<b>0,7</b>	<b>77,6</b>
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	10,8			8,5

Milj. euroa	2011	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2012
<b>Laskennalliset verovelat</b>				
Kertyneet poistoerot	2,5	0,0	0,0	2,5
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	80,1	1,3	0,0	81,4
Muut väliaikaiset erot	3,7	0,8	0,4	4,9
Hybridilaina, korot	0,7	0,0	0,0	0,7
Työsuhde-etuudet	1,8	-2,7	0,0	-0,9
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	9,7	0,0	-6,7	3,0
<b>Yhteensä</b>	<b>98,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-6,3</b>	<b>91,6</b>
Laskennalliset verovelat, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	91,9			88,6

**6.2 LÄHIPIIRITAPAHTUMAT**

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 1.3 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 1.6. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Suomen valtio omistaa 55,8 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin ja muiden suomalaisten valtionyhtiöiden välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti.

**Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:**

Milj. euroa	2013	2012
<b>Tavaroiden ja palvelujen myynnit</b>		
Osakkuusyhtiöt	4,7	4,5
Yhteisyritykset	60,8	20,5
<b>Tavaroiden ja palvelujen ostot</b>		
Osakkuusyhtiöt	20,3	17,7
Yhteisyritykset	85,5	81,2
<b>Saatavat ja velat</b>		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	3,1	0,1
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	3,5	0
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	32,9	22,4
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	4,5	8,7

Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti, ja vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Takaukset ja muut vastuut lähipiirin puolesta on esitetty liitteessä 5.4 Vastuusitoumukset. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 3.9. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

**Finnairin eläkesäätiö**

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle, ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista n. 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2013 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja (7,5).

**6.3 RIIDAT JA OIKEUDENKÄYNNIT**

Finnair raportoi vain sellaiset riita-asiat, joiden intressi on vähintään 400 000 euroa ja joita ei ole katettu vakuutuksella.

31.12.2013 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

**6.4 TILINPÄÄTÖKSEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT**

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut muita merkittäviä tapahtumia kuin toimintakertomuksessa jo selostettuja asioita.

**6.5 LASKENTAPERIAATTEEN MUUTOS**

Finnair-konserni on ottanut 1.1.2013 alkaen käyttöön uudistetun IAS 19 Työsuhde-etuudet -standardin. Muutos on kohdistunut Lentoliikenne-segmenttiin. Muutosten seurauksena etuusperusteisten eläkevelvoitteiden ”putkimenetelmä” poistui käytöstä. Kaikki vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan täten välittömästi laajan tuloksen eriin. Eläkkeisiin liittyviä laajan tuloksen eriä ei myöskään enää vastaisuudessa kierrätetä tuloksen kautta. Standardimuutoksen johdosta rahoitusmeno määritetään nettorahastointiin perustuen.

Lisäksi jäänestokulujen, lentokonesiivouksen ja eräiden muiden kulujen ryhmittelyä on muutettu.

**Laskentaperiaatteen muutoksen vaikutukset konsernin 2012 tuloslaskelmaan**

Milj. euroa	Raportoitu	IAS 19 Työsuhde-etuudet	Jäänesto ja lentokonesiivous	Muut muutokset	Oikaistu
<b>Liiketoiminnan tuotot</b>	<b>2 494,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 494,1</b>
Henkilöstökulut	426,9	1,7	0,0	0,6	429,2
Kaluston aineostot ja huolto	156,0	0,0	-22,9	0,0	133,1
Maaselvitys- ja cateringkulut	224,3	0,0	22,9	0,0	247,2
Myynti- ja markkinointikulut	74,3	0,0	0,0	1,4	75,7
Muut kulut	232,2	0,0	0,0	-2,0	230,2
Muut kulut yhteensä	1 344,9	0,0	0,0	0,0	1 344,9
<b>Liikevoitto, EBIT</b>	<b>35,5</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>33,8</b>
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>16,5</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>14,8</b>
Tuloverot	-4,7	0,4	0,0	0,0	-4,3
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>11,8</b>	<b>-1,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>10,5</b>

**Laskentaperiaatteen muutoksen vaikutukset konsernin taseeseen 2012 avaavaan ja päättävään taseeseen**

Milj. euroa	1.1.2012			31.12.2012		
	Raportoitu	Muutos	Oikaistu	Raportoitu	Muutos	Oikaistu
<b>VARAT</b>						
<b>Pitkäaikaiset varat</b>						
Laina- ja muut saamiset ja eläkesaamiset	32,1	36,0	68,1	33,1	-10,4	22,7
Muut pitkäaikaiset varat	1 589,4	0,0	1 589,4	1 478,0	0,0	1 478,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä	1 621,5	36,0	1 657,5	1 511,1	-10,4	1 500,7
Lyhytaikaiset varat yhteensä	735,5	0,0	735,5	730,6	0,0	730,6
<b>Varat yhteensä</b>	<b>2 357,0</b>	<b>36,0</b>	<b>2 393,0</b>	<b>2 241,7</b>	<b>-10,4</b>	<b>2 231,3</b>

**OMA PÄÄOMA JA VELAT**

Osakepääoma	75,4	0,0	75,4	75,4	0,0	75,4
Muu oma pääoma	676,4	27,2	703,6	709,2	-10,2	699,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	751,8	27,2	779,0	784,6	-10,2	774,4
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,7	0,0	0,7	0,9	0,0	0,9
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>752,5</b>	<b>27,2</b>	<b>779,7</b>	<b>785,5</b>	<b>-10,2</b>	<b>775,3</b>
Laskennalliset verovelat	98,5	8,8	107,3	94,9	-3,3	91,6
Eläkevelvoitteet	0,0	0,0	0,0	0,5	3,1	3,6
Muut pitkäaikaiset velat	602,9	0,0	602,9	495,8	0,0	495,8
Pitkäaikaiset velat yhteensä	701,4	8,8	710,2	591,2	-0,2	591,0
Lyhytaikaiset velat yhteensä	903,1	0,0	903,1	865,0	0,0	865,0
<b>Velat yhteensä</b>	<b>1 604,5</b>	<b>8,8</b>	<b>1 613,3</b>	<b>1 456,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>1 456,0</b>
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>	<b>2 357,0</b>	<b>36,0</b>	<b>2 393,0</b>	<b>2 241,7</b>	<b>-10,4</b>	<b>2 231,3</b>



## 7 EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

## FINNAIR OYJ:N TULOSLASKELMA

Milj, euroa	Liite	2013	2012
<b>Liikevaihto</b>	<b>2</b>	<b>2 012,7</b>	<b>2 015,2</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	3	37,6	10,1
<b>Liiketoiminnan tuotot yhteensä</b>		<b>2 050,3</b>	<b>2 025,3</b>
Materiaalit ja palvelut	4	1 125,9	1 098,9
Henkilöstökulut	5	272,9	287,4
Poistot	6	8,1	6,3
Liiketoiminnan muut kulut	7	718,4	702,7
<b>Liiketoiminnan kulut yhteensä</b>		<b>2 125,3</b>	<b>2 095,3</b>
<b>Liikevoitto/-tappio</b>		<b>-75,0</b>	<b>-70,0</b>
Rahoitustuotot ja -kulut	8	30,2	-6,0
<b>Voitto/tappio ennen satunnaisia eriä</b>		<b>-44,8</b>	<b>-76,0</b>
Satunnaiset erät	9	103,6	74,8
<b>Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja</b>		<b>58,8</b>	<b>-1,2</b>
Tilinpäätössiirrot	10	0,2	0,0
Tuloverot	11	21,3	-0,2
<b>Tilikauden voitto/tappio</b>		<b>37,7</b>	<b>-1,0</b>

## FINNAIR OYJ:N TASE

Milj. euroa	Liite	2013	2012
<b>VASTAAVAA</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	12	12,0	13,2
Aineelliset hyödykkeet	13	39,7	2,0
Sijoitukset	14		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		449,1	489,7
Osuudet osakkuusyrityksissä		15,4	13,1
Muut sijoitukset		0,4	0,7
Laina- ja muut saamiset	15	68,9	299,9
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>585,5</b>	<b>818,6</b>
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Lyhytaikaiset saamiset	16	915,0	478,8
Rahoitusarvopaperit	17	335,5	362,6
Rahat ja pankkisaamiset	18	118,2	62,1
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>1 368,7</b>	<b>903,4</b>
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>		<b>1 954,1</b>	<b>1 722,0</b>
<b>VASTATTAVAA</b>			
<b>Oma pääoma</b>	19		
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-4,2	9,3
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto		250,5	250,4
Edellisten tilikausien voitto		0,0	13,7
Tilikauden voitto/tappio		37,7	-1,0
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>531,9</b>	<b>520,3</b>
Tilinpäätössiirtojen kertymä	20	9,1	0,0
Pakolliset varaukset	21	94,0	109,7
<b>Vieras pääoma</b>			
Pitkäaikainen vieras pääoma	22	322,3	237,3
Lyhytaikainen vieras pääoma	23	996,8	854,7
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>1 319,1</b>	<b>1 092,0</b>
<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>		<b>1 954,1</b>	<b>1 722,0</b>

## FINNAIR OYJ:N RAHOITUSLASKELMA

Milj. euroa	2013	2012
<b>Liiketoiminnan rahavirrat</b>		
Kauden tulos ennen satunnaiseriä	-44,8	-76,0
Poistot	8,1	6,3
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksutapahtumaa	-39,7	4,7
Rahoitustuotot ja -kulut	-30,2	6,0
Käyttöpääoman muutos	-18,9	-0,5
Maksetut korot ja rahoituskulut	-26,6	-23,9
Saadut korot ja rahoitustuotot	12,0	18,7
Maksetut verot	0,0	-0,1
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>-140,0</b>	<b>-64,8</b>
<b>Investointien rahavirrat</b>		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-3,6	-4,1
Investoinnit muihin sijoituksiin	0,0	-3,8
Luovutustulot muista sijoituksista	54,1	0,0
Saadut osingot	5,1	0,1
Laina- ja muiden saamisten muutos	26,4	25,3
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>82,0</b>	<b>17,5</b>
<b>Rahoituksen rahavirrat</b>		
Lainojen nostot	150,0	70,8
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-71,1	-152,8
Hybridilainan takaisinmaksu	-52,4	-67,7
Hybridilainan nosto	0,0	120,0
Saadut konserniavustukset	74,8	105,0
Omien osakkeiden hankinta	-1,7	0,0
Maksetut osingot	-12,7	0,0
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>87,0</b>	<b>75,3</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>28,9</b>	<b>28,0</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>		
Rahavarat tilikauden alussa	424,7	396,7
Rahavirtojen muutos	28,9	28,0
<b>Rahavarat tilikauden lopussa</b>	<b>453,6</b>	<b>424,7</b>

## FINNAIR OYJ:N TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

## 1. LAADINTAPERIAATTEET

Finnair Oyj:n tilinpäätös on laadittu Suomen kirjanpitolain säännösten ja suomalaisen tilinpäätöskäytännön mukaisesti.

## Ulkomaanrahan määräiset erät

Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan tapahtumapäivän kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

## Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko- ja hyödykejohdannaisia pienentämään riskejä, jotka johtuvat yhtiön valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista ostoista ja myynneistä ja tulevasta lentopetroliostoista. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti. Johdannaissopimuksiin ja suojauslaskentaan liittyviä laadintaperiaatteita kuvataan tarkemmin konsernin laadintaperiaatteissa kohdassa 5.8 Johdannaiset.

## Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat ja -velat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset. Luokittelu tapahtuu rahoitusvarojen hankinnan tarkoituksen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa.

Jokaisena tilinpäätöspäivänä arvioidaan, onko olemassa mitään objektiivista näyttöä siitä, että rahoitusvaroihin ja -velkoihin kuuluvan erän tai erien ryhmän arvo on alentunut. Jos on objektiivista näyttöä siitä, että jaksotettuun hankintamenuun taseeseen merkityistä lainoista ja muista saamisista tai eräpäivään asti pidettävistä sijoituksista on syntynyt arvonalentumistappiota, tappion suuruus määritetään omaisuusarvon kirjanpitoarvon ja kyseisen rahoitusvaroihin kuuluvan erän alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen arvioitujen vastaisten rahavirtojen nykyarvon erotuksena. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti.

Muut rahoitusvarat ja -velat arvostetaan käypään arvoon. Muut rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja muita pitkäaikaisia saamisia kuten lainasaamisia, muita osakkeita ja osuuksia sekä lentokonevuokrien takuutalletuksia. Muut rahoitusvelat sisältävät ostovelkoja ja siirtovelkoja.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

## Pysyvät vastaavat ja poistot

Pysyvien vastaavien tasearvot perustuvat alkuperäisiin suunnitelman mukaisilla poistoilla vähennettyihin hankintamenoihin. Maa-alueista ei tehdä poistoja. Suunnitelman mukaiset poistot perustuvat seuraaviin omaisuuden odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Tietokoneohjelmat: 3-8 vuotta
- Muut aineettomat hyödykkeet: 3-10 vuotta
- Rakennukset: 50 vuotta hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon tai 3-7 % menojäännöspoistolla
- Muut aineelliset hyödykkeet 23 % menojäännöspoistolla

**Tutkimus- ja kehitysmenot**

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämismenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

**Leasing**

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittävät. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevina vuosina erääntyvät lentokaluston leasingmaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

**Satunnaiset erät**

Satunnaiset erät sisältävät varsinaiseen liiketoimintaan kuulumattomat tuotot ja kulut kuten konserniavustukset.

**Tilinpäätössiirrot**

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot.

**Tuloverot**

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisut ja laskennallisten verojen muutos.

**Eläkejärjestelyt**

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisessa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

**Pakolliset varaukset**

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida.

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

**2. LIIKEVAIHTO JA LIIKEVOITTO LIIKETOIMINTA-ALUEITTAIN**

Milj. euroa	2013	2012
Liikevaihto toimialoittain		
Lentoliikenne	2,012,7	2,015,2
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	17%	17%
Eurooppa	38%	37%
Muut	45%	46%
<b>Yhteensä</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Liikevoitto liiketoiminta-alueittain		
Lentoliikenne	-75,0	-70,0

**3. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT**

Milj. euroa	2013	2012
Vuokratuotot	28,5	0,0
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	0,0
Muut tuotot	9,1	10,1
<b>Yhteensä</b>	<b>37,6</b>	<b>10,1</b>

**4. MATERIAALIT JA PALVELUT**

Milj. euroa	2013	2012
Maaselvitys- ja cateringkulut	179,3	170,1
Polttoainekulut	667,4	639,1
Lentokaluston aineostot ja huolto	183,5	194,9
Tietohallintokulut	48,0	43,0
Muut erät	47,7	51,8
<b>Yhteensä</b>	<b>1,125,9</b>	<b>1,098,9</b>

**5. HENKILÖSTÖKULUT**

Milj. euroa	2013	2012
Palkat ja palkkiot	220,0	226,1
Eläkekulut	36,4	44,1
Muut henkilösivukulut	16,5	17,1
<b>Yhteensä</b>	<b>272,9</b>	<b>287,4</b>
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	0,9	0,8
Hallitus	0,4	0,3
Henkilöstö keskimäärin		
Lentoliikenne	3,436	3,484
Muut toiminnot	139	144
<b>Yhteensä</b>	<b>3,575</b>	<b>3,628</b>

**6. POISTOT**

Milj. euroa	2013	2012
Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset		
Muista pitkävaikutteisista menoista	5,4	5,8
Rakennuksista	0,8	0,0
Muusta kalustosta	1,8	0,5
<b>Yhteensä</b>	<b>8,1</b>	<b>6,3</b>

**7. LIKETOIMINNAN MUUT KULUT**

Milj. euroa	2013	2012
Lentokaluston leasemaksut	238,9	251,0
Lentokapasiteetin muut vuokrat	93,0	63,3
Toimitila- ja muut vuokrat	30,3	15,8
Liikennöimismaksut	218,3	220,1
Myynti- ja markkinointikulut	59,5	60,9
Muut kulut	78,4	91,7
<b>Yhteensä</b>	<b>718,4</b>	<b>702,7</b>

**8. RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT**

Milj. euroa	2013	2012
<b>Osinkotuotot</b>		
Saman konsernin yrityksiltä	4,0	0,0
Muilta	1,1	0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>5,1</b>	<b>0,1</b>
<b>Korkotuotot</b>		
Saman konsernin yrityksiltä	10,6	14,5
Osakkuus- ja yhteisyrityksiltä	0,6	0,0
Muilta	2,0	4,5
<b>Yhteensä</b>	<b>13,3</b>	<b>18,9</b>
<b>Muut rahoitustuotot</b>		
Saman konsernin yrityksiltä	8,4	0,0
Muilta	1,1	0,0
<b>Yhteensä</b>	<b>9,4</b>	<b>0,0</b>
<b>Myyntivoitot osakkeista</b>	<b>35,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Korkokulut</b>		
Saman konsernin yrityksille	-1,6	-1,6
Muille	-20,1	-17,3
<b>Yhteensä</b>	<b>-21,6</b>	<b>-18,8</b>
<b>Muut rahoituskulut</b>		
Saman konsernin yrityksille	-6,1	0,0
Muille	-2,9	-4,9
<b>Yhteensä</b>	<b>-9,0</b>	<b>-4,9</b>
<b>Kurssierot</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,2</b>
<b>Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä</b>	<b>30,2</b>	<b>-6,0</b>

**9. SATUNNAISET ERÄT**

Milj. euroa	2013	2012
Saadut konserniavustukset	103,6	74,8

**10. TILINPÄÄTÖSSIIRROT**

Milj. euroa	2013	2012
Poistoeron muutos	0,2	0,0

**11. TULOVEROT**

Milj. euroa	2013	2012
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	-15,5	-22,7
Tuloverot satunnaisista eristä	25,4	18,3
Laskennallisten verojen muutos	11,5	4,1
<b>Yhteensä</b>	<b>21,3</b>	<b>-0,2</b>

**12. AINEETTOMAT HYÖDYKKEET**

Milj. euroa	2013	2012
<b>Muut pitkävaikutteiset menot</b>		
Hankintameno 1.1.	39,1	35,2
Lisäykset	0,4	3,9
Fuusion vaikutus	5,0	0,0
Vähennykset	-1,8	0,0
<b>Hankintameno 31.12.</b>	<b>42,6</b>	<b>39,1</b>
<b>Kertyneet poistot 1.1.</b>	<b>-25,9</b>	<b>-20,1</b>
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	1,8	0,0
Fuusion vaikutus	-1,1	0,0
Poistot	-5,4	-5,8
<b>Kertyneet poistot 31.12.</b>	<b>-30,6</b>	<b>-25,9</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.</b>	<b>12,0</b>	<b>13,2</b>

**13. AINEELLISET HYÖDYKKEET****Aineelliset hyödykkeet 2013**

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2013	0,0	0,0	8,5	0,0	8,5
Lisäykset			2,1	1,1	3,2
Fuusion vaikutus	0,7	51,0	3,0	3,0	57,8
Vähennykset			-5,3		-5,3
<b>Hankintameno 31.12.2013</b>	<b>0,7</b>	<b>51,0</b>	<b>8,3</b>	<b>4,1</b>	<b>64,1</b>
Kertyneet poistot 1.1.2013	0,0	0,0	-6,5	0,0	-6,5
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot			4,3		4,3
Fuusion vaikutus		-18,4	-2,3		-20,7
Poistot		-0,8	-0,8		-1,6
<b>Kertyneet poistot 31.12.2013</b>	<b>0,0</b>	<b>-19,3</b>	<b>-5,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-24,5</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2013</b>	<b>0,7</b>	<b>31,7</b>	<b>3,1</b>	<b>4,1</b>	<b>39,7</b>
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2013			3,0		

**Aineelliset hyödykkeet 2012**

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2012			8,3		8,3
Lisäykset			0,2		0,2
Vähennykset			0,0		0,0
<b>Hankintameno 31.12.2012</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8,5</b>	<b>0,0</b>	<b>8,5</b>
Kertyneet poistot 1.1.2012			-6,0		-6,0
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot			0,0		0,0
Poistot			-0,5		-0,5
<b>Kertyneet poistot 31.12.2012</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-6,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-6,5</b>
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2012</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,0</b>
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2012			1,9		

**14. SIOITUKSET**

Milj. euroa	2013	2012
<b>Konserniyritykset</b>		
Hankintameno 1.1.	489,7	489,7
Lisäykset	0,0	0,0
Fuusion vaikutus	-40,6	0,0
Vähennykset	0,0	0,0
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.</b>	<b>449,1</b>	<b>489,7</b>
<b>Osakkuus- ja yhteisyritykset</b>		
Hankintameno 1.1.	13,1	9,4
Lisäykset	0,0	3,7
Fuusion vaikutus	2,2	0,0
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.</b>	<b>15,4</b>	<b>13,1</b>
<b>Osuudet muissa yrityksissä</b>		
Hankintameno 1.1.	0,7	0,7
Lisäykset	0,0	0,0
Fuusion vaikutus	0,0	0,0
Vähennykset	-0,4	0,0
<b>Kirjanpitoarvo 31.12.</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>

Osakkuusyritykset	Emoyhtiön omistus-%
Suomen Ilmailuopisto Oy, Pori	49,50
Flybe Nordic, Ruotsi	40,00
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1, Vantaa	28,33

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%	Emoyhtiön omistus-%	
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100,00	Finnair Technical Services Oy, Helsinki	100,00
Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Helsinki	100,00	Finnair Engine Services Oy, Helsinki	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00	Finnair Flight Academy Oy, Helsinki	100,00
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	100,00	Northport Oy, Helsinki	100,00
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	100,00	Finland Travel Bureau Oy, Helsinki	100,00
Back Office Services Estonia Oü, Viro	100,00	Kiinteistö Oy LEKO 8, Vantaa	100,00
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	100,00	Kiinteistö Oy Air Cargo Center 1, Vantaa	100,00
FTS Financial Services Oy, Helsinki	100,00	IC Finnair Ltd, Iso-Britannia **	100,00
Finnair Travel Retail Oy, Helsinki	100,00	Finnvero GmbH, Saksa	100,00
LSG Sky Chefs Finland Oy, Helsinki *	100,00	A/S Aero Airlines, Viro	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100,00	Norvistä Travel Ltd, Kanada	100,00

\* Tehdyn yhteistyösopimuksen ehtojen ja sopimukseen sisältyvän, koska tahansa käytettävän osto-option takia, ei konsernilla ole yhtiössä määräysvaltaa.

\*\* IC Finnair Ltd on Guernsayn saarilla toimiva jälleenvakuutustoimintaa harjoittava -captive-yhtiö, jonka tulos verotetaan Suomessa.

Finnair Facilities Management Oy sulautui emoyhtiöön 31.3.2013.

**15. LAINA- JA MUUT SAAMISET**

Milj. euroa	2013	2012
Pitkäaikaiset lainasaamiset		
Konserniyrityksiltä	14,5	223,5
Osakkuus- ja yhteisyrityksiltä	9,9	9,9
Muilta yrityksiltä	0,2	0,3
<b>Yhteensä</b>	<b>24,7</b>	<b>233,7</b>
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	66,2	65,7
Tilikauden voitosta/tappiosta	-9,8	4,3
Jaksotuseroista	-13,1	-3,9
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	1,1	0,0
<b>Laskennalliset verosaamiset 31.12.</b>	<b>44,2</b>	<b>66,2</b>
<b>Laina- ja muut saamiset yhteensä</b>	<b>68,9</b>	<b>299,9</b>

**16. LYHYTAIKAISET SAAMISET**

Milj. euroa	2013	2012
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	33,7	25,1
Siirtosaamiset	106,2	73,8
Muut saamiset	379,9	172,2
<b>Yhteensä</b>	<b>519,8</b>	<b>271,0</b>
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	0,0
Siirtosaamiset	206,6	38,6
<b>Yhteensä</b>	<b>206,6</b>	<b>38,6</b>
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	109,1	95,4
Siirtosaamiset	69,1	34,0
Muut saamiset	10,3	39,7
<b>Yhteensä</b>	<b>188,5</b>	<b>169,1</b>
<b>Lyhytaikaiset saamiset yhteensä</b>	<b>915,0</b>	<b>478,8</b>

**17. RAHOITUSARVOPAPERIT**

Milj. euroa	2013	2012
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	335,5	362,6

**18. RAHAT JA PANKKISAAMISET**

Milj. euroa	2013	2012
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	118,2	62,1

**19. OMA PÄÄOMA**

Milj. euroa	2013	2012
Osakepääoma 1.1.	75,4	75,4
<b>Osakepääoma 31.12.</b>	<b>75,4</b>	<b>75,4</b>
Ylikurssirahasto 1.1.	24,7	24,7
<b>Ylikurssirahasto 31.12.</b>	<b>24,7</b>	<b>24,7</b>
Vararahasto 1.1.	147,7	147,7
<b>Vararahasto 31.12.</b>	<b>147,7</b>	<b>147,7</b>
Käyvän arvon rahasto 1.1.	9,3	28,1
Muutos	-13,6	-18,8
<b>Käyvän arvon rahasto 31.12.</b>	<b>-4,2</b>	<b>9,3</b>
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto 1.1.	250,4	250,4
Omien osakkeiden hankkiminen	-1,7	0,0
Osakeperusteisten maksujen kustannus	1,9	0,0
<b>Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto 31.12.</b>	<b>250,5</b>	<b>250,4</b>
Edellisten tilikausien voitto 1.1.	12,7	13,7
Osingonjako	-12,7	0,0
<b>Edellisten tilikausien voitto 31.12.</b>	<b>0,0</b>	<b>13,7</b>
Tilikauden voitto/tappio	37,7	-1,0
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>531,9</b>	<b>520,3</b>
<b>Voitonjakokelpoiset varat</b>		
Käyvän arvon rahasto	-4,2	0,0
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	250,5	250,4
Edellisten tilikausien voitto	0,0	13,7
Tilikauden voitto/tappio	37,7	-1,0
<b>Yhteensä</b>	<b>284,0</b>	<b>263,1</b>
<b>20. TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ</b>		
<b>Milj. euroa</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Kertynyt poistoero 1.1.	0,0	0,0
Fuusion vaikutus	9,3	0,0
Poistoeron muutos	-0,2	0,0
<b>Kertynyt poistoero 31.12.</b>	<b>9,1</b>	<b>0,0</b>

**21. PAKOLLISET VARAUKSET**

Milj. euroa	2013	2012
Varaukset 1.1.	109,7	115,8
Uudet varaukset	21,9	19,2
Varausten purku	-33,1	-24,1
Kurssierot	-4,5	-1,2
<b>Varaukset 31.12.</b>	<b>94,0</b>	<b>109,7</b>
Joista pitkäaikaista	69,3	82,3
Joista lyhytaikaista	24,8	27,4
<b>Yhteensä</b>	<b>94,0</b>	<b>109,7</b>

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovaruksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2020 mennessä.

**22. PITKÄAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA**

Milj. euroa	2013	2012
Laskennallinen verovelka johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	0,0	3,0
Lainat konserniyrityksiltä	1,0	1,0
Lainat rahoituslaitoksilta	48,2	58,7
Joukkovelkakirjalainat	151,2	0,0
Hybridilaina	120,0	172,4
Muut velat	1,8	2,1
<b>Yhteensä</b>	<b>322,3</b>	<b>237,3</b>
Korollisten velkojen erääntymisajat		
2014	55,0	
2015	48,3	
2016	0,0	
2017	0,0	
2018	151,2	
2019 ja myöhemmin	121,0	
<b>Yhteensä</b>	<b>375,5</b>	

**23. LYHYTAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA**

Milj. euroa	2013	2012
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	25,7	34,4
Siirtovelat	24,5	23,0
Muut velat	138,9	143,1
<b>Yhteensä</b>	<b>189,1</b>	<b>200,5</b>
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,0	2,1
Siirtovelat	164,3	32,3
<b>Yhteensä</b>	<b>164,3</b>	<b>34,4</b>
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	10,5	32,7
Yritystodistukset	44,5	80,9
Ostovelat	52,8	55,0
Siirtovelat	514,2	414,9
Muut velat	21,5	36,4
<b>Yhteensä</b>	<b>643,4</b>	<b>619,8</b>
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>996,8</b>	<b>854,7</b>
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	255,6	204,6
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	248,9	101,4
Lomapalkat	52,3	50,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	32,2	32,5
Muut erät	114,1	81,4
<b>Yhteensä</b>	<b>703,0</b>	<b>470,1</b>

**24. ANNETUT VAKUUKSET, VASTUUSITOUMUKSET JA MUUT VASTUUT**

Milj. euroa	2013	2012
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	571,3	698,8
Osakkuusyritysten puolesta	2,0	2,0
Muiden yritysten puolesta	0,3	0,5
<b>Yhteensä</b>	<b>573,5</b>	<b>701,3</b>
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	223,6	239,4
1-5 vuoden kuluessa	658,3	721,0
Myöhemmin	139,9	184,4
<b>Yhteensä</b>	<b>1,021,7</b>	<b>1,144,8</b>

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2013	2012
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,5	6,3
1-5 vuoden kuluessa	80,9	10,5
Myöhemmin	140,0	0,0
<b>Yhteensä</b>	<b>248,4</b>	<b>16,7</b>

Leasingvastuiden kasvu johtuu konsernin kiinteistöyhtiön fuusiosta emoyhtiöön.

Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	317,8	302,2
Lakisääteistä osuutta katettu	-	-
Lisäetuosuutta katettu	-317,8	-302,2
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	0,0	0,0
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	0,0	0,0
<b>Yhteensä</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

**25. JOHDANNAISSOPIMUKSET**

Milj. euroa	31.12.2013		31.12.2012	
	Nimellisarvo	Käypä arvo	Nimellisarvo	Käypä arvo
<b>Valuuttajohdannaiset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Polttoaineen valuuttasuojaukset (termiinit)	370,5	-17,0	413,5	0,3
<b>Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä</b>	<b>370,5</b>	<b>-17,0</b>	<b>413,5</b>	<b>0,3</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	407,9	2,4	173,3	-0,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Osto-optiot	149,8	16,1	105,5	5,9
Myyntioptiot	169,5	-0,8	110,5	-0,8
<b>Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä</b>	<b>727,2</b>	<b>17,7</b>	<b>389,3</b>	<b>4,2</b>
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>1 097,7</b>	<b>0,7</b>	<b>802,8</b>	<b>4,5</b>
<b>Hyödykejohdannaiset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	563 550	11,8	574 660	-1,7
Sähköjohdannaiset, MWh	17 568	0,0	-	-
<b>Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä</b>		<b>11,8</b>		<b>-1,7</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	18 000	0,8	0	0,0
Optiot				
Osto-optiot, lentopetroli, tonnia	201 000	3,4	214 000	3,1
Myyntioptiot, lentopetroli, tonnia	201 000	-1,1	301 000	-4,1
Sähköjohdannaiset, MWh	71 100	-0,5	-	-
<b>Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä</b>		<b>2,6</b>		<b>-1,0</b>
<b>Hyödykejohdannaiset yhteensä</b>		<b>14,4</b>		<b>-2,7</b>
<b>Korkojohdannaiset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Koronvaihtosopimukset	150,0	1,2	0,0	0,0
<b>Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä</b>	<b>150,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Koronvaihtosopimukset	25,0	-0,5	25,0	-1,1
<b>Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä</b>	<b>25,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>25,0</b>	<b>-1,1</b>
<b>Korkojohdannaiset yhteensä</b>	<b>175,0</b>	<b>0,7</b>	<b>25,0</b>	<b>-1,1</b>
<b>Johdannaiset yhteensä</b>		<b>15,8</b>		<b>0,7</b>



## TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

### Toiminnallinen liikevoitto:

Liikevoitto ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja kertaluonteisia eriä

### Toiminnallinen käyttökate (EBITDA):

Toiminnallinen liikevoitto + poistot

### Toiminnallinen EBITDAR:

Toiminnallinen liikevoitto + poistot + lentokaluston leasemaksut

### Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

### Bruttoinvestoinnit ilman ennakoja:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin - maksetut ennakot tilikauden aikana

### Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Taseen loppusumma - korottomat velat

### Korollinen nettovelka:

Korolliset velat - muut lyhytaikaiset rahoitusvarat - rahavarat

### Tulos/osake:

Tilikauden voitto - oman pääomanehtoisen lainan korot

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

### Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä

### Osinko tuloksesta, %:

$\frac{\text{Osinko/osake}}{\text{Tulos/osake}} \times 100$

Tulos/osake

### Efektiiivinen osinkotuotto, %:

Osinko/osake

$\frac{\text{Osakkeen hinta tilikauden lopussa}}{\text{Osakkeen hinta tilikauden lopussa}} \times 100$

### Liiketoiminnan rahavirta/osake:

Liiketoiminnan rahavirta

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

### Hinta/voitto-suhde (P/E):

Osakkeen hinta tilikauden lopussa

Tulos/osake

### Omavaraisuusaste, %:

$\frac{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{saadut ennakot}} \times 100$

Taseen loppusumma - saadut ennakot

### Nettovelkaantumisaste, %:

Korolliset nettovelat

$\frac{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}}{\text{Korolliset nettovelat}} \times 100$

### Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

$\frac{\text{Korolliset nettovelat} + 7 \times \text{lentokaluston leasemaksut}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}} \times 100$

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

### Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Tilikauden voitto

$\frac{\text{Tilikauden voitto}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)}} \times 100$

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)

### Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut

$\frac{\text{Tulos ennen veroja} + \text{rahoituskulut}}{\text{Sijoitettu pääoma keskimäärin}} \times 100$

Sijoitettu pääoma keskimäärin

### Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilinpäätöksen 31.12.2013 mukaan Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat ovat 284.038.140,67 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei osinkoa jaeta ja tilikauden tulos jätetään vapaaseen omaan pääomaan.

### Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 10. päivänä helmikuuta 2014

Finnair Oyj:n hallitus

  
Klaus Heinemann

  
Harri Kerminen

  
Maija-Liisa Friman

  
Jussi Itävuori

  
Merja Karhapää

  
Gunvor Kronman

  
Antti Kuosmanen

  
Pekka Vauramo  
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus

Helsingissä 28. päivänä helmikuuta 2014

PricewaterhouseCoopers Oy  
KHT-yhteiso

  
Mikko Nieminen

KHT

# TILINTARKASTUSKERTOMUS

## Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2013. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot sekä emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

## Hallituksen ja toimitusjohtajan vastuu

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisesta ja siitä, että konsernitilinpäätös antaa oikeat ja riittävät tiedot EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja että tilinpäätös ja toimintakertomus antavat oikeat ja riittävät tiedot Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti. Hallitus vastaa kirjanpidon ja varainhoidon valvonnan asianmukaisesta järjestämisestä ja toimitusjohtaja siitä, että kirjanpito on lainmukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty.

## Tilintarkastajan velvollisuudet

Velvollisuutenamme on antaa suorittamamme tilintarkastuksen perusteella lausunto tilinpäätöksestä, konsernitilinpäätöksestä ja toimintakertomuksesta. Tilintarkastuslaki edellyttää, että noudatamme ammattieettisiä periaatteita. Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvä tilintarkastustapa edellyttää, että suunnittelemme ja suoritamme tilintarkastuksen hankkiaksemme kohtuullisen varmuuden siitä, onko tilinpäätöksessä tai toimintakertomuksessa olennaista virheellisyyttä, ja siitä, ovatko emoyhtiön hallituksen jäsenet tai toimitusjohtajat syyllistyneet tekoon tai laiminlyöntiin, josta saattaa seurata vahingonkorvausvelvollisuus yhtiötä kohtaan, taikka rikkoneet osakeyhtiölakia tai yhtiöjärjestyä.

Tilintarkastukseen kuuluu toimenpiteitä tilintarkastusevidenssin hankkimiseksi tilinpäätökseen ja toimintakertomukseen sisältyvistä luvuista ja niissä esitettävistä muista tiedoista. Toimenpiteiden valinta perustuu tilintarkastajan harkintaan, johon kuuluu väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riskien arvioiminen. Näitä riskejä arvioidessaan tilintarkastaja ottaa huomioon sisäisen valvonnan, joka on yhtiössä merkityksellistä oikeat ja riittävät tiedot antavan tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisen kannalta. Tilintarkastaja arvioi sisäistä valvontaa pystyäkseen suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta ei siinä tarkoituksessa, että hän antaisi lausunnon yhtiön sisäisen valvonnan tehokkuudesta. Tilintarkastukseen kuuluu myös sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuuden, toimivan johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden kohtuullisuuden sekä tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen yleisen esittämistavan arvioiminen. Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntonne perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

## Lausunto konsernitilinpäätöksestä

Lausuntonamme esitämme, että konsernitilinpäätös antaa EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti oikeat ja riittävät tiedot konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista.

## Lausunto tilinpäätöksestä ja toimintakertomuksesta

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös ja toimintakertomus antavat Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti oikeat ja riittävät tiedot konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat ristiriidattomia.

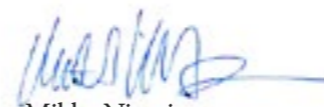
## Muut lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys taseen osoittaman voiton käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajille tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 28. päivänä helmikuuta 2014

### PricewaterhouseCoopers Oy

KHT-yhteisö



Mikko Nieminen

KHT

# TALOUELLISEN VASTUUN TUNNUSLUVUT

## EC1

**Tuotettu ja jaettu suora taloudellinen lisäarvo, sisältäen tulot, toimintakulut, henkilöstökulut, lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset, kertyneet voittovarot ja maksut sijoittajille ja valtiolle**

Milj. euroa	2013	2012	2011
<b>Suora taloudellinen arvo</b>			
Konsernin liikevaihto	2 400,3	2 449,4	2 257,7
Liiketoiminnan muut tuotot	18,8	20,8	13,9
Rahoitustuotot*	42,6	7,9	9
<b>Tuotot yhteensä</b>	<b>2 461,7</b>	<b>2 478,1</b>	<b>2 280,6</b>
<b>Jaettu taloudellinen arvo</b>			
Yrityksen ulkopuolelle maksetut rahavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut	1 918,2	1 839,8	1 748,6
Maksut henkilöstölle**	408,0	420,3	447,9
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille			
Osingot***	12,8	0	0
Korot ja muut rahoituskulut	19,7	25,5	30,6
Maksut valtiolle****	9,6	7,7	8,5
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	n/a	n/a	n/a
<b>Jaettu yhteensä</b>	<b>2 368,3</b>	<b>2 293,3</b>	<b>2 235,6</b>
<b>Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen arvo</b>	<b>93,4</b>	<b>184,8</b>	<b>45,0</b>
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	42,0	41,4	158,6
Toiminnallinen tulos	-4,8	43,2	-60,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	2,3	2,8	-5,2

\* Sisältää Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeiden myynnistä saadun myyntivoiton 34 milj. euroa.

\*\* Maksut henkilöstölle sisältävät palkat ja palkkiot sekä eläkekulut. Lisätietoja maksuista henkilöstölle löytyy Finnairin vuoden 2013 Palkka- ja palkkioselvityksestä sivulta 147-155.

\*\*\* Vuodelta 2012 maksettiin osinkoa 0,10 euroa osaketta kohden eli yhteensä 12,8 miljoonaa euroa. Hallitus ehdottaa vuoden 2014 varsinaiselle yhtiökokoukselle, ettei vuodelta 2013 maksettaisi osinkoa.

\*\*\*\* Sisältää tuloverot, sosiaaliturvamaksut ja kiinteistöverot.

## EC2

**Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle**

Ilmastonmuutoksen torjunnassa keskeiset toimenpiteet ja ohjausmekanismit kohdistuvat fossiilisen hiilen polton vähentämiseen. Finnairin käyttämä lentopetroli on fossiilista polttoainetta ja polttoainekulut ovat yhtiön merkittävin yksittäinen kustannuserä. Näin ollen kaikki lentopetrolin hintaan vaikuttavat tekijät vaikuttavat samansuuntaisesti Finnairin toimintakuluihin.

Tarve vähentää polttoaineen kulutusta - ja siten myös hiilidioksidipäästöjä - vaikuttaa merkittävästi yhtiön liiketoimintaan. Yhtiön pitkän aikavälin tavoite on vähentää vuoteen 2017 mennessä päästöjä istuinta kohden 24 prosentilla vuoden 2009 tasosta.

Polttoaineen kulutusta vähentääkseen yhtiö noudattaa strategiaa, joka koostuu neljästä osa-alueesta: teknologinen kehitys, operatiivisen tehokkuuden parantaminen, infrastruktuurin kehitys ja globaalin päästökauppajärjestelmän tukeminen. Finnair operoi modernilla laivastolla ja investoi myös lähivuosina uuden sukupolven polttoainetehokkaisiin laajarunkokoneisiin kilpailuetunsa turvaamiseksi.

Finnair on jo useiden vuosien ajan tukenut maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka toimialan operatiivisten, teknologia- ja infrastruktuuriponnistelujen lisäksi edistäisivät kasvihuonekaasujen vähentämistä. Näitä toimia on kuvattu tarkemmin sivulla 54 otsikon ”Globaali ratkaisu päästökauppaan” alla. Vuonna 2013 Finnair osallistui EU:n päästökauppaan, jota sovellettiin Euroopan sisäisiin lentoihin (Emission Trading Scheme, EU-ETS), ja vuoden 2013 päästökaupasta suoraan aiheutuneet kustannukset olivat Finnairille noin 2,6 miljoonaa euroa. Päästökaupan suoraa kustannusta tulevina vuosina on vaikeaa arvioida mahdollisten tulevien sääntömuutosten vuoksi.

Finnair on johtavia yhtiöitä hiilidioksidipäästöjen raportoinnissa sekä päästöjen vähentämisessä. Ilmastonmuutokseen liittyviä riskejä, mahdollisuuksia, taloudellisia vaikutuksia sekä hallintakeinoja on kuvattu yksityiskohtaisesti yhtiön Carbon Disclosure Project (CDP) -raportin vastauksissa. Finnair sijoittui lentoyhtiöiden osalta listauksen kärkeen CDP:n vuoden 2013 raportissa ja pääsi toisena vuonna peräkkäin CDP:n Nordic 260 Climate Disclosure Leadership Index -listalle (CDLI). CDP on maailman ainoa globaali ympäristötiedon raportointijärjestelmä, ja se edustaa 722 kansainvälistä sijoittajaa Finnair on osallistunut CDP:hen vuodesta 2007 lähtien.

## EC3

**Eläkesitoumusten kattavuus**

Työntekijän eläkelain (TyEL) mukainen eläketurva koskee kaikkia Finnairin työntekijöitä. Vuonna 2013 eäkemaksujen osuus palkoista oli 16,8 prosenttia ja eläkkeisiin liittyvä osuus henkilöstökuluista 12,7 prosenttia. Lisäksi osaa henkilöstöstä koskee eläkesäätiön lisäetu ja johtoa heidän sopimustensa mukainen mahdollinen lisäetu. Yhtiön henkilöstöstä 46,3 prosenttia kuuluu eläkesäätiön lisäedun piiriin. Finnairin eläkevastuu (FAS) oman eläkesäätiönsä suhteen oli 333,9 miljoonaa euroa vuoden 2013 lopussa. Eläkevastuu on kokonaisuudessaan katettu.

## EC4

### Valtiolta saatu merkittävä taloudellinen tuki

Valtio ei tue Finnairin toimintaa taloudellisesti. Poikkeuksen muodostaa Finnairin Ilmailuopisto. Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnair Oyj:n ylläpitämä ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erikoisoppilaitoksena.

Ilmailuopiston tehtävänä on järjestää ammattitutkintoon ja erikoisammattitutkintoon valmistavaa ammatillista lisäkoulutusta sekä muuta Finnair Oyj:n ja sen tytäryhtiöiden toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa ammatillista lisäkoulutusta (Ammatillisen lisäkoulutuksen järjestämislupa Dnro 551/530/2006, 13.12.2006). Yksityisesti omistettuna oppilaitoksena Finnairin Ilmailuopisto rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti. Vuonna 2013 Finnairin Ilmailuopisto sai opetushallitukselta tukea yhteensä noin 2,2 miljoonaa euroa.

## EC6

### Paikallishankintaperiaatteet ja paikallisten hankintamäärien suhteellinen osuus organisaation keskeisten toimipaikkojen osalta

Finnairin hankintatoimen keskeinen tavoite on turvata Finnairin kilpailukyky, positiivinen asiakaskokemus, toiminnan korkea laatu sekä toiminnan lakien ja määräysten mukaisuus. Valtaosa Finnairin hankinnoista määräytyy Finnairin reittiverkoston perusteella ja sen alueella toimivien palveluntarjoajien ja tavarantoimittajien funktiona. Lentotoiminnan luonteesta johtuen merkittävä osa palveluista hankitaan paikallisesti. Finnair seuraa ja kerää konsernitasolla tietoja hankinnoista kaikilta toimittajilta ja kaikilta alueilta. Finnair toimittajien pätevyys edellyttää, niin paikallisesti kuin kansainvälisestikin, lentotoiminnan lakien ja muun sääntelyn noudattamista. Hankintoja tehtäessä kiinnitetään lisäksi huomiota muun muassa tarkoituksenmukaisuuteen, toimitusvarmuuteen, hintaan sekä laatuun. Hankittavien tuotteiden tulee olla kestäviä sekä ympäristölle ja ihmisille mahdollisimman turvallisia. Monet yhtiön hankintakategorioista ovat lisäksi viranomaissäädeltyjä, jolloin mahdollisten toimittajien tulee olla viranomaisen hyväksymiä. Esimerkiksi kaikki lentoturvallisuuteen liittyvät hankinnat ovat tällaisia.

Konsernilaajuinen hankintaohjeistus (Supplier Code of Conduct) sisältä hankintaa koskevat yleiset vastuullisuus- ja eettisyysperiaatteet.

Finnairin suurin yksittäinen hankintaerä on lentopetroli. Lentopetroli on myös Finnairin merkittävin operatiivinen kuluerä. Lentopetrolin hankinnassa taloudellisilla seikoilla ja toimitusvarmuudella on merkittävä paino. Lentopetrooli hankitaan tyyppillisesti paikallisesti eri lehtokohteista noin 60 eri toimittajalta.

Suurin osa Finnair-konserniin kuuluvan Aurinkomatkat Oy:n ohjelmassaan käyttämistä hotelleista on pieniä tai keskisuuria hotelleja, joilla pääsääntöisesti on paikalliset omistajat. Esimerkiksi Aurinkomatkojen suurimmassa kesäkohde- maassa, Kreikassa, Aurinkomatkojen kesällä 2013 käyttämät hotellit olivat yli 90 prosenttisesti paikallisessa omistuksessa.

Aurinkomatkoilla on lisäksi joka kohteessaan paikallinen edustaja, jolta Aurinkomatkat ostaa muun muassa maa- kuljetukset, retkijärjestelyt ja muita toimintaan liittyviä palveluita. Myös liikematkoihin keskittynyt SMT, joka syntyi vuonna 2013 Finnairin tytäryhtiöiden Area Oy:n ja Suomen Matkatoimisto Oy:n yhdistyessä, käyttää paikallisia agentteja matkaohjelmien ja ryhmävarausten tekemisessä.

## EC9

### Keskeiset välilliset taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus

Lentoliikenne on merkittävä toimiala koko yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta. Lentoliikenteen luoma saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvyille globaalissa maailmassa ja sen kansantaloudellinen merkitys on huomattava; lentoliikenteen arvioidaan Suomessa kokonaisuudessaan tuottavan noin 4 % BKT:stä, työllisyydestä ja verotuloista (Oxford Economics, 2012). Finnairin toimiva Aasia-strategia on olennainen osa lentoliikenteen BKT-kontribuutiossa. Lentoliikenteen kansantaloudellisesta merkityksestä löytyy enemmän tietoa tämän raportin sivuilta 51–57. Lisätietoja löytyy myös IATA:n kotisivuilta [www.iata.org](http://www.iata.org).

# Hallinnointi

## JOHTAMISPERIAATTEET

### Yleiset johtamisperiaatteet

Vastuullisuus näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Yhtiön eettiset toimintaohjeet perustuvat sille ajatukselle, että kaikkea Finnairissa tehtävää on voitava mitata ja mitataan liiketoiminnan korkeimpien eettisten standardien mukaisesti.

### MÄÄRÄYSTENMUKAISUUS

Finnairin liiketoiminnassa noudatetaan kansainvälisesti hyväksytyjä eettisiä periaatteita, jotka koskevat liikekumppanuuksia ja sidosryhmäsuhteita. Toimintaa ohjaavat lisäksi yhtiön hallituksen määrittelemät periaatteet, politiikat ja ohjeet. Finnair noudattaa taloudellisessa raportoinnissa pörssiyrityksiä koskevia säännöksiä sekä kansainvälistä tilinpäätösstandardia. Pääosa Finnairin operatiivisesta toiminnasta on viranomaisvalvonnan alaista.

Finnairin toiminnan lainmukaisuutta valvotaan osana konsernin yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Vastuu viranomaismääräysten noudattamisesta on viranomaisen hyväksymillä henkilöillä. Tämän lisäksi tärkeimmät valvontavastuut liittyvät talouteen, rahoitukseen ja tietoturvaan. Valvontaroolit ja vastuut ovat Suomen osakeyhtiölain, Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin sekä lentotoimialan säännösten mukaiset.

Finnairin hallinnointia, valvontaympäristöä, kontrollitoimenpiteitä ja sisäistä valvontaa sekä näihin liittyviä rooleja ja vastuita on kuvattu tarkemmin sivuilla 131–141 yhtiön selvityksessä yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä.

### YHTEISKUNNALLINEN VAIKUTTAMINEN

Lentotoiminta on tiukasti säädelty toimiala ja siksi on tärkeää, että osallistumme Finnairin toimintaedellytyksiä koskevaan keskusteluun ja päätöksentekoon.

Finnair toteuttaa edunvalvontaansa eettisesti kestäväällä tavalla esittelemällä asianmukaisesti näkemyksiään ja teknistä asiantuntemustaan, kun tarve niin vaatii. Yhtiö ei painosta eikä myöskään tue poliittisia tahoja millään keinoin. Osana yrityksen yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja Finnair valvoo myös julkisten asioiden ja edunvalvontatoimien laillisuutta ja eettisyyttä.

Finnairin edunvalvonnan tavoitteena on ylläpitää liikennepolitiikkaan liittyviä viranomais-suhteita sekä osallistua näihin asioihin liittyviin neuvotteluihin sekä edunvalvontaorganisa-

tioiden toimintaan. Valtaosassa siviili-ilmailua ja elinkeinoelämän säätelyä koskevaa edunvalvontaa Finnair toimii yhteistyössä erilaisten järjestöjen ja kauppakamarien kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvälisissä kattojärjestöissä, kuten AEA:ssa sekä IATA:ssa, myös Elinkeinoelämän keskusliitossa ja sen alaisissa toimialajärjestöissä sekä useammassa kauppakamarissa.

### VIESTINTÄ

Finnairin tavoitteena on viestiä avoimesti, rehellisesti ja oikea-aikaisesti. Finnair noudattaa viestinnässään pörssiyrityksille ja osakeyhtiöille asetettuja säännöksiä ja velvoitteita, yhteistointialain velvoitteita sekä valtion omistajaohjausyksikön viestintälinjauksia.

Finnair ottaa viestinnässään huomioon myös erilaiset näkemykset ja kunnioittaa niitä. Vastuullisuuden tulee näkyä yrityksen kaikessa toiminnassa ja strategiassa - myös viestinnässä ja brändin rakennuksessa. Vastuullinen viestintä on yksi hyvän yrityskuvan perusedellytyksistä.

Finnairin sisäinen viestintä perustuu vuorovaikutukseen, jossa jokaisella finnairilaisella on vastuu ja velvollisuus viestiä oman toimialueensa asioista kohderyhmilleen. Esimiehillä on lisäksi velvollisuus viestiä tavoitteista, toiminnasta ja tuloksista omassa työyhteisössään ja luoda sellainen salliva työympäristö, joka mahdollistaa aidon, rakentavan keskustelun.

### KORRUPTIO JA LAHJONTA: NOLLATOLERANSSI

Finnair ei hyväksy korruptiota missään muodossa. Korruptioriskien tunnistaminen ja arviointi on osa yhtiön ja sen liiketoiminta-alueiden yleistä riskikartoitusta.

Finnairin hankintaohjeet sisältävät selkeät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi, ja yhtiö edellyttää myös toimittajiensa noudattavan samoja eettisiä periaatteita. Korruption ehkäisy kuuluu jokaiselle finnairilaiselle, liiketoiminnasta vastaaville sekä sisäiselle tarkastukselle. Sisäinen tarkastus valvoo keskeisten eettisten toimintaohjeiden noudattamista osana liiketoimintaprosessien kartoittamista ja valvontaa.

Lahjusten vastaanottaminen tai antaminen on ehdottomasti kielletty. Liikelahjojen antamista ja vastaanottamista tulee välttää mahdollisuuksien mukaan toimimatta kuitenkaan hyvien tapojen vastaisesti. Mahdolliset lahjontaepäilyt annetaan selvitettäväksi yhtiön sisäiselle tarkastukselle ja tarvittaessa järjestetään myös asiaan liittyvää koulutusta uusille työntekijöille.

**REILUA KILPAILUA**

Lentotoimiala on globaalisti erittäin kilpailtu toimiala ja uusia kilpailijoita tulee markkinoille koko ajan. Finnair noudattaa kilpailulainsäädäntöä kaikissa liiketoimissaan, ja konsernin laki-asiainyksikkö arvioi säännönmukaisesti yhteistyösopimuksiin sekä muuhun toimintaan liittyviä kilpailuoikeudellisia riskejä. Yksikkö vastaa kilpailuoikeudellisesta ohjeistuksesta ja koulutuksesta. Sisäinen tarkastus varmentaa kilpailulainsäädännön noudattamista osana yleisiä prosessi- ja kontrollitarkastuksia.

**Taloudellisen vastuun johtaminen****TALOUDELLISEN TOIMINNAN PERIAATTEET**

Finnairin tavoitteena on synnyttää kestävää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti, kustannuskilpailukykyisesti sekä sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Vastuullinen toiminta on kannattavan liiketoiminnan kulmakivi, ja Finnair ottaa huomioon toimintansa vaikutukset ympäristöön ja yhteiskuntaan. Näitä vaikutuksia tunnistavat ja arvioivat yhteiskuntavastuu- ja riskienhallintaorganisaatiot, jotka toimivat toimitusjohtajan valtuuttamina.

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, jotka on selvitetty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisen osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään mahdollisimman läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Finnairin strategiaa ja markkinaympäristöä on kuvattu tässä raportissa sivuilla 5–8. Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2013 on kuvattu sivuilla 58–124.

**LENTOYHTIÖN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET**

Lentoliikenne on merkittävä toimiala koko yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta. Lentoliikenteen luoma saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvyille globaalisti ja alan kansantaloudellinen merkitys on huomattava. Lentoliikenteen merkitystä Suomelle on kuvattu kattavammin sivuilla 51–55.

Kannattavuus suhdanneherkällä ja erittäin kilpaillulla toimialalla edellyttää rakenteellisia muutoksia, joita Finnair muiden lentoyhtiöiden tavoin toteuttaa. Yhtiön Uraportti-toimintamalli auttamaan finnairilaisia työllistymään mahdollisimman nopeasti, jos henkilöstöä joudutaan vähentämään. Tavoiteltujen kustannussäästöjen saavuttaminen edellyttää mittavia

muutoksia yhtiön toimintatavoissa. Nämä muutokset kohdistuvat myös yhtiön henkilöstöön eikä henkilöstövähennyksiltä ole mahdollista välttyä.

**Ympäristövastuun johtaminen****NOUDATETTAVAT PERIAATTEET JA YMPÄRISTÖVASTUUN ORGANISAATIO**

Finnairin tavoitteena on olla johtava lentoyhtiö ympäristövastuun saralla. Yhtiö ottaa ympäristönäkökulmat huomioon kaikessa toiminnassaan ja tukee kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö IATA:n tavoitetta päästöttömästä lentämisestä. Finnairin tavoitteena on ylittää viranomaisten ympäristövaatimukset ja olla suunnannäyttäjä ympäristövaikutusten arvioinnissa, raportoinnissa sekä niiden vähentämisessä.

Finnairissa on ollut ympäristöorganisaatio 1980-luvun lopulta lähtien, ja yhtiön ympäristövaikutuksista on raportoitu säännöllisesti vuodesta 1997. Nykyisin ympäristöasiat ovat osa yhteiskuntavastuuorganisaatiota, jonka työhön kuuluvat ympäristöasioiden lisäksi myös vastuun sosiaaliset näkökohdat. Finnairin yhteiskuntavastuupolitiikka määrittää myös ympäristöjohtamisen strategian.

Ympäristövastuu on esillä kaikissa toiminnoissa ja kaikilla organisaatiotasoilla. Finnairin hallituksessa on nimetty yhteiskuntavastuun vastuhenkilö. Konsernitason lisäksi jokaisessa yksikössä on ympäristötoiminnasta vastaavat henkilöt sekä yksikön toimintaan liittyvä ohjeistus. Ympäristökoulutusta annetaan koko henkilöstölle, ja tärkeitä teemoja sekä parhaita toimintatapoja nostetaan esiin erilaisin kampanjoin niin sisäisessä kuin ulkoisessakin viestinnässä.

Vuonna 2013 Finnair sertifioitiin IATA:n Environmental Assessment (IEnVA) -ohjelman ensimmäiseen vaiheeseen. Kyseessä on uusi järjestelmä, joka on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumatonta arviointia ja parantamista varten. IEnVA-ohjelman perustana olevat ympäristöstandardit pohjautuvat tunnettujen ympäristöjärjestelmien periaatteisiin (kuten ISO 14001), ja niitä on ollut kehittämässä joukko ympäristöalan asiantuntijoita sekä johtavia lentoyhtiöitä, mukaan lukien Finnair. Lentoyhtiöiden yhtiökohtaiset arvioinnista vastaavat riippumattomat, valtuutetut ympäristöarviointijärjestöt, joilla on todistetusti ympäristöjärjestelmien auditoinnissa tarvittava pätevyys.

Finnair toimii aktiivisesti IATA:n ympäristökomiteassa, AEA:n ympäristökomiteassa sekä suomalaisissa ja pohjoismaisissa alan yhteistyöelimissä edistäen lentoliikenteen ympäristökuormituksen vähentämistä.

### KESKEISIMMÄT YMPÄRISTÖTYÖN OSA-ALUEET

Lentoyhtiön ympäristövaikutuksista noin 95 prosenttia tulee moottoripäästöistä. Lentoliikenne aiheuttaa hiilidioksidipäästöjen ja melun ohella myös muita ilmanlaatuun ja ilmastoon vaikuttavia päästöjä, joita on kyettävä vähentämään kaikin mahdollisin tavoin. Toimenpiteet jakautuvat neljään osa-alueeseen: teknologisiin ja operatiivisiin parannuksiin, infrastruktuurin kehittämiseen sekä markkinakeinoihin, kuten päästökauppaan. Näillä osa-alueilla Finnair tekee tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden, kuten lentokone- ja moottorivalmistajien, lentoasemien, lennonjohdon ja viranomaisten kanssa.

Finnair pyrkii toiminnassaan vähentämään jätteiden määrää sekä pienentämään energiankulutusta myös muussa kuin lentotoiminnassaan. Finnairin toimitiloissa ja sen lentokoneissa pyritään kierrättämään lasi, paperi, metalli sekä keräämään energijajae, joka kelpaa teollisuuden energialähteeksi.

Avoin keskustelu eri sidosryhmien kanssa sekä jatkuva toiminnan kehittäminen uusimman tiedon mukaisesti ovat edellytyksiä ympäristövastuun kantamiselle. Finnair raportoi ympäristövaikutuksistaan säännöllisesti vuosikertomuksissa sekä Carbon Disclosure Projectissa (CDP). Tämän lisäksi Finnair viestii suoraan eri tahoille toiminnastaan sekä vastaa aktiivisesti sidosryhmien kysymyksiin.

Lisätietoa toimista polttoaineen kulutuksen ja päästöjen vähentämiseksi löytyy sivuilta 28–37.

## Sosiaalisen vastuun johtaminen

### KESKEISIMMÄT SOSIAALISEN VASTUUN OSA-ALUEET

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa kussakin noudatetaan erilaisia lakeja ja tapoja. Keskeisimmät sosiaalisen vastuun alueet liittyvät henkilöstöön, hankintaketjun henkilöstöön, asiakkaisiin sekä turvallisuuteen.

### IHMISOIKEUDET

Finnair allekirjoitti vuonna 2013 Yhdistyneiden kansakuntien Global Compact -aloitteen ja sitoutui samalla noudattamaan Global Compactin kymmentä vastuullisen yritystoiminnan periaatetta, jotka liittyvät ihmisoikeuksien, työn, ympäristön ja korruption vastaiseen toimintaan.

Yhtiön vuonna 2012 uudistetut hankintaohjeet (Finnair supplier code of conduct) sisältävät selkeät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi, ja Finnair edellyttää myös toimittajiensa noudattavan samoja eettisiä periaatteita. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien soveltuvien lakien ja säädösten noudattaminen on ehdoton minimivaatimus.

Finnairin johdon alaisuudessa toimivan hankintatoimen ohjausryhmän vastuulla on konsernin hankintatoiminnan ohjaaminen, kehitys ja koordinointi. Liiketoimintayksiköiden johto huolehtii siitä, että hankintatoimintaa hoitava henkilöstö noudattaa konsernin yleisiä hankintaohjeita. Finnairin tytäryhtiöillä ja liiketoimintayksiköillä on omat, yksityiskohtaiset hankintaohjeensa, joissa määritetään yleisten ohjeiden mukaisesti tarkemmat kriteerit huomioiden kunkin toimintayksikön erityistarpeet.

Tietyissä tuote- ja palveluryhmissä suoritetaan sisäisiä ja ulkoisia auditointeja. Auditoinnit painottuvat laatu- ja turvallisuusasioihin. Viranomaissäädelyissä hankinnoissa ainoastaan kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön, IATA:n, hyväksymät toimijat voivat toimia Finnairin toimittajina tai alihankkijoina.

### Lapsityövoiman käyttö on kielletty

Finnair ei hyväksy lapsi- tai pakkotyövoiman käyttöä missään arvoketjunsä osassa.

### HENKILÖSTÖÖN LIITTYVÄT JOHTAMISPERIAATTEET

#### Johtaminen, henkilöstön kehittäminen ja työhyvinvointi

Finnairin johtamis- ja työkuultuurin kehittämistä strategisena International Winning Team hankkeena, työterveystoimintaa ja työhyvinvointia, henkilöstön koulutus- ja kehitysohjelmia, työturvallisuutta ja Finnairin Code of Conductia on kuvattu tämän raportin sivulla 41.

