

FINNAIR



Vuosikertomus 2014



**Toimitusjohtajan
katsaus**
s. 3

Megatrendit
s. 12

Taloudellinen kehitys
s. 57

Sisältö

Vuosikertomuksesta

Finnair-konsernin liiketoiminnan ydintä ovat lentoliikenne ja matkustuspalvelut. Vuosikertomus 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 yritystoiminnan kriittisenä ja strategisenä osana, ja siksi vastuullisuusraportointi on olennainen osa vuosikertomusta. Raportti sisältää Finnairin olennaiset tapahtumat sen kaikissa liiketoimintayksiköissä vuonna 2014. Lisätietoja siitä, miten olennaisuus on määritelty, löytyy sivuilta 14–16.



Vuosikertomuksesta 2
Toimitusjohtajan katsaus 3
Vuoden 2014 kohokohtia 5

STRATEGIA & ARVONLUONTI 6

Vastuullisuus Finnairissa 14

ASIAKKAAT 17

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 24

OPERATIIVINEN TOIMINTA 28

Ympäristövastuun tunnusluvut 36

HENKILÖSTÖ 46

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 50

TALOUS 57

Avainlukuja 58
Hallituksen toimintakertomus 60
Tilinpäätös 73
Tunnuslukujen laskentakaavat 115
Tilintarkastuskertomus 116
Taloudellisen vastuun tunnusluvut 118
Verojalanjälkiselvitys 120

HALLINNOINTI 121

Johtamisperiaatteet 122
Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2014 127
Riskienhallinta ja suurimmat riskit 137
Palkka- ja palkkioselvitys 2014 141
Hallitus 148
Johtoryhmä 149
Sosiaalisen vastuun tunnusluvut 150

GRI 151

Raportointiperiaatteet 152
GRI-sisältövertailu 154

Tietoa osakkeenomistajille 162

Sanasto 163
Yhteystiedot 164



Toimitusjohtajan katsaus

Meillä oli vuodelle 2014 kolme painopistealuetta: kustannussäästöohjelmamme loppuun saattaminen yhdessä henkilöstömme kanssa, kaupallisen strategiamme käytännön toteutus muun muassa tuoteuudistusten muodossa, ja yhtiön tuloksen kääntäminen voitolliseksi.

Onnistuimme ensimmäisessä tavoitteessamme: otimme vuonna 2014 merkittäviä askeleita toiminnan kehittämisessä ja kustannuspuhjan tervehdyttämisessä. Vuonna 2014 myös saavutimme – ja jopa hieman ylitimme – vuosina 2011 ja 2012 asettamamme yhteensä 200 miljoonan euron säästötavoitteet: vuoden päättyessä koossa oli 217 miljoonan euron vuosittaiset säästöt vuoden 2010 tasoon verrattuna. Täysimittaisena säästöohjelmamme vaikutukset näkyvät vuonna 2015, ja tämän lisäksi merkittävä osa henkilöstön kanssa sovitusta säästöistä toteutuu vuodesta 2016 alkaen – odotammekin yksikkökustannustemme ilman polttoainetta jatkavan laskuaan myös vuonna 2015.

Erityisesti minua ilahduttaa se, että onnistuimme solmimaan säästösopimukset kaikkien henkilöstöryhmiemme kanssa. Kustannustietoisuudesta on tullut osa kaikkea toimintaamme, mikä muodostaa hyvän pohjan työllemme, kun nyt lähdemme etsimään tuottojen kasvua. Tämä antaa meille hyvät mahdollisuudet rakentaa yhdessä tulevaisuuden Finnairia ja vahvistaa finnairilaista kulttuuria. Tästä haluan lausua lämpimät kiitokset Finnairiin vahvasti sitoutuneelle henkilöstöllemme.

Teimme paljon töitä asiakkaidemme palvelemiseksi aikaisempaa paremmin. Näkyvimät tuote- ja palvelu-uudistukset eli Euroopan lentojen SkyBistro,

kaukoliikenteen Economy Comfort ja kaukoliikenteen Business-luokan full-flat-istuimet ovat saaneet matkustajiltamme hyvän vastaanoton. Olen ylpeä siitä, että vaikeiden säästöohjelmienkin aikana olemme pystyneet säilyttämään toimintamme laadun: olimme viime vuonna Euroopan täsmällisin lentoyhtiö, ja Finnair nimettiin viidettä kertaa peräkkäin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi. Matkustajamäärämme kasvoivat ja koneemme olivat edellisvuotta täydempiä.

Ilahduttavaa on sekin, että olemme pystyneet kehittämään ympäristövastuuraportointiamme. Finnair valittiin ainoana lentoyhtiönä Carbon Disclosure Project (CDP) -järjestön Climate Performance Leadership Index (CPLI) 2014 -indeksin A-luokkaan niiden toimien perusteella, joilla Finnair pyrkii vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja ilmastonmuutokseen liittyviä liiketoimintariskejä.

Vuoden 2014 aikana tekemämme vastuullisuustyö huomioitiin myös tammikuussa 2015, kun Finnair sertifioitiin toisena kahdesta ensimmäisestä lentoyhtiöstä IATA (International Air Transport Association) Environmental Assessment (IEnvA) -ohjelman toiseen vaiheeseen. Kyseessä on järjestelmä, joka on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumatonta arviointia ja parantamista varten. Pyrimme jatkuvasti kehittämään niin, että parannamme toimintaamme kaikilla vastuullisuuden eri mittareilla tarkasteltuna. Syyskuussa lensimme ainoana lentoyhtiönä New Yorkissa pidettyyn YK:n ilmastokokoukseen käyttämällä lennolla osittain käytetystä keitinrasvasta tehtyä ympäristöystävällisempää biopolttoainetta.





Suuntaamme kohti kasvua ja Euroopan moderneinta kaukolentolaiivastoa.

Kolmannen tavoitteemme, voitollisen tuloksen, suhteen emme onnistuneet. Vuoden toiminnallinen liiketulos -36,5 miljoonaa euroa, oli meille finnairilaisille pettymys. Tappiolliseen tulokseen vaikutti vahvasti se, että liikevaihtomme laski 4,8 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Merkittävimmin tuottojemme laskuun vaikuttivat matkustaja- ja rahtiliikenteen yksikkötuottojen voimakas lasku etenkin vuoden ensipuoliskolla. Laskuun vaikuttivat myös Aurinkomatkojen supistunut myynti sekä lentotoimintapalveluiden rakennemuutoksesta, muun muassa Finnacateringin ja Travel Retailin lentokenttämyymälöiden myynnistä, johtunut ulkoisen liikevaihdon poistuminen. Vuoden viimeisellä neljänneksellä suunta näytti kuitenkin kääntyvän, kun yksikkötuottoamme kääntyi ilahduttavasti nousuun ensimmäistä kertaa vuoden 2013 ensimmäisen neljänneksen jälkeen.

Voimme olla tyytyväisiä myös siihen, että taseemme on edelleen vahva ja rahoitusasemamme hyvä.

Suhtaudun tulevaisuuteen optimistisesti, vaikka matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntään liittyy edelleen paljon epävarmuutta, ja kilpailu alalla jatkuu kireänä. Polttoaineen hinta on laskenut merkittävästi, mikä alallemme on erittäin hyvä uutinen. Uskomme liikevaihtomme säilyvän vuonna 2015 vuoden 2014 tasolla, mutta lentopetrolin alentunut hinta ja päätökseen viedyn kustannussäästöohjelman täysimääräinen vaikutus tukevat Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2015.

Vuosi 2015 on meille uuden alku: haemme tuottojen kasvua viime kuukausina esittelemiemme tuoteuudistusten sekä lisämaksullisten palveluiden avulla. Tuomme tänäkin vuonna markkinoille uusia palveluita, joiden odotamme lisäävän niin tuottojamme kuin asiakastytyväisyyttämme.

Saamme ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä uudet Airbus A350 XWB -lentokoneet kaukoliikenteeseemme. Ensimmäinen A350-reittilento on suunniteltu lokakuun 2015 loppuun. Uudet koneet tarjoavat matkustajillemme ensiluokkaisen matkustuskokemuksen ja mahdollistavat alusta lähtien myös liiketoiminnan kasvattamisen: saamme heti lisäkapasiteettia rahtiin ja matkustajaliikenteeseen, vaikka ensimmäiset koneet ovatkin korvausinvestointeja. Samalla uudet lentokoneet parantavat asiakaskokemusta. Kahden vuoden kuluttua meillä on Euroopan modernein, täysin A330- ja A350-koneista koostuva kaukoliikentelaitasto. Se inspiroi meitä kaikkia finnairilaisia.

Toivon, että hyvä yhteistyö ja vuoropuhelu eri sidosryhmiemme kanssa jatkuvat myös vuonna 2015, ja kiitän teitä kaikkia luottamuksesta Finnairia kohtaan.

Pekka Vauramo
Toimitusjohtaja



Vuoden 2014 kohokohtia

Teimme vuoden aikana merkittäviä uudistuksia, keskityimme ydinliiketoimintaamme ja paransimme myös toimintojemme kustannustehokkuutta.



Uusia reittejä, lisää lentoja

Vuonna 2014 Finnair aloitti liikennöinnin Pohjois-Norjan Tromssaan ja lisäsi talvikauden lentoja Kittilään, Ivaloon ja Kuusamoon parantaakseen Aasian ja Lapin lomakohteiden välisiä yhteyksiä. Lisäksi Finnair avasi kolme kertaa viikossa lennettävät reitit Kazaniin, Nižni Novgorodiin ja Samaraan Venäjällä. Finnair avasi myös uuden suoran reitin Miamiin.

Kustannussäästöohjelmat päätökseen

Finnair sai päätökseen elokuussa 2011 aloitetun 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelmansa. Finnair solmi työehtosopimukset eri työntekijäryhmien kanssa, mukaan luettuna lentäjät ja matkustamohenkilökunta. Näin Finnair ja sen henkilöstö voivat yhdessä aloittaa uuden aikakauden ja keskittyä kannattavan kasvun saavuttamiseen.