#### Tasa-arvon edistäminen ja syrjinnän nollatoleranssi

Finnair ei syrji ketään sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteiden, terveydentilan, vamman, sukupuolisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisen syiden tai olosuhteiden perusteella.

Finnair ei myöskään hyväksy häirintää työyhteisössään. Jokaisella työntekijällä on oikeus ilmoittaa häirinnästä, ja yritys puuttuu jokaiseen tietoonsa tulleeseen tapaukseen.

Konsernin jokaisen työntekijän velvollisuutena on toimia siten, että kukaan ei tule asetetuksi eriarvoiseen asemaan. Liiketoimintayksiköiden vastaavilla johtajilla on vastuu siitä, että tasavertaisuusasiat tulevat yksikössä hoidetuksi ja että epäkohtiin puututaan yhtiön toimintamallin mukaisesti. Tasa-arvosuunnittelua tehdään ja syrjinnänvastaisia toimintakäytäntöjä kehitetään jatkuvasti osana normaalia henkilöstöjohtamista. Toiminnan lain- ja määräysten mukaisuutta valvotaan osana konsernin yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Finnair tarjoaa kaikille yhtäläisen mahdollisuuden työllistyä, tehdä työtä, edetä urallaan ja kehittyä. Yhtiö noudattaa myös tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuuden periaatetta ja an-

taa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet työn ja perhe-elämän tasapainottamiseen. Vuonna 2011 Finnair ensimmäisenä suomalaisyrityksenä allekirjoitti naisten aseman vahvistamista yhteiskunnassa ja työelämässä tukevan YK:n aloitteen (Women's Empowerment Principles).

### Häirintätilanteet

Finnair noudattaa työnantajan ja työntekijöiden yhdessä sopimia menettelytapoja häirinnän ja epäasiallisen käyttäytymisen ehkäisemiseksi. Menettelytavat perustuvat työturvallisuuslakiin, ja ne noudattavat sosiaali- ja terveystieteiden suosittamaa mallia.

### YHDISTYMISVAPAAUS JA KOLLEKTIIVINEN NEUVOTTELUOIKEUS

Yhdistymisvapaus ja kollektiivinen neuvottelu-oikeus ammatillisissa asioissa ovat tunnustettuja perusoikeuksia Suomessa, ja ammattiyhdistystoiminnalla on Finnairissa pitkät perinteet. Työmarkkinakulttuuri yhtiössä on rakentunut sellaiseksi, että työntekijöiden järjestäytyminen ja kollektiiviset neuvottelut yhtiön ja henkilöstöryhmien välillä ovat osa normaalia järjestystä.

Suomessa kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti.

Finnairin ja sen henkilöstön välistä vuoropuhelua vuonna 2013 on kuvattu tarkemmin sivuilla 42. Henkilöstön ja johdon palkitsemisperiaatteita on kuvattu sivuilla 147–155.

### TUOTTEeseen JA ASIAKKAIIN LIITTYVÄT JOHTAMISPERIAATTEET

Finnairin toiminta-ajatuksena on kuljettaa asiakkaat ja heidän tavaransa lentäen perille turvallisesti ja ajallaan. Finnair-konserniin kuuluvat liiketoimintayksiköt ja tytäryhtiöt osaltaan tukevat tämän tavoitteen saavuttamista kokonaisvaltaisesti. Tavoitteena on huolehtia asiakkaiden hyvinvoinnista ja sujuvasta matkanteosta kaikilla osa-alueilla. Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lentoturvallisuus, elintarviketurvallisuus, vastuu henkilöasiakkaista sekä vastuu Finnairin kuljettamasta rahdista.

Poikkeaviin tilanteisiin Finnair-konsernissa pyritään varautumaan jo ennalta. Konsernissa on prosesseja erilaisten yllättävien tilanteiden varalta ja niitä kehitetään sekä ylläpidetään jatkuvasti. Asiakkaan tulee voida luottaa siihen, että hänestä huolehditaan läpi koko palveluketjun. Tämän vuoksi Finnair-konsernissa kiinnitetään suurta huomiota yhteistyökumppaneiden valintaan.

### Lentoturvallisuus

Lentoturvallisuudella on aina korkein prioriteetti kaikessa toiminnassa, eikä siitä ole sallittua tinkiä millään perusteella. Turvallisuus on tärkeintä myös maatoiminnoissamme sekä asiakaspolun jokaisessa vaiheessa.

Lentoturvallisuustyö ulottuu kaikkialle, missä ollaan tekemisissä lentoturvallisuuteen vaikuttavien asioiden kanssa. Riskien ennaltaehkäisy on olennainen osa yhtiön toimintakulttuuria, ja lisäksi lukuisat viranomaismääräykset säätelevät yhtiön toimintaa. Inhimillisten erehdysten varalta yhtiön toimintaprosesseihin on luotu erilaisia suojaverkkoja, joiden keskeisenä tavoitteena on pysäyttää erehdyksen aiheuttaman, mahdollisesti vahingollisen kehityskulun eteneminen ja riskin materialisoituminen.

Lentotoimintaa koskevia määräyksiä ja sääntelyä sekä Finnairin turvallisuuskulttuuria (ns. ”Just Culture”) on kuvattu tarkemmin sivuilla 22–23.

Finnairissa vastuu toiminnan turvallisuudesta on kunkin toiminta-alueen vastuullisella johtajalla. Turvallisuus- ja laatuosasto tuottaa johdon käyttöön riskitietoa alan viimeisimpiä menetelmiä käyttäen. Kaikkien toimenpiteiden vaikuttavuutta sekä toiminnan yleistä määräystenmukaisuutta seurataan laatujärjestelmän avulla. Laatujärjestelmän toiminnasta vastaa yhtiön laatujohtaja, joka toimii samalla lentoturvallisuusjohtajana.

Laatujärjestelmän mukaisesti yhtiön turvallisuuskriittiset osat tarkastetaan vuosittain. Jokainen lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskentelevä osallistuu säännöllisesti turvallisuuskoulutuksiin, joiden kattavuutta ja säännöllisyyttä valvotaan niin sisäisesti kuin viranomaistenkin toimesta. Turvallisuuteen liittyvää tietoa jaetaan organisaatiossa erityisen Safety Magazinen kautta. Lisäksi lentävälle henkilökunnalle julkaistaan tarpeen mukaan erityisiä turvallisuustiedotteita.

Finnairilla kaikki turvallisuusraportit tutkitaan, luokitellaan ja niille annetaan tapahtuman vakavuuden mukainen riskiluokitus. Vakavissa tapauksissa korjaaviin toimenpiteisiin ryhdytään välittömästi. Korjaava toimenpide voi olla esimerkiksi vikaantuneen laitteen vaihtaminen ja muun laivaston välitön tarkastaminen, jotta sama tapahtuma ei pääse toistumaan. Riskien arvioinnissa ja luokittelussa käytämme Airbus-vetoisen Airline Risk Management Solutions (ARMS) -työryhmän luomaa ERC-menetelmää (Event Risk Classification), joka tuli lentoyhtiöiden käyttöön vuonna 2009. Tämä menetelmä edustaa alan viimeisintä riskitietämystä, ja sen avulla Finnair voi tuottaa aiempaa standardoidumpaa ja objektiivisempaa riskitietoa johdon käyttöön. ERC:llä tunnistettuja riskejä kartoitetaan syvemmin Safety Issue Risk Assessment -menetelmällä (SIRA), joka on myös ARMS-työryhmän tuottama työkalu. SIRA-menetelmässä pyritään tunnistamaan kaikki havaittuun riskiin liittyvät skenaariot ja näille skenaarioille etsitään kansainväliseen dataan perustuen numeeriset todennäköisyydet.



Näin saatujen numeeristen todennäköisyyksien pitää täyttää sekä johdon että viranomaisten asettamat vaatimukset.

Raportoinnin ansiosta löytyvien riskien lisäksi lentoturvallisuusriskejä kartoitetaan lentämisen ja lentoturvallisuuden ammattilaisten kanssa kuukausittain erityisessä Hazard Identification Teamissa (HIT) sekä tarkkailemalla päivittäisiä lentoja lentotallenteiden perusteella. Tarkoituksena on tunnistaa riskit ja tehdä tunnistetuista riskeistä syvällisempi SIRA-analyysi. Yksittäisten lentojen tutkintaa Finnair nimittää FDM:ksi (Flight Data Management). Lentokone tallentaa ”mustaan laatikkoon” parhaimmillaan yli tuhat lentoarvoa useita kertoja sekunnissa. Mustan laatikon tallenteet puretaan lentojen jälkeen ja analysoidaan erityisellä analyysiohjelmistolla. Näin varmistetaan jälkikäteen, että jokainen lento on suoritettu yhtiön menetelmät ja kunkin lentokonetyypin rajoitukset huomioon ottaen. Mahdolliset poikkeamat tutkitaan aina erikseen yhteistyössä kyseisen lennon miehistön ja turvallisuusanalyytikon kanssa.

Vakavat turvallisuutta vaarantaneet tapahtumat ovat harvinaisia ja niistä tehdään lähes poikkeuksetta erillinen turvallisuustutkinta. Turvallisuustutkinnan suorittaa harkintansa mukaan viranomainen (onnettomuustutkintakeskus). Jos viranomainen päättää jättää tutkinnan suorittamatta, Finnair tekee yhtiön sisäisen turvallisuustutkinnan. Lentämiseen liittyvissä tapauksissa turvallisuustutkija on aina asiaan erityiskoulutettu kokenut lentäjä. Turvallisuustutkija tai -tutkijat tekevät tutkinnan aina itsenäisesti, eikä yhtiön johdolla ole mahdollisuutta vaikuttaa tutkinnan kulkuun. Tällä varmistetaan riippumattomuus ja objektiivisuus myös niissä tapauksissa, joissa havaitut epäkohdat liittyvät organisaation toimintaan.

### Huolenpito asiakkaista

Poikkeavia tilanteita varten Finnairilla on oma erillinen poikkiorganisatorinen yksikkönsä. Kaikki lentoliikenteen epäsäännöllisyystilanteet hoidetaan keskitetysti Helsingistä käsin, jolloin kaikki saatavilla oleva tarvittava informaatio saadaan kerättyä yhteen paikkaan. Tällöin kokonaiskuva epäsäännöllisyyksien kerrannaisvaikutuksista sekä kustannuksista tarkentuu ja asiakkaalle koitua haitta pystytään minimoimaan.

Asiakaspalvelun toiminnan seuranta ja valvonta perustuu säännöllisiin auditointeihin, asiakaspalautteeseen ja asiakastyytyväisyystutkimuksiin, erilaisiin yllätyskampanjoihin sekä ulkopuolisten suorittamiin mittauksiin. Myös yhteistyökumppaneiden toimintaa arvioidaan jatkuvasti. Seuranta on järjestelmällistä ja sen perusteella asetetaan tavoitteita sekä seurataan tavoitteiden täyttymistä. Henkilöstön osaamistakehitetään koulutuksella.

### Asiakastiedot

Finnair kunnioittaa asiakkaidensa yksityisyyttä, ja se on sitoutunut käsittelemään asiakkaidensa henkilö- ja muita tietoja asianmukaisesti. Teemme parhaamme taataksemme kaikissa oloissa tietojen luottamuksellisuuden, turvallisuuden ja oikeellisuuden. Käsittelemme matkan jokaisessa vaiheessa asiakkaiden henkilötietoja sen maan tietosuojalainsäädännön ja määräysten mukaisesti, missä kulloinkin toimimme.

### Valmismatkat

Lisäksi konsernin matkanjärjestäjät edistävät kohdeyhteisöjä hyödyttävää kestävä matkailua. Finnairin tytäryhtiöiden harjoittama valmismatkatointiminta noudattaa sekä Suomen valmismatkalakia että alan yleisiä ehtoja. Suomen kuluttaja-asiamies valvoo valmismatkajärjestäjien sopimuskäytäntöjä ja sääntöjen noudattamista konkurssitapauksissa. Finnair-konsernin matkanjärjestäjien vakuudet on järjestetty pankkitakauksin.

### Rahti ja maapalvelut

Rahtikuljetuksissa Finnair tai sen tytäryhtiö Finnair Cargo Oy on vastuussa siitä, että rahti on kuljetuksen jälkeen samassa kunnossa kuin ennen sitä ja että kuljetuksessa noudatetaan kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Tavoitteena on tarjota rahtiasiakkaille sujuvia ja ongelmattomia logistiikkapalveluita. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että kuljetettavaksi luovutettu rahti toimitetaan perille siten kuin asiakkaan kanssa on sovittu.

Konsernin emoyhtiöön kuuluva Ground Operations -yksikkö puolestaan vastaa lentoasemilla tapahtuvien maapalveluiden hankinnasta, laatuksiteereistä ja laadunvalvonnasta. Yksikön tehtävänä on varmistaa, että Finnairin käyttämät maapalvelut täyttävät niille asetetut vaatimukset niin laadullisesti kuin turvallisuuden ja viranomaismääräystenkin suhteen.

Palvelulupaustensa varmistamiseksi sekä Finnair Cargo Oy että Ground Operations -yksikkö valitsevat terminaali- ja muita maapalveluja tuottavat alihankkijansa ja yhteistyökumppaneinsa systemaattisen arviointiprosessin tuloksena. Yhteistyökumppaneilta edellytetään muun muassa, että ne huolehtivat ja varmistuvat henkilökuntansa ammattitaidosta ja että kalusto, välineistö sekä tilat ovat asianmukaiset. Finnair suorittaa määräajoin tehtävien lentoasemakohdainten laatuauditointien lisäksi laaduntarkastuksia, joilla säännöllisesti valvotaan sekä omaa että alihankkijoiden toimintaa.

Finnair Cargon ja Ground Operationsin laatuvaikuttajat vastaavat omien laatujärjestelmiensä ylläpidosta ja päivittämisestä sekä valvovat, että operatiivinen toiminta on vaatimusten mukaista. Ground Operationsilla on lisäksi lentoasemien operatiivisesta toiminnasta vastaavat aluevaikuttajansa, joilla on merkittävä rooli toiminnan määräystenmukaisuuden valvonnassa. Mikäli toiminta ei joltain osin täytä toimintakäsikirjan tai voimassaolevan lainsäädännön vaatimuksia, poikkeama dokumentoidaan ja korjaavia toimenpiteitä edellytetään välittömästi.

**LISÄTIETOJA:**

Lisätietoja Kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön (IATA) turvallisuus- ja laatuauditoinneista:  
<http://www.iata.org/>

## SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTelmäSTÄ 2013

### SISÄLLYSLUETTELO

Säännökset 131

Hallintoelimet 131

Yhtiökokous 132

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta 132

Hallitus 133

Hallituksen valiokunnat 135

Yhtiön johtaminen 137

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet 139

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus 139

Valvontaympäristö 139

Riskien arviointi 139

Valvontatoimenpiteet 140

Tiedotus ja viestintä 140

Seuranta ja kehittäminen 141

Sisäinen tarkastus 141

### Säännökset

Tämä selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä on laadittu vuonna 2010 julkaistun Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaisesti. Selvityksessä kuvataan Finnairin hallintoelimet ja -hallinnointiperiaatteet. Finnair noudattaa hallinnointikoodia ilman poikkeuksia.

Suomalaisten listayhtiöiden hallinnointia koskevat pääasialliset normit ovat Suomen osakeyhtiölaki, arvopaperimarkkinalaki, Finanssivalvonnan ohjeet ja määräykset, NASDAQ OMX Helsingin Pörssin antamat listayhtiöitä koskevat säännöt ja ohjeet sekä Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi. Finnair noudattaa kaikkia edellä mainittuja normeja. Finnairin hallinnointia ohjaavat lisäksi sen yhtiöjärjestys ja yhtiön hallituksen määrittelemät periaatteet, politiikat ja ohjeet.

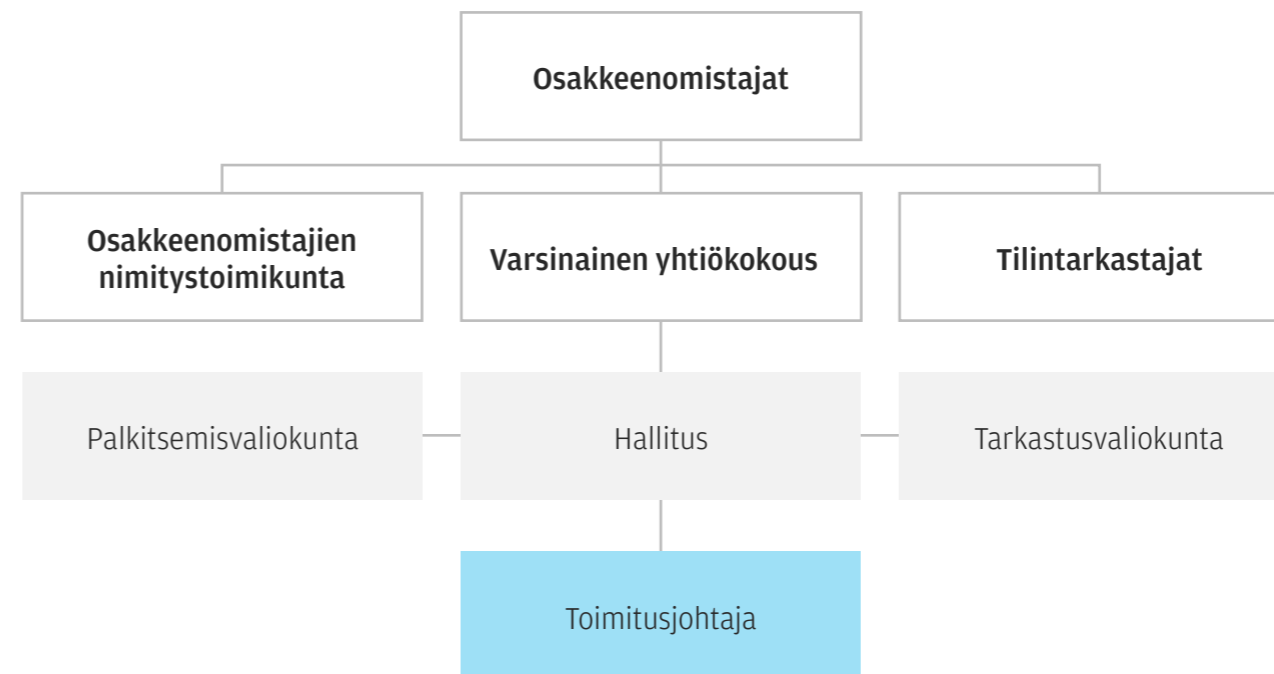
Finnairin yhtiöjärjestys, kaikki julkaistut toimintapolitiikat sekä muuta tietoa yhtiön hallinnosta on saatavana yhtiön internetsivuilla osoitteessa [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com). Hallinnointikoodi on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n internet-sivuilla osoitteessa [www.cgfinland.fi](http://www.cgfinland.fi).

Tämä selvitys on Finnairin hallituksen hyväksymä, ja se on laadittu hallituksen toimintakertomuksesta erillisenä kertomuksena. Finnairin tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers Oy on tarkastanut, että selvityksen sisältämä kuvaus taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvistä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan pääpiirteistä on yhdenmukainen tilinpäätöksen kanssa.

### Hallintoelimet

Finnairin hallintoelimiä ovat osakeyhtiölain ja Finnairin yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiökokous, hallitus ja toimitusjohtaja. Hallintoelinten tehtäviä ja vastuita on kuvattu alla.

#### Finnairin hallintoelimet



## Yhtiökokous

Yhtiökokous on Finnairin ylin toimielin. Varsinainen yhtiökokous pidetään vuosittain ennen toukokuun loppua.

Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa sekä Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

- yhtiön ja konsernin tilinpäätöksen vahvistaminen
- taseen osoittaman voiton käyttäminen
- vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle
- hallituksen jäsenten valinta ja heidän palkkionsa
- tilintarkastajan valinta ja palkkiot.

Finnairin yhtiöjärjestyksen mukaan varsinainen yhtiökokous valitsee myös hallituksen puheenjohtajan.

Hallitus kutsuu yhtiökokouksen koolle julkistamalla yhtiökokoukskutsun aikaisintaan kolme kuukautta ja viimeistään kolme viikkoa ennen yhtiökokousta, kuitenkin aina vähintään yhdeksän päivää ennen yhtiökokouksen täsmäytyspäivää. Yhtiökokoukskutsu julkistetaan pörssitiedotteena ja yhtiön internet-sivuilla.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on niillä Finnairin osakkeenomistajilla, jotka on merkitty osakkeenomistajiksi Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon yhtiön erikseen ilmoittamana täsmäytyspäivänä. Jos hallintarekisteröity osakkeenomistaja haluaa osallistua yhtiökokoukseen, hänen on rekisteröidyttävä tilapäisesti osakasluetteloon. Voidakseen osallistua yhtiökokoukseen, osakkeenomistajan on lisäksi ilmoitauduttava kokoukseen kokoukskutsussa määritellyllä tavalla.

Osakkeenomistajalla on oikeus saada osakeyhtiölain mukaan yhtiökokoukselle kuuluva asia yhtiökokouksen esityslistalle, mikäli hän pyytää tätä kirjallisesti hallitukselta Finnairin internet-sivuilla ilmoitettuun päivään mennessä.

Yhtiökokouksen pöytäkirja liitteineen sekä mahdolliset äänestystulokset asetetaan osakkeenomistajien nähtäville yhtiön internet-sivuilla kahden viikon kuluessa yhtiökokouksesta.

### Yhtiökokous 2013

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2013 pidettiin Helsingissä 27.3. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 281 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli noin 63 % yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Kaikki hallituksen jäsenet ja jäsen ehdokkaat olivat läsnä yhtiökokouksessa, samoin kuin Finnairin johtoryhmä ja tilintarkastajat.

## Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2013 päätti pysyvän osakkeenomistajien nimitystoimikunnan perustamisesta. Nimitystoimikunta perustettiin toimimaan toistaiseksi kunnes yhtiökokous toisin päättää. Aikaisemmin vuodesta 2008 lähtien nimitystoimikunta on perustettu yhtiökokouksissa aina vuodeksi kerrallaan.

Nimitystoimikunnan tehtävänä on valmistella ja esitellä varsinaiselle yhtiökokoukselle ja tarvittaessa ylimääräiselle yhtiökokoukselle ehdotus hallituksen jäsenten palkitsemisesta, ehdotus hallituksen jäsenten lukumääräksi ja ehdotus hallituksen jäseniksi. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on etsiä hallituksen jäsenten seuraajaehdokkaita. Toimikunnan tulee toimittaa ehdotuksensa yhtiön hallitukselle vuosittain tammikuun 31. päivään mennessä.

Nimitystoimikunta koostuu neljästä jäsenestä, jotka nimitetään vuosittain. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat kukin oikeutettuja nimeämään yhden jäsenen. Yhtiön kulloinkin hallituksen puheenjohtaja toimii toimikunnan neljäntenä jäsenenä. Nimeämiseen oikeutetut yhtiön suurimmat osakkeenomistajat määräytyvät vuosittain yhtiön osakasluetteloon syyskuun ensimmäisenä arkipäivänä rekisteröityinä olevien omistustietojen perusteella. Osakasluetteloa ylläpitää Euroclear Finland Oy. Jos osakkeenomistaja päättää olla käyttämättä tätä oikeuttaan, siirtyy oikeus seuraavaksi suurimmalle osakkeenomistajalle.

Finnair ei maksa nimitystoimikunnan jäsenille palkkioita heidän osallistumisestaan toimikunnan työhön. Jäsenillä on kuitenkin oikeus kulukorvaukseen yhtiön matkustussäännön mukaan. Lisäksi yhtiö vastaa toimikunnan tehtävässään käyttämien ulkopuolisten asiantuntijoiden kustannuksista.

### 2012 ja 2013 nimitystoimikunnat

Vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen päätös hallituksen jäseniksi ja heidän palkkioikseen tehtiin vuoden 2012 yhtiökokouksen asettaman toimikunnan ehdotuksesta. Toimikuntaan kuuluivat 1.11.2012 tilanteen mukaan määritettyjen suurimpien omistajien eli Suomen valtion, Kevan ja Skagen Global Verdipapirfondin edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja:

- Jarmo Väisänen, s.1951, VTL, finanssineuvos, valtioneuvoston kanslia (pj.)
- Robin Backman, s. 1971, KTM, salkunhoitaja, Keva
- Per Wennberg, s. 1969, KTK, Skagenin Ruotsin-toimintojen johtaja.
- Harri Sailas, ks. tiedot sivulta 134.

Toimikunta kokoontui kaksi kertaa, ja kaikki jäsenet olivat paikalla kaikissa kokouksissa. Nimitystoimikunta antoi 30.1.2013 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 27.3.2013 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten.

Vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen päätöksellä perustetun nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun ensimmäisen arkipäivän suurimpien omistajien eli Suomen valtion, Kevan ja Skagen Global Verdipapirfondin edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja:

- Eero Heliövaara, s. 1956, KTM, DI, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston osastopäällikkö (pj.)
- Robin Backman, ks. edellä
- Per Wennberg, ks. edellä
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 134.

Toimikunta kokoontui 3 kertaa, ja kaikki jäsenet olivat paikalla kaikissa kokouksissa. Nimitystoimikunta antoi 31.1.2014 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 27.3.2014 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Toimikunta ehdotti, että nykyisistä hallituksen jäsenistä Maija-Liisa Friman, Klaus W. Heinemann, Jussi Itävuori, Harri Kerminen ja Gunvor Kronman valittaisiin uudelleen hallitukseen ja että uutena jäsenenä hallitukseen valittaisiin Jaana Tuominen ja Nigel Turner Nimitystoimikunta ehdotti lisäksi, että Klaus W. Heinemann jatkaa hallituksen puheenjohtajana.

Nimitystoimikunta ehdotti, että hallituksen jäsenten palkkiot säilyvät ennallaan, eli puheenjohtajan vuosipalkkio on 61 200 euroa, varapuheenjohtajan vuosipalkkio on 32 400 euroa ja muiden jäsenten vuosipalkkio on 30 000 euroa. Lisäksi toimikunta ehdotti, että jokaisesta hallituksen tai sen valiokunnan kokouksesta maksetaan kokouspalkkiota 600 euroa Suomessa asuville hallituksen jäsenille ja 2400 euroa ulkomailla asuville hallituksen jäsenille.

## Hallitus

Finnairin hallituksen puheenjohtajan ja jäsenet valitsee yhtiön varsinainen yhtiökokous. Yhtiöjärjestyksen mukaan hallitukseen kuuluu puheenjohtajan lisäksi neljästä seitsemään jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan. Hallitusten jäsenten toimikausi päättyy vaalia seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Osakeyhtiölain mukaan hallitus edustaa yhtiön kaikkia osakkeenomistajia, ja sen on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Lain mukaan hallitus on vastuussa osakkeenomistajille yhtiön asianmukaisesta hallinnosta ja toiminnan järjestämisestä.

Hallituksen vastuu yhtiön hallinnosta kohdistuu erityisesti yhtiön sisäisten valvontajärjestelmien tehokkuuden varmistamiseen. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan pääpiirteitä on kuvattu jäljempänä tässä raportissa. Finnairilla on useita hallituksen vahvistamia sisäistä valvontaa ohjaavia ja tehostavia toimintapolitiikkoja. Näitä politiikkoja päivitetään säännöllisesti ja muutokset viestitään henkilöstölle.

Lakisääteisten tehtävien lisäksi hallituksen päätettäväksi kuuluvat hallituksen työjärjestykseen kirjatut asiat. Hallitus asettaa yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo niiden täytäntöönpanoa. Lisäksi hallitus hyväksyy muut strategisesti tärkeät hankkeet, investoinnit, omaisuuden luovutukset ja rahalliset sitoumukset, liiketoiminta- ja rahoitussuunnitelmat, merkittävät kumppanuudet sekä muut merkittävät sopimukset. Hallitus arvioi johdon suoriutumista tehtävistään ja nimittää ja erottaa toimitusjohtajan ja muut ylimmän johdon jäsenet sekä päättää heidän palkitsemisestaan. Hallitus osallistuu lisäksi johdon seuraajasuunnitteluun. Hallitus päättää yhtiön henkilöstöpolitiikan ja palkitsemisen pääperiaatteista ja arvioi niitä säännöllisesti. Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin internet-sivuilla.

Hallitus arvioi työskentelyään vuosittain. Vuonna 2013 valittuun hallitukseen kuuluu neljä miestä ja kolme naista.

### Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

Finnairin 27.3.2013 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Klaus Heinemannin ja muiksi jäseniksi Maija-Liisa Frimanin, Jussi Itävuoren, Merja Karhapään, Harri Kermisen, Gunvor Kronmanin ja Antti Kuosmasen. Hallitus valitsi Harri Kermisen varapuheenjohtajakseen.

Jäsenten erilaiset taustat liike-elämässä ja muilla yhteiskunnan alueilla tuovat hallituksen keskusteluihin laaja-alaista kokemusta ja erilaisia näkemyksiä. Hallitus on arvioinut jäsentensä riippumattomuuden ja todennut, että hallituksen jäsenet ovat riippumattomia sekä yhtiöstä että sen merkittävistä osakkeenomistajista Antti Kuosmasta lukuun ottamatta. Arvioinnin perusteella Antti Kuosmanen on riippumaton yhtiöstä, mutta riippuvainen sen merkittävistä osakkeenomistajista, koska hän on Finnairin suurimman osakkeenomistajan Suomen valtion palveluksessa.

Kaikki vuoden 2012 yhtiökokouksen valitsevat hallituksen jäsenet olivat merkittävistä omistajista riippumattomia (ks. taulukko alla).

### Hallituksen jäsenten osallistuminen hallituksen ja valiokunnan kokouksiin vuonna 2013

Vuonna 2013 hallitus kokoontui 11 kertaa (kahdeksan kokousta varsinaisen yhtiökokouksen 2013 valitsemalla kokoonpanolla ja kolme kokousta varsinaisen yhtiökokouksen 2012 valitsemalla kokoonpanolla). Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoontumatta (per capsulam) kaksi kertaa. Alla olevassa taulukossa on esitetty tarkemmat tiedot osallistumisesta kokouksiin:

#### Vuoden 2013 yhtiökokouksessa valitut hallituksen jäsenet

Nimi	Henkilötiedot	Osallistuminen hallituksen kokouksiin vuonna 2013	Osallistuminen valiokunnan kokouksiin vuonna 2013	
			Tarkastusv.	Palkitsemisv.
Klaus W. Heinemann	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 27.3.2013 alkaen</li> <li>Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen</li> <li>s. 1951, ekonomi</li> <li>Päätoimi: Hallitusammattilainen</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta</li> </ul>	11/11	6/6	
Harri Kerminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 24.3.2011 alkaen</li> <li>Hallituksen varapuheenjohtaja 28.3.2012 alkaen</li> <li>s. 1951, DI, MBA</li> <li>Päätoimi: Hallitusammattilainen</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta ja palkitsemisvaliokunta</li> </ul>	11/11	6/6	5/6
Maija-Liisa Friman	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen</li> <li>s.1952, DI</li> <li>Päätoimi: Hallitusammattilainen</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta (pj.)</li> </ul>	11/11	6/6	
Jussi Itävuori	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen</li> <li>s.1955, ekonomi</li> <li>Päätoimi: senior partner, RJI Partners Limited.</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemisvaliokunta (pj. 27.3.2013 alkaen)</li> </ul>	11/11		6/6
Merja Karhapää	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen</li> <li>s.1962, OTK, PG IPR Diploma</li> <li>Päätoimi: Sanoma Oyj:n lakiasiain johtaja</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta</li> </ul>	11/11	5/6	
Gunvor Kronman	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen</li> <li>s.1963, FM</li> <li>Päätoimi: Hanasaaren suomalais-ruotsalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemisvaliokunta</li> </ul>	11/11		6/6
Antti Kuosmanen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen jäsen 27.3.2013 alkaen</li> <li>s. 1950, LuK, FM</li> <li>Päätoimi: Suurlähettiläs</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemisvaliokunta 23.9. 2013 alkaen</li> </ul>	8/8		2/2

#### Hallituksen jäsenenä vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen päättymiseen saakka

Nimi	Henkilötiedot	Osallistuminen hallituksen kokouksiin vuonna 2013	Osallistuminen valiokunnan kokouksiin vuonna 2013	
			Tarkastusv.	Palkitsemisv.
Harri Sailas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen puheenjohtaja 27.3.2013 asti</li> <li>s. 1951, ekonomi</li> <li>Päätoimi: Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen toimitusjohtaja</li> <li>Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemisvaliokunta (pj. 27.3.2013 asti)</li> </ul>	3/3		2/2

Lisätietoja hallituksen jäsenistä on Finnairin internet-sivuilla.

## Hallituksen toiminta vuonna 2013

Hallitus kokoontui 11 kertaa vuonna 2013. Säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi hallitus mm.:

- Nimitti Pekka Vauramon yhtiön uudeksi toimitusjohtajaksi huhtikuussa 2013. Hallitus nimitti Ville Ihon toimitusjohtajan sijaiseksi ajalle 1.3.2013–31.5.2013;
- Hyväksyi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman ja konsernin avainhenkilöille suunnatun pitkän aikavälin osakepalkkio-ohjelman sekä vahvisti henkilöstörahaston tulospalkkiotavoitteet vuodelle 2013;
- Asetti lyhyen aikavälin tulospalkkiotavoitteet toimitusjohtajalle ja johtoryhmän jäsenille ja arvioi heidän edellisen tavoitekauden suoritustaan;
- Hyväksyi 29 miljoonan euron uudistamisinvestoinnin, jolla parannetaan yhtiön kaukoliikennelaivaston matkustusmukavuutta. Uudistuksessa kaukoliikenteen business-luokkaan asennetaan täysin makuuasentoon liukuvat istuimet;
- Päättyi liittymisestä Atlantin ylittävää liikenteettä koskevaan yhteishankkeeseen American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian kanssa;
- Päättyi liittymisestä Japanin ja Euroopan välistä liikenteettä koskevaan yhteishankkeeseen British Airwaysin ja Japan Airlinesin kanssa;
- Päättyi luopua yhtiön omistuksesta Norwegian Air Shuttlesta;
- Arvioi yhtiön strategiaa, seurasi käynnissä olevien strategisten hankkeiden etene mistä sekä vahvisti tulevien hankkeiden painopistealueet ;
- Hyväksyi konsernirakenteen muutokset rahtitoiminnassa, matkapalveluissa ja toimitilapalveluissa;
- Arvioi keskeisten ulkoistettujen palveluiden laatu- ja kustannustavoitteiden toteutumista;
- Vahvisti yhtiön rahoitusriskien politiikat, käsitteli yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin investointi- ja rahoitussuunnitelman, hyväksyi uusien Airbus A321 Sharklet -lentokoneiden leaserahoitussopimukset, hyväksyi neljän Airbus 330 -lentokoneen ja kahden Airbus 350 lentokoneen leaserahoitussopimukset, päätti 180 miljoonan euron luottolimiitin uudistamisesta ja 150 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan liikkeellelaskusta sekä vuonna 2009 liikkeelle lasketun hybridilainan loppuosan, n. 52 miljoonaa euroa, takaisinnostosta;
- Muutti yhtiön tulevaisuudennäkymien esittämistä koskevaa käytäntöä niin, että neljännesvuosikohtaisten näkymien sijaan esitetään koko vuoden näkymät;
- Muutti taloudellisten näkymien ohjeistusta lokakuussa ja marraskuussa 2013; ja
- Arvioi ja kehitti omaa työskentelyään.

## Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle ja palkitsemisvaliokunnalle. Hallitus nimittää keskuudestaan valiokunnan jäsenet ja puheenjohtajat. Kummassakin valiokunnassa on oltava vähintään kolme jäsentä.

Kumpikin valiokunta kokoontuu säännöllisesti työjärjestyksensä mukaan. Valiokuntien tehtäviä ja niiden toimintaa vuoden aikana on kuvattu alla kunkin valiokunnan osiossa. Valiokunnat raportoivat työstään hallitukselle säännöllisesti, mutta niillä ei ole itsenäistä päätösvaltaa, ellei hallitus nimenomaisesti ole delegoinut tehtäviään valiokunnalle. Valiokuntien työjärjestykset ovat kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

### Tarkastusvaliokunta

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta asianmukaisen hallinnon varmistamistehtävässä erityisesti liittyen yhtiön kirjanpidon ja taloudellisen raportoinnin, sisäisen valvonnan ja tilintarkastajien työn arviointiin. Tarkastusvaliokunta käsittelee johdon ja tarkastuksen esiin tuomia sisäisen valvonnan heikkouksia ja kehitysalueita ja raportoi niistä hallitukselle. Tarkastusvaliokunta varmistaa, että johto ryhtyy toimiin esiin tulleiden epäkohtien tai heikkouksien korjaamiseksi.

Hallinnointikoodin mukaan tarkastusvaliokunnan jäsenillä on oltava valiokunnan tehtävien suorittamiseen riittävä pätevyys.

### Tarkastusvaliokunnan pääasialliset tehtävät

Tarkastusvaliokunta

- valvoo yhtiön taloudellista tilaa
- valvoo tilinpäätöksissä ja osavuosikatsausten raportointiprosessia ja arvioi niissä annettavien tietojen oikeellisuutta
- arvioi yhtiön sisäisen valvonnan, sisäisen tarkastuksen ja riskienhallintajärjestelmien tehokkuutta
- valvoo lakisääteistä tilintarkastusta ja käy lävitse kaikki olennaiset tilintarkastajan raportit
- arvioi tilintarkastajien riippumattomuutta, erityisesti heidän tarjoamiensa lisäpalveluiden osalta
- valmistelee tilintarkastajien valintaa ja palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökokoukselle
- käsittelee tilintarkastajien ja sisäisten tarkastajien suunnitelmat ja raportit
- käsittelee yhtiön selvityksen hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi konsernin riskienhallintapolitiikan
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa
- arvioi yhtiön toiminnan lainmukaisuutta
- pitää yhteyttä tilintarkastajiin.

Vuonna 2013 tarkastusvaliokunnan jäseninä toimivat koko vuoden ajan Maija-Liisa Friman (pj.), Klaus Heinemann, Merja Karhapää ja Harri Kerminen. Valiokunnan jäsenet ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia.

Vuonna 2013 tarkastusvaliokunta kokoontui kuusi kertaa. Jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 96. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja, talousjohtaja ja sisäisen tarkastuksen sekä riskienhallinnan johtaja ja tilintarkastaja. Finnairin lakiasiaintoiminnan johtaja toimi tarkastusvaliokunnan sihteerinä. Tarkastusvaliokunta piti myös suljettuja tilaisuuksia sekä tilaisuuksia, joihin osallistuivat yhtiön sisäiset ja ulkoiset tarkastajat ilman yhtiön johtoa. Valiokunta suoritti myös vuosittaisen itsearviointin.

### Tarkastusvaliokunnan toiminta vuonna 2013

Tarkastusvaliokunta käsitteli vuonna 2013 säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi valitsemiaan erityisteemoja, joita olivat tuottojen optimointi ja ennusteet, laivastoresurssien hallinta, hankintatoimi, taloushallinnon prosessit ja tuottojen kirjausperiaatteet, rahoitusriskien suojausperiaatteet, huoltokustannukset sekä kumppanuuksien hallinta.

Lisäksi tarkastusvaliokunta:

- Käsitteli yhtiön rahoitusriskien politiikat sekä yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin investointisuunnitelmat;
- Tarkasteli yhtiön riskienhallintaprosesseja, valvontaympäristöä, merkittävimpiä riskejä vuonna 2013 sekä niiden hallintakeinoja. Valiokunta käsitteli ja hyväksyi sisäisen tarkastuksen riskilähtöisen toimintasuunnitelman ja arvioi sisäisen valvonnan resurssien riittävyttä.
- Seurasi vuonna 2012 aloitetun riskienhallinnan kehitysprojektin etenemistä.
- Seurasi sisäisten kontrollien kehittämishankkeen etenemistä.
- Keskusteli tilintarkastajien ja johdon kanssa merkittävistä kirjanpitoperiaatteista sekä raporttien laadinnassa käytettävistä ennusteista ja arvioista.
- Suositti hallitukselle taloudellisten näkymien ohjeistuksen muuttamista lokakuussa ja marraskuussa 2013;
- Arvioi sisäisten ja ulkoisten tarkastajien suoritusta ja esitti vuoden 2013 varsinaiselle yhtiökokoukselle, että PricewaterhouseCoopers valittaisiin uudelleen yhtiön tilintarkastajaksi. Tilintarkastuksen kilpailutus suoritettiin viimeksi vuonna 2012; ja
- Suoritti vuoden 2013 lopussa itsearviointin, laati valiokunnan työsuunnitelman vuodelle 2014 ja valitsi seuraavat aiheet vuoden 2014 erityisteemoiksi: henkilöstökustannukset ja tuottavuus, Atlantin ja Japanin liikenteen yhteishankkeet, rahoitusriskien hallinta, sisäisten kontrollien kehittämishankkeen implementointi, lentokonerahoitus ja arvonalennustestaus sekä kumppanuuksien hallinta.

### Palkitsemisvaliokunta

Palkitsemisvaliokunta avustaa hallitusta yhtiön toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon palkitsemiseen, suorituksen arviointiin, nimityksiin sekä seuraajasuunnitteluun liittyvissä asioissa. Valiokunta avustaa hallitusta myös koko konsernin palkitsemisperiaatteiden ja muiden henkilöstöpolitiikkojen valmistelussa ja arvioinnissa.

### Palkitsemisvaliokunnan pääasialliset tehtävät

Palkitsemisvaliokunta valmistelee seuraavia asioita hallituksen päätettäväksi

- Finnairin toimitusjohtajan palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä muut keskeiset toimitus-suhteen ehdot
- konsernin ylimmän johdon palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä mahdolliset yleisestä linjasta poikkeavat työsopimuksen ehdot
- toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon nimitysasiasiat
- ylimmän johdon seuraajasuunnittelu
- johtoryhmän kokoonpano
- osakesidonnaiset palkitsemisjärjestelmät
- henkilöstön palkitsemiseen liittyvät keskeiset periaatteet ja käytännöt
- johdon osallistuminen tytäryhtiöiden ja ulkopuolisten yhtiöiden hallitukseen
- organisaation oleelliset muutokset
- korkeimpien kunniamerkkien ja arvonimien anominen johtoon kuuluville.

Valiokunnan työjärjestys on kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

Vuoden 2013 yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi palkitsemisvaliokunnan jäseniksi Jussi Itävuoren (pj.), Harri Kermisen ja Gunvor Kronmanin. Antti Kuosmanen valittiin valiokunnan jäseneksi 23.9.2013. Ennen vuoden 2013 yhtiökokousta valiokunnan jäseniä olivat Harri Sailas (pj.), Jussi Itävuori, Harri Kerminen, ja Gunvor Kronman. Valiokunnan jäsenistä Jussi Itävuori, Harri Kerminen ja Gunvor Kronman ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia. Antti Kuosmanen on riippumaton yhtiöstä, mutta riippuvainen sen merkittävistä osakkeenomistajista, koska hän on Finnairin suurimman osakkeenomistajan Suomen valtion palveluksessa.

Vuonna 2013 palkitsemisvaliokunta kokoontui kuusi kertaa (neljä vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen valitseman hallituksen kokoonpanolla ja kaksi vuoden 2012 varsinaisen yhtiökokouksen valitseman hallituksen kokoonpanolla). Jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 95 %. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja ja Finnairin henkilöstöjohtaja. Finnairin lakiasiaintoiminnan johtaja toimi palkitsemisvaliokunnan sihteerinä.



## Palkitsemisvaliokunnan toiminta vuonna 2013

Palkitsemisvaliokunta valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman sekä konsernin avainhenkilöille suunnatun pitkän aikavälin osakepalkkiojärjestelmän. Valiokunta arvioi myös ylimmän johdon palkitsemista suhteessa markkinatasoon sekä johdon suoriutumista yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinjärjestelmien tavoitteista ja avusti hallitusta määrittämään vuoden 2013 puolivuositteiset johdon kannustinpalkkiotavoitteet sekä henkilöstörahaston kannustinpalkkiotavoitteet. Valiokunta avusti hallitusta myös määrittämään seuraavan, vuonna 2015 alkavan osakepalkkio-ohjelman tavoitteet sekä arvioi osakepalkkiojärjestelmän jatkokehitystarpeita sekä yhtiön muita palkitsemisperiaatteita ja käytäntöjä.

Valiokunta keskusteli yhtiön johdon kanssa strategian toteuttamisen edellyttämistä työvoimakustannusten säästöistä sekä työehtosopimusneuvottelujen tavoitteista ja tuloksista. Valiokunta arvioi kokouskäytäntöjään ja tehtäviään ja tulee esittämään hallitukselle työjärjestyksensä päivittämistä alkuvuodesta 2014.

## Yhtiön johtaminen

### Finnairin yhtiörakenne

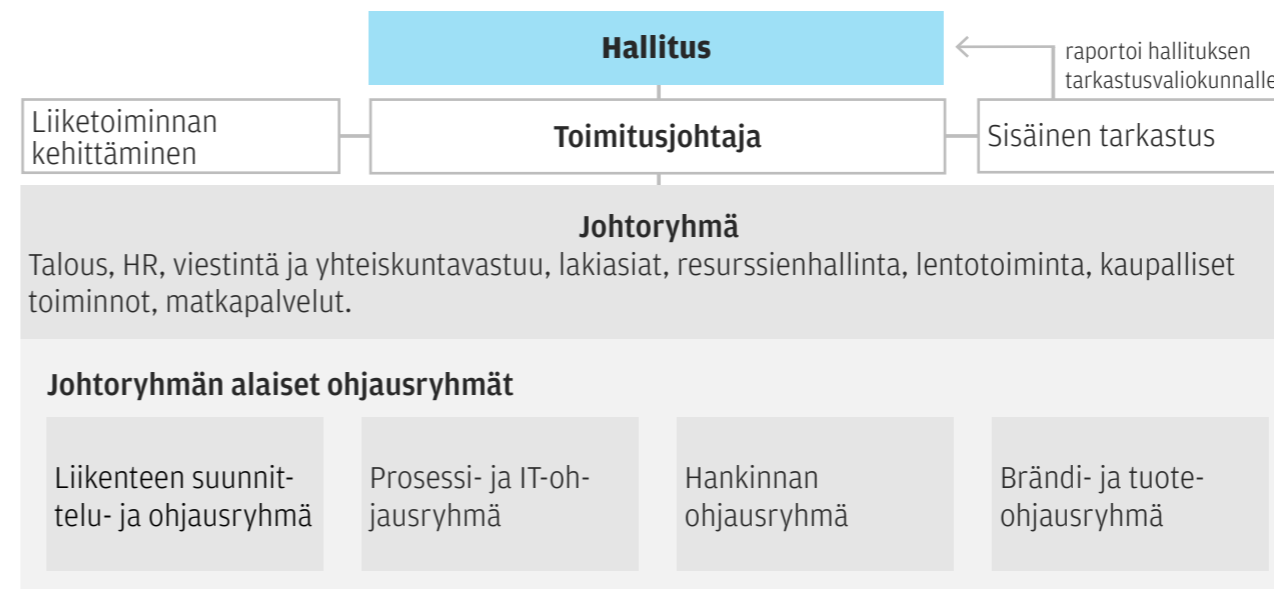
Finnairilla on kolme liiketoiminta-aluetta, jotka ovat Lentoliikenne, Lentotoimintapalvelut sekä Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot). Yhtiön taloudellinen segmentti-raportointi noudattaa tätä jakoa. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous, henkilöstöhallinto, viestintä ja yhteiskuntavastuu, liiketoiminnan kehittäminen, lakiasiat ja sisäinen tarkastus.

### Toimitusjohtaja

Finnairin hallitus nimittää yhtiölle toimitusjohtajan, jonka tehtävänä on johtaa yhtiön toimintaa osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Hallituksen antamiin ohjeisiin kuuluvat erityisesti Finnairin strategian toteuttaminen, rakennemuutosten edistäminen ja kannattavuuden parantaminen. Toimitusjohtaja toimii johtoryhmän puheenjohtajana.

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta ja asettaa hänen lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteensa. Toimisuhteen keskeiset ehdot, palkitseminen ja edut mukaan lukien, on kuvattu Finnairin palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internetsivuilla.

## Yhtiön johtaminen



Finnairin toimitusjohtaja on Pekka Vauramo, s. 1957, DI. Hän aloitti tehtävässään 1.6.2013. Mikä Vehviläinen oli Finnairin toimitusjohtaja 28.2.2013 asti, ja Finnairin operatiivinen johtaja Ville Iho toimi toimitusjohtajan sijaisena 1.3.–31.5.2013.

### Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin liiketoiminnasta, taloudesta, henkilöstöstä, viestinnästä ja yhteiskuntavastuusta sekä lakiasioista vastaavat johtajat. Johtoryhmän jäsenten vastuuta ja osakeomistusta Finnairissa on kuvattu tarkemmin yhtiön internetsivuilla. Johtoryhmän jäsenten nimittämisestä ja palkkauksesta päättää yhtiön hallitus.

Johtoryhmän tehtäviin kuuluvat mm. koko yhtiötä koskevat kehityshankkeet, toimintaa ohjaavien periaatteiden ja menettelytapojen määrittely sekä yhtiön hallituksessa käsiteltävien asioiden valmistelu. Johtoryhmä toimii myös Finnairin riskienhallinnan ohjausryhmänä.

Vuonna 2013 Finnairin johtoryhmä kokoontui keskimäärin kaksi kertaa kuukaudessa. Johtoryhmä keskittyi Finnair-konsernin avainhenkilöiden johtamistaitojen kehittämiseen, strategian arviointiin ja kehittämiseen, riskienhallintaan, konsernin taloudelliseen kehitykseen sekä reittikannattavuuden, laivaston ja miehistönkäytön tehokkuuden, toiminnan laadun ja asiakastytyväisyyden parantamiseen. Lisäksi johtoryhmä käsitteli lähes viikoittain yhtiön kannattavuus- ja tuottavuusparannusohjelmia.

### Johtoryhmän alaisuudessa toimivat ohjausryhmät

Finnairilla on neljä johtoryhmän alaisuudessa toimivaa ohjausryhmää. Ryhmien toimivaltuudet on johdettu johtoryhmän valtuuksista, jotka puolestaan asettaa yhtiön hallitus hyväksymisvaltuuksien, politiikkojen ja ohjeiden avulla.

Liikenteen suunnittelu- ja ohjausryhmä (LSOR) vastaa mm. Finnairin reitti-, loma- ja rahdiliikenteen laivasto- ja verkostostrategiasta sekä lyhyen ja pitkän aikavälin liikenteen suunnittelusta. LSOR kokoontuu kerran kuukaudessa ja sen puheenjohtajana toimii resurssienhallinnasta vastaava johtaja.

Prosessi- ja IT-ohjausryhmä päättää IT-järjestelmien ja -prosessien kehityshankkeista ja niiden tärkeysjärjestyksestä sekä asettaa niille budjetit ja tavoitteet. Ohjausryhmä kokoontuu joka toinen kuukausi ja sen puheenjohtajana toimii talousjohtaja.

Hankinnan ohjausryhmä vastaa Finnairin hankintaperiaatteista (Procurement Policy) ja hankintakategorioista sekä niihin liittyvistä hankkeista. Se myös hyväksyy merkittävät toimitussopimukset (pl. IT-sopimukset). Ohjausryhmä kokoontuu vähintään neljästi vuodessa ja sen puheenjohtajana toimii talousjohtaja.

Brändi- ja tuoteohjausryhmä vastaa strategisesta brändinhallinnasta ja lentotuotetta koskevista päätöksistä. Se päättää mm. brändin kehittämiseen liittyvistä toimenpiteistä, Finnairin palveluidentiteetistä ja Finnairin yritysilmestä. Ohjausryhmä kokoontuu joka toinen kuukausi ja sen puheenjohtajana toimii toimitusjohtaja.

### Johtokunta

Finnairin johtokunta on ensisijaisesti viestintä- ja yhteistyöfoorumi, jonka kautta henkilöstö voi osallistua yhtiön hallintoon, erityisesti henkilöstöä koskevissa asioissa. Johtokuntatyön päätavoitteena on parantaa johdon ja henkilöstöryhmien välistä viestintää ja lisätä yhteisymmärrystä yhtiön strategisten hankkeiden toteuttamisessa. Tavoitteena on lisäksi jakaa tietoa ja keskustella henkilöstöön vaikuttavista suunnitelmista ja hankkeista. Johtokunta keskustelee myös yhtiön taloudellisesta tilanteesta, operatiivisen toiminnan laadusta, asiakastytyvyydestä sekä merkittävistä kehityshankkeista. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista.

Vuonna 2013 johtokunta kokoontui seitsemän kertaa.

### Finnairin tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä sekä henkilöstöryhmien ehdottamista edustajista. Tytäryhtiöiden hallitusten tärkeimpiä tehtäviä ovat strategian laatiminen, toimintasuunnitelman ja budjetin vahvistaminen sekä investoinneista ja vastuusitoumuksista päättäminen Finnair Oyj:n hallituksen määrittelemien ohjeiden rajoissa.

Finnairin tytäryhtiöt on esitetty tilinpäätöksen liitetiedossa 3.1 Tytäryhtiöt.

### Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana Flybe Finland Oy:n omistavassa Flybe Nordic Ab:ssa (omistusosuus 40 prosenttia) ja Nordic Global Airlines Oy:ssä (omistusosuus 40 prosenttia). Flybe Finland on suomalainen alueelliseen lentämiseen erikoistunut lentoyhtiö, joka operoi ATR-potkuriturbiinikoneita sekä Embraer 170 ja 190 lentokoneita. Sen reittiverkosto on osittain yhteen sovitettu Finnairin Euroopan lentojen ja kaukolentojen kanssa. Nordic Global Airlines on suomalainen rahtilentoyhtiö, jonka päätoimipaikka on Suomessa. Nordic Global Airlines myy rahtikapasiteettia pääasiassa Finnair Cargo Oy:lle. Finnairin vaikutustavalta näissä yhtiöissä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin.

Finnair on antanut tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja maailmanluokan palveluntarjoajien hoidettavaksi. LSG Sky Chefs Finland Oy vastaa Finnairin aiemmasta catering-toiminnasta Helsinki-Vantaan lentokentällä, ja toimii Finnairin catering-palveluiden toimittajana. Sopimus on monivuotinen. Sopimuksen tarkoituksena on turvata Finnairille korkealaatuiset palvelut, kustannussäästöt ja muita etuja. Muita vastaavia pitkäkestoisia sopimuksia on tehty maapalveluissa Swissport Finland Oy:n kanssa ja moottori- ja laitehuollossa sveitsiläisen SR Technicsin kanssa. Kustannussäästöjen lisäksi näihin sopimuksiin sisältyy palvelutasovaatimukset, jotka on asetettu vähintään samalle tasolle kuin millä ne olivat Finnairin vastatessa itse kyseisistä palveluista.

Kaikkien Finnairin kumppaneiden odotetaan toimivan Finnairin toimintaperiaatteiden ja hankintatoimen periaatteiden (Supplier Code of Conduct) mukaisesti. Finnairilla on oikeus tarkastaa yhteistyökumppaneidensa hallintoa ja turvallisuuskäytäntöjä tämän varmistamiseksi.

Finnairin toimintaperiaatteet ja hankintatoimen periaatteet löytyvät Finnairin internet-sivuilta.

## Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

### Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus

Finnairin taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän tavoitteena on antaa hallitukselle, johdolle ja muille keskeisille sidosryhmille riittävä varmuus siitä, että yhtiön taloudellinen ja operatiivinen raportointi on luotettavaa ja oikein ja että lakeja, säännöksiä ja yhtiön sisäisiä politiikoita noudatetaan. Järjestelmä perustuu Finnairin riskienhallintajärjestelmään, joka puolestaan on yhdenmukainen COSO ERM -viitekehyksen ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardin periaatteiden kanssa.

### Valvontaympäristö

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja johtamisjärjestelmä muodostavat pohjan yhtiön valvontaympäristölle ja valvontatoimien tuntemiselle ja toteuttamiselle koko organisaatiossa. Finnairin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteet on kirjattu konsernin riskienhallintapolitiikkaan. Muita keskeisiä taloudellisen raportoinnin valvontaa tukevia ohjauksivälineitä ovat muun muassa tilinpäätöksen laadintaperiaatteet, eettiset toimintaohjeet, rahoituspolitiikka, hankintapolitiikka, luottopolitiikka ja tiedonantopolitiikka.

Finnairin hallituksella on kokonaisvastuu yhtiön sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnasta. Hallitus on delegoinut tehokkaan valvontaympäristön ja taloudellisen raportoinnin luotettavuuteen liittyvien valvontatoimenpiteiden käytännön toteutuksen toimitusjohtajalle. Talousjohtaja on vastuussa taloudellisen raportoinnin kontrolliympäristöstä ja toimii raportointiriskien omistajana. Päävastuu taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvistä päivittäisistä valvonta- ja riskienhallintatoimista on liiketoimintayksiköiden ja yhteisten toimintojen linjaorganisaatioilla.

Sisäinen tarkastus arvioi valvontaympäristöä sekä suunniteltujen valvonta- ja riskienhallintatoimien tilaa ja vaikuttavuutta. Jotta sisäisen tarkastuksen riippumattomuus voidaan taata, se raportoi suoraan Finnairin hallituksen tarkastusvaliokunnalle ja toimii hallinnollisesti toimitusjohtajan alaisuudessa. Hallituksen nimittämä tarkastusvaliokunta valvoo taloudellista raportointiprosessia sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän kypsyystasoa. Tässä kuvatut roolit ja vastuut ovat osakeyhtiölain ja listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaisia. Alla olevassa kuvassa esitetään yhteenveto lueteltujen sidosryhmien rooleista sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän käytännön toteuttamisessa.

## Roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän käytännön toteuttamisessa



## Riskien arviointi

Finnairin taloudelliseen raportointiin liittyvien riskien arvioinnin tavoitteena on tunnistaa, arvioida ja priorisoida merkittävimmät uhat sisäisen ja ulkoisen raportoinnin luotettavuudelle konsernin, raportointisegmenttien, yksiköiden, toimintojen ja prosessien tasolla. Liiketoimintojen business controllerit, financial controllerit sekä talouspalvelukeskuksen henkilöstö toteuttavat jatkuvaa taloudellisen raportoinnin prosesseihin liittyvää riskien arviointia osana päivittäistä ja viikoittaista työtään.

Osana sisäisten kontrollien kehityshanketta Finnairissa määriteltiin vuonna 2013 ne prosessit, joilla on merkittävä vaikutus taloudelliseen raportointiin. Lisäksi taloudellisen raportoinnin luotettavuuteen ja oikeellisuuteen vaikuttavat riskit arvioitiin koordinoitusti. Osana tätä prosessia otettiin huomioon sisäisessä ja ulkoisessa toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset.

## Valvontatoimenpiteet

Finnairissa on laadittu taloudellisen raportoinnin ohjeistus, jota tulee noudattaa koko organisaatiossa. Ohjeet sisältävät tiedot raportoitavista tiedoista ja raportointiaikatauluista, ja niiden tavoitteena on lisätä taloudellisen raportointiprosessin seurattavuutta sekä varmistaa, että taloudellinen raportointi täyttää IFRS:n vaatimukset ja muut soveltuvat vaatimukset.

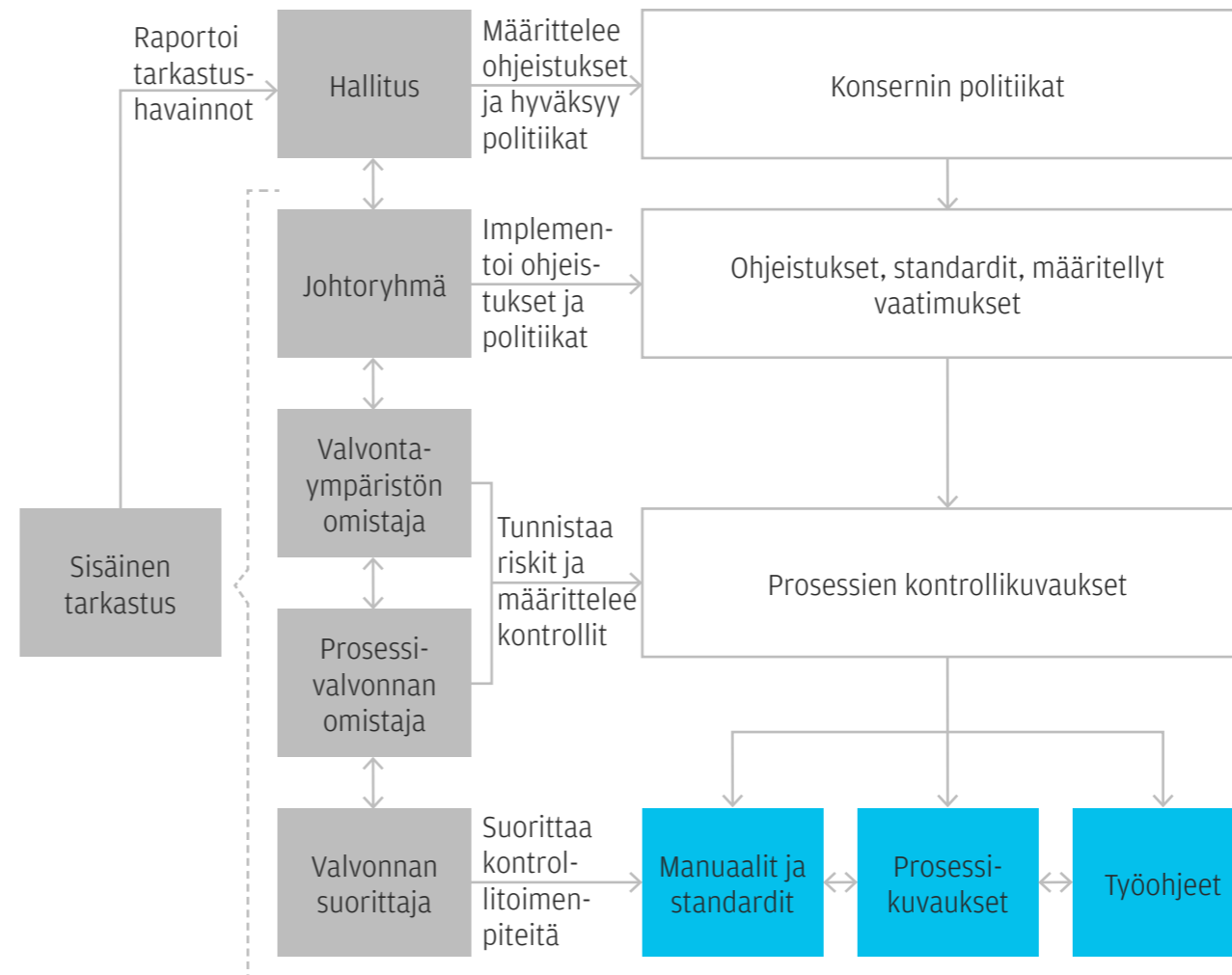
Taloudelliseen raportointiin liittyviä riskejä hallitaan valvontatoimenpiteillä, joiden tarkoituksena on tuoda riittävä varmuus siitä, että osavuositarkastusten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti. Valvontatoimenpiteet ovat:

- luonteeltaan ennakoivia, suojaavia ja korjaavia,
- liiketoimintayksiköiden, konsernitoimintojen ja tytäryhtiöiden raportointiprosesseihin integroituja,
- viety käytännön tasolle politiikkojen, ohjeistusten ja periaatteiden toteutuksen kautta,
- tallennettu kontrollikatalogeihin,
- manuaalien ja standardien, prosessikuvausten ja työohjeiden tukemia,
- seurattuja ja jatkuvasti parannettavia määritellyn hallinnointimallin mukaisesti.