Kestävää kehitystä

Henkilöstö, media sekä kanta- ja yritysasiakkaat pääsivät tutustumaan upouuteen Airbus A350 XWB -lentokoneeseen, joka kävi Helsingissä osana testilento-ohjelmaansa. Lentokone otetaan käyttöön Finnairin reiteillä vuoden 2015 lokakuussa. Se kuluttaa noin 25 prosenttia vähemmän polttoainetta verrattuna koneisiin, jotka se korvaa.

Käytimme osittain käytetystä keitinrasvasta tehtyä ympäristöystävällisempää biopolttoainetta lennolla New Yorkiin YK:n ilmastokokoukseen 23. syyskuuta. Olemme mukana projektissa, joka tutkii mahdollisuutta perustaa biopoltoainehub Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Finnair on ainoa lentoyhtiö maailmassa, jonka Carbon Disclosure Project -järjestö on valinnut aktiivisesti hiilijalanjälkeään pienentävien yritysten A-luokkaan, ja alkuvuodesta 2015 Finnairista tuli toinen niistä kahdesta lentoyhtiöstä, joka sertifioitiin IEnvA-ohjelman toiseen vaiheeseen. IEnvA on uraauurtava lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallintajärjestelmä.



Lisäarvoa asiakkaille yhteishankkeilla

Finnairin asiakkaat hyötyvät paremmista yhteyksistä ja aikatauluista, kun Finnair huhtikuussa liittyi British Airwaysin ja Japan Airlinesin kanssa EU:n ja Japanin välisiä yhteyksiä koskevaan yhteishankkeeseen. US Airwaysin fuusio American Airlinesin kanssa merkitsi sen liittymistä Finnairin, American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian Pohjois-Amerikan ja EU:n välistä liikennettä koskevaan yhteishankkeeseen. US Airwaysin myötä yhteishanke kasvoi 28 reitillä Euroopan ja Amerikoiden välillä.



Tuoteuudistuksia

Finnairin laajarunkolaivastossa on nyt Business-luokassa täysin makuuasentoon liukuvat istuimet, lukuun ottamatta kolmea konetta, jotka on tarkoitus poistaa käytöstä vaiheittain, kun uuden sukupolven A350 XWB -koneet liittyvät laivastoon. Kaukoliikennelaivaston matkustamouudistus oli osa laajaa tuoteuudistusta, josta lisää sivulla 22.

oneworld laajeni

oneworld-allianssi, johon Finnair liittyi vuonna 1999, laajeni merkittävästi, kun SriLankan Airlines, TAM Airlines ja American Airlinesin fuusiokumppani US Airways liittyivät siihen. Finnairin asiakkaat voivat kerryttää ja käyttää Finnair Plus -pisteitä matkustaessaan liki 1 000 kohteeseen yli 150 maassa.



Vahva tase

Finnair saattoi päätökseen neljän kaukolentolaivastoonsa kuuluvan Airbus A330 -lentokoneen myynnin ja takaisinvuokrauksen. Se kertoi myös kolmen Embraer 190 -lentokoneen ja kuuden ATR 72 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä myi kolme Embraer 170 -lentokonetta, jotka oli vuokrattu muiden lentoyhtiöiden operoitaviksi.

LSG Sky Chefs käytti osto-oikeuttaan Finnairin Finncatering-yksikköön, ja Finnair Travel Retail myi lentokenttämyymälätoimintonsa World Duty Free Groupille. Nämä järjestelyt auttoivat Finnairia vahvistamaan taloudellista asemaansa, hallitsemaan riskejään, keskittymään ydinliiketoimintaansa ja valmistamaan tietä tulevalle kestäväälle kasvulle.



STRATEGIA & ARVON- LUONTI

**Nopeimmat lentoyhteydet
Kaakkois-Aasian ja
Euroopan välillä.**

Strategia ja arvonluonti

Finnairin strategian kulmakivi on maantieteellisen kilpailuedun ja nopeimpien yhteyksien hyödyntäminen kasvavassa Aasian ja Euroopan välisessä lentoliikenteessä.

Arvonluonti Finnairin osakkeenomistajille ja muille sidosryhmille perustuu yhtiön kykyyn operoida ja kasvattaa reittiverkostoaan resurssitehokkaasti ja kannattavasti, tapaan kohdella ja sitouttaa asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä sekä kykyyn ottaa huomioon toiminnan ympäristö- ja muut vaikutukset. Viime kädessä arvonluonti perustuu Finnairin prosessien toimivuuteen sekä yhtiön johdon kykyyn kehittää yhtiötä ja hallita liiketoimintariskejä.

Finnairin verkosto – sujuvimmat yhteydet Aasian ja Euroopan välillä

Finnair on liiketoimintamalliltaan verkostolento-yhtiö, ja se on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliin liikenteeseen. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille rakenteellisen kilpailuedun, sillä nopeimmat yhteydet useiden Euroopan kohteiden ja Aasian megakaupunkien välillä kulkevat Suomen yli. Helsinki on siten luonteva vaihtokenttä. Lennämme lisäksi Itämeren alueelta (Suomi, Skandinavia, Baltian maat ja Venäjä) Pohjois-Amerikkaan.

Jäsenyytemme oneworld-allianssissa kasvattaa kohde-verkostomme lähes tuhanteen kohteeseen ympäri maailmaa. Tiivis yhteistyö allianssikumppaneidemme kanssa sekä Pohjois-Amerikan että Japanin liikenteessä on erityisen tärkeää Finnairille. Liityimme Euroopan ja Pohjois-Amerikan välistä liikennettä koskevaan yhteis-

hankkeeseen vuonna 2013 ja Euroopan ja Japanin välisiä lentoja koskevaan yhteishankkeeseen vuonna 2014. Yhteishankkeet hyödyttävät asiakkaitamme monin eri tavoin, erityisesti laajentamalla lentokohteiden määrää ja tarjoamalla aikaisempaa joustavampia reitti- ja hintavaihtoehtoja. Lentoyhtiöille yhteishankkeet ovat keino saavuttaa tyypillisesti konsolidaatioon liitettyjä hyötyjä kilpailulla toimialalla ilman omistusjärjestelyjä. Allianssiyhteistyön ja yhteishankkeiden vaikutus Finnairin tuotoihin on merkittävä, ja allianssin vuonna 2014 toteutuneella laajenemisella arvioidaan olevan positiivinen vaikutus yhtiön pitkän aikavälin kannattavuuteen.

Arvonluonnin kannalta olennaista on Finnairin kyky operoida verkostoaan turvallisesti ja täsmällisesti yhdeltä maailman pohjoisimmista lentoliikenteen solmukohtista. Matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin siirtyminen jatkolennoille turvataan tehokkailla prosesseilla ja yhteistyöllä lentokenttäviranomaisten kanssa.

Finnairin operatiivista toimintaa on kuvattu kattavammin sivulta 28 alkaen.

Laivasto – Airbus A350 XWB -lentokoneet aloittavat uuden aikakauden

Finnairin laivastostrategia on kriittisen tärkeä sekä tuottojen kasvattamisen että kustannusten hallinnan kannalta. Yksinomaan Airbus-koneista koostuvan laivaston yhdenmukaisuus auttaa optimoimaan lentävän henkilökunnan käytön ja koulutuksen sekä huoltojen kustannukset. Lisäksi se mahdollistaa koneiden tehokkaan hyödyntämisen ja joustavuuden reittiliikenteessä.



* Alkaen 2015

Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille rakenteellisen kilpailuedun.

Vuonna 2014 Finnair lennätti 9,6 miljoonaa asiakasta ja kuljetti rahtia lähes 150 000 tonnia.

Seuraavan sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneet aloittavat lentämisen reittiliikenteessämme lokakuusta 2015 alkaen, mikä merkitsee uutta aikakautta Finnairille. Saamme nämä koneet käyttöömmemme ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä. Airbus A350 XWB -lentokoneet parantavat huomattavasti matkustusmukavuutta ja mahdollistavat uusien, lisäarvoa tuottavien palveluiden tarjoamisen asiakkaille. Uusien koneiden parempi polttoainetehokkuus ja alemmat päästöt parantavat kustannuskilpailukykyä ja vastaavat kasvaviin vaatimuksiin ympäristöystävällisemmästä ja vastuullisemmasta lentoliikenteestä. Uudet koneet tuovat samalla myös lisää matkustaja- ja rahtikapasiteettia Finnairin kaukoliikenteeseen.

Airbus A350 XWB -lentokonetta ja Finnairin laivastoa on kuvattu tarkemmin sivuilla 34 ja 62.

Designed for You – asiakaslupauksemme

Tavoittelemme työ- ja vapaa-ajanmatkustajia sekä rahti-asiakkaita Aasian nopeasti kasvavista kansantalouksista, kotimaasta sekä etenkin niistä Euroopan kaupungeista, joista ei ole tarjolla suoria yhteyksiä Aasiaan.

Iso osa liiketoimintamme lisäarvosta syntyy asiakasrajapinnassa. Tapamme palvella asiakkaitamme

ennen lentoa, lennolla ja lennon jälkeen vaikuttaa asiakkaidemme uskollisuuteen sekä hintaan, jonka he ovat palveluistamme valmiit maksamaan. Olemme kehittäneet viime vuosina monipuolisesti palveluitamme tarjotaksemme asiakkaillemme yhä miellyttävämmän asiakaskokemuksen.

Näitä matkustaja- ja rahtiliikenteen uudistuksia on kuvattu tarkemmin sivulta 21 alkaen.