Osana sisäisen valvonnan kehittämistä vuonna 2013 käytiin läpi raportointiin liittyvät valvontavastuut ja ne päivitettiin vastaamaan organisaatiossa tapahtuneita muutoksia. Näitä rooleja on kuvattu alla olevassa matriisissa:

Rooli	Kuvaus
Valvontaympäristön omistaja - Talusjohtaja	Päävastuu taloudellisen raportoinnin valvontaympäristön operatiivisesta hallinnasta
Prosessin valvonnan omistaja - Prosessien omistajat	Vastuu prosessissa suoritettavista valvontatoimenpiteistä
Valvonnan suorittaja	Vastuu kontrollitoimenpiteiden suorittamisesta ja seurannasta määriteltyjen sääntöjen mukaisesti
Sisäinen tarkastus	Vastuu prosessien ja raportoinnin tarkastamisesta vuosittaisen tarkastussuunnitelman mukaisesti

Valvonnan suunnitteluun, toteutukseen ja seurantaan liittyvät tärkeimmät osa-alueet ja roolit on esitetty alla olevassa taulukossa:



## Tiedotus ja viestintä

Viestintäjärjestelmän avulla Finnairin henkilöstö pystyy jakamaan riskienhallinta- ja valvontatoimiin liittyviä tietoja organisaation kaikilla tasoilla. Järjestelmän tavoitteena on tarjota henkilöstön käyttöön riittävät ja ajantasaiset tiedot kirjanpidosta ja raportoinnista sekä niihin liittyvistä valvontatoimista. Valvontavaatimuksiin liittyvistä asioista tiedotetaan yhteisissä politiikoissa, erityisissä ohjeissa ja prosessitason menettelyiden kuvauksissa.

Talousjohtaja vastaa, sijoittajasuhdeyksikön avustuksella, taloudellisen informaation julkaisemisesta ja listayhtiön tiedonantovelvollisuusvaatimusten täyttämisestä. Sijoittajasuhdeyksikkö vastaa sijoittajaviestinnän suunnittelusta ja toteutuksesta sekä päivittäisestä yhteydenpidosta sijoittajien ja analyytikoiden kanssa.

## Seuranta ja kehittäminen

Finnairin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmää seurataan sekä jatkuvasti että kausittaisesti, jotta sen asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta voidaan saavuttaa riittävä varmuus. Jatkuva seuranta on sisällytetty osaksi normaalia päivittäistä liiketoimintaa ja on yhtiön johdon, liiketoimintasegmenttien ja yhteisten toimintojen vastuulla.

## Sisäinen tarkastus

Finnairin hallitus on perustanut sisäisen tarkastustoiminnon, ja hallituksen tarkastusvaliokunta määrittää sisäisen tarkastuksen vastuut osana valvontatoimintaansa.

Finnairin sisäisen tarkastuksen tehtävänä on tuottaa riippumattomia ja objektiivisia varmistus- ja konsultointipalveluita, joilla pyritään luomaan lisäarvoa ja parantamaan organisaation toimintaa. Järjestelmällisellä ja kurinalaisella riskienhallinta-, valvonta- ja hallintoprosessien arvioinnilla sisäinen tarkastus auttaa organisaatiota hallitsemaan sellaisten tekijöiden vaikutusta, jotka uhkaavat liiketoimintatavoitteiden saavuttamista.

## Taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan painopistealueet vuonna 2013 ja 2014

### Vuoden 2013 keskeiset toimenpiteet

Vuoden 2013 aikana suoritettujen taloudellisen raportoinnin valvontaympäristön dokumentointiprojektin yhteydessä arvioitiin kaikki konserni- ja prosessitason valvontatoimenpiteet. Tämän ohella tarkastelun kohteena olivat muutokset sisäisessä ja ulkoisessa toimintaympäristössä sekä näiden vaikutus valvontaympäristöön.

Valvontaprosessiin laadittiin toimintaohjeistus ja valvontaympäristön hallinnointimallin määrittely ja dokumentointi aloitettiin. Tarkoituksena on rakentaa strukturoitu toimintamalli riskien arviointiin, valvontatoimenpiteiden määrittelyyn, seurantaan ja testaamiseen sekä valvontatoimenpiteiden raportointiin.

### Vuoden 2014 keskeiset toimenpiteet

Riskien ja kontrollitoimenpiteiden säännöllistä arviointia tullaan suorittamaan valvontaympäristön määritellyn vuosikalenterin mukaisesti. Tämän lisäksi sisäinen tarkastus suorittaa tarkastuksia määriteltyjen valvontatoimenpiteiden toimivuuden ja raportoinnin oikeellisuuden osalta vuosittaisen tarkastussuunnitelman puitteissa.

Valvontaympäristön kontrolleja tullaan päivittämään yksiköiden oman arvioinnin sekä tarkastushavaintojen perusteella. Erityistä huomiota tullaan kohdistamaan prosessialueille, joissa on tapahtunut muutoksia rooleissa ja vastuissa.

Käytössä oleva valvontamalli tullaan vuoden 2014 kuluessa ulottamaan jo tunnistettuihin avainprosesseihin, jotka eivät olleet ensimmäisen vaiheen dokumentointiprojektin piirissä.

## Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2013 ja 2014

### Vuoden 2013 keskeiset toimenpiteet

Finnair jatkoi sisäisen tarkastuksen tehtäväkuvauksen, tavoitetilan, strategian ja toimintamallin toteuttamista ja kehittämistä vuonna 2013. Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2013 perustuivat ja johdettiin Finnairin strategiasta, johdon toteuttaman riskien arvioinnin tuloksista sekä sisäisissä prosesseissa tapahtuneista muutoksista. Erityisenä huomion kohteena vuosisuunnitelmassa olivat IT-ympäristö, strategiset kumppanuudet sekä Kiinan myyntiyksiköt.

### Vuoden 2014 keskeiset toimenpiteet

Hallituksen tarkastusvaliokunta hyväksyi joulukuussa 2013 sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuodelle 2014. Erityiset tarkastusalueet liittyvät myyntistrategian toteutukseen sekä liiketoiminnan palautumiskykyyn häiriötilanteiden tapauksessa. Analyysityökalujen käyttöä osana tarkastustyötä parannetaan ja kehitetään edelleen.

## RISKIENHALLINTA JA SUURIMMAT RISKIT

### Riskienhallinta

Finnair toimii maailmanlaajuisesti ja erittäin kilpaillussa ympäristössä, joka on herkkä suhdannevaihteluille. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa (kannattavat riskit). Raportoinnin luotettavuuteen, lakien ja asetusten noudattamiseen sekä lentoturvallisuuteen liittyvissä asioissa Finnairin tavoitteena on minimoida riskit (kannattamattomat riskit). Riskienhallintajärjestelmän tavoitteena on tarjota järjestelmällinen lähestymistapa riskien hallintaan kaikilla Finnairin toiminnan alueilla.

### Politiikka ja viitekehys

Finnairissa riskinä pidetään potentiaalisesti tappioita aiheuttavaa sisäistä tai ulkoista tapahtumaa tai tapahtumasarjaa, joka voi vaikuttaa haitallisesti strategian toteuttamiseen, liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamiseen tai omistaja-arvoon. Sekä negatiivisia tapahtumia että realisoitumattomia positiivisia tapahtumia pidetään riskeinä.

Konsernin riskienhallintapolitiikassa määritellään yleiset puitteet riskienhallintaan koko Finnair-konsernissa. Viitekehys on linjassa yleisesti hyväksytyyn COSO ERM -viitekehysten ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardin kanssa ja ottaa huomioon toimialakohtaiset vaatimukset.

Riskienhallinnan periaatteet on määritelty tukemaan konsernin riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanoa seuraavissa yhteyksissä: rahoitus, uudet liiketoimintamahdollisuudet, ohjelmat ja projektit, toimitusketjun hallinta, lentoturvallisuus, yritysturvallisuus ja tietoturva.

### Politiikan täytäntöönpanovastuut

Hallituksella on kokonaisvastuu Finnairin riskienhallintajärjestelmän asianmukaisuudesta. Se tehtävänä on hyväksyä konsernin riskienhallintapolitiikka ja määritellä konsernin riskinottohalukkuus sekä valvoa riskienhallinnan tehokkuutta.

Finnair-konsernin toimitusjohtaja vastaa konsernin riskienhallinnan asianmukaisuudesta ja konsernin riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanon valvonnasta. Toimitusjohtajaa tukee johtoryhmän jäsenistä koostuva riskienhallinnan ohjausryhmä, joka kommentoi konsernin riskienhallintapolitiikan ja asettaa riskienhallinnan painopisteet.

Liiketoimintayksiköt, konsernin laajuiset toiminnot ja tytäryhtiöt vastaavat konsernin ris-

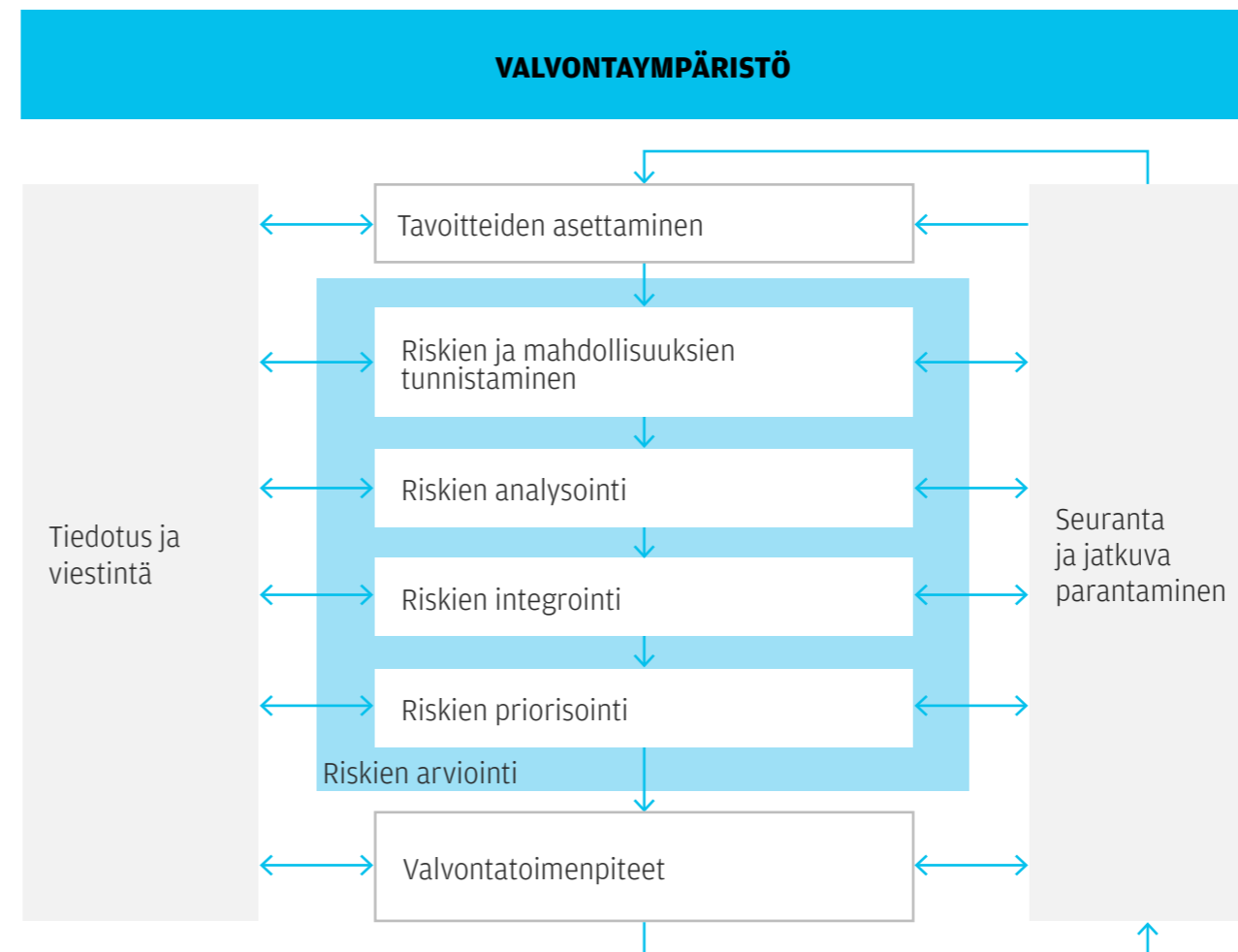
kienhallintapolitiikan sisällyttämisestä johtamisjärjestelmiinsä ja riskienhallinnan ohjeiden menettelytapojen ja strategioiden yhdenmukaistamisesta konsernin riskienhallintapolitiikan kanssa.

### Prosessi

#### Konteksti ja tavoitteiden asettaminen

Finnair-konsernin riskienhallintajärjestelmä varmistaa, että johdolla on käytössään prosessi, jonka avulla tavoitteisiin liittyvät epävarmuustekijät analysoidaan ja hallitaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

#### Riskien arviointi



ganisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista.

Finnair -konserniin riskiarviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

- tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavien ulkoisten ja sisäisen tapahtumien tunnistaminen;
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen;
- tunnistettujen riskien analysointi;
- riskien integrointi (konsolidointi);
- riskien arviointi ja priorisointi niiden merkityksen ja todennäköisyyden perusteella.

Finnairissa on laadittu yleinen riskimalli, riskien arviointikriteeristö ja riskitietovarasto kattavan riskien tunnistamisen ja systemaattisen arvioinnin varmistamiseksi. Myös strategisten tavoitteiden taustalla olevat oletukset tunnistetaan ja niiden vaikutukset analysoidaan osana strategista riskinarviointia.

Dedikoitu Riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan riskiarvioinnin koordinoitua liiketoimintayksiköissä, konsernin laajuisissa toiminnoissa ja tytäryhtiöissä ja varmistamaan riskien arvioinnin tapahtuvan konsernin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti.

### Riskeihin reagointi ja valvontatoimenpiteet

Riskienhallinta strategioita sovelletaan priorisoituihin riskeihin kohtuullisen varmuuden saamiseksi siitä, että niiden tulokset vastaavat hyväksyttyä tasoa. Nämä riskienhallintastrategiavaihtoehdot ovat:

- riskin hyväksyminen
- riskin välttäminen
- riskin siirto
- riskin vähentäminen

Toimitusjohtaja ja hänen tukenaan toimiva Riskienhallinnan ohjausryhmä vastaa riskienhallinnan strategioiden ja prosessien määrittämisestä sekä asettaa valvontatoimenpiteiden painopisteet. Riskiomistajat vastaavat liiketoimintayksiköissä, konsernin laajuisissa toiminnoissa ja prosessitasolla riskienhallinnan suunnittelusta ja toteutuksesta sekä valvontatoimenpiteistä sen varmistamiseksi että jäännösriski jää hyväksyttävälle tasolle ja että riskien väliset riippuvuussuhteet on asianmukaisesti tunnustettu.

### Informaatio ja viestintä

Riskienhallinnan tietojärjestelmän avulla pyritään antamaan Finnairin henkilöstölle keinot riskiarvioinnin ja kontrollitoimenpiteiden toteuttamiseen ja tiedon jakamiseen kaikissa yhtiön toiminnoissa. Tunnistetut riskit ja niiden kontrollitoimenpiteet on dokumentoitu riskiloikeihin seurantaan varten. Operatiivisten riskitapahtumien tunnistamista ja analysointia varten on käytössä dedikoidut tietojärjestelmät, jotka myös operatiivisen tarkastustoiminnan toteutusta. Riskienhallinnan tietojärjestelmää kehitetään edelleen vuoden 2014 aikana.

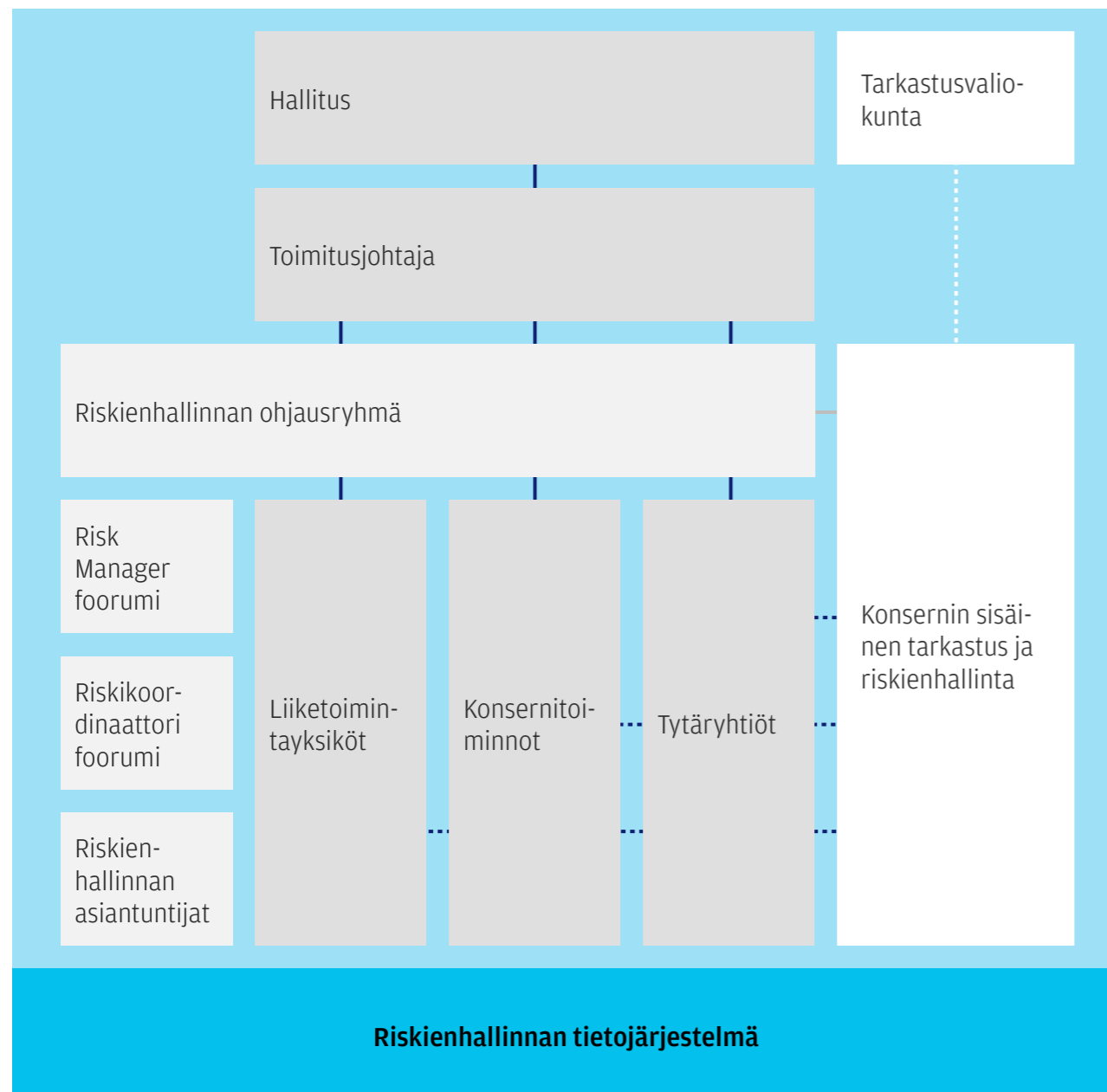
Riskien raportointi hallitukselle ja Riskienhallinnan ohjausryhmälle tapahtuu vuosineljänneksittäin konsernin sisäisen tarkastuksen ja riskienhallinnan koordinoimana. Riskienhallinnan kehittämistoimien ja strategisten kontrollien tilasta raportoidaan hallituksen tarkastusvaliokunnalle kuusi kertaa vuodessa. Määräajoin tapahtuvan liiketoimintariskien raportoinnin lisäksi on olemassa useita raportointilinjoja sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille koskien taloudellisten ja operatiivisten riskien raportointia.

### Seuranta ja jatkuva parantaminen

Finnairin riskienhallinnan järjestelmä on sekä jatkuvan että määräajoin tapahtuvan seurannan kohteena kohtuullisen varmuuden saamiseksi sen asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta. Käytössä olevan riskienhallinnan järjestelmä on jatkuvien parannustoimien kohteena PDCA ( Plan -Do -Check - Act ) sykliin perustuen. PDCA sykli on linjassa ISO 31000:2009 -standardin kanssa.

Jatkuvaa seuranta on yritysjohdon, liiketoiminta-yksiköiden ja konsernin laajuisen toimintojen vastuulla osana normaalia, toistuvaa toimintaa. Lentoturvallisuuteen liittyviä valvontatoimia sekä yleisten määräysten noudattamista seurataan laatujärjestelmän kautta. Yhtiön turvallisuuden kannalta keskeisiä elementtejä auditoidaan vuosittain laatujärjestelmän puitteissa.

Hallituksen Tarkastusvaliokunta vastaa konsernin riskienhallintapolitiikan ja riskienhallintaprosessin säännöllisestä valvonnasta ja seurannasta. Konsernin sisäinen tarkastus ja riskienhallinta vastaa riskienhallinnan järjestelmän maturiteetin arvioinnista ja kehittämisestä yhteistyössä riskienhallinnan asiantuntijoiden kanssa. Hyvin koordinoitun riskienhallinnan kehittämistoiminnan ja parhaiden käytäntöjen jakamisen varmistamiseksi on perustettu dedikoitu Risk Manager Foorumi joka koostuu riskienhallinnan asiantuntijoista. Foorumi kokoontuu neljännesvuosittain.

**Hallintomalli ja raportointilinjat****Riskienhallinnan painopistealueet vuonna 2013 ja 2014**

Vuonna 2013 kehitystoiminnan painopiste oli päivitetyn konsernin riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanossa yhteistyössä liiketoimintayksiköiden ja konsernin laajuisten toimintojen kanssa. Osana tätä työtä perustettiin konserninlaajuinen riskienhallinnan hallintomalli, strategisten riskien arvioinnit liitettiin osaksi konsernin strategiaprosessia sekä määriteltiin tarkemman tason riskienhallintaperiaatteet tukemaan kontekstisidonnaisten riskien hallintaa.

Osana Riskienhallintajärjestelmän jatkuvaa parantamista on vuodelle 2014 suunniteltu seuraavat toimet: Muodollisen riskinottohalukkuuden ja sietokyvyn asettaminen, toiminnan jatkuvuuden hallinnan kypsyyсарviointi sekä konserninlaajuisen riskienhallinnan tietojärjestelmän edelleen kehittäminen yhteistyössä keskeisten sisäisten sidosryhmien kanssa.



## Suurimmat riskit

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloudellisten suhdanteiden muutoksiin. Finnair on käytössään kokonaisvaltainen riskienhallinnanprosessi, sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan vaikka monet jäävät yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näky-miin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)
<b>Ulkoinen</b>		
<b>Taloudellinen epävakaus</b>	Riski, että merkittävä taloudellinen epävakaus tai muu laajamittainen taloudellinen häiriö hidastaa matkustamista.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jatkuva markkinakehityksen analysointi</li> <li>Säännölliset riskinarvioinnit</li> <li>Valmiussuunnittelu</li> <li>Riskien hajauttaminen aktiivisella salkunhoidolla</li> <li>Rakenteelliset muutokset</li> <li>Laivaston omistusstrategia</li> </ul>
<b>Liikennöintimaksut ja -luvat</b>	Riski, että ylilentolupien ja liikennöimismaksujen kuten laskeutumis-, lähtö- ja navigointimaksujen hinta ja saatavuus vaikuttavat kielteisesti Finnairin liiketoimintaan ja kannattavuuteen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poliittisen ympäristön jatkuva seuranta</li> <li>Lobbyaus</li> <li>Aktiivinen yhteistyö keskeisten sidosryhmien kanssa</li> </ul>
<b>Maariski</b>	Riski, että kysynnän äkilliset muutokset, mullistukset, kulttuuriset tekijät, luonnonkatastrofit, pandemiat tai muut häiriöt kohdemaissa hidastavat matkustamista ja / tai vaikeuttavat Finnairin liiketoimintaa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jatkuva seuranta ja markkinatuntemus</li> <li>konsernitason riskinarviointi</li> <li>Ulkomaan yksiköiden riskinarviointi</li> <li>Valmiussuunnittelu</li> <li>Kriisiviestinnän suunnittelu</li> <li>Verkostoston monipuolistaminen</li> </ul>
<b>Kilpailijat</b>	Riski, että kilpailijat tai uudet markkinoille tulijat ryhtyvät toimiin joiden tarkoituksena on luoda kestävä kilpailuetua Finnairia vastaan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kilpailijoiden toiminnan jatkuva seuranta</li> <li>Skenaarioanalyysi</li> <li>Valmiussuunnittelu</li> <li>Tuotekehitys-ohjelma(t)</li> <li>Kustannussäästöohjelma(t)</li> <li>Aktiivinen allianssiyhteistyö</li> </ul>
<b>Allianssit ja yhteisyritykset</b>	Riski, että muut allianssit ja / tai yhteisyritykset saavuttavat kilpailuetua suhteessa oneworld-allianssiin, Finnairin yhteisyrityksiin ja / tai riski siitä että toiminta ei tuota tavoiteltuja hyötyjä.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktiivinen allianssiyhteistyö</li> <li>Yhteinen liiketoiminnan hallintamalli</li> <li>Nimetyt allianssi- ja yhteisyritystiimit</li> <li>Projekti- ja prosessijohtamisen menetelmien käyttö</li> <li>Yleinen jatkuva prosessikehitystoiminta</li> <li>Yhteisyrityksiin liittyvien prosessien sisäinen valvonta</li> </ul>
<b>Kumppanit ja toimittajat</b>	Riski, että laatu- ja saatavuusongelmilla ja / tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla kustannuksilla on haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen ja kannattavuuteen tai toimittajat saavat neuvotteluvoimaa suhteessa Finnairiin.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toimittajien monipuolistaminen</li> <li>Toimittajasuhdehallinta-ohjelma</li> <li>Toimittajien riskinarviointi</li> <li>Erilliset tuotekategoriakohtaiset hankinnat asiantuntijat</li> <li>Valmiussuunnittelu</li> </ul>
<b>Markkinariski</b>	Riski, että kustannukset kasvavat haitallisten korkomuutosten, heikon valuuttakurssiposition ja / tai lentopetrolin hinnan nousun seurauksena.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hallituksen hyväksymä rahoituspolitiikka</li> <li>Rahoituspolitiikan täytäntöönpanon sisäinen valvonta</li> <li>Korkosuojausaste(id)en jatkuva seuranta</li> <li>Skenaarioanalyysi</li> </ul>

Sisäinen	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)
<b>Sisäinen</b>		
<b>Strategian toimeenpano</b>	Riski, että Finnairin strategisten ohjelmien ja hankkeiden täytäntöönpano epäonnistuu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Virallisten projektinhallinnan menetelmien käyttö kaikissa strategisissa hankkeissa mukaan lukien riskien tunnistaminen, arviointi ja mitigoinnin suunnittelu</li> <li>• Program Management Office (PMO), hankkeen omistaja, projektipäällikkö ja kokenut projektiryhmä valvovat hankkeiden toteutuksen etenemisestä</li> <li>• Ylin johto osallistuu ohjausryhmän toimintaan</li> </ul>
<b>Inhimillinen pääoma</b>	Riski, että Finnair ei voi toteuttaa strategiaansa inhimillisen pääoman riittämättömästä laadusta, sitoutumisesta tai resursoinnista johtuen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategisten kyvykkyyksien johtaminen</li> <li>• HR-prosessien jatkuva parantaminen</li> <li>• Muutosjohtamisen ohjelma</li> <li>• Työhyvinvointistrategia</li> <li>• Sisäisen viestinnän johtaminen</li> <li>• Ammattiliittosuhteiden johtaminen</li> <li>• Valmiussuunnittelu</li> <li>• Aktiivinen ja avoin viestintä keskeisten sidosryhmien kanssa</li> </ul>
<b>Kapasiteetin suunnittelu</b>	Riski, että kapasiteetin riittämättömyys vaarantaa Finnairin kyvyn vastata asiakkaiden tarpeisiin tai, että riittämätön kapasiteetti uhkaa Finnairin mahdollisuuksia kilpailukykyisen tuloksen muodostamiseen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkostostrategia</li> <li>• Kysynnän ennustaminen</li> <li>• Reittien suorituskyvyn seuranta</li> <li>• Poikkeama-analyysi</li> <li>• Jatkuva parantaminen</li> </ul>
<b>Operatiiviset häiriöt</b>	Riski, että Finnair ei kykene toipumaan puuttuvien resurssien, kuten kriittisten liiketoimintatietojen ja tietojärjestelmien, aikaansaamista toiminnan katkoksisista.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yritykseen kohdistuvien vaikutusten analyysi</li> <li>• Häiriörisi- ja haavoittuvuusarvioinnit</li> <li>• Liiketoiminnan jatkuvuuden suunnittelu ja testaus</li> <li>• Vakavista tietojärjestelmähäiriöistä toipumisen suunnittelu ja testaus</li> <li>• Toimittajasalkun hajautus</li> <li>• Kolmansiiin osapuoliin kohdistuvat vaatimukset</li> <li>• Kolmansiiin osapuoliin kohdistuvat tarkastukset</li> </ul>
<b>Myyntituottojen hallinta</b>	Riski, että Finnair ei pysty kilpailukykyiseen tuottojen hallintaan ja optimoimaan tulojaan tuolikilometriä kohden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uudistettumaailmanlaajuinen myyntistrategia ja myyntituottojen optimointiprosessi</li> <li>• Varaustrendien, ennakkovarausraporttien ja myyntitoteuman päivittäinen seuranta.</li> <li>• Keskeisten muuttujien kuten markkinaosuuksien, hinnoittelurakenteen ja olennaisten kilpailevien lentoyhtiöiden hintatason sekä reittikannattavuuden seuranta</li> <li>• Valvontatoimenpiteet myyntituottojen hallinnan tietojen oikea-aikaisuuden ja luotettavuuden varmistamiseksi</li> <li>• Ylimmän johdon toteuttama seuranta ja suorituskyvyn arviointi</li> </ul>

## PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS 2013

### SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto 147

Finnairin kokonaispalkitseminen 147

Peruspalkka 149

Yhtiön menestyksen ja henkilön suorituksen perusteella määräytyvät muuttuvat palkanosat 149

Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot 149

Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot 149

Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys 151

Hallituksen palkkiot vuonna 2013 152

Johdon palkitseminen vuonna 2013 153

Lisäeläkkeet 154

Työsuhteen päättymisen ja erokorvaus 154

Muut edut 155

### Johdanto

Finnairin palkka- ja palkkioselvitys kuvaa yhtiön palkitsemiskäytäntöjä sekä ylimmän johdon eli hallituksen, toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkitsemista vuonna 2013. Lisätietoja saa myös yhtiön internetsivuilta [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com). Olemme laatineet tämän palkka- ja palkkioselvityksen Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaiseman Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin suosituksen 47 mukaisesti, ja se kattaa myös muita keskeisiä palkitsemisen osa-alueita, joiden arvelemme kiinnostavan lukijaa.

### Finnairin kokonaispalkitseminen

Finnairin tavoitteena on rekrytoida, motivoida ja kehittää kaikkia työntekijöitään, jotta he voivat toteuttaa menestyksellisesti yhtiön strategiaa. Kannustava, oikeudenmukainen, kilpailukykyinen ja läpinäkyvä kokonaispalkitseminen vaikuttaa merkittävästi yhtiön kykyyn onnistua näiden tavoitteiden saavuttamisessa. Palkitsemisen on oltava myös kustannuksiltaan kilpailukykyistä. Lentoliikenteen kilpailutilanteen ja Finnairin strategian toteuttamisen kannalta on keskeistä, että kaikkien henkilöstöryhmien työvoimakustannukset ovat markkinatasoisia.

Palkitsemisessa ja palkkiorakenteissa otetaan huomioon eri palkitsemismuotojen vaikutavuus ja kustannukset. Finnairin palkitsemiskäytännöt noudattavat paikallisia lakeja, määräyksiä ja käytäntöjä. Finnairin eri työntekijäryhmien kokonaispalkitsemista verrataan vuosittain jokaisessa toimintamaassa paikallisiin palkkoihin vastaavissa tehtävissä.

Toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden, insinöörien ja ulkomaan toimipisteiden henkilökunnan palkka- ja palkkiorakenne on seuraava:

- I. **Kiinteä palkitseminen:** peruspalkka, vaativuusluokittelun mukaisesti
- II. **Muuttuva palkanosa:** lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimet, joissa palkitseminen on sidottu yhtiön ja henkilön suoritukseen
- III. **Työsuhde-edut:** luontaisedut ja muut henkilöstöedut

Muiden kuin edellä mainittujen henkilöstöryhmien palkka- ja palkkiorakenne sekä palkan lisät on määritelty pääosin suomalaisissa työehtosopimuksissa. Finnairin työehtosopimusten perusteella määräytyvät työvoimakustannukset ovat näissä ryhmissä merkittävästi nykyistä markkinatasoa korkeammat. Suomen ulkopuolella Finnair noudattaa kunkin paikallisen maan palkkakäytäntöjä ja työehtosopimuksia. Vuoden 2013 lopussa Finnairin 200 miljoonan euron tulosparannusohjelma oli saavuttanut tavoitteen mukaisesti noin 155 miljoonan säästöt pääosin muista kuin työvoimakustannuksista. Valtaosa lokakuussa 2012 julkistetusta 60 miljoonan euron lisäsäästöohjelmasta kohdistuu henkilöstösidonnaisiin kustannuksiin, ja tavoitteena on saavuttaa markkinatasoa vastaavat työvoimakustannukset. Työehtosopimukset ovat nähtävillä yhtiön internetsivuilla [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com)

Koko henkilöstön työsuhte-etuihin kuuluvat muun muassa yhtiön politiikan mukainen lentolippu ja Suomessa myös sairauskassa. Lisäksi tietyillä työntekijäryhmillä on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Finnair pyrkii kehittämään työn palkitsevuutta ja kiinnostavuutta tarjoamalla taloudellisten etuisuuksien lisäksi mahdollisuuksia työssä kehittymiseen ja tehtäväkiertoon yhtiön sisällä. Finnair kehittää järjestelmällisesti henkilöstön osaamista ja pyrkii luomaan mahdollisuudet urakiertoon työntekijän kykyjen kehittyessä. Työntekijät viihtyvät hyvin Finnairissa - työurat ovat keskimäärin pitkiä ja vaihtuvuus hyvin vähäistä.

### Finnairin Suomessa työskentelevien henkilöstöryhmien laskennalliset kuukausiansiot\*\* 2013

Henkilöstöryhmä	25 % kvartiili*	Mediaani*	75 % kvartiili*	2012 Mediaani*
Johtoryhmä	17 634	18 998	23 167	19 787
Suomen Liikennelentäjälitto (SLL)	7 511	10 469	15 105	10 089
Johtotehtävissä olevat	7 502	9 004	12 502	9 118
Finnairin ylemmät toimihenkilöt (FYT)	4 553	5 333	5 998	5 134
Finnairin Insinöörit (FIRY)	4 907	5 305	6 645	5 224
Finnairin Tekniset (FT)	4 189	4 877	5 644	4 714
Tekniset palvelut, Ilmailualan Unioni (IAU)	3 803	4 577	4 991	4 349
Matkustamohenkilöstö (SLSY)	3 575	4 152	4 795	4 201
Maapalvelut, Ilmailualan Unioni (IAU)	3 457	3 825	4 315	3 674
Lentoalan toimihenkilöt PRO	3 214	3 486	3 963	3 434

\* Mediaaniansiot kuvaavat kunkin ryhmän keskipalkkaa, eli puolet ryhmän työntekijöistä ansaitsee tätä enemmän ja puolet tätä vähemmän. Alimman neljänneksen rajaa matalammat ansiot on neljäsosalla työntekijöistä, ja ylimmän neljänneksen rajaa korkeammat ansiot neljäsosalla työntekijöistä.

\*\* Laskennallinen kuukausiansio: verotettavat bruttoansiot jaettuna 12 kuukaudella. Laskelmissa ovat mukana ainoastaan koko vuodelta palkkaa saaneet työntekijät. Matkustamohenkilökunnan tilapäisten lomautusten vaikutus on eliminoitu luvuista. Laskelmissa ei ole mukana verottomia etuja tai muita verottomia kompensatiomuotoja kuten päivärahoja. Mukana ei myöskään ole osakeohjelmien (avainhenkilöiden pitkän aikavälin kannustinohjelma, henkilöstön osakesäästöohjelma) palkkioita. Esimiehinä toimivat lentäjät eivät ole mukana luvuissa.

### Työntekijäryhmien keskimääräiset palvelusvuodet vuonna 2013

Henkilöstöryhmä	Keskimääräiset palvelusvuodet
Johtoryhmä	7,37
Suomen Liikennelentäjälitto (SLL)	13,65
Johtotehtävissä olevat	15,20
Finnairin Ylemmät Toimihenkilöt (FYT)	15,77
Finnairin Insinöörit (FIRY)	21,62
Finnairin Tekniset (FT)	25,62
Tekniset palvelut, Ilmailualan Unioni (IAU)	20,66
Matkustamohenkilöstö (SLSY)	19,39
Maapalvelut, Ilmailualan Unioni (IAU)	16,71
Lentoalan toimihenkilöt PRO	18,85
<b>Kaikki</b>	<b>18,34</b>

Finnairin tavoitteena  
on kannustava,  
oikeudenmukainen,  
kilpailukykyinen  
ja läpinäkyvä  
kokonaispalkitseminen

## Peruspalkka määräytyy työn vaativuuden perusteella

Finnair käyttää toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden, insinöörien ja ulkomaan toimipisteiden henkilökunnan peruspalkan määrittelyssä pohjana vaativuusluokittelua (job grading).

Vaativuusluokka perustuu tehtävän merkittävyyteen ja vastuuseen organisaatiossa, ei hierarkkiseen raportointisuhteeseen. Vaativuusluokka on sidoksissa tehtävään. Henkilön vaihtaessa tehtävästä toiseen hänen tehtävänsä vaativuusluokka voi muuttua. Liikkuvuus eri vaativuusluokkien välillä on tärkeää sekä työntekijöiden että organisaation kehityksen kannalta. Työntekijä voi uransa aikana liikkua horisontaalisesti saman vaativuusluokan tehtävien välillä tai vertikaalisesti eri vaativuusluokan tehtävien välillä.

## Muuttuvat palkanosat määräytyvät yhtiön menestyksen ja henkilön suorituksen mukaisesti

Lyhyen ja pitkän aikavälin muuttuvan palkitsemisen tavoitteena on joustava ja kannustava palkitseminen, joka määräytyy yhtiön menestyksen ja henkilön oman suorituksen mukaisesti. Lisäksi pitkän aikavälin osakepohjaisilla palkkioilla pyritään sitouttamaan henkilöstöä ja johtoa sekä yhdenmukaistamaan heidän etunsa yhtiön osakkeenomistajien edun kanssa. Suorituksen tavoitetason asettaa Finnairin hallitus.

## Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot

### Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnair hyödyntää johtamisessa suoritukseen perustuvaa lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmää. Järjestelmä sisältää toisiaan seuraavina vaiheina tavoitteiden asettamisen, suoritusarvioinnin ja kehityskeskustelun. Lyhyen aikavälin muuttuvan palkanosan tavoitetaso on tehtäväluokasta riippuen 2,5–30 % peruspalkasta. Mikäli henkilö ylittää hänelle asetetut tavoitteet merkittävästi, voi kannustinpalkkio olla maksimissaan 5-60 % vuositason peruspalkasta.

Lopullisen kannustinpalkkion määrittää Finnairin tuloskerroin. Kannustinpalkkio voi olla 0,5–1,5 -kertainen yhtiön taloudellisen tuloksen mukaan (toiminnallinen liikevoitto). Ker-

toimen avulla kannustinpalkkioiden määrä sovitetaan yhtiön taloudelliseen asemaan. Kannustinjärjestelmä seuraa yhtiön budjettikautta, joka on kuusi kuukautta, ja palkkiot maksetaan puolivuositain. Palkkio lasketaan kyseisen jakson peruspalkasta.

Yhtiön toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten kannustinpalkkio määräytyy hallituksen puolivuositain asettamien tavoitteiden perusteella; johtajan tavoitteet perustuvat hallituksen kyseiselle kaudelle määrittelemiin koko Finnairia koskeviin tavoitteisiin ja johtajan vastuulla olevan liiketoiminta-alueen tavoitteisiin. Johtoryhmällä kannustinpalkkion tavoitetaso oli 20 % ja maksimitaso 40 % peruspalkasta vuonna 2013. Toimitusjohtajalla tavoite- ja maksimitasot ovat vastaavasti 30 % ja 60 %. Myös johtoryhmän jäsenten lopulliseen kannustinpalkkioon sovelletaan edellä kuvattua Finnairin tuloskerrointa.

Valtion palkitsemisohjeen, eli Talouspoliittisen ministerivaliokunnan 13.8.2012 yritysjohtajan ja avainhenkilöiden palkitsemisesta antaman kannanoton mukaisesti yksittäisen henkilön lyhyen aikavälin kannustinpalkkio ei minään vuonna voi kuitenkaan ylittää 60 %:a henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

### Henkilöstörahasto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin toimitusjohtaja ja muut johtoryhmän jäsenet eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahastoon eivät myöskään kuulu suoritusperusteisen osakeohjelman piiriin kuuluvat henkilöt. Vuonna 2013 Finnair maksoi henkilöstörahastoon 5 miljoonaa euroa perustuen vuoden 2012 tavoitteiden täyttymiseen.

## Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot

### FlyShare 2013–2014

Finnairin hallitus päätti 27.3.2013 suunnata osakesäästöohjelma FlySharen Finnairin henkilöstölle. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkita heitä pitkällä aikavälillä.

Ohjelmaan osallistuminen on vapaaehtoista. Ohjelma alkoi 1.7.2013 ja sen ensimmäinen säästökausi kestää 12 kuukautta. Ohjelman ensimmäiselle säästökaudelle ilmoittautui viidennes kutsutuista, toisin sanoen yli tuhat Finnairin työntekijää. Uusista säästökaudesta päättää yhtiön hallitus.

Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta, kuitenkin enintään 8 000 euroa vuodessa per osallistuja. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositarkastusten julkistamispäivien jälkeen. Ensimmäiset osakeostot tehtiin loka–marraskuussa 2013. Ostetuille osakkeille säästökauden aikana maksetut osingot käytetään automaattisesti Finnairin osakkeiden ostamiseen seuraavana osingonmaksun jälkeisenä osakkeiden ostopäivänä.

Keväällä 2016 Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta ostettua säästöosaketta kohden. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa.

Lisätäkseen ohjelman houkuttelevuutta Finnair antoi 20 bonusosaketta lokakuussa 2013 jokaiselle työntekijälle, joka osallistui ohjelmaan vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana.

#### **Avainhenkilöiden suoritusperusteinen osakeohjelma 2013–2015**

Finnairin hallitus päätti 7.2.2013 suunnata yhtiön avainhenkilöille uuden suoritusperusteisen osakeohjelman vuosille 2013–2015. Ohjelma korvaa vuoden 2012 lopussa päättyneen aiemman ohjelman. Osakeohjelman tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelma on valtion palkitsemisohjeen mukainen.

Ohjelma koostuu vuosittain alkavista rullaavista ohjelmista, joissa osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Jokaisen uuden ohjelman aloitus edellyttää Finnairin hallituksen erillistä päätöstä.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Rajoitusaika on kolme vuotta Finnairin johtoryhmän jäsenillä ja yksi vuosi muilla osallistujilla. Lisäksi toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä osakeohjelmasta saaduilla osakepalkkioilla - ja sen saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä - yhtiössä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaava osakeomistus niin kauan kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan johtoryhmän jäsenille kolmessa erässä ansaintajaksoa seuraavien kolmen vuoden aikana; 50 % vuonna 2016, 30 % vuonna 2017 ja 20 % viimeisenä vuonna 2018. Muille osallistujille ansaitut osakkeet maksetaan kahdessa 50 %:n erässä ansaintajaksoa seuraavien kahden vuoden aikana.

Siirtyminen aiemmasta kiinteästä kolmen vuoden pituisesta ohjelmasta vuosittain alkavaan rullaavaan ohjelmarakenteeseen aiheuttaa sen, että uusi järjestelmä toimii kokonaisuudessaan palkkio-osakkeiden osalta vasta vuonna 2018. Tästä syystä järjestelmään on lisätty kertaluonteisesti siirtymäkauden lisäohjelma, joka täydentää vuosien 2016 ja 2017 palkkio-osakkeita, jos lisäohjelman erillinen tavoite saavutetaan. Vuosina 2014 ja 2015 johdolle ei makseta lainkaan palkkio-osakkeita.

Mikäli ohjelman suoritusavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 30 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritusavoitteet toteutuvat enimmäistasolla, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden tavoitetaso vastaa 20–25 % ja maksimitaso vastaavasti 40–50 % henkilön vaativuusluokan mukaisesta vuosittaisesta keskimääräisestä peruspalkasta.

Ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle tämän osakeohjelman perusteella myönnettyjen osakkeiden arvo ei minään vuonna saa ylittää 60 %:a henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Makset-

tavia osakkeita vähennetään määrällä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

Henkilö ei ole oikeutettu palkkioon, mikäli hän irtisanoutuu tai irtisanotaan ennen osakkeiden maksuhetkeä. Lisäksi hallitus on oikeutettu niin halutessaan perimään takaisin jo luovutetut osakkeet, mikäli osakeohjelmaan kuuluvan henkilön työsuhde päättyy rajoituskana.

Hallitus on lisäksi oikeutettu painavasta syystä muuttamaan tai perumaan palkkion tai siirtämään sen maksua. Lisäksi hallitus on oikeutettu poistamaan henkilön ohjelmasta, mikäli henkilö on syylistynyt merkittävään rikkeeseen tai toiminut tavalla, joka on yhtiölle haitallista tai yhtiön intressien vastaista.

31.12.2013 ohjelmaan kuului 51 henkilöä, mukaan lukien toimitusjohtaja ja 7 johtoryhmän jäsentä.

Osakeohjelman 2013–2015 suoritusmittarit ovat yhtiön liike-tulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan-liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot ovat 60 % ja 40 %. Ohjelmaa täydentävän siirtymäkauden ohjelman suoritusmittarina on toiminnallinen liike-tulosprosentti.

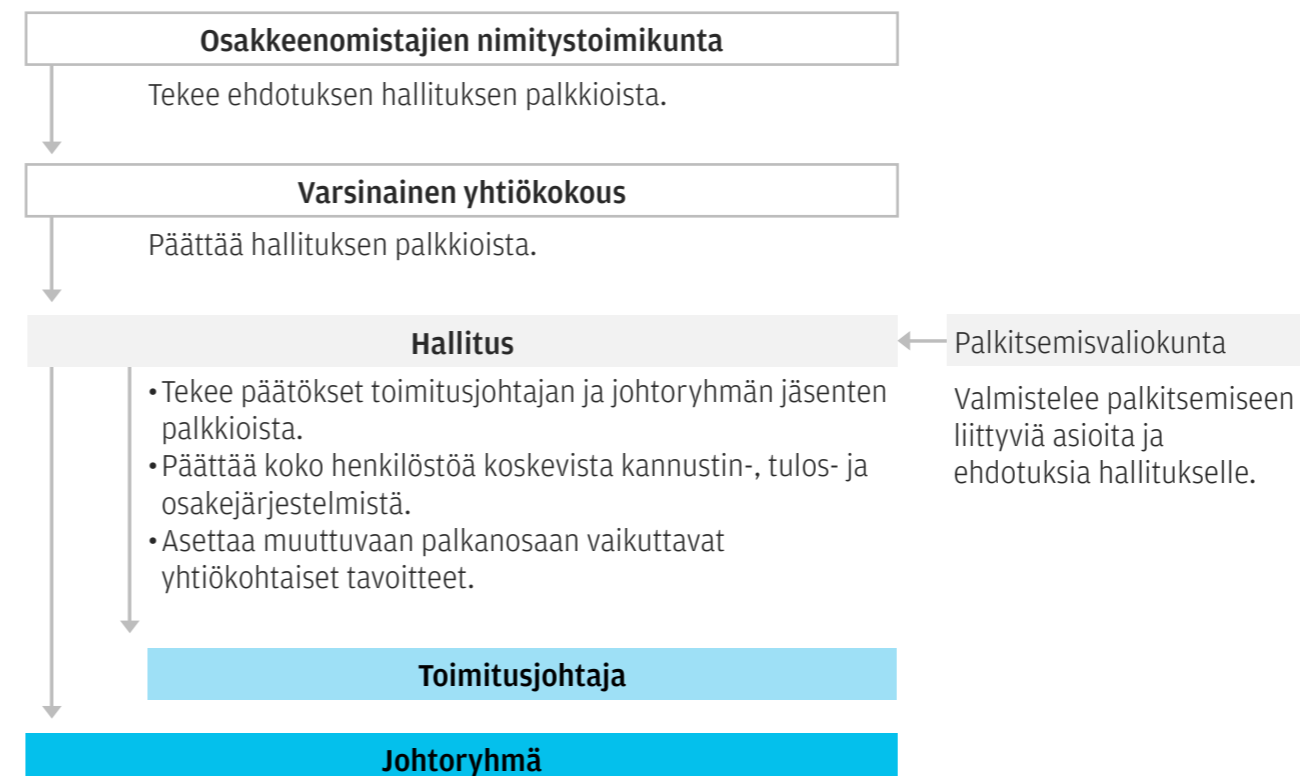
Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

## Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys

**Hallituksen palkkiot:** Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikunta antaa vuosittain ehdotuksensa hallituksen palkkioiksi, joista lopullisesti päättää Finnairin varsinainen yhtiökokous.

**Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitseminen:** Finnairin hallitus päättää toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmään kuuluvien henkilöiden palkasta, palkitsemisjärjestelmistä ja niihin liittyvistä tavoitteista yhtiön hallituksen palkitsemisvaliokunnan valmistelun pohjalta. Palkitsemisessa on otettu huomioon valtion palkitsemisohjeet.

### Palkitsemisen päätöksentekojärjestys



## Hallituksen palkkiot vuonna 2013

Finnairin hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot sekä muut taloudelliset edut päättää vuosittain varsinainen yhtiökokous. Hallituksen jäsenten valintaa ja heidän palkitsemistaan valmistelee suurimpien osakkeenomistajien edustajien muodostama nimitystoimikunta. Hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot maksetaan rahakorvauksina.

Hallituksen jäsenet eivät ole yhtiön osakeohjelman eivätkä kannustinpalkkiojärjestelmän piirissä.

Vuoden 2013 yhtiökokouksen päättämät vuosi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille ovat:

- puheenjohtajan vuosipalkkio 61 200 euroa
- varapuheenjohtajan vuosipalkkio 32 400 euroa
- jäsenen vuosipalkkio 30 000 euroa
- Suomessa asuvan hallituksen jäsenen kokouspalkkio 600 euroa hallituksen ja sen valiokunnan kokousta kohden
- ulkomailla asuvan hallituksen jäsenen kokouspalkkio 1 200 euroa hallituksen tai sen valiokunnan kokousta kohden.

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on rajoitettu oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnairin henkilöstölippuohjesäännön mukaisesti. Hallituksen jäsenet eivät kuitenkaan ole työ- tai toimisuhteessa yhtiöön ja näin ollen heille ei kuulu muita taloudellisia etuuksia.

Finnairin hallituksen palkkiot ovat olleet muuttumattomat vuodesta 2008 lähtien.

## Finnairin hallituksen palkkiot vuodelta 2013 maksuperusteisesti

	Vuosi- palkkiot*	Hallituksen kokoukset	Valio- kunnan kokoukset	Kokous- palkkio	Kokous- palkkiot yhteensä	Vero- tettavat etuudet**	Yhteensä
<b>Jäsenet 1.1.- 31.12.2013</b>							
Klaus Heinemann (pj alkaen 27.3.2013)	53 400	11/11	6/6	1 200	21 600	0	75 000
Harri Kerminen (varapj.)	34 200***	11/11	11/12	600	15 300	1 795	51 295
Maija-Liisa Friman	30 000	11/11	6/6	600	12 300	10 722	53 022
Gunvor Kronman	30 000	11/11	6/6	600	12 000	7 707	49 707
Jussi Itävuori	30 000	11/11	6/6	1 200	21 600	3 580	55 180
Merja Karhapää	30 000	11/11	5/6	600	10 800	2 729	43 529
<b>Jäsenet 1.1.- 27.3.2013</b>							
Harri Sailas (pj)	15 300	3/3	2/2	600	4 200	1 690	21 190
<b>Jäsenet 27.3.- 31.12.2013</b>							
Antti Kuosmanen	22 500	8/8	2/2	1 200	7 800	3 187	33 487

Hallituksen kokouspalkkiot on esitetty yllä maksuperusteisesti.

\* Hallituksen palkkio on ilmaistu vuositasona, mutta palkkio maksetaan kuukausittaisina erinä.

\*\* Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenillä on mahdollisuus käyttää Finnairin henkilöstölippuohjesäännön mukaisesti.

\*\*\* Harri Kermisen vuosipalkkio sisältää 1 800 euroa vuonna 2012 maksamatta jääneitä palkkioita.



## Johdon palkitseminen vuonna 2013

Finnair Oyj:n toimitusjohtajina toimivat vuonna 2013 Mika Vehviläinen (28.2.2013 asti) ja Pekka Vauramo (1.6.2013 alkaen). Toimitusjohtajan sijaisena 27.1.2013–31.5.2013 toimi Ville Iho. Johtoryhmässä oli vuonna 2013 toimitusjohtajan lisäksi yhdeksän henkilöä. Näistä Anssi Komulainen erosi johtoryhmästä vuoden 2013 aikana. Lisäksi Kaisa Vikkula ilmoitti 31.12.2013 jättävänsä Finnairin 31.1.2014. Johtoryhmän jäsenet on esitetty sivulla 157.

Johdolle ja muille avainhenkilöille keväällä 2013 maksetut pitkän aikavälin kannustimet perustuvat vuonna 2010 alkaneeseen ja 2012 päättyneeseen kolmen vuoden ohjelmaan. Ohjelmasta on kerrottu tarkemmin vuosien 2011 ja 2012 palkka- ja palkkioselvityksissä sekä vuosien 2010, 2011 ja 2012 tilinpäätösten liitetiedossa 26. Osakeperusteiset maksut. Hallitus hyväksyi ohjelman 4.2.2010 ja sen ehtoissa otettiin huomioon tuolloin voimassa ollut valtion palkitsemisohje.

Tämän kolmevuotisen ohjelman mittarit toteutuivat seuraavalla sivulla olevan taulukon mukaisesti. Keväällä 2013 maksettiin ohjelman ehtojen mukaisesti osallistujille koko kolmen vuoden ohjelman aikana ansaitut osakepalkkiot sekä vuoden 2012 aikana ansaittu ostokannustin. Vuoden 2010 ostokannustin maksettiin vuonna 2011. Vuodelta 2011 ei ansaittu ostokannustinta, koska kyseisen vuoden tavoitteita ei saavutettu.

Palkkiona maksetut osakkeet ovat luovutuskiellossa vuoden 2015 loppuun saakka. Lisäksi osakkeet, joista on maksettu ostokannustimia vuosina 2011 ja 2013, olivat luovutuskiellossa vuoden 2013 loppuun saakka.

Toimitusjohtaja Mika Vehviläisen irtisanouduttua 27.1.2013 hallitus ja Vehviläinen sopivat, että toimisopimuksen mukainen kuuden kuukauden irtisanoutumisaika lyhennetään kuukauden pituiseksi. Finnairin 28.2.2013 jättäneelle Vehviläiselle ei maksettu 2010–2012 pitkän aikavälin ohjelman mukaista osakepalkkiota, mutta hänelle maksettiin vuonna 2012 ansaittu ostokannustin, jonka Vehviläinen olisi saanut osakepalkkiojärjestelmän sääntöjen mukaisesti myös siinä tapauksessa, että irtisanoutumisaikaa ei olisi lyhennetty.

## Yhteenvedo toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitsemisesta 2013

	Toimitusjohtaja			Johtoryhmä			
	2013 Mika Vehviläinen (Toimitusjohtaja 28.2. asti)	Ville Iho (Toimitusjohtajan sijainen 27.1.-31.5)	Pekka Vauramo (Toimitusjohtaja 1.6. alkaen)	2012 Mika Vehviläinen	2013	2012	
<b>Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa</b>							
<b>Peruspalkka</b> Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä on hallituksen päättämä kuukausittain maksettava peruspalkka.	<b>Yhteensä, euroa</b>	<b>178 039</b>	<b>225 040</b>	<b>360 500</b>	<b>576 227</b>	<b>1 620 049</b>	<b>1 739 005</b>
<b>Luontaisetuuudet</b> Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten työsuhde-etuja on kuvattu sivulla 155.	Autoetu, verotusarvo	1 890	12 540	0	11 340	58 080	84 083
	Puhelinetu, verotusarvo	40	240	140	240	2 240	2 600
	Asuntoetu, verotusarvo	4 699	0	0	26 816	0	0
	<b>Yhteensä, euroa</b>	<b>6 629</b>	<b>12 780</b>	<b>140</b>	<b>38 396</b>	<b>60 320</b>	<b>86 683</b>
<b>Lyhyen aikavälin kannustimet</b> Periaatteita on kuvattu sivulla 149.	Tavoitepalkkio, %	20 %	20 %	30 %	20 %	20 %	20 %
	Maksettu palkkio, % peruspalkasta	53 %	19 %	0 %	26 %	18 %	26 %
	<b>Yhteensä, euroa</b>	<b>94 382</b>	<b>43 299</b>	<b>0</b>	<b>147 442</b>	<b>289 699</b>	<b>445 807</b>
<b>Pitkän aikavälin kannustimet</b> Pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä 2010–2012	Osakepalkkio, rahaosuus	0	102 850	0	0	640 910	0
	Osakepalkkio, osakeosuus euroissa	0	68 567	0	0	427 273	0
	Ostokannustin euroissa	150 147	49 572	0	0	265 766	0
	<b>Yhteensä, euroa</b>	<b>150 147</b>	<b>220 989</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 333 949</b>	<b>0</b>
<b>MAKSETUT PALKAT JA PALKKIOT YHTEENSÄ</b>		<b>429 197</b>	<b>502 108</b>	<b>360 640</b>	<b>762 065</b>	<b>3 304 017</b>	<b>2 271 495</b>

Johtoryhmä ei sisällä toimitusjohtajan sijaisena toimineen Ville Ihon palkkoja ja palkkioita vuodelta 2013. Hänen palkkansa ja palkkionsa on esitetty erillisenä koko vuodelta 2013. Johtoryhmä sisältää Anssi Komulaisen osalta vuodelta 2013 palkat ja palkkiot siltä ajalta, kun hän on toiminut johtoryhmän jäsenenä (1.1. - 31.8.2013). Peruspalkka sisältää myös loma-ajan palkan sekä lomarahaa. Toimitusjohtajan tehtävät 28.2. jättäneen Mika Vehviläisen osalta vuonna 2013 maksettu peruspalkka sisältää pitämättömien lomien korvauksia 88 000 EUR.

Lyhyen aikavälin kannustimien ansaintajakso 2012 maksettujen palkkioiden osalta oli 1.7.2011 - 30.6.2012 ja 2013 maksettujen palkkioiden osalta 1.7.2012 - 30.6.2013. 2013 maksettuja lyhyen aikavälin kannustinpalkkioita on verrattu vuonna 2013 maksettuihin peruspalkkoihin.

Toimitusjohtajan tehtävät jättäneen Mika Vehviläisen osalta vuonna 2013 maksettu kannustinpalkkio on ansaittu 1.7.2012 - 31.12.2012 ja sen toteuma peruspalkasta oli 34 %.

Osakepalkkion osakeosuuden arvo on määritetty maksuhetken osakekurssin (2,5337 EUR) mukaan. Ostokannustimen ansaintajakso on edellinen vuosi. Vuonna 2012 ei ostokannustinta maksettu, koska ansaintakriteerit eivät täyttyneet vuonna 2011.

**Pitkän aikavälin kannustinpalkkion mittareiden toteumaprosentti vuosina 2010–2012**

Vuosi	Kriteeri	Minimi (0 %)	Tavoite (50 %)	Maksimi (100 %)	Toteuma (%)	Toteuma (%)
2010	Sijoitetun pääoman tuotto, ROCE %	0 %	2 %	4 %	0 %	32,3 %
	EBITDAR (milj. euroa)	112	162	212	64,6 %	
2011	Sijoitetun pääoman tuotto, ROCE %	0 %	2 %	4 %	0 %	0 %
	EBITDAR (milj. euroa)	193	243	293	0 %	
2012	Oikaistu nettovelkaantumisasaste,%	105 %	91,5 %	75 %	94,6 %	97,3 %
	EBITDAR (milj. euroa)	100	160	220	100 %	

Pitkän aikavälin kannustinpalkkio kolmen vuoden aikajaksolta toteutui siis keskimäärin 43 %:isesti. Tätä ajanjaksoa koskeva osakekannustin maksettiin keväällä 2013.