Olemme ylpeitä sitoutuneesta henkilöstöstämme

Lentoliikenne on työvoimavaltainen toimiala ja menestyksemme riippuu merkittävästi siitä, kuinka hyvin henkilöstömme sitoutuu Finnairiin ja kuinka hyvin onnistumme rekrytoimaan alan ammattilaisia tavoitteidemme saavuttamiseksi. Lentävällä henkilöstöllä ja maapalvelutyöntekijöillämme on suuri rooli verkostomme operoinnissa ja asiakaskokemuksen luomisessa, mutta yhtä lailla keskeistä arvonluonnin kannalta on esimerkiksi asiantuntijoidemme kyky kehittää tuotettamme, neuvotella liikenneoikeuksia ja johtaa kumppanuuksia.

Finnair kävi vuosina 2013 ja 2014 monivaiheiset neuvottelut eri henkilöstöryhmiensä kanssa henkilöstökulujensa pienentämiseksi. Vuonna 2014 solmimme



Finnairin missio, strategiset tavoitteet ja vahvuudet

Finnairin missiona on

- tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat lentoyhteydet ja kotimarkkinoidensa nopein ja paras lentoverkosto maailmalle sekä
- tarjota sijoitetulle pääomalle houkutteleva tuotto ja luoda näin arvoa osakkeenomistajille.

Finnairin strategisina tavoitteina on

- kaksinkertaistaa Aasian liikenteen tuotot 2020 mennessä vuoden 2010 tasolta,
- kasvattaa Helsingin kautta kulkevaa lentoliikennettä Suomen maantieteellistä asemaa hyödyntäen sekä
- olla houkutteleva sijoituskohde ja tuottaa lisäarvoa omistajilleen.

Finnairin strategiset vahvuudet ovat

- maantieteellisen sijainnin tuoma kilpailuetu
- erinomainen operatiivinen laatu ja tehokkuus
- korkeatasoinen palvelu – Pohjois-Euroopan paras lentoyhtiö*
- moderni, polttoainetehokas laivasto
- hyvä rahoitusasema tulevien laivastoinvestointien toteuttamiseksi
- Helsinki-Vantaan lentokentän toimivuus ja kyky kasvaa liikenteen kasvutarpeiden mukaisesti.

* Lähde: Skytrax World Airline Awards -raportti, julkaistu kesällä 2014.

tärkeät säästösopimukset lentävän henkilöstömme kanssa, ja sen myötä olemme yksi harvoista verkostolentoyhtiöistä, joissa on viime vuosina onnistuttu sopimaan kaikkien henkilöstöryhmien kanssa yhtiön taloudellista tilaa selvästi parantavista säästöistä ilman työtaisteluja.

Finnairin henkilöstöä, työhyvinvointia ja keskeisimpiä henkilöstöön vaikuttaneita hankkeita on kuvattu sivulta 46 alkaen.

Lentoliikenteen ympäristövaikutukset

Lentoliikenteellä on erilaisia ympäristövaikutuksia, joista merkittävimpiä ovat hiilidioksidipäästöt ja melu. Lisäksi lentoliikenteen vaatima infrastruktuuri kuormittaa ympäristöä. Samanaikaisesti lentoliikenne hyödyttää yhteiskuntaa sen tarjoamien lentoyhteyksien ja työpaikkojen ansiosta.

Merkittävin tapa vähentää lentämisen ympäristövaikutuksia ovat investoinnit seuraavan sukupolven lentokoneisiin, joita myös Airbus A350 XWB -lentokoneet edustavat. Laivastoinvestoinnin lisäksi Finnair on tehostanut polttoaineen kulutusta operatiivisin keinoin sekä hyödyntämällä paremmin infrastruktuuria.

Finnairin toiminnan ympäristövaikutuksia on kuvattu sivulta 36 alkaen.

Helsinki hub - pysyvä maantieteellinen kilpailuetu

Kotikenttämme Helsinki-Vantaa on tärkeä luodesamme arvo asiakkaillemme ja suomalaiselle yhteiskunnalle. Suuri osa tästä arvosta syntyy kotikenttämme tehokkaasta toiminnasta, jolla varmistetaan yhdessä oman osaamisemme kanssa lentojen täsmällisyys, hyvä asiakaspalvelu ja jatkoylehtyksiin yli 98 prosentin luotettavuus.



Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

Lentoliikenne on syklinen toimiala, johon ulkoiset seikat vaikuttavat merkittävästi. Tyyppillisesti alan tuotot ovat korkeita taloudellisen noususuhdanteen aikana ja selvästi matalammat laskusuhdanteen aikana. Yksittäisten lentoyhtiöiden yksikkötuotot vaihtelevat myös loma- ja liikematkustussesonkien mukaan.

Lentoyhtiöt joutuvat tekemään päätökset merkittävistä laivastoinvestoinneista vuosia ennen kuin hinta- ja laatu-tietoiset matkustajat tekevät ostopäätöksensä. Lentokoneiden toimitusajat ovat pitkiä, minkä vuoksi lentoyhtiön tulee erityisesti kaukoliikenteessä suunnitella toimintaansa usein vähintään kymmenen vuoden

aikajänteellä. Suunnitelmaan kuuluvat muun muassa tulevat lentokohteet ja -verkosto, tarvittavat lentokoneet ja niihin liittyvä sääntely.

On usein vaikea ennustaa, miten markkinaympäristö muuttuu lentokoneen tilaus- ja toimitusajankohtien välillä. Lentoliikenteen kapeiden voittomarginaalien ja lentoliikenteen operoimiseen tarvittavien tuntuviin käyttöomaisuusinvestointien vuoksi on välttämätöntä optimoida kaikki toiminnot lentoyhtiön menestymiseksi. Samalla on välttämätöntä kehittää yhtiön joustavuutta ja kykyä sietää odottamattomia markkinamuutoksia.

Kotikenttämme maantieteellisen sijainnin ansiosta meillä on pysyvä kilpailuetu verrattuna läntisempiin ja eteläisempiin Euroopan lentokenttiin. Helsingin maantieteellinen sijainti Koillis-Aasiaan nähden mahdollistaa sen, että lähes kaikki Finnairin kaukoreiteistä voidaan operoida edestakaisina lentoina 24 tunnin sisällä. Tämä säästää matka-aikaa, pitää aikataulut sujuvina ja mahdollistaa lentokoneiden erittäin korkean käyttöasteen sekä pääomatehokkuuden. Lyhyin lentoreitti tarkoittaa myös pienempää polttoaineen kulutusta ja pienempiä päästöjä.

Finnairin verkostostrategia tekee Helsingin lentokentästä vilkkaan kansainvälisen lentoliikenne- ja logistiikkakeskuksen. Finnairin nykyinen reittiverkosto ja sen kasvattaminen tulevaisuudessa mahdollistavat sen, että Suomesta on selvästi enemmän suoria lentoyhteyksiä maailmalle, kuin mitä kotimainen kysyntä yksin pystyisi ylläpitämään. Tällä on merkittävä vaikutus suomalaisten matkustusmahdollisuuksiin ja suomalaiselle liike-elämälle. Ilmailun vaikutus Suomen bruttokansantuotteeseen kaikki kerrannaisvaikutukset mukaan lukien on arvioiden mukaan lähes 4 prosenttia*, ja Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen ETLA:n syksyllä 2014 tekemän analyysin perusteella Finnair on Suomen kansantalouden kannalta kymmenenneksi merkittävin yritys.** Yhtenä Finnairin strategisista tavoitteista on edelleen kasvattaa Helsingin kautta kulkevaa lentoliikennettä Suomen maantieteellistä asemaa hyödyntäen.

* Oxford Economics, "Economic Benefits from Air Transport in Finland". <http://www.iata.org/policy/Documents/Benefits-of-Aviation-Finland-2011.pdf>
** ETLA Muistio No 28. <http://pub.etla.fi/ETLA-Muistio-Brief-28.pdf>

Johdon on turvattava yhtiön kilpailukyky

Finnairin tavoitteena on tuottaa arvoa osakkeenomistajille keskittymällä ydinliiketoimintaan, parantamalla kustannuskilpailukykyä ja kasvattamalla tuottoja. Yhtiön johdon tärkeimpänä tehtävänä on turvata yhtiön menestyksekkäs tulevaisuus. Finnairissa



käytössä olevat politiikat, ohjeistukset ja prosessit auttavat yhtiön johtoa liiketoiminnan johtamisessa ja kehittämisessä. Johdon vastuulla on myös tunnistaa toimintaympäristön muutokset ja riskit sekä tehdä päätökset Finnairin kilpailukyvyn parantamiseksi.

Kilpailuasemansa kehittämiseksi Finnair on viime vuosien aikana käynyt läpi merkittävän rakenteellisen muutoksen. Siitä on muotoutunut ydinliiketoimintaansa keskittynyt lentoyhtiö, joka on solminut kumppanuuksia lentotoimintaa tukevista palveluista. Näiden strategisten kumppanuuksien avulla Finnair on pystynyt samanaikaisesti parantamaan toimintansa laatua ja toisaalta saavuttamaan kilpailukyvyn kannalta tärkeitä kustannussäästöjä. Rakenteelliset muutokset ja yhteensä 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman läpivienti vuosina 2011–2014 ovat parantaneet Finnairin kykyä sopeutua markkinamuutoksiin, mutta sen on edelleen kehitettävä kilpailukykyään.

Finnairin taloudellista kehitystä on kuvattu sivulta 57 alkaen ja Finnairin hallinnointia sivulta 121 alkaen.

Muuttuva toimintaympäristö

ICAO:n tilastojen ja Airbusin ennusteiden mukaan lentoliikenteen myydyt matkustajakilometrit ovat kaksinkertaistuneet 15 vuoden välein ja tekevät näin tulevaisuudessakin.* Airbus ennustaa lisäksi, että lentoliikenne Aasian kehittyvien maiden ja Länsi-Euroopan välillä kasvaa keskimäärin 4 prosenttia vuodessa vuosien 2013 ja 2033 välillä sekä Länsi-Euroopan ja Kiinan välillä keskimäärin 5,6 prosenttia samassa ajassa. Tämä tarjoaa merkittäviä kasvumahdollisuuksia.

Finnairin nykyisten Aasian ja Euroopan kohteiden välillä matkustaa vuosittain arviolta noin 23 miljoonaa henkilöä, joista arviolta 45 prosenttia on transfer-matkustajia, jotka vaihtavat konetta päästäkseen määränpäähensä.** Aasian-liikenne edustaa jo noin puolta Finnairin matkustajaliikenteestä, ja Japani on tällä hetkellä Finnairin toiseksi suurin markkina-alue Suomen jälkeen. Tulevaisuudessa Kiinan osuuden liikenteestä odotetaan kasvavan.

Lentoliikenne on erittäin kilpailtu toimiala, ja alan kasvun myötä kilpailijat eivät ole vain vaihtuneet vaan myös niiden määrä on kasvanut. Finnairin kilpailukenttä voidaan jakaa karkeasti kahteen osaan: Euroopan ns. point-to-point-liikenteeseen ja Aasian transfer-liikenteeseen. Point-to-point-liikenteessä alimmilla kustannuksilla toimivilla lentoyhtiöillä on pääsääntöisesti vahva kilpailuasema, ja kilpailu on pitkälti hintavetoista. Kaukoliikenteessä kattavimman lentoverkoston ja sujuvimmat yhteydet tarjoavat lentoyhtiöt ovat vahvimmissa asemassa.

Eurooppalaiset verkostolentoyhtiöt, joihin Finnairkin lukeutuu, ovat viime vuosien aikana uudistaneet toimintatapojaan ja sopeuttaneet kustannuksiaan vastatakseen etenkin halpalentoyhtiöiden ja Lähi-idän lentoyhtiöiden tuomaan kilpailuun. Kireä kilpailutilanne on lisännyt alan konsolidoitumista, allianssiyhteistyötä ja yhteishankkeita, joilla tavoitellaan parempaa kapasiteetin käyttöä ja kannattavuutta.

* Lähde: ICAO, Airbus Global Market Forecast 2014.

** * Luvut Finnairin arvioita, koskee oneway-matkustajia. Arviot perustuvat matkatoimistojen myyntimääristä kerättyyn MIDT-dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien, kuten internetin, kautta. Laskentapohjana ovat kohteet, eivät lentokentät. Lukuihin ei sisälly kausireittejä.



***Lentoliikenne
kaksinkertaistuu
15 vuodessa.***

Finnairiin vaikuttavat megatrendit

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 kovenee, kun aasialaisyhtiöt laajentavat toimintaansa mantereiden välisille lennoille. Samalla lentoyhtiöiden ja valtioiden täytyy neuvotella itselleen uusia liikenneoikeuksia. Aasialaiset asiakkaat määrittelevät palvelun ja tuotteiden laatutaso-odotukset, ja ei-aasialaisten lentoyhtiöiden on lisättävä aasialaisen kulttuurin ja sikäläisten asiakkaiden ymmärrystä.

Kaupungistuminen

Muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin kiihtyy edelleen etenkin Kiinassa ja muissa kehittyvissä maissa. Erityisesti Aasiassa yli viiden miljoonan asukkaan kaupunkien ja niiden välisten yhteyksien määrä nousee. Lentoyhtiöille syntyy uusia markkinoita, kun näiden megakaupunkien välinen liikenne kasvaa. Samalla kilpailu kovenee, kun alueelliset lentoyhtiöt alkavat liikennöidä näiden kaupunkien välillä.

Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio

Teknologiakehitys johtaa muun muassa ostokäytännön muutoksiin sekä hintojen ja palveluiden vertailtavuuteen verkossa ja välittömään palautteeseen. Kuluttajat haluavat ja edellyttävät mahdollisuutta

verkkoyhteyksiin kaikkialla. Sosiaalinen media levittää tietoa ja uutisia hetkessä ja edellyttää yrityksiltä nopeaa reagoitua.

Lentoyhtiöiden on ennakoitava muutokset, mukautettava niihin ja tarjottava mahdollisuus ostamiseen ja palveluihin sekä palautteenantoon verkossa. Kuluttajat haluavat päästä verkkoon ennen lentoa, sen aikana ja sen jälkeen. He haluavat entistä enemmän digitaalisia viihdepalveluja lennoilla.

Samalla lentoyhtiöt voivat asiakkaiden tunnistamisen ansiosta tarjota räätälöityjä palveluja ja yksilöllisen asiakaskokemuksen.

Vastuullisuuden merkitys kasvaa

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

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



Megatrendi	Vaikutukset toimialaan ja Finnairiin	Vastauksemme
Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Aasiaan	<ul style="list-style-type: none"> Liikenne Aasian ja Euroopan välillä lisääntyy Kilpailu pysyy kireänä Aasian markkinoiden ymmärrys entistä tärkeämpää 	<ul style="list-style-type: none"> Kaukoliikennelaivaston uudistaminen vuodesta 2015 alkaen uuden sukupolven lentokoneilla Uudet Aasian-kohteet, lisälennot Aasian-ymmärryksen lisääminen Hyvät sidosryhmäsuhteet
Kaupungistuminen	<ul style="list-style-type: none"> Uusia markkinoita syntyy Kilpailu kovenee 	<ul style="list-style-type: none"> Nopein reitti Aasian ja Euroopan välillä
Teknologian kehitys	<ul style="list-style-type: none"> Verkkopalvelujen ja -yhteyksien merkitys kasvaa entisestään Uusia mahdollisuuksia asiakkaiden palvelemiseksi 	<ul style="list-style-type: none"> Verkkopalvelujen kehittäminen Lennonaikaisten viihdejärjestelmien kehittäminen Palvelukokemuksen kehittäminen <i>Designed for You</i> -konsepti
Vastuullisuus	<ul style="list-style-type: none"> Sääntely ja raportointivaatimukset kasvavat Avoimen viestinnän merkitys kasvaa 	<ul style="list-style-type: none"> Ympäristöystävällisempi ja tehokkaampi laivasto ja toiminta Toiminnan kehittäminen tehokkaammaksi ja vastuullisemmaksi Toimitusketjun valvonta Toimialan vastuullisuushankkeisiin osallistuminen Vastuullisuuteen liittyvän raportoinnin ja sidosryhmäviestinnän kehittäminen.



Liiketoiminnan mittarit

Mittari (KPI) ja tavoitetaso	Toimenpiteet vuonna 2014	Toteuma vuonna 2014
TALOUDELLISET MITTARIT		
<ul style="list-style-type: none"> Toiminnallinen liikevoitto vähintään 6 % liikevaihdosta. 	<ul style="list-style-type: none"> Lisätuottojen hakeminen tuotetta ja palvelua kehittämällä, lue lisää s. 18 alkaen. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Toiminnallinen liiketulos -1,6 % liikevaihdosta.
<ul style="list-style-type: none"> EBITDAR vähintään 17 % liikevaihdosta. 	<ul style="list-style-type: none"> Lentokaluston ja reittiverkoston optimointi, lue lisää s. 28 alkaen. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ EBITDAR 7,7 % liikevaihdosta.
<ul style="list-style-type: none"> Yli 8 %:n pääomakustannuksen (WACC ennen veroja) ylittävä positiivinen taloudellinen lisäarvo. 	<ul style="list-style-type: none"> Vuosina 2011 ja 2012 aloitettujen kustannussäästöohjelmien toteuttaminen, lue lisää s. 49 ja 60. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Toiminnallinen liiketulos tappiollinen. ✗ ROCE -6,5 %.
<ul style="list-style-type: none"> Oikaistu nettovelkaantumisaste enintään 140 %. 	<ul style="list-style-type: none"> Vuonna 2014 toteutetut lentokonerahoitusjärjestelyt vahvan taseen säilyttämiseksi, lue lisää s. 62. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oikaistu nettovelkaantumisaste 107,5 %.
<ul style="list-style-type: none"> Maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet otetaan huomioon osingonjaossa. 	<ul style="list-style-type: none"> Siirtyminen yhtenäiseen Airbus-laivastoon, lue lisää s. 34 ja 62. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Hallitus ehdottaa, ettei vuodelta 2014 makseta osinkoa.
<ul style="list-style-type: none"> Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä ilman polttoainetta (CASK ex. fuel) laskee vuodesta 2013. 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ CASK ex. fuel laski 1,1 % vuodesta 2013.
<ul style="list-style-type: none"> Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä eli RASK nousee vuodesta 2013. 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ RASK laski 2,2 % vuodesta 2013. Valuuttakurssineutraali RASK laski 1,9 % vuodesta 2013.
LIIKETOIMINNAN MUUT MITTARIT		
<ul style="list-style-type: none"> Polttoaineen kulutus tarjotulta tuolikilometriltä (ASK) laskee. 	<ul style="list-style-type: none"> Siirtyminen yhtenäiseen Airbus-laivastoon, lue lisää s. 34 ja 62. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Polttoaineen kulutus/ASK laski 0,03 % vuodesta 2013.
<ul style="list-style-type: none"> Päästöt tarjotulta tuolikilometriltä laskevat. 	<ul style="list-style-type: none"> Päästöjen vähentäminen, lue lisää s. 39. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ CO₂-päästöt/ASK laskivat 0,03 % vuodesta 2013. ✗ NO_x-päästöt/ASK nousivat 3,0 % vuodesta 2013.
<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys, lue lisää s. 27. 	<ul style="list-style-type: none"> Tuotteen, palvelun ja verkoston kehittäminen vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeita, lue lisää s. 22. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Asiakastyytyväisyyden yleisarvosana oli 8,1/10.
<ul style="list-style-type: none"> 4D-työhyvinvointi-indeksi, lue lisää s. 47. 	<ul style="list-style-type: none"> Johtamis- ja koulutusohjelmat, lue lisää s. 55. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Työhyvinvointi-indeksi oli 3,9/5.
<ul style="list-style-type: none"> Sairauspoissaolojen määrä laskee. 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Sairauspoissaolojen määrää oli 4,6 % vuonna 2014, sama kuin vuonna 2013.

Vastuullisuus Finnairissa

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Haluamme olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiemme tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Raportoimme vuosittain vastuullisuudesta GRI-ohjeistukseen perustuen. Tämä auttaa meitä arvioimaan suoritustamme ja sen kehitystä mielekkäästi, sillä mittaaminen on yritystoiminnan kehittämisen kannalta välttämätöntä.

Monet vastuullisuusnäkökohdat ovat tärkeitä sekä ulkoisille sidosryhmillemme että yhtiön omalle henkilöstölle. Tärkeimpiä ovat tekemämme olennaisuuskyselyn mukaan matkustajien ja henkilöstön hyvinvointi ja turvallisuus. Seuraavaksi tärkeysjärjestyksessä tulevat polttoainetehokkuus, tulevaisuuden kilpailukyky, lainsäädännön muutokset, liiketoiminnan jatkuvuus ja kustannustehokkuus. Sidosryhmämme ovat myös erittäin kiinnostuneita ilmastomuutoksesta ja työoloista. Yhteiskunnallinen vaikuttaminen, yhteiskuntapoliittiset kysymykset ja sekä meluun liittyvät seikat olivat sidosryhmien ja johdon näkökulmasta kyselyn toteuttamisen aikaan hieman vähemmän merkityksellisiä. Kuitenkin myös nämä ovat tärkeitä prioriteetteja, ja ne otetaan huomioon Finnairin päätöksenteossa ja viestinnässä.

Avoimen viestinnän ja raportoinnin lisäksi on tärkeää pystyä tuomaan vastuullisuusasiat osaksi tuotettamme ja Finnairin brändiä. Sidosryhmiä tuleekin kuunnella tarkasti vastuullisuusteemoja mietittäessä. Meidän on pystyttävä osoittamaan, että tekemämme valinnat ja panostus vastuullisuuteen näkyvät myös asiakkaille ja muille sidosryhmille merkityksellisellä tavalla ja tuottavat omalla tavallaan tulosta. Vastuullinen toiminta tuo harvoin suoraan tuottoja – eneminkin se antaa yritykselle oikeutuksen kasvaa ja

toimia markkinoilla myös tulevaisuudessa ja on osa yhtiön maineen- sekä riskienhallintaa.

Vastuullisuudelta ei välttämättä olekaan tarpeen odottaa suoranaista rahallista tulosta, mutta sen sijaan on toivottavaa, että se lisää asiakasuskollisuutta sekä parantaa yhteistyötä partnereiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Panostus vastuullisuuteen tuleekin linkittää yrityksen liiketoiminnan tavoitteisiin ja arvoihin – vastuullisuusstrategian tulee olla sopusoinnussa niiden kanssa ja olla keskeinen osa yhtiön strategiaa.

”Shared value” -käsite on viime aikoina noussut vahvasti keskusteluun. Usein vastuullisuustyö hyödyttääkin useita ryhmiä samanaikaisesti. Hyvä esimerkki onnistuneesta yhteistyöjärjestelystä on vuonna 2014 lanseerattu UNICEF-hankkeemme, joka mahdollistaa online-lahjoitukset UNICEFille lipunoston yhteydessä. Yhteistyössä Amadeuksen kanssa tehdyn soveluksen ansiosta UNICEFin tukeminen on nyt entistä helpompaa, ja tärkeälle asialle saadaan myös näkyvyyttä entistä paremmin. Lisätietoa tästä hankkeesta on sivulla 23.

Partneriyhteistyössä pyrimme aina osallistamaan useita eri sidosryhmiä ja siten hyödyttämään ja sitouttamaan yhteiskunnan eri tahoja laajemmin. Tätä kautta saamme luotua tärkeää lisäarvoa vastuullisuustyöllä. Odotamme jatkossakin aktiivista vuoropuhelua eri tahojen kanssa, jotta saamme arvokasta tietoa vastuullisuustyömme merkityksellisyydestä ja onnistumisesta.

Kati Ihamäki

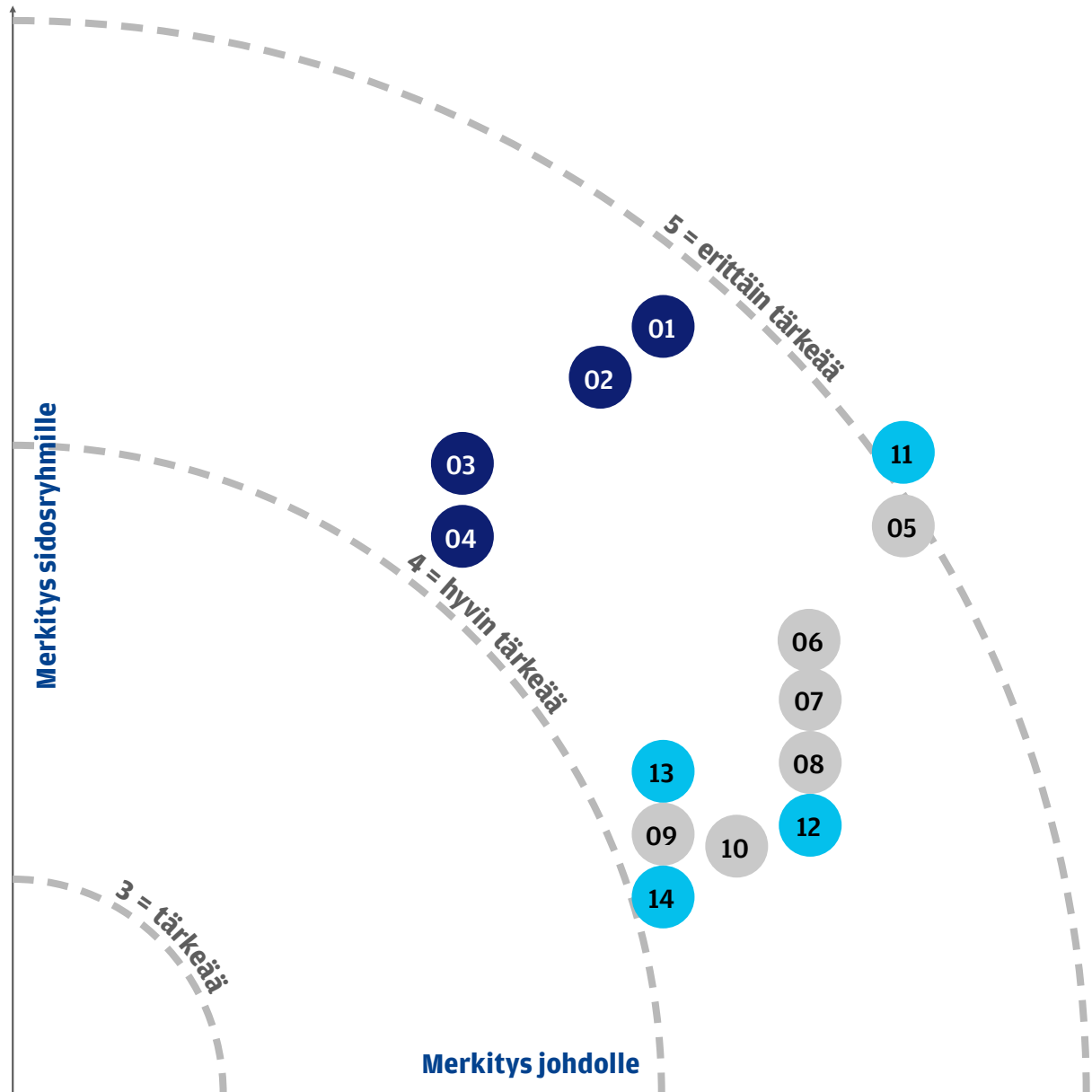
Kestävän kehityksen johtaja



**Sidosryhmät
mukaan
vastuullisuus-
työhön.**



Olellisuusmatriisi



Sosiaalinen vastuu

- 01 Matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus
- 02 Työntekijöiden turvallisuus
- 03 Korruption ja lahjonnan vastaiset menettelyt
- 04 Eettiset toimintaohjeet

Taloudellinen vastuu

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

Ympäristövastuu

- 11 Polttoainetehokkuus
- 12 Ympäristölainsäädäntö- ja määräykset
- 13 Lentoliikenteen hallinta
- 14 Energia



Miten Finnair viestii sidosryhmilleen ja tekee niiden kanssa yhteistyötä

	Aiheet	Kanavat
Asiakkaat	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, asiakaspalvelukohtaamiset matkan eri vaiheissa, viestit Finnair Plus -jäsenille, Blue Wings -lehti.
Henkilöstö	Työkyky ja työhyvinvointi, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, luottamuksen kasvattaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, irtisanottujen työntekijöiden tukeminen työllistymisessä.	Intranet, sisäiset blogit, teemaviikot, henkilöstötapahtumat, 4D-työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointikeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, Uraportti.
Osakkeenomistajat ja sijoittajat	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, tavoitteet, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuosisikatsaukset, tilinpääöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analytiikko- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internet-sivut, Carbon Disclosure Project.
Lentoliikennetoimijat	Turvallisuus, päästöjen vähentäminen, päästökauppa, lentoliikenteen hallinta, biopolttoaineiden hankintaketjun kehittäminen, kestävä matkailu, toimialan taloudelliset vaikutukset.	Jäsenyys IATA:ssa ja AEA:ssa, jäsenyys STLN:ssä kestävän matkailun kehittämiseksi, oneworld-allianssin jäsenyys, yhteishankkeet, yhteistyö Finavian ja muiden lentokentän toimijoiden kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajat.
Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät	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.
Kansalaisjärjestöt ja kestävä muotoilun yritykset	Kasvihuonepäästöjen vähentäminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, luonnonsuojelu, yleiset kestävää 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 kestävä muotoilun yritysten kuten Tikaun, U6:n ja GlobeHopin kanssa.
Toimittajat	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, vastuullisuuden seuraaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimusyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja hankinnan toimintaperiaatteet, ekstranet.
Media	Päivittäinen toiminta ja poikkeustilanteet, 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 ja -tilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, verkkosivustot, palveleva mediapuhelinpäivystys, sosiaalinen media, Blue Wings -lehti.
Suuri yleisö	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.



ASIAKKAAT

**Finnair on palveluyritys.
Kuuntelemme
asiakkaiden toiveita
tarkalla korvalla.**

**GRI:
PR3, PR5, SO1**

Aktiivinen kuunteleminen parantaa asiakaskokemusta



Kun kehitämme asiakkaille antamaamme laadukasta lentokokemusta, lähtökohtana ovat vahvuutemme: toimiva ja kompakti kotikenttä, tehokas ja täsmällinen operatiivinen toiminta, moderni lentokalusto sekä ammattitaitoiset ja osaavat työntekijät. Meidän on kuitenkin myös seurattava tarkasti markkinamuutoksia ja trendejä. Finnair on palveluyritys ja toimintamme on vastattava asiakkaiden tarpeisiin. Kuuntelemme siis asiakkaiden toiveita tarkalla korvalla ja asiakastytyvyisyys on yksi keskeisistä mittareista.

Pyrimme täyttämään asiakastarpeet entistä paremmin terävöittämällä tuotekehitysprosessia, jotta markkinointitoimet ja todellinen asiakaskokemus kulkisivat tiiviisti käsi kädessä. Teimme vuoden 2013 loppupuolella yksityiskohtaisen asiakastutkimuksen, jossa kysyimme palautetta lähes 8 000 asiakkaalta sekä Euroopassa että Aasiassa. Tuloksena oli useita tuoteuudistuksia, joista on lisätietoa sivulla 22.

Uusi kaupallinen strategia

Tuotekehityksen lisäksi tunnistimme useita muita kehityskohteita uudessa kaupallisessa suunnitelmassamme, jota toteutimme vuoden 2014 mittaan. Tähän liittyviä toimia olivat muun muassa:

- tuottojen hallinnan nostaminen uudelle tasolle uusien työkalujen ja uudistettujen työnkulkujen avulla
- liiketoiminnan analysointityökalujen käyttöönotto päätöksenteon tueksi
- uuden kapasiteetinoptimointiprosessin toteuttaminen koneiden käyttöasteiden



Asiakastytyvyisyys on yksi keskeisistä mittareista.

nostamiseksi ja merkittävien lisätuottojen saavuttamiseksi

- sähköisen kaupan suunnitelman laatiminen ja digitaalisen Finnairin rakentamisen aloittaminen
- lentojen ylivaraamiskäytäntöjen tarkastelu tuottojen optimoimiseksi ja matkustajakäyttöasteen nostamiseksi.

Digitaalinen Finnair

Uuden kaupallisen strategian viimeisessä vaiheessa rakennamme digitaalista Finnairia – tähän sisältyvät kaikki osa-alueet tuesta ja läsnäolosta sosiaalisessa mediassa automatisoinnin lisäämiseen ja langattomiin internet-yhteyksiin lennoilla.

Tuemme IATA:n nopean matkustamisen Fast Travel -ohjelman tavoitteita. Ohjelma kattaa lähtöselvityksen, matkatavaroiden kirjaamisen ruumaan, matkustusasiakirjojen tarkistamisen, koneeseen siirtymisen, varausten muuttamisen sekä matkatavaroiden noutamisen. IATA onkin valinnut Finnairin Fast Travel Gold -lentoyhtiöksi, koska käytämme automaattisia järjestelmiä kaikissa näissä toiminnoissa Helsinki-Vantaan lentokentällä ja useilla ulkoasemilla. Automatisointi vähentää jonottamista lentokentällä ja tarjoaa asiakkaille enemmän itsepalvelumahdollisuuksia matkan aikana.

Vuonna 2014 jatkoimme automatisointia mahdollistamalla mobiilitarkastuskorttien käytön myös Apple iOS -laitteiden Passbook-sovelluksella (kaikilla lentoasemilla, joissa tämä on sallittua, muun muassa Helsinki-Vantaan lentoasemalla). Toukokuussa Finnair ja Finavia ottivat lisäksi käyttöön Bag Drop -automaatit Helsinki-Vantaan, Oulun ja Turun lento-

asemilla. Automaatilla asiakas voi itse jättää matkatavarat ruumassa kuljetettaviksi, kun lähtöselvitys on tehty lähtöselvitysautomaatilla tai internetissä. Asiakkaat, jotka tarvitsevat opastusta tai apua, saavat henkilökohtaista palvelua edelleen asiakaspalvelutiskeiltä, jotka ovat avoinna entiseen tapaan.

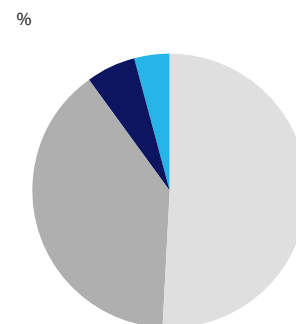
Käymme keskustelua asiakkaiden kanssa useilla sosiaalisen median foorumeilla (Twitter, Facebook, Pinterest, YouTube, Sina Weibo) kuudella kielellä: englanniksi, suomeksi, ruotsiksi, kiinaksi, japaniksi ja koreaksi. Tämän dialogin tavoitteena on kuunnella ja oppia, lisätä brändimme tunnettuutta, tukea myyntiä ja vastata asiakkaiden kysymyksiin. Asiakkaiden auttaminen ja ongelmien ratkaisu on erityisen tärkeää asiakkaan matkasuunnitelmien muuttuessa ja toiminnan häiriötilanteissa. Kesällä 2014 Finnair otti verkkosivuillaan asteittain käyttöön englannin- ja suomenkielisen chat-palvelun tukemaan verkkokaupassa ostamista ja verkkoasiointia.

Yksi digitaalisen Finnairin tärkeimmistä elementeistä on mobiilisovellus, joka julkaistiin vuoden lopulla Apple iOS -laitteille ja joka tulee myöhemmin myös muille mobiilialustoille. Se toimii asiakkaan henkilökohtaisena avustajana matkan kaikissa vaiheissa. Lisätietoa on sivulla 22.

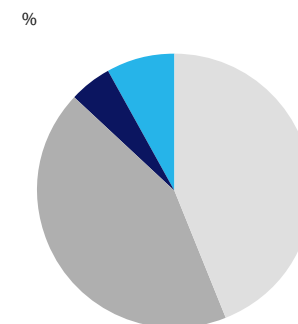
Lisäksi sitouduimme vuonna 2014 tarjoamaan matkustajille langattoman internet-yhteyden sekä viihdejärjestelmän kaukoliikenteen Airbus A350 XWB -lennoilla, jotka alkavat vuoden 2015 jälkipuoliskolla. Tutkimme myös mahdollisuutta lisätä Wi-Fi-yhteys muihinkin laivastomme koneisiin sekä kauko- että lähiliikenteessä.

Keskustelemme asiakkaiden kanssa kuudella kielellä useilla sosiaalisen median foorumeilla.

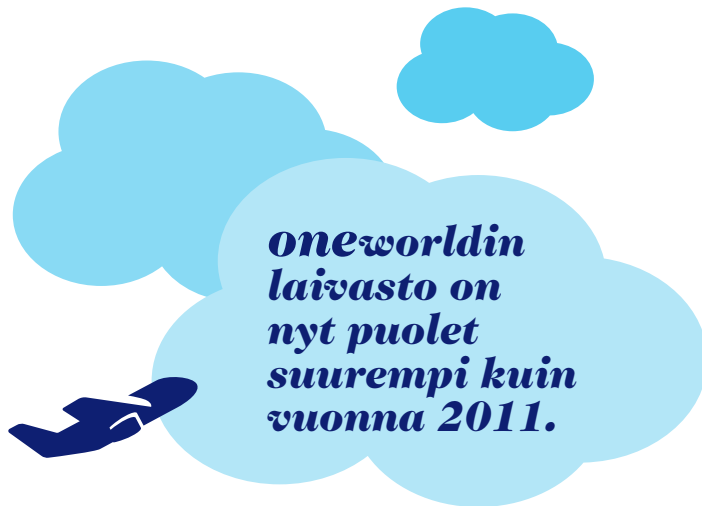
Myytjen henkilökilometrien alueellinen jakauma



Matkustajaliikenteen tuottojen jakauma



oneworld kattaa nyt 15 maailmanluokan lentoyhtiötä tytäryhtiöineen.



*oneworldin
laivasto on
nyt puolet
suurempi kuin
vuonna 2011.*

oneworldin historian suurin laajentuminen päätökseen

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma ja sen jäsenilleen tuoma lisäarvo on saanut aivan uudenlaista merkitystä, kun lentoyhtiöallianssi **oneworld** on kasvatanut jäsenmääräänsä merkittävästi. **oneworld** tarjoaa nyt Finnair Plus -jäsenille entistä enemmän etuja ja mahdollisuuksia ansaita ja käyttää Plus-pisteitä 15 maailmanluokan lentoyhtiön ja niiden tytäryhtiöiden reiteillä.

oneworldin kaksi vuotta kestänyt huomattavan voimakas kasvuvaihe, joka alkoi Air Berlinin liittymisestä allianssiin maaliskuussa 2012, saatiin päätökseen toukokuussa, kun SriLankan Airlines liittyi allianssiin. Kasvuvaiheen aikana allianssiin liittyivät Malaysia Airlines, Qatar Airways, TAM Airlines ja American

Airlinesin fuusiokumppani US Airways ja **oneworldin** laivasto on nyt puolet suurempi kuin vuonna 2011. Tämä laajentaa Finnairin verkoston syöttöliikennettä merkittävästi ja mahdollistaa asiakkaillemme entistä paremman matkustuskokemuksen maailman eri alueiden johtavien lentoyhtiöiden avulla.

Aloitimme codeshare-yhteistyön myös uuden **oneworld**-jäsenyhtiön SriLankan Airlinesin kanssa sen keskus kentälle Colomboon. Sri Lanka on nopeasti kasvava matkakohde, ja nyt suomalaiset ja muut pohjoismaalaiset pääsevät sinne helpommin.

Yhteishankkeet hyvässä vauhdissa

Finnair on myös tiivistänyt yhteistyötä allianssin jäsenyhtiöiden kanssa tuottaakseen lisäarvoa asiakkaille ja luodakseen lisää tuottosynergioita. Huhti-



Räätälöi oma seikkailusi

Aiemmin moniin Finnairin vapaa-ajan matkustamiseen painottuviin kohteisiin pääsi ainoastaan matkanjärjestäjien varaamalla lomalennoilla, mikä vastasi suomalaisten matkustajien aiempia kulutustottumuksia. Asiakkaiden mieltymykset kuitenkin muuttuvat, ja vuonna 2014 Finnair alkoi muuttaa lomalennoitaan reittilennoiksi. Muutos tuo nämä kohteet laajemmin myös Finnairin Skandinaviasta, Baltian maista ja Venäjältä tulevien asiakkaiden ulottuville.

Finnair myy nyt pelkkiä lentoja suosittuihin lomakohteisiin kuten Kanarian saarille, Kreetalle, Kyprokselle, Mallorcalla ja Madeiralta, Thaimaan Krabiin ja Phuketiin sekä Vietnamin Ho Chi Minh Cityyn.

Finnairin tytäryhtiö matkanjärjestäjä Aurinkomatkat jatkaa pakettimatkojen myymistä ja luonnollisesti myös muut matkanjärjestäjät voivat hyödyntää Finnairin reittilentoja. Muutoksen myötä asiakkailta on enemmän mahdollisuuksia räätälöidä oma lomamatkansa tai vaihtoehtoisesti antaa matkanjärjestäjän huolehtia matkansa yksityiskohdista.

kuussa liityimme Euroopan ja Japanin välisen liikenteen yhteishankkeeseen **oneworld**-jäsenyhtiöiden Japan Airlinesin ja British Airwaysin kanssa. Siberian Joint Business on sopimus tämän reittialueen lentojen tuottojen jakamisesta ja hintojen koordinoinnista. Se tekee Finnairista osan näiden markkinoiden suurinta toimijaa ja mullistaa kasvumahdollisuutemme Japanissa. Hanke tarkoittaa sitä, että kaikilla Japanin ja EU:n (sekä Norjan ja Sveitsin) välisillä reiteillä Finnair osallistuu lentojen yhteismyyntiin ja palvelee asiakkaitaan samalla tavalla riippumatta siitä, minkä yhtiön koneella reitti lennetään. Kohtelemme kaikkia asiakkaita kuin omiamme.

Vuosi 2014 oli tärkeä virstanpylväs myös toiselle yhteishankkeellemme eli Atlantin yhteishankkeelle, jossa teemme yhteistyötä American Airlinesin, British Airwaysin, Iberian ja nyt myös American Airlinesiin fuusioituneen US Airwaysin kanssa. Tämä uusi kumppani lisää yli 50 kohdetta **oneworldin** ja yhteishankkeen valikoimaan, muun muassa uudet hubit Philadelphiassa, Charlottessa ja Phoenixissä. Suomesta myytävien lentojen kannalta tämä tarkoittaa sitä, että asiakkaamme pääsevät yhä useampiin Pohjois-Amerikan kohteisiin yhdellä koneenvaihdolla.



Finnair Cargo IATA:n Pharmasertifioinnissa ensimmäisten joukossa.

Rahti osa Aasian liikenteen kasvua

Finnair Cargo on Pohjolan suurin rahtilentoyhtiö ja se kuljettaa yli 150 000 tonnia rahtia ja postia vuosittain, pääasiassa Euroopan ja Aasian välillä. Finnair Cargolla on rahdin logistiikkakeskukset Helsingissä ja Brysselissä ja kattava myyntiagenttiverkosto 47 maassa.

Valtaosa Finnair Cargon rahdista kuljetetaan matkustajakoneiden ruumassa. Finnairin matkustajakoneiden rahtikapasiteetti kaksinkertaistuu tulevina vuosina uusien Airbus A350 XWB -koneiden myötä. Finnairin tarjoamat nopeat rahtiyhteydet soveltuvat erityisesti arvokkaiden tuotteiden, kuten huipputekniikan, aikakriittisten komponenttien, lääkkeiden ja herkästi pilaantuvien tuotteiden kuljetukseen. Vuonna 2014 Finnairin rahtiliiketoiminta muodosti Finnairin kaukoliikenteen tuotoista noin 19 prosenttia.

Rahtiliiketoiminnan osuutta on lisännyt Brysselin rahtikeskus, jonka ansiosta Keski-Euroopan ja Aasian välillä kulkevan rahdin tuotot ovat

kasvaneet 35 prosentilla huhtikuusta 2013, jolloin keskus avattiin. Bryssel on tärkeä lääketeollisuuden tuotteiden logistiikkakeskus. Eurooppalaisten lääketeollisuuden tuotteiden, kuten rokotteiden ja biotekniikkalääkkeiden kasvava kysyntä Kiinassa ja muissa Aasian maissa luo kasvumahdollisuuksia Finnairille. Finnair Cargo osallistuu IATA:n CEIV Pharma -ohjelmaan (Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Handling) tavoitteenaan saada IATA:n Pharma-sertifiointi vuoden 2015 ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Lääkevalmisteet kuuluvat herkimmin pilaantuvien lentorahtituotteiden joukkoon, ja on tärkeää turvata niiden kuljetus standardoidusti tarkkojen lämpötilavaatimusten mukaisesti.

Kasvava rahtiliikenne Euroopan ja Aasian välillä on merkittävässä roolissa, kun Finnair tavoittelee Aasian liikenteensä tuottojen kaksinkertaistamista vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta.

Tuoteuudistuksia vuonna 2014

Laajaan asiakastutkimukseen pohjautuvat uudet tuotteemme ja palvelumme lentomatkustuksen sujuvoittamiseksi



Economy Comfort

Finnairilla on perinteisesti ollut kaksi matkustusluokkaa ja näin on jatkossakin. Kävi kuitenkin ilmi, että monet kaukoliikenteen matkustajista, joille Business-luokka ei ole vaihtoehto, halusivat kuitenkin lisätä matkustusmukavuutta. Halusimme vastata matkustajien odotuksiin ja loimme Economy Comfort -tuotteen, joka tarjoaa jopa 10 senttiä lisää jalkatilaa, paremman niskatuen, laadukkaat kuulokkeet ja henkilökohtaisen matkapakkauksen. Lisämaksu tuotteesta vaihtelee reitin pituuden mukaan ja alkaa 45 eurosta. Economy Comfort -paikkoja on myyty lokakuusta 2014 lähtien ja alkuvaiheen myynti on vastannut odotuksia.



Sky Bistro

Finnair aloitti uuden maksullisen Sky Bistro -konseptin Euroopan liikenteen Economy-luokassa. Tavoitteena on parantaa asiakastyytyväisyyttä laajan valikoiman avulla ja samalla luoda uusi merkittävä ansaintamahdollisuus tarjoamalla laaja valikoima korkealaatuisia tuotteita, joita asiakas voi tilata etukäteen Finnairin nettisivuilta (Pre-order meals) tai ostaa lennolta (Sky Bistro). Sky Bistro esiteltiin marraskuussa 2014 ja alkuvaiheen palaute on ollut rohkaisevaa.



Mobiilisovellus

Finnairin mobiilisovellus on asiakkaan henkilökohtainen assistentti, joka tarjoaa apua matkan joka vaiheessa. Sovellus sisältää henkilökohtaiset lentotiedot, upgrade-mahdollisuuksia ja Finnair Plus -palveluita. iOS-sovellus tuli markkinoille vuoden 2014 lopulla ja sovellus julkaistaan myöhemmin myös muille käyttöjärjestelmille.



Viihdejärjestelmä

Kaukolentojen viihdejärjestelmän käyttöliittymä, navigointi ja sisältö uudistettiin. Viihdejärjestelmään otettiin mukaan myös sanoma- ja aikakauslehtiä.



Istuin uudistus

Vuoden 2014 aikana Finnairin kaukoliikennekoneiden Business-luokkaan asennettiin täysin makuuasentoon liukuvat istuimet. Ne kaukoliikennekoneet, joihin uusia istuimia ei asennettu, poistuvat laivastosta asteittain.



Lounges

Finnairin lounget Helsinki-Vantaan lentokentällä saivat uudet ja laajemmat tilat: Schengen-alueen loungen kapasiteettia lisättiin yli 40 prosentilla, ja ei-Schengen-alueelle Finnair-loungen yhteyteen avattiin uusi Premium Lounge, joka on avoin Finnair Plus Gold- ja Platina-asiakkaille ja vastaaville oneworld-tasoasiakkaille. Molempien lounge-tilojen suunnittelusta vastasi suunnittelu-toimisto dSign Vertti Kivi & Co.

Finnair ja pitkäaikaiset kumppanit

Pitkäjänteisellä yhteistyöllä ja ympärivuotisella pistelajhoitusmahdollisuudella saavutamme parhaat tulokset



Nettilahjoituksia lasten hyväksi

Finnair ja UNICEF ovat tehneet yhteistyötä 20 vuotta, ja UNICEF onkin Finnairin pitkäaikaisin järjestökumppani. Lokakuussa yhteistyössä otettiin uusi askel, kun matkailupalveluiden tietojärjestelmätoimittaja Amadeus rakensi Finnairin netin varauskoneeseen lahjoitusmahdollisuuden. Lentomatkaa varatessaan asiakkaat voivat lahjoittaa yhden, viisi tai kymmenen euroa UNICEFin Schools for Asia -kampanjaan, jolla tuetaan heikoimmassa asemassa olevien lasten koulunkäyntiä 11 Aasian maassa. Lahjoittaminen on mahdollista Finnairin kaikilla 37 paikallisella nettisivulla.

Uuden lahjoitustavan myötä lennoilla aina vuoden lopussa suoritettu Change for Good -käteiskeräys päättyi, mutta valuutankeräyslaatikot löytyvät edelleen Finnairin loungeista Helsinki-Vantaan lentoasemalla sekä henkilökunnan tiloista.



Kummit

Finnair on tehnyt yhteistyötä Lastenklinitan Kummien kanssa vuodesta 1995, ja vuosien varrella mukana ovat olleet niin asiakkaat pistelajhoituksilla kuin oma henkilöstökin.

Vuonna 2013 aloitimme 90-vuotisjuhlisamme traumapatjakeräyksen. Lupasimme Kummeille, että jos henkilökunta kerää rahaa yhden patjan verran, Finnair ostaa toisen. Näin teimme, patja lahjoitettiin Kummeille toukokuussa.



Punainen Risti

Finnair on useana vuonna avustanut Suomen Punaista Ristiä erilaisten äkillisten hätätilanteiden yhteydessä lahjoittamalla logistista osaamistaan ja kuljetusapua järjestölle. Finnairin asiakkaat voivat tukea avustustyötä pistelajhoituksin Katastrofirahastoon tehtyjen lahjoitusten avulla.



Roosa lokakuu

Finnair on tukenut Syöpäsäätiön Roosa nauha -kampanjaa neljä vuotta. Finnairin asiakaspalvelutehtävissä työskentelevät kiinnittävät lokakuun ajaksi roosan nauhan rintapieliinsä. Nauhojen sekä viestinnän keinoin haluamme lisätä tietoisuutta rintasyöpästä ja edistää varojen kertymistä Roosa nauha -rahastoon. Järjestämme tietoisuuksia ja kampanjoimme terveellisten elämäntapojen puolesta myös sisäisesti.

Yhteistyövuosien aikana olemme havainneet, että pistelajhoitukset kasvavat huomattavasti juuri kampanjakuukauden aikana. Roosa nauha finnairilaisten rintapielessä on tehokas viesti asiakkaillemme.



Tikau - Design helps

Suomalainen yritys Tikau toimii yhdessä sisarjärjestönsä Tikau Share ry:n kanssa Intian maaseudulla kouluttaen ja työllistäen syrjityssä asemassa olevia yhteisöjä tavoitteenaan voimaannuttaminen ja köyhyyden kierteen katkaiseminen. Yksi toiminta-alueista on Odishan alueella sijaitseva pieni kylä. Koulutus- ja avustushankkeiden tavoitteena on, että kyläläiset oppisivat valmistamaan käsin kestävästä kehityksen mukaisia tuotteita ja sitä kautta pystyisivät elättämään itsensä.

Finnair auttaa Tikautta logistiikassa sekä varainkeruussa. Se on myös lahjoittanut kylän asukkaille muun muassa Finnairin käytöstä poistettuja huopia.



Metsityshanke Madagaskarilla

Finnairin ja Suomen Luonnonsuojeluliiton monivuotinen yhteistyö on liittynyt pienvesien suojeluun ja luonnon monimuotoisuuden edistämiseen. Viimeksi Finnair ja sen asiakkaat ovat tukeneet Manondroala-metsityshanketta, jolla laajennetaan Madagaskarin sademetsäalueita.

Finnair on halunnut tukea tätä luonnon monimuotoisuuden edistämiseen tähtäävää hanketta, vaikka se ei itse lennä Madagaskarin lähialueille.

Tukea Itämeren hyväksi

Baltic Sea Action Group (BSAG) – Elävä Itämeri on sitoutumaton säätiö, joka tekee konkreettista työtä maailman saastuneimman meren, Itämeren, pelastamiseksi. Finnair on tukenut säätiötä eri tavoin vuosien saatossa. Pysyväksi yhteistyömuodoksi ovat muodostuneet asiakkaiden pistelajhoitukset säätiölle.

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

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 yksityiskohtaisia ohjelmia ei Finnairissa ole arvioitu tarpeelliseksi. Osana alihankintaketjun valvontaa ja eettisiä ohjelmia vaikutuksia kuitenkin tarkastellaan ja arvioidaan.

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 kestävän matkailun edistäminen.

Finnair kuitenkin tiedostaa, että matkailutoimialalla on merkittäviä vaikutuksia eri paikallisyhteisöihin ympäri maailman. Sen tytäryhtiöistä etenkin matkanjärjestäjä Aurinkomatkat Oy sekä SMT Oy ovat omien vaikutusmahdollisuuksiensa suhteen erityisasemassa.

SMT tuki Autolla Nepaliin – Unelmien elokuva

SMT tuki Autolla Nepaliin – Unelmien elokuva, joka on ensimmäinen suomalainen kokonaan joukkorahoituksella toteutettu elokuva. Hyväntekeväisyyselokuva kertoo Juhosta, jolla on unelma oikeudenmukaisemmasta maailmasta. Juho halusi löytää tavan auttaa Nepaliläisiä kastittomia ja päätti lähteä autolla Nepaliin tuodakseen sieltä Suomeen myytäväksi 5 000 kappaletta naisten turvakodin asukkaiden tekemiä koruja. Halusta auttaa kasvoi kokonainen pakettiautomatka ja hyväntekeväisyyselokuva.

Matkan ansiosta Autolla Nepaliin -ryhmä on onnistunut rakentamaan Nepaliin kaksi koulua ja saneeraamaan kolme, palkkaamaan kolme opettajaa vuodeksi ja keräämään yli 70 000 euroa. Korujen myyntiä varten perustettiin yritys Store of Hope, ja korumyynnillä rahoitetaan naisten ja katulasten turvakotien toimintaa Katmandussa.

Aurinkomatkoilla useita tukikohteita

Aurinkomatkoilla on 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 avustuskohteille.

Avustusta Langkawin köyhille perheille

Tuimme Langkawilla The Charity Club Langkawi -hyväntekeväisyysjärjestön toimintaa. Järjestö tukee Langkawin saaren köyhien perheiden elämää. Myynnissämme olleiden batiikkilaukkujen ja keittokirjojen tuotto meni suoraan järjestön toimintaan.

Dominikaaninen tasavalta, Puerto Plata: Koulu- ja lastenkotilahjoitukset

Dominikaanilaista maalaiselämää -retkellä olemme tutustuneet mm. paikalliseen kouluun. Asiakkaidemme avustuksella olemme lahjoittaneet pienemmille askartelu- ja käsityötarvikkeita. Isommat oppilaat ovat saaneet viivoittimia, teroittimia sekä kirjoitusvihkoja. Yhteistyökumppanimme Out Back Safari tukee retkikohteemme koulua ja dominikaaniperhettä, jonka luona vierailimme. Heidän kauttaan olemme tukeneet myös Puerto Platassa sijaitsevaa lastenkotia. Casa Albergue de Martinassa asuu tyttöjä, jotka joko ovat jääneet orvoiksi tai vanhemmat eivät kykene huolehtimaan heistä.

Intia, Goa: Äiti Teresan hoitokoti

Namaste Hindustan! -retkellä vierailimme Äiti Teresan hoitokodissa Panajissa.

Kambodza: Tonle Sapin kouluprojekti

Olemme tehneet monen vuoden ajan yhteistyötä paikallisen koulun kanssa, jossa vierailimme Tonle Sap -retkellä. Koulussa opiskelee vähävaraisten perheiden lapsia. Asiakkaidemme avustuksella olemme lahjoittaneet koululle mm. koulupukuja ja erilaisia koulutarvikkeita. Olemme vieneet koululle muun tarpeellisen lisäksi myös leluja pienten oppilaiden iloksi.



***Aurinkomatkat
pyrkii
antamaan myös
asiakkailleen
mahdollisuuden
tukea
paikallisia
asukkaita.***

Marokko, Agadir: Lahjoituksia orpokodille

Paikallinen yhteistyökumppanimme Time Travel Morocco on ilahduttanut jouluna 2013 ja 2014 Agadirin Hassan II -sairaalan yhteydessä olevan orpokodin lapsia. Lastenkoti on perustettu sairaalan yhteyteen jo 1967. Siellä on tällä hetkellä 90 lasta, iältään 0–23 vuotta. Osa lapsista on kehitysvammaisia. Agadirin Lions Club Tilila otti orpokodin hoitoonsa 1990-luvulla ja perusti voittoa tavoittelemattoman Tazzanine-järjestön. Time Travel järjesti joulun alla lapsille juhlan ja Aurinkomatkat oli mukana viemässä joululoa lapsille. Itsenäisyyspäivän juhlassa keräsimme vapaaehtoisen kahvirahan, joka lahjoitettiin orpokodille. Asiakkaat voivat halutessaan osallistua lasten muistamiseen jättämällä lähtiessään lentoasemalla Time Travelin edustajalle käyttämättä jääneet dirhamit, jotka lahjoitetaan orpokodille.

Thaimaa, Khao Lak: Koulutarvikelahjoituksia paikalliskoululle

Khao Lakissa käymme tutustumassa lomakohteen läheisyydessä sijaitsevaan Suttin Anusorn paikalliskouluun. Vierailun yhteydessä asiakkaat voivat halutessaan viedä lapsille koulutarvikkeita lahjoituksena.

Thaimaa, Phuket: Lasten projekti

Aurinkomatkat on mukana monivuotisen Phuketin yhteistyökumppaninsa, luontoretkiä järjestävän Siam Safari Nature Toursin kanssa projektissa, joka on suunnattu Phuketin vähävaraisten lasten auttamiseen niin kouluissa kuin orpokodeissa. Asiakkaille kerrotaan jo ennen matkaa hankkeesta, jotta he voivat halutessaan ottaa Suomesta mukaansa lapsille sopivia puhtaita käytettyjä vaatteita, leluja ja vihkoja.

Thaimaa, Pattaya ja Hua Hin: All Around Asia

Thaimaanlahden kohteissa asiakkaat voivat loman aikana lahjoittaa tarpeettomaksi käyneet puhtaat vaatteet, kengät, lelut ja muut käyttötarvikkeet