**Lisäeläkkeet****Toimitusjohtaja**

Toimitusjohtaja Pekka Vauramolle kertyy eläkettä ja hänen eläkeikänsä määräytyy työntekijän eläkelain mukaisesti. Vauramolla ei ole lisäeläke-etuutta.

Finnairin edellinen toimitusjohtaja Mika Vehviläinen kuului yhtiön johdon maksuperusteisen lisäeläkejärjestelmän piiriin. Vehviläinen erosi yhtiön palveluksesta 27.1.2013 ja hänen toimitushteensa päättyi 28.2.2013. Koska hänen toimitushteensa kesti alle 48 kuukautta, hän menetti lisäeläkkeensä.

Vuonna 2013 toimitusjohtajan sijaisena toiminut Ville Iho kuuluu yhtiön maksuperusteisen lisäeläkejärjestelmän piiriin. Ihon lisäeläkemaksun suuruus on 10 % vuoden TyEl -ansioista. Lisäeläkkeessä on vapaakirjaoikeus ja eläkeikä on 63 vuotta.

**Johtoryhmä**

Johtoryhmälle kertyy eläkettä työntekijän eläkelain mukaisesti. Lisäksi yhtiöllä on lisäeläkejärjestelmä, jonka piiriin osa johtoryhmän jäsenistä kuuluu.

Johtoryhmän jäsenten eläkejärjestelyt ovat verolakien tarkoittamia ryhmäeläkevakuutuksia. Kaikki johdon lisäeläkkeitä koskevat sopimukset, jotka on solmittu 1.10.2009 tai sen jälkeen, ovat maksuperusteisia. Maksuperusteisen lisäeläkejärjestelyn piirissä oli vuoden 2013 aikana viisi johtoryhmän jäsentä. Lisäeläkemaksun suuruus on 10 % vuoden TyEl -ansioista. Lisäeläkkeessä on vapaakirjaoikeus. Eläkeikä on 63 vuotta.

Ennen 1.10.2009 solmitut lisäeläkesopimukset ovat etuusperusteisia. Etuusperusteisten lisäeläkesopimusten eläkeikä on 62 vuotta. Etuusperusteinen lisäeläkejärjestely oli vuonna 2013 kahdella johtoryhmän jäsenellä. Etuusperusteisen eläkkeen suuruus on 60 % vuosiansioista, jotka määräytyvät neljän eläkkeelle siirtymistä edeltävän vuoden keskiansiona jakson pienin ja suurin ansaintavuosi pois lukien. Lisäeläkkeessä on vapaakirjaoikeus. Vuonna 2014 johtoryhmässä ei ole henkilöitä, joilla olisi etuusperusteinen lisäeläkejärjestely.

1.1.2013 jälkeen tehtäviin uusiin toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten sopimuksiin ei sisälly lisäeläke-etuuksia.

**Työsuhteen päättymisen ja erokorvaus****Toimitusjohtaja**

Pekka Vauramon toimitusjohtajasopimuksen mukaan molemmat sopijaosapuolet ovat oikeutettuja irtisanomaan toimitusjohtajasopimuksen ilman erityisiä perusteita. Irtisanomisaika on sekä yhtiön että toimitusjohtajan puolelta kuusi kuukautta. Yhtiön päättäessä sopimuksen toimitusjohtajalle maksetaan kahdentoista kuukauden kokonaispalkkaa (peruspalkka + työsuhde-etujen verotusarvo) vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos toimitusjohtaja irtisanoutuu tai siirtyy eläkkeelle.

Toimitusjohtajan sijaisena 27.1.–31.5.2013 toimineen Ville Ihon toimitusopimuksen mukaan molemmat sopijaosapuolet ovat oikeutettuja irtisanomaan toimitusopimuksen ilman erityisiä perusteita. Irtisanomisaika on sekä yhtiön että johtajan puolelta kuusi kuukautta. Yhtiön päättäessä sopimuksen maksetaan johtajalle kahdentoista kuukauden kokonaispalkkaa (peruspalkka + työsuhde-etujen verotusarvo) vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos johtaja irtisanoutuu tai siirtyy eläkkeelle.

Aiemmin toimitusjohtajana toimineen Mika Vehviläisen sopimuksen mukaan molemmat sopijaosapuolet olivat oikeutettuja irtisanomaan toimitusjohtajasopimuksen ilman erityisiä perusteita. Irtisanomisaika oli yhtiön puolelta 12 kuukautta ja toimitusjohtajan puolelta kuusi kuukautta. Lisäksi sopimuksen mukaan yhtiön päättäessä sopimuksen, toimitusjohtajalle olisi maksettu kahdentoista kuukauden kokonaispalkkaa (peruspalkka + työsuhde-etujen verotusarvo) vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi. Koska Vehviläinen erosi itse yhtiön palveluksesta, ei erokorvaus tullut maksettavaksi. Vehviläisen osalta hallitus ja Vehviläinen sopivat yhdessä, että hänen irtisanoutumisaikansa lyhennettiin kuukauden pituiseksi.

### Johtoryhmä

Johtoryhmän jäsenten toimosopimusten mukaan molemmilla osapuolilla on mahdollisuus irtisanoa sopimus ilman erityisiä perusteita. Nykyisten johtoryhmän jäsenten irtisanomisaika ja erokorvaus vaihtelevat työhöntuloajankohdan käytännön mukaisesti. Irtisanomisaika on molemminpuolisesti enintään 6 kuukautta. Yhtiön päättäessä työsuhteen johtajalle maksetaan työsopimuksesta riippuen enintään 12 kuukauden peruspalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos työsopimus puretaan tai jos johtaja irtisanoo itse työsopimuksen tai siirtyy eläkkeelle.

Hallituksen vuonna 2012 vahvistaman uuden käytännön mukaisesti johtoryhmään 1.1.2013 jälkeen nimitettävien johtoryhmän jäsenten irtisanomisaika on kummankin sopijapuolen osalta kuusi kuukautta. Yhtiön päättäessä sopimuksen johtajalle maksetaan yhdeksän kuukauden peruspalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos työsopimus puretaan tai jos johtaja irtisanoo itse työsopimuksen tai siirtyy eläkkeelle.

## Muut edut

### Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja Pekka Vauramolla on henkivakuutus, vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus, johdon vastuuvakuutus sekä sairaskuluvakuutus. Henkivakuutuksen korvaussumma on aluksi 20 % vuosipalkasta ja nousee vuosittain. Korvaussumma ei kuitenkaan voi ylittää 500 000 euroa. Lisäksi toimitusjohtajalla on matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Toimitusjohtajan sijaisena toimineella Ville Iholla on vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus sekä johdon vastuuvakuutus. Lisäksi Iholla on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Toimitusjohtajana aiemmin toimineena Mika Vehviläisellä oli henkivakuutus, vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus, johdon vastuuvakuutus sekä sairaskuluvakuutus. Lisäksi hänellä oli yhtiön politiikan mukainen auto- ja matkapuhelinetu sekä asuntoetu.

### Johtoryhmä

Johtoryhmän jäsenillä on vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus, johdon vastuuvakuutus sekä johtoryhmän ulkomaisilla jäsenillä myös sairaskuluvakuutus. Lisäksi johtoryhmän jäsenillä on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Johdon palkitsemista, yhtiön pitkän aikavälin kannustinjärjestelmää sekä eläkemaksuja on kuvattu lisäksi tilinpäätöksen liitetiedoissa 3.9 Palkitseminen.

## HALLITUS 31.12.2013



### Klaus Heinemann

s. 1951, Diplom Kaufmann, Saksan kansalainen.  
Hallituksen puheenjohtaja 27.3.2013 alkaen, hallituksen jäsen vuodesta 2012.

**Valiokunnat:** Tarkastusvaliokunta.

**Päätoimi:** Hallitusammattilainen.

**Keskeiset luottamustehtävät:** AerDatan hallituksen puheenjohtaja, Skyworks Holdings LLC Advisory Boardin jäsen.



### Harri Kerminen

s. 1951, vuorineuvos, DI, MBA, Suomen kansalainen.  
Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2012, jäsen vuodesta 2011.

**Valiokunnat:** Palkitsemisvaliokunta ja tarkastusvaliokunta.

**Päätoimi:** Hallitusammattilainen.

**Keskeiset luottamustehtävät:** Outokumpu Oyj:n, Tikkurila Oyj:n, Normet Oy:n ja Achema Groupin hallituksen jäsen. Finpro ry:n ja MetGen Oy:n hallituksen puheenjohtaja. Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliiton (TT) -säätiön hallituksen jäsen.



### Maija-Liisa Friman

s. 1952, DI, Suomen kansalainen.  
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

**Valiokunnat:** Tarkastusvaliokunta (pj.).

**Päätoimi:** Hallitusammattilainen.

**Keskeiset luottamustehtävät:** Neste Oil Oyj:n hallituksen varapuheenjohtaja, Talvivaara Oyj, LKAB:n, Arvopaperimarkkinayhdistyksen ja Boardman Oy:n hallitusten jäsen. Ekokem Oy Ab:n ja Helsingin Diakonissalaitoksen säätiön hallitusten puheenjohtaja.



### Jussi Itävuori

s. 1955, KTM, Suomen kansalainen.  
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

**Valiokunnat:** Palkitsemisvaliokunta (pj.).

**Päätoimi:** Senior Partner, RJI Partners Limited.

**Keskeiset luottamustehtävät:** Patria Oyj:n hallituksen jäsen.



### Merja Karhapää

s. 1962, OTK, PG IPR Diploma, Suomen kansalainen.  
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

**Valiokunnat:** Tarkastusvaliokunta.

**Päätoimi:** Sanoma Oyj:n lakiasiain johtaja.

**Keskeiset luottamustehtävät:** Biotie Therapies Oyj:n, De Vijver Media N.V:n (Belgia) ja SBS Broadcasting B.V:n (Alankomaat) hallituksen jäsen, IPR-tuomioistuimen asiantuntijajäsen ja Elinkeinoelämän keskusliiton lakivaliokunnan puheenjohtaja.



### Gunvor Kronman

s. 1963, FM, Suomen kansalainen.  
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

**Valiokunnat:** Palkitsemisvaliokunta.

**Päätoimi:** Hanasaaren ruotsalais-suomalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja.

**Keskeiset luottamustehtävät:** Plan Suomen hallituksen puheenjohtaja ja Crisis Management Initiativen, Yleisradio Oy:n ja Kalevala Korun hallitusten varapuheenjohtaja. Veripalvelun, Helsingin yliopiston, Konstsamfundetin, Ruotsin kuninkaallisen draamateatterin Dramatenin, Rand Corporations ja Augusta Victoria Hospitalin (Palestiina) hallitusten jäsen.



### Antti Kuosmanen

s. 1950, FM, Suomen kansalainen.  
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2013.

**Valiokunnat:** Palkitsemisvaliokunta.

**Päätoimi:** Suurlähettiläs, Suomen ASEM-virkamiesedustaja, johtava neuvonantaja Aasia-asioissa.

**Keskeiset luottamustehtävät:** –



## JOHTORYHMÄ 31.12.2013



### **Pekka Vauramo**

s. 1957, DI, Finnairin toimitusjohtaja 1.6.2013 alkaen. Ennen Finnairia Vauramo toimi vuosina 2007–2013 lastinkäsittely-yhtiö Cargotecin ja vuosina 1985–2007 ruotsalaisen kaivos- ja rakennusyhtiö Sandvikin palveluksessa.



### **Erno Hildén**

s. 1971, KTM, talousjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1997. Hildén on ennen nykyistä rooliaan toiminut Finnairin operatiivisena johtajana, Finnairin lomalennot -liiketoimintayksikön johtajana sekä aiemmin Finnairin konsernihallinnossa liiketoiminnan kehittämis- ja yritysjärjestelytehtävissä.



### **Ville Iho**

s. 1969, DI, operatiivinen johtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998. Iho toimi toimitusjohtajan sijaisena ajalla 27.1.–1.6.2013. Aiemmin hän on toiminut Finnairin resurssienhallinnasta vastaavana johtajana ja reittiliikenne-yksikön eri tehtävissä, viimeksi tuotannonohjauksesta vastaavana johtajana.



### **Gregory Kaldahl**

s. 1957, BS, resurssien hallinnasta vastaava johtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2011. Kaldahl on aiemmin työskennellyt useissa eri lentoyhtiössä. Viimeksi hän on toiminut United Airlinesin resurssienhallinnasta vastaavana johtajana.



### **Allister Paterson**

s. 1960, MBA, kaupallisen ryhmän johtaja, Finnairin palveluksessa 7.1.2013 lähtien. Paterson on aiemmin toiminut johtotehtävissä mm. Air New Zealandin ja Air Canada Vacations -yhtiön palveluksessa. Ennen Finnairiin siirtymistään hän toimi Seaway Marine Transportin toimitusjohtajana.



### **Sami Sarelius**

s. 1971, OTK, lakiasianjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998.



### **Arja Suominen**

s. 1958, FM, e-MBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2011. Suominen on aiemmin työskennellyt Nokiassa lähinnä viestintätehtävissä, viimeksi Nokian viestintäjohtajana.



### **Manne Tiensuu**

s. 1970, psykologian maisteri, henkilöstöjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2010. Tiensuu on aikaisemmin työskennellyt Glaston Oyj:n sekä Nokia Oyj:n palveluksessa.



### **Kaisa Vikkula**

s. 1960, KTT, matkapalveluiden johtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2006. Vikkula on aikaisemmin työskennellyt mm. rahoitus- ja pääomamarkkinoilla, Partek Oyj:n sijoittajasuhde- ja viestintäjohtajana sekä Mascus Oy:n toimitusjohtajana.



## RAPORTOINTIPERIAATTEET

Finnair oli yksi maailman ensimmäisiä lentoyhtiöitä, joka raportoi yhteiskuntavastuuasioistaan kansainvälistä GRI (Global Reporting Initiative) viitekehyksen mukaan. Myös tämä vuosikertomus on koostettu soveltaen GRI:n G3-ohjeistusta.

Raportti kattaa emoyhtiön lisäksi Suomessa toimivat, lentotoimintaa tukevat tytäryhtiöt ja liiketoimintayksiköt sekä konsernin suomalaiset matkapalveluita tuottavat ja myyvät tytäryhtiöt.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminnasta Finnair-konserni ei raportoi, koska pieninä toimijoina niillä ei ole katsottu olevan oleellista merkitystä yhtiön yhteiskuntavastuunäkökohtien kannalta. Mahdolliset poikkeukset tästä mainitaan kunkin tunnusluvun kohdalla erikseen. Ulkoistetuista toiminnoista Finnair ei raportoi.

Finnairin huolto-organisaatio muodostuu kahdesta yrityksestä: Finnair Technical Services Oy:stä ja Finnair Engine Services Oy:stä. Molempien yhtiöiden toimintaa ovat lentokoneiden ja niiden osien sekä laitteiden korjaukset ja huoltaminen, minkä vuoksi niiden yhteiskuntavastuunäkökohdat ovat konsernitasolla yhteneväiset. Näitä yhtiöitä käsitellään tässä raportissa yhtenä kokonaisuutena, Finnair Tekniikkana.

### Finnair-konserni

Toimintasegmentti	Liiketoimintayksikkö/tytäryhtiö	Sisältyy raporttiin	Perustelu
LENTOLIIKENNE	Lentoliikenne	X	
	Finnair Cargo Oy x	X	
	Finnair Cargo Terminal Operations Oy	X	
	Finnair Aircraft Finance Oy ja FAF :n tytäryhtiöt	X	
LENTOTOIMINTAPALVELUT	Finnair Technical Services Oy	x	
	Finnair Engine Services Oy	x	
	LSG SkyChefs (materiaalivirtojen osalta)	x	
	LSG SkyChefs (materiaalivirtojen osalta)	x	
	Finnair Facilities Management Oy	x	
	MATKAPALVELUT	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab	x
	Suomen Matkatoimisto Oy (SMT)	x	
	- A/S Estravel Ltd	Ei	Ulkomainen tytäryhtiön tytäryhtiö (matkatoimisto)
	Matkatoimisto Oy Area	x	
	Amadeus Finland Oy	x	
MUUT TOIMINNOT	Konsernihallinto	x	
	Yhteiset toiminnot	x	
	FTS Financial Services Oy	x	
	Finnair Flight Academy Oy	x	

### Raportin tietolähteet, mittaus- ja laskentamenetelmät

Raportin tiedot on kerätty yhtiön sisäisistä tilastointijärjestelmistä sekä eri alihankkijoilta. Mittaus- ja laskentamenetelmien osalta on noudatettu GRI G3 -laskentaohjeita aina, kun saatavilla ollut aineisto on sen mahdollistanut mielekkäästi ja tarkoituksenmukaisesti. Mikäli jotain muuta mittaus- tai laskentatapaa on käytetty, tästä on maininta kunkin tunnusluvun kohdalla. Luvut on esitetty aikasarjoina aina, kun se on ollut asianmukaista ja luotettavasti mahdollista.

Taloudellisen vastuun kohdalla luvut ovat pääasiassa tilinpäätöstiedoista. Muu informaatio taloudellisen vastuun kohdalla on peräisin yhtiön eri toimijoilta.

Finnairin suurin yksittäinen materiaalikuluerä on lentopetroli. Lentopetrolia käsitellään tässä raportissa kuitenkin energiana, sillä käyttötarkoituksensa ja ympäristövaikutustensa vuoksi lentopetroli on mielekästä ymmärtää varastoituna energiana. Polttoaineet raportoidaan myös massansa tai tilavuutensa perusteella.

Lentämisen osalta päästöarvot ja polttoaineenkulutuslukemat ovat peräisin yhtiön omista seurantajärjestelmistä ja perustuvat toteutuneisiin kulutuksiin. Koska Finnair on liittynyt EU:n päästökauppajärjestelmään, käyttämämme päästölaskenta on ulkopuolisen tahon verifioima.

Materiaalivirtojen, jätemäärien ja kiinteistöjen energiankulutuksen tiedot on saatu palveluntarjoajilta, tavarantoimittajilta tai ne perustuvat maksettuihin laskuihin. Finnair Tekniikan ympäristötietoa saadaan myös sen ympäristöluvan edellyttämistä seuranta- ja mittausjärjestelmistä. Tekniikan materiaalien käytöstä raportoidaan ainoastaan kemikaalit, koska raaka-aineiden ja varaosien tilaintointikäytäntö ei mahdollista vertailukelpoista esitystapaa. Finnair Tekniikka ei kuitenkaan ole merkittävä raaka-aineiden käyttäjä, ja Tekniikan keskeiset ympäristönäkökohdat liittyvät kemikaalien varastointiin ja käyttöön. Ateriapalvelut Finnairin lennoille Helsingissä toimittaa Finnairin yhteistyökumppani LSG Sky Chefs Finland Oy. Se on yksi Suomen suurimmista keittiöistä ja se kuluttaa paljon materiaaleja ja yhtiön osuus Finnairin toimintaketjun materiaalikäytöstä on myös merkittävä.

Henkilöstöä koskevat tiedot tulevat Finnairin henkilöstöhallinnontietojärjestelmistä sekä henkilöstön hyvinvoinnista vastaavilta. Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2013 luvut saattavat vielä tarkentua. Ihmisoikeuksiin ja paikallisyhteisöihin liittyvät tiedot ovat peräisin hankintasopimuksista, hankinnoista vastaavilta, alihankkijoilta sekä matkailun vaikutusten osalta pääasiassa Aurinkomatkat Oy:ltä, joka matkanjärjestäjänä on tässä suhteessa avainasemassa. Toiminnan lakien ja määräysten mukaisuus on vahvistettu yhtiön lakiasiainosastolta. Asiakastyytyväisyyteen liittyvät tiedot puolestaan perustuvat asiakastyytyväisyystutkimuksiin sekä yhtiön saamaan palautteeseen.

### **Muutokset raportoitavissa tiedoissa**

Raportoitavissa tiedoissa ei ole tapahtunut suuria muutoksia, vaikkakin raportin rakenne on edellisvuoteen verrattuna muuttunut. Yksittäisten lukujen muutokset on kuvattu kyseisen indikaattorin kohdalla.

Finnairin organisaatorakennetta ja tilinpäätöstietojen laskentaa koskevat muutokset kuvataan tarkemmin Finnairin taloudellisten lukujen yhteydessä.

### **Raportin painopisteet**

Finnair luopui 2013 erillisen yhteiskuntavastuuraportin ja taloudellisen katsauksen julkaisemisesta. Kaikki tiedot löytyvät nyt samasta raportista.

Raportin painopisteet perustuvat olennaisuusanalyysiin, jotka on tarkemmin kuvattu sivuilla 12–13.

# GRI-SISÄLTÖVERTAILU

GRI-OHJEISTUS GRI-INDIKAATTORI	FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI		PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT
	SISÄLTYY	SIVU/SISÄLTÖ	
1.1 Toimitusjohtajan katsaus	Kyllä	s. 3-4	
1.2 Yhteiskuntavastuun vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	Kyllä	s. 3-10, 12-18, 21-27, 38-42, 51-55, 59-69, 142-146	
2 Organisaation taustakuvaus			
2.1 Organisaation nimi	Kyllä	Finnair Oyj	
2.2 Tärkeimmät tuotteet, palvelut ja tavaramerkit	Kyllä	s. 7, 14-18, 27, 51-54, 64-68	
2.3 Operatiivinen rakenne	Kyllä	s. 27, 64-69, 137-138	
2.4 Organisaation pääkonttorin sijainti	Kyllä	HOTT, Tietotie 9, Vantaa, Finland	
2.5 Toimintojen maantieteellinen sijainti	Kyllä	s. 7, 65-69	
2.6 Omistussuhteet ja yhtiömuoto	Kyllä	s. 65-69, 71-73	
2.7 Markkinoiden kuvaus	Kyllä	s. 7, 65-69	
2.8 Organisaation toiminnan laajuus	Kyllä	s. 60-70	
2.9 Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa tai omistuksessa raportointikaudella	Kyllä	s. 59-73	
2.10 Raportointikaudella saadut palkinnot	Kyllä	s. 16, 26, 53, 67, 74	
2.10 Awards received in the reporting period	Yes		
3 Raportointiperiaatteet			
3.1 Raportointiajanjakso	Kyllä	1.1.2013-31.12.2013	
3.2 Edellisen raportin ilmestymisajankohta	Kyllä	Maaliskuu 2013	
3.3 Raportointitiheys	Kyllä	Vuosittainen	
3.4 Yhteystiedot	Kyllä	Finnair Oyj, Tietotie 9, 01053 Finnair. Kati Ihamäki, VP Sustainable development, kati.ihamaki@finnair.com	
3.5 Raportin sisällön määrittely	Kyllä	s. 12-13	
3.6 Raportin rajaus	Kyllä	s. 12-13, 158-159	
3.7 Erityiset rajoitukset raportin laajuudessa tai rajauksessa	Kyllä	s. 158-159	
3.8 Raportointiperiaatteet yhteisyritysten, tytäryhtiöiden, vuokrakohteiden ja ulkoistettujen toimintojen raportoinnille	Kyllä	s. 65-69, 158-159	
3.9 Mittaus- ja laskentamenetelmät	Kyllä	s. 158-159	Mahdolliset poikkeamat mainitaan kunkin indikaattorin kohdalla erikseen.
3.10 Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	Kyllä	s. 158-159	
3.11 Merkittävät muutokset raportin kattavuudessa, rajauksissa tai mittausmenetelmissä	Kyllä	s. 65-70, 158-159	
3.12 GRI-sisältövertailu	Kyllä	s. 160-166	
3.13 Periaatteet ja käytäntö raportin ulkopuoliseen varmennukseen	Kyllä	Raporttia ei ole varmennettu	
4 Hallintotapa, sitoumukset ja vuorovaikutus			
4.1 Organisaation hallintorakenne	Kyllä	s. 131-141, 156	
4.2 Hallituksen puheenjohtajan asema	Kyllä	s. 133	
4.3 Hallituksen jäsenten riippumattomuus	Kyllä	s. 134	
4.4 Osakkeenomistajien ja henkilöstön vaikutusmahdollisuudet hallituksen toimintaan	Kyllä	s. 131-141	
4.5 Organisaation tulosten vaikutus hallituksen ja johdon palkitsemiseen	Kyllä	s. 125-130, 135-137, 147-155	
4.6 Intressiristiriitojen ehkäiseminen hallitustyöskentelyssä	Kyllä	s. 131-141	



GRI-OHJEISTUS GRI-INDIKAATTORI	FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI		PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT
	SISÄLTYY	SIVU/SISÄLTÖ	
4.7 Hallitusten jäsenten pätevyys strategisen johtamisen ja yhteiskuntavastuun alueilla	Kyllä	s. 131-141	
4.8 Missio, arvot ja eettiset periaatteet	Kyllä	s. 3-10, 41, 51-54, 57, 125-130, 139	
4.9 Hallituksen tavat seurata yhteiskuntavastuun johtamista	Kyllä	s. 131-141	
4.10 Hallituksen toiminnan arviointi	Kyllä	s. 131-141	
4.11 Varovaisuusperiaatteen soveltaminen	Kyllä	s. 131-141	
4.12 Sitoutuminen ulkopuolisiin yhteiskuntavastuun aloitteisiin	Kyllä	s. 11, 22-23, 37, 53-57	
4.13 Jäsenyydet järjestöissä, yhdistyksissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Kyllä	s. 25, 53-57	
4.14 Organisaation sidosryhmät	Kyllä	s. 12-13, 55-57	
4.15 Sidosryhmien tunnistaminen ja valinta	Kyllä	s. 9-13, 55	
4.16 Sidosryhmävuorovaikutuksen muodot	Kyllä	s. 9-13, 55	
4.17 Sidosryhmävuorovaikutuksessa esiin nousseet asiat ja huolenilmaukset	Kyllä	s. 9-13, 55	
5 Johtamistapa ja toimintaindikaattorit			
Taloudellisen vastuun tunnusluvut			
Lähestymistapa taloudellisen vastuun johtamiseen	Kyllä	s. 126	
EC1 Tuotettu ja jaettu suora taloudellinen lisäarvo, sisältäen tulot, toimintakulut, henkilöstökulut, lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset, kertyneet voittovarot ja maksut sijoittajille ja valtiolle	Osittain	s. 123	Yleishyödyllisten tukien määrää ja osuutta ei raportoida, koska yleishyödyllisiin hankkeisiin ja projekteihin osoitetut varat ja muut panostukset koostuvat eristä, joita ei voida erottaa konsernin tilinpäätöstiedoista. Finnairin tavoitteena on sisällyttää yhteisötukitaso vuoden 2013 raporttiin.
EC2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle	Kyllä	s. 123	
EC3 Eläkesitoumusten kattavuus	Kyllä	s. 123	
EC4 Valtiolta saatu merkittävä taloudellinen tuki	Kyllä	s. 124	
EC5 Tavanomaisten alkupalkkojen ja paikallisen minimipalkan suhde organisaation keskeisissä toimipaikoissa	Ei		Lähes koko Finnairin henkilöstö on kollektiivisten työehtosopimusten piirissä, joten tätä indikaattoria ei ole katsottu oleelliseksi konsernin kannalta.
EC6 Paikallishankintaperiaatteet ja paikallisten hankintamäärien suhteellinen osuus organisaation keskeisten toimipaikkojen osalta	Osittain	s. 124	Finnair ei kerää konsernitasolla tietoa toimittajiensa paikallisuudesta.
EC7 Paikallista rekrytointia koskevat menettelytavat sekä paikallisyhteisöistä palkatun ylemmän johdon osuus organisaation keskeisimmässä toimipaikoissa	Osittain		Indikaattori ei ole oleellinen Finnairin toiminnan kannalta, sillä Finnairilla ei ole merkittäviä toimipisteitä ulkomailla.
EC8 Infrastruktuuri-investointien kehittyminen ja vaikutukset sekä tarjotut yleishyödylliset palvelut	Ei		Finnair ei ole raportointijaksolla tehnyt yleishyödyllisiä infrastruktuuri-investointeja.
EC9 Keskeiset välilliset taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	Kyllä		
Ympäristövastuun tunnusluvut			
Lähestymistapa ympäristövastuun johtamiseen	Kyllä	s. 126	
EN1 Käytetyt materiaalit painon ja määrän mukaan	Kyllä	s. 28-29	
EN2 Kierrätysmateriaalien suhteellinen osuus käytetystä materiaalista	Ei		Ei toimialalle oleellinen indikaattori, koska ilmailuala on niin tiukasti säädelty toimiala, että yritysten liikkumavara on monessa suhteessa rajattu. Siltä osin kuin harkintavaltaa on, ei kierrätysmateriaalin osuus ole konsernitasolla selvitetävissä.
EN3 Suora primäärienergiankulutus	Kyllä	s. 29-30	
EN4 Välillinen primäärienergiankulutus	Kyllä	s. 31	Sähkön osalta primäärienergianlähteitä ja niiden osuuksia ei ole vuodelta 2013 selvitetty, koska ne riippuvat mm. kullakin ajanhetkellä vallitsevasta vesivoiman tuotantokapasiteetista ja vesivoiman osuudesta kantaverkossa.
EN5 Energiansäästötoimenpiteet, energiatehokkuuden parantaminen sekä saavutetut säästöt	Kyllä	s. 31-32	
EN6 Aloitteet energiatehokkaiden tai uusiutuviin energianlähteisiin perustuvien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi sekä näiden vaikutukset energiankäyttöön	Kyllä	s. 32	
EN7 Toimenpiteet epäsuoran energiankulutuksen vähentämiseksi ja saavutetut säästöt	Ei		Finnairin toiminnassa merkittävät energianäkökohdat liittyvät lentämiseen, josta on raportoitu kohdissa EN3 ja EN5. Finnairilla on intressi vähentää omaa materiaali-intensiteettiään, joka vaikuttaa myös välilliseen energiankulutukseen yleensä samansuuntaisesti. Finnair ei kuitenkaan konsernitasolla seuraa materiaalihankintojensa energiataseita ja niiden kehitystä.

GRI-OHJEISTUS GRI-INDIKAATTORI	FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI		PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT
	SISÄLTYY	SIVU/SISÄLTÖ	
EN8 Vedenotto vesilähdekohtaisesti	Kyllä	s. 32	
EN9 Vesilähteet, joihin organisaation vedenotto vaikuttaa	Kyllä		Finnairin Helsinki-Vantaalla käyttämä vesi tulee kunnallista verkkoa pitkin Päijänteestä. Vesivarojen suhteen Finnair ei ole merkittävä toimija.
EN10 Kierrätetyn ja uudelleenkäytetyn veden suhteellinen osuus ja kokonaismäärä	Osittain		Vesivarojen suhteen Finnair ei ole merkittävä toimija.
EN11 Omistetun, vuokratun ja hallitun maan sijainti ja koko suojelluilla alueilla tai niiden läheisyydessä sekä suojeltujen alueiden ulkopuolella olevilla korkean biodiversiteettiarvon alueilla	Kyllä	Finnairilla ei ole omistettuja, vuokrattuja tai hallittuja maa-alueita, jotka ovat suojellulla alueella tai sellaisen välittömässä läheisyydessä. Finnair Tekniikka on yhtiön liiketoimintayksiköistä ja tytäryhtiöistä ainoa, jossa käsitellään merkittäviä määriä ympäristölle vaarallisia aineita. Finnair Tekniikka sijaitsee asemakaavoitetulla alueella Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Kaavoitettu alue on lähellä pohjavesialuetta. Tekniikalla on voimassaoleva ympäristölupa, jonka lupamääräyksissä veloitetaan Tekniikkaa tarkkailemaan toimintansa vaikutuksia ympäristöön sekä raportoimaan niistä säännöllisesti viranomaisille.	
EN12 Organisaation toiminnan vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen suojelualueilla tai monimuotoisuuden kannalta rikkailla alueilla	Ei		Finnairin vaikutuspiirissä ei ole tällaisia alueita. Toiminnasta voi kuitenkin koitua vaikutuksia Vantaanjokeen sekä Keravajokeen. Näistä on raportoitu erikseen kohdissa EN15 ja EN21. Toiminnan vaikutukset lentoreittikohteiden osalta eivät puolestaan ole kohtuudella Finnairin selvittävissä.
EN13 Suojellut tai kunnostetut elinympäristöt	Ei	Finnair Technical Services Oy on jäsenenä Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistyksessä, jonka tarkoituksena on vesiensuojelun edistäminen toiminta-alueellaan. Yhdistys pyrkii edistämään toiminta-alueellaan myös muuta ympäristönsuojelua, vesistön virkistyskäyttöä ja kalataloutta	Ei raportointikaudella. Vuoden 2013 aikana Finnair ei ole osallistunut elinympäristöjen suojelu- tai kunnostushankkeisiin.
EN14 Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien vaikutusten hallintastrategiat, nykyiset toimenpiteet ja suunnitelmat	Kyllä	Kansainvälisessä rahtitoiminnassa, niin ilmailu- kuin meriliikenteessäkin, noudatetaan FAO:n (Food and Agriculture Organization) määrittelemää International Standards for Phytosanitary Measures -normia, joka muun muassa säätelee logistiikassa käytettävän puutavaran laatua ja ominaisuuksia. Puutavara tulee käsitellä siten, että sen mukana ei kulkeudu loisia tai tuhohyönteisiä. Oikein käsitelty puutavara on myös standardin edellyttämällä tavalla leimattua. Luonto ja sen monimuotoisuus on merkittävä vetovoimatekijä Finnairiin kuuluvan Aurinkomatkat Oy:n liiketoiminnassa. Kohdeohjelmia suunniteltaessa Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Toiminnassa pyritään välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa biodiversiteetille uhkaa tai haittaa. Asiakkaita informoidaan kohteissa oikeista toimintatavoista luonnon monimuotoisuuden	Toiminnan luonteesta johtuen konsernitasolla ei ole katsottu aiheelliseksi tehdä konkreettisia strategioita tai suunnitelmia biodiversiteetin suhteen.
EN15 Uhanalaiset lajit organisaation toiminnan vaikutuspiirissä	Kyllä		Helsinki-Vantaan lentoaseman sijainti on sellainen, että lentoasemalta voi päästä valumavesiä Vantaanjokeen, jossa elää merkittävä jokivuollesimpukkapopulaatio (Unio crassus). Rauhoitettu jokivuollesimpukka on luokiteltu tarkkailtavaksi (NT) lajiksi, ja se on suojeltu myös EU:n luonnonsuojeludirektiivin nojalla. Sekä Finnair Tekniikalla että lentoasemaa pitävällä Finaviolla on ympäristölupiensa perusteella jatkuva seurantavelvollisuus toimintansa vaikutuksista. Puroissa ja ojissa havaittiin jonkin verran kohonneita pitoisuuksia, mutta lentoaseman vaikutus ei ollut seurantajaksolla erotettavissa Vantaanjoesta ja Keravanjoesta tehdyissä analyyseissa. Glykolivesien ja liukkaudentorjunta-aineiden hallinta kuuluu lentoaseman pitäjän vastuulle.
EN16 Suorien ja välillisten kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärät	Kyllä	s. 32-33	
EN17 Muut merkittävät välilliset kasvihuonekaasupäästöt	Ei		Finnairin toiminnasta aiheutuvat merkittävät suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ilmoitetaan kohdassa EN16. Keskeisimmät EN16:n ulkopuolelle jäävät välilliset päästöt aiheutuvat lentokoneissa käytettävän polttoaineen tuotannosta ja jakelusta sekä uusien lentokoneiden valmistuksesta. Näiden osalta Finnairilla ei ole vaikutusmahdollisuuksia eikä tietoa päästömäärästä.
EN18 Aloitteet kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja toteutuneet vähennykset	Osittain		Finnairin toiminnassa energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt kulkevat käsi kädessä. Näin ollen kaikki vuoden aikana tehdyt toimet energiankulutuksen vähentämiseksi vaikuttavat samansuuntaisesti ja samassa suhteessa myös konsernin toiminnasta aiheutuneisiin kasvihuonekaasupäästöihin.

GRI-OHJEISTUS GRI-INDIKAATTORI	FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI		PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT
	SISÄLTYY	SIVU/SISÄLTÖ	
EN19 Otsonikatoa aiheuttavien aineiden päästöt	Kyllä	s. 34	
EN20 Typen ja rikin oksidien (NOx, SOx) päästöt sekä muut merkittävät päästöt ilmaan	Kyllä	s. 34-35	
EN21 Päästöt vesiin	Kyllä	s. 35	Vesistöihin mahdollisesti päätyvän, lentokoneiden jäänehkäisyssä ja -poistossa käytettävän glykolin määrästä raportoi ja on vastuussa lentoaseman ylläpitäjä.
EN22 Jätteiden kokonaismäärät jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti	Kyllä	s. 36	
EN23 Merkittävien vuotojen lukumäärä ja kokonaistilavuus	Kyllä	Ei tapauksia	
EN24 Kuljetetun, maahantuodun, maastaviedyn tai käsitellyn ongelmajätteen määrä	Ei		Finnair ei kuljeta eikä käsittele itse ongelmajätteitä. Konsernin toiminnasta kertyneiden ongelmajätteiden määrästä ja käsittelystä raportoidaan kohdassa EN22.
EN25 Vesistöt ja niihin yhteydessä olevat elinympäristöt, joihin organisaation vesipäästöillä ja valumavesillä on merkittävä vaikutus	Osittain		Finnairin jätevedet ohjataan kunnalliselle jäteveden puhdistamolle. Puhdistetuista jätevesistä konsernin vaikutus ei ole erotettavissa. Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen valumavesien vaikutuksia on käsitelty kohdissa EN11, EN15 sekä EN21.
EN26 Aloitteet tuotteiden ja palveluiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi	Kyllä	s. 37	Katso myös EN5, EN6 ja EN16.
EN27 Tuotteiden ja pakkausmateriaalien takaisinotto, kierrätys ja uudelleenkäyttö	Ei		Ei oleellinen indikaattori Finnairin kannalta, koska konserni ei LSG Sky Chefs Finland Oy:tä lukuun ottamatta valmista tuotteita.
EN28 Ympäristölainsäädännön ja -määräysten noudattamatta jättämisestä määrättyjen merkittävien sakkojen rahallinen arvo ja muiden rangaistusten kokonaismäärä	Kyllä	Ei tapauksia	
EN29 Organisaation toiminnassa käytettyjen tuotteiden, materiaalien ja muiden tavaroiden kuljetuksesta sekä työmatkoista aiheutuneet merkittävät ympäristövaikutukset	Ei		Finnairin toiminnasta aiheutuvat merkittävät ympäristövaikutukset aiheutuvat pääosin lentämisestä. Toimintaa tukevien kuljetusten vaikutukset eivät ole tiedossa, mutta ne ovat marginaalisia verrattuna lentämisen ympäristövaikutuksiin.
EN30 Ympäristönsuojelukustannukset ja ympäristöinvestoinnit	Osittain	Jätehuoltoon, laitosten ylläpitoon, ympäristökoulutuksiin, ympäristösertifikaatteihin ja erilaisiin jäsenmaksuihin, ympäristöselvityksiin sekä ympäristömaksuihin yhteensä noin 2,5 miljoonaa euroa	Finnairin tilastointikäytännöt eivät mahdollista GRI:n vaatimusten mukaista raportointia. Lisäksi kaikissa hankinnoissa ympäristönäkökohta on sisäänrakennettuna, joten ympäristöinvestointien erottelua ei ole katsottu mielekkääksi.
Sosiaalisen vastuun tunnusluvut			
Lähestymistapa henkilöstövuoroon johtamiseen	Kyllä	s. 127	
LA1 Henkilöstön jakautuminen työsuhteen, työsopimuksen ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan	Kyllä	s. 43	
LA2 Henkilöstön vaihtuvuuden kokonaismäärä ja -aste ikäryhmän, sukupuolen ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan	Osittain	s. 43	Finnair ei pidä tilastoa vaihtuvuusluvusta sukupuolen, ikäryhmän tai muiden monimuotoisuusnäkökohtien suhteen.
LA3 Kokopäiväisille työntekijöille tarjotut edut, joita ei ole tarjottu määräaikaisille tai osa-aikaisille työntekijöille	kyllä	Finnairin henkilöstöä koskevat samat edut työsuhdetyypistä riippumatta. Osa eduista on sellaisia, että ne astuvat voimaan vasta työsuhteen jatkuttua tietyn ajan. Poikkeuksen muodostaa Finnairin huoltokonttori, joka palvelee ainoastaan sen jäseniksi liittyneitä vakinaisia Finnair Oyj:n tai sen tytäryhtiöiden työntekijöitä.	
LA4 Työehtosopimusten piirissä olevien työntekijöiden osuus	Kyllä	Suomessa kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti tai henkilökohtaisesti. Finnairilla on lentävän henkilökunnan lisäksi Suomen ulkopuolella omaa henkilökuntaa tällä hetkellä 30 maassa (n. 220 henkilöä). Työsopimukset ja työsuhteen ehdot perustuvat paikalliseen lainsäädäntöön. Henkilökunnalla on oikeus sopia työehdoistaan kollektiivisesti, kunkin maan paikallisen käytännön mukaisesti.	
LA5 Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitus aika	Kyllä	Uudelleenjärjestelytilanteissa sääntely tapahtuu Suomessa yhteistoimintalain puitteissa. Käsiteltävästä asiasta riippuen minimiaika on päivästä kuuteen viikkoon. Finnairia koskevissa työehtosopimuksissa ei ole näistä poikkeavia määräyksiä. Irtisanomisen ja lomauttamisen osalta vähimmäisilmoitusajan lisäksi tulee noudatettavaksi lainmukainen lomautusilmoitus aika tai irtisanomisaika ennen työsuhteen tai palkanmaksun päättymistä. Lain määräämä lomautusilmoitus aika on kaksi viikkoa ja irtisanomisaika vaihtelee 14 päivän ja 6 kuukauden välillä työsuhteen keston mukaan. Joissain työehtosopimuksissa on sovittu lomautusilmoitus aika työntekijälle edullisempi lomautusilmoitus aika.	
LA6 Osuus kokonaistyövoimasta, joka on edustettuna virallisissa henkilöstön ja johdon yhteisissä työterveyttä ja -turvallisuutta valvovissa ja neuvoa-antavissa toimikunnissa	Kyllä	s. 43-44	

GRI-OHJEISTUS GRI-INDIKAATTORI	FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI		PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT
	SISÄLTYY	SIVU/SISÄLTÖ	
LA7 Tapaturmien ja ammattitautien, menetettyjen työpäivien ja poissaolojen määrät ja työhön liittyvien kuolemantapausten lukumäärä maantieteellisen sijoittumisen mukaan	Osittain	s. 44	Koko indikaattori pyritään saamaan GRI:n mukaiseksi vuoden 2014 raporttiin.
LA8 Organisaation työntekijöille, heidän perheilleen ja muille toimintayhteisön jäsenille suunnatut koulutus-, harjoittelu-, opastus-, ennaltaehkäisy- ja riskienhallintaohjelmat vakavien sairauksien varalta	Kyllä	s. 45-47	Finnairin ohjelmat vakavien sairauksien varalta koskettavat suoraan ainoastaan konsernin henkilökuntaa.
LA9 Ammattiliittojen kanssa solmittujen sopimusten käsittämät terveys- ja turvallisuusteemat	Kyllä	s. 47	Keskusjärjestöjen (SAK-EK) yleissopimuksen mukaan yksittäisen työntekijän turvallisuus ja terveys, syrjimättömyys sekä tasa-arvoinen kohtelu ovat lähtökohtana sopimusmääräyksille. <a href="http://ttk.fi/toimialat/kuljetus_ ja_logistiikka/ilmailuala">http://ttk.fi/toimialat/kuljetus_ ja_logistiikka/ilmailuala</a>
LA10 Keskimääräiset koulutustunnit työntekijää kohden henkilöstöryhmittäin	Kyllä	s. 48	Finnair on monialayritys, jossa on lukuisia eri henkilöstöryhmiä ja tehtäväluokituksia. Eri tytäryhtiöiden ja liiketoimintayksiköiden käyttämät luokitukset eivät ole riittävän vertailukelpoisia keskenään. Siksi koulutustunnit on laskettu käyttäen henkilöstömääränä koko konsernin henkilöstömäärää. Myös ulkomailla työskentelevät Finnairilaiset sisältyvät lukuihin.
LA11 Osaamisen kehittämiseen ja elinikäiseen oppimiseen liittyvät ohjelmat	Kyllä	s. 48-49	
LA12 Niiden työntekijöiden suhteellinen osuus, joiden kanssa käydään säännöllisiä kehitys- ja urakeskusteluja	Kyllä	Finnairin kehitys- ja urakeskustelut käydään koko henkilöstön kanssa. Vuoden 2011 alussa koko yhtiön laajuisesti käyttöön otetun uudistetun tavoite- ja kehityskeskusteluprosessin (PD) tavoitteena on, että kaikki käyvät PD-keskustelun vähintään kaksi kertaa vuodessa	
LA13 Hallintoelinten ja henkilöstöryhmien koostumus ja monimuotoisuus	Kyllä	s. 50	
LA14 Naisten ja miesten peruspalkkojen suhde henkilöstöryhmittäin	Ei		Monialayrityksenä Finnairissa on lukuisia eri henkilöstöryhmiä sekä tehtäväluokituksia. Konsernin tilastointijärjestelmä ei mahdollista GRI-ohjeistuksen mukaista raportointikäytäntöä, eikä se edellä mainitusta syystä ole tarkoituksenmukaista.
Lähestymistapa ihmisoikeusasioiden johtamiseen	Kyllä	s. 127	
HR1 Niiden merkittävien investointisopimusten suhteellinen osuus ja kokonaismäärä, jotka sisältävät ihmisoikeusehtoja tai joiden osalta on tehty ihmisoikeusarviointi	Kyllä	Finnairilla on omat eettiset toimintaohjeet toimittajille sekä alihankkijoille. Kaikkien toimittajien edellytetään noudattavan niitä. Yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden pitää noudattaa muun muassa YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lainsäädäntöä.	
HR2 Niiden merkittävien alihankkijoiden ja urakoitsijoiden suhteellinen osuus, joiden osalta on tehty ihmisoikeusarviointi sekä tästä seuranneet toimenpiteet	Kyllä	Finnairilla on t eettiset toimintaohjeet toimittajille ja kaikkien toimittajien edellytetään noudattavan niitä. Kaikkien yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden veloitetaan noudattavan muun muassa YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lainsäädäntöä. Sekä Finnair että tytäryhtiöinä toimivat matkanjärjestäjät ja matkatoimistot erikseen ovat allekirjoittaneet kestävän ja eettisesti hyväksyttävän matkailun edistämiseen tähtäävän Helsinki Declaration -julistuksen.	
HR3 Työntekijöille tarjotun ihmisoikeuskoulutuksen kokonaistuntimäärä ja koulutukseen osallistuneiden työntekijöiden suhteellinen osuus	Osittain	Aurinkomatkat Oy antaa kaikille uusille oppailleen koulutusta, joka liittyy yrityksen työhön lapsiseksiturismia vastaan. Ihmisoikeuksiin liittyvien koulutustuntien osuus ei ole erotettavissa annettujen koulutustuntien kokonaismäärästä. Muuten Finnairissa ei ole järjestetty ihmisoikeuksiin liittyvää koulutusta vuonna 2012. Ihmisoikeusteema nousee kuitenkin esille vuonna 2013 toteutettavassa uusien eettisten ohjeiden koulutustyössä.	
HR4 Syrjintätapausten lukumäärä ja toteutetut toimenpiteet	Kyllä		Finnairissa on esiintynyt vuoden 2013 aikana 1 työsyrintäepäily, jossa syyttäjä lopulta nosti kanteen työturvallisuusrikoksesta. Tapaus menee työsuojelurikosepäilyinä tuomioistuimeen kevään 2014 aikana.

GRI-OHJEISTUS	FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI		
GRI-INDIKAATTORI	SISÄLTYY	SIVU/SISÄLTÖ	PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT
HR5 Toiminnot, joissa järjestäytymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus ovat uhattuina	Ei		Indikaattori ei ole oleellinen, sillä suomalaisena yrityksenä Finnair toimii työmarkkinakulttuurissa, jossa työntekijöiden oikeudet järjestäytyä ja neuvotella työhedoistaan kollektiivisesti ovat tunnustettuja perusoikeuksia.
HR6 Merkittävät lapsityövoiman käytön riskit ja toimenpiteet tämän estämiseksi	Kyllä	Finnair ei hyväksy lapsityövoiman käyttöä missään osassa arvoketjuaan. Ilmailualaa koskien yhtiö ei ole tunnistanut lapsityövoiman käyttöriskejä. Tämä johtuu sekä toimialan yleisestä luonteesta että alaa koskevasta tiukasta viranomaissäätelystä ja valvonnasta. Ilmailuala ja Finnairin toiminta koskettaa kuitenkin myös toimialoja, joilla lapsityövoiman hyväksikäyttöä ei voida sulkea pois. Yksi tällainen toimiala on tekstiiliteollisuus. Yhtiössä käytetyt virkapuvut ja työvaatteet hankitaan toimittajilta, jotka ovat ottaneet asian huomioon omassa toiminnassaan. Retkillä Aurinkomatkojen oppaat tarkkailevat silmämääräisesti eri vierailukohteissa tapahtuvaa toimintaa ja jos väärinkäytöksiä ilmenee, vierailukohteita ja retken sisältöä muutetaan tarvittaessa. Lapsiprostituution estämiseksi Aurinkomatkojen hotellisopimuksissa on lauseke, joka oikeuttaa hotellisopimuksen välittömään purkuun, mikäli tällaista toimintaa hotellissa ilmenee.	
HR7 Merkittävät pakkotyövoiman käytön riskit ja toimenpiteet tämän estämiseksi	Kyllä	s. 56	
HR8 Ihmisoikeuspolitiikkoihin ja -toimintakäytäntöihin koulutetun turvahenkilökunnan osuus	Ei		Finnairilla ei ole omaa turvahenkilökuntaa.
HR9 Alkuperäiskansojen oikeuksien rikkomukset ja toteutetut toimenpiteet	Kyllä	Ei tapauksia	
Lähestymistapa yhteiskunnallisen vastuun johtamiseen	Kyllä	s. 125-126	
SO1 Paikallisyhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointiin ja hallintaan liittyvät ohjelmat	Kyllä	s. 56	Finnairilla ei ole konsernitason ohjelmia paikallisyhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arvioimiseksi ja hallitsemiseksi.
SO2 Korruptioon liittyvän riskianalyysin läpikäyneiden liiketoimintayksiköiden määrä ja suhteellinen osuus	Kyllä	Kaikki Finnairin liiketoimintayksiköt käyvät läpi korruptioon liittyvän riskianalyysin osana yhtiön yleistä riskikartoitusta Kaikki Finnairin liiketoimintayksiköt käyvät läpi korruptioon liittyvän riskianalyysin osana yhtiön yleistä riskikartoitusta.	
SO3 Niiden työntekijöiden suhteellinen osuus, jotka ovat osallistuneet organisaation korruptionvastaiseen toimintaan liittyvään koulutukseen	Osittain		Tietty tehtävät yhtiössä ovat sellaisia, että niihin on arvioitu liittyvän tavanomaista suurempi riski korruptioon. Kaikille näitä tehtäviä hoitaville tarjotaan mahdollisuutta osallistua korruptionvastaiseen koulutukseen Lukuja ja osuuksia ei ole raportoitu, koska liiketoimintayksiköiden ja tytäryhtiöiden itse järjestämistä koulutuksista ei saada kattavasti tietoa, Finnair Flight Academy ei ole järjestänyt korruptionvastaista koulutusta 2013.
SO4 Korruptiotapausten yhteydessä toteutetut toimenpiteet	Kyllä	Ei tapauksia	
SO5 Organisaation osallistuminen poliittiseen vaikuttamiseen ja lobbaukseen	Kyllä	s. 57	
SO6 Poliittisille tahoille annettujen tukien määrä	Kyllä	Finnair ei anna minkäänlaista tukea poliittisille tahoille.	
SO7 Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet sekä toteutetut toimenpiteet	Kyllä	Ei tapauksia	
SO8 Lakien ja säädösten rikkomuksista asetetut sakot ja muut seuraamukset	Kyllä	Ei tapauksia	
Lähestymistapa tuotevastuun johtamiseen	Kyllä	s. 128-130	
PR1 Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi elinkaaren eri vaiheissa sekä näiden käytäntöjen kohteena olleiden tuote- ja palveluryhmien suhteellinen osuus	Kyllä	Finnair kehittää jatkuvasti palveluaan ja arvioi liikekumppaniensa toimintaa. Kannamme vastuumme matkustajistamme niin oman toimintamme kuin alihankintana ostetun palvelun osalta.	
PR2 Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaatimukseen liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomukset	Kyllä	Ei tapauksia	
PR3 Tuotteisiin ja palveluihin liittyvä pakollinen tuoteinformaatio	Kyllä	s. 19	
PR4 Tuoteinformaatioon ja tuotemerkintöihin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomukset	Kyllä	Ei tapauksia	
PR5 Asiakastytyväisyyteen liittyvät käytännöt ja asiakastytyväisyytutkimusten tulokset	Kyllä	s. 20	

<b>GRI-OHJEISTUS</b>	<b>FINNAIR-KONSERNIN RAPORTTI</b>		
<b>GRI-INDIKAATTORI</b>	<b>SISÄLTYY</b>	<b>SIVU/SISÄLTÖ</b>	<b>PUUTTEET/POIKKEAMAT/PERUSTELUT</b>
PR6 Markkinointiviestinnän, mukaan lukien mainonnan ja sponsoroinnin, lainmukaisuus sekä standardien ja vapaaehtoisten periaatteiden täytyminen	Kyllä	Finnair toimii kaikkien mainontaa ja sponsorointia koskevien yleisten sääntöjen, lakien, suositusten sekä hyvien markkinointitapojen mukaisesti. Keskeisiä normeja ovat muun muassa markkinointilainsäädäntö (merkittävin Kuluttajansuojalaki), Kuluttajaviraston ohjeet lentojen markkinoinnista (pohjautuu Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiiviin (2005/28/EY)) sekä Mainonnan eettisen neuvoston hyvää markkinointitapaa koskevat periaatteet.	
PR7 Markkinointiviestintää koskevien lakien ja säännösten rikkomukset	Kyllä	Ei tapauksia	
PR8 Asiakkaiden yksityisyydensuojan rikkomiseen ja asiakastietojen hävittämiseen liittyvät valitukset	Kyllä	Ei tapauksia	
PR9 Tuotteiden ja palvelujen käyttöön liittyvän lainsäädännön ja määräysten rikkomisesta aiheutuneiden merkittävien sakkojen määrä ja muut seuraamukset	Kyllä	Ei tapauksia	

Itsearviomme mukaan raportointimme vastaa GRI G3-ohjeiston soveltamistasoa A (versio 3.0). PricewaterhouseCoopers Oy on tarkistanut, että raportointimme vastaa GRI:n soveltamistasoa A.

## TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

### Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään torstaina 27.3.2014 klo 15.00 alkaen Helsingin Messukeskuksessa, Messuaukio 1, kongressisiiven sisäänkäynti. Ilmoittautuneiden vastaanottaminen alkaa klo 14.00. Paikalla on kahvitarjoilu ennen varsinaisen kokouksen alkamista.

### Yhtiökokoukset

Yhtiökokoukset sekä hallituksen ehdotukset yhtiökokoukselle julkaistaan pörssitiedotteena ja lisäksi Finnairin internet-sivuilla. Kutsussa mainitaan kokouksessa käsiteltävät asiat. Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajalla on oikeus saada yhtiökokoukselle lain nojalla kuuluva asia kokouksen käsiteltäväksi, jos hän vaatii sitä kirjallisesti hallitukselta niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kokoukseen.

### Osallistumisoikeus

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajalla, joka on merkitty viimeistään maanantaina 17.3.2014 Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon.

### Ilmoittautuminen

Osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää äänioikeuttaan, tulee ilmoittaa osallistumisestaan yhtiölle maanantaina 24.3.2014 kello 10 mennessä. Ilmoittautua voi

- internetissä osoitteessa <http://www.finnairgroup.com>,
- sähköpostitse osoitteeseen [yhtiokokous@finnair.fi](mailto:yhtiokokous@finnair.fi),
- puhelimitse maanantaista perjantaihin klo 9.00–16.00 numeroon 020 770 6866,
- faksilla numeroon (09) 6940205 tai
- kirjallisesti osoitteeseen Finnair Oyj, Osakerekisteri HEL-AAC/ 502, 01053 FINNAIR.

Hallintarekisteröidyn osakkeen omistajaa kehoitetaan pyytämään hyvissä ajoin omaisuudenhoitajaltaan tarvittavat ohjeet osakasluetteloon rekisteröitymistä, valtakirjojen antamista ja yhtiökokoukseen ilmoittautumista varten. Omaisuudenhoitajan tilinhoitajayhteisö ilmoittaa hallintarekisteröidyn osakkeen omistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen, merkittäväksi yhtiön tilapäiseen osakasluetteloon viimeistään maanantaina 24.3.2014 klo 10.00.

Osakkeenomistaja voi osallistua yhtiökokoukseen itse tai valtuuttamansa asiamiehen välityksellä. Mahdolliset valtakirjat pyydetään toimittamaan ilmoittautumisajan loppuun mennessä osoitteeseen: Finnair Oyj/Yhtiökokous, HEL AAC/502, 01053 FINNAIR.

### Yhtiökokouspäivämääriä ja aikoja

17.3.2014	yhtiökokouksen täsmäytyspäivä
24.3.2014 klo 10.00	viimeinen ilmoittautumisaika
27.3.2014 klo 14.00	alkaa yhtiökokoukseen ilmoittautuneiden vastaanotto sekä kahvitarjoilu ja klo 15.00 alkaa varsinainen yhtiökokous

### Osingonjakoehdotus

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat olivat 284 038 140,67 euroa 31.12.2013. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2013 ei makseta osinkoa.

### Taloudelliset katsaukset vuonna 2014

Finnairin vuoden 2014 osavuositiedot julkaistaan seuraavasti:

- tammi–maaliskuulta keskiviikkona 7.5.2014
- tammi–kesäkuulta perjantaina 15.8.2014
- tammi–syyskuulta perjantaina 31.10.2014

Vuosikertomus, tilinpäätös ja osavuositiedot julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Materiaalit ovat luettavissa konsernin verkkosivuilla. Osakkeenomistaja voi halutessaan tilata tai perua Finnairin tulostiedotteet tai kaikki pörssi- ja lehdistötiedotteet sähköpostiinsa osoitteessa [www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com).

### Hiljainen jakso (silent period)

Finnair pitää kolmen viikon hiljaisen jakson ennen osavuosituloksen ja neljän viikon hiljaisen jakson ennen vuosituloksen julkistamista. Tänä aikana Finnair ei kommentoi liiketoimintaan liittyviä asioita eikä tapaa pääomamarkkinoiden edustajia.

### Osoitteenmuutokset

Euroclear Finland Oy ylläpitää Finnair Oyj:n osake-, osakas- ja optioluetteloita. Pyydämme ystävällisesti osakkeen- ja optioidenomistajia tekemään henkilö- ja osoitetietoja koskevat muutokset suoraan omalle tilinhoitajayhteisölleen. Finnair ei päivitä itse em. tietoja.

### Arvioita Finnairista sijoituskohteena

Yhtiön tietojen mukaan ainakin seuraavat pankkiiriliikkeet julkaisevat sijoitustutkimusta yhtiöstä: ABG Sundal Collier, Evli Pankki, Carnegie, HSBC, Nordea ja Pohjola Pankki. Finnair ei vastaa analyytikoiden esittämistä mielipiteistä tai arvioista.

## SANASTO

<b>AEA</b>	Euroopan lentoyhtiöjärjestö Association of European Airlines
<b>Carbon Disclosure Project</b>	Kansainvälinen voittoa tavoittelematon organisaatio, joka tarjoaa yrityksille ja kaupungeille järjestelmän ympäristöön liittyvän tiedon mittaamiseen, julkistamiseen, hallintaan ja jakamiseen
<b>CASK</b>	Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (cost per available seat kilometre)
<b>First Carbon Solutions</b>	Ympäristövastuuseen erikoistunut yritys, joka tarjoaa konsultointia, ohjelmistoja ja tiedonhallintapalveluja yrityksille ja viranomaisille
<b>IATA</b>	Kansainvälinen ilmailualan järjestö International Air Transport Association
<b>iENVA</b>	IATAn ohjelma, jonka tarkoituksena on mitata ja kehittää lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallintaa.
<b>ICAO</b>	Yhdistyneiden kansakuntien ilmailujärjestö International Civil Aviation Organization, jonka tarkoituksena on kehittää turvallista siviili-ilmailua
<b>IOSA</b>	Kansainvälisesti tunnustettu järjestelmä IATA Operational Safety Audit, joka arvioi lentoyhtiöiden operatiivista johtamista ja valvontajärjestelmiä
<b>Just Culture</b>	Organisaatiokulttuuri, jonka tavoitteena on määritellä mahdollisesti turvallisuutta uhkaavan teon seuraukset yksilön vastuiden ja velvollisuuksien sekä vallinneiden olosuhteiden perusteella
<b>LEED Certificate</b>	Yhdysvaltalainen vihreiden kiinteistöjen sertifiointijärjestelmä, jonka avulla pyritään vähentämään rakentamisen ja kiinteistöjen käytön aikaista ympäristökuormitusta, Leadership in Energy and Environmental Design
<b>Open Skies</b>	Kansainvälinen ilmailusopimus jonka tavoitteena on vähentää erityisesti kaupallisen lentoliikenteen sääntelyä vapaan markkinaympäristön luomiseksi
<b>RASK</b>	Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (revenue per available seat kilometre)
<b>Skytrax</b>	Tutkimusyritys joka arvioi lentoyhtiöitä ja niiden palveluja
<b>STLN</b>	Kestävän matkailun verkosto Sustainable Travel Leadership Network
<b>UNWTO</b>	Maailman matkailujärjestö UN World Tourism Organisation



## YHTEYSTIEDOT

House of Travel and Transportation  
Finnair Oyj  
Tietotie 9 A (Helsinki-Vantaan lentoasema)  
01053 FINNAIR

Puh. 0600 0 81881 (1,25e/vastattu puhelu + pvm/mpm)

[www.finnair.com](http://www.finnair.com)  
[www.finnairgroup.com](http://www.finnairgroup.com)

90

**CELEBRATING 90 YEARS**

**SINCE 1923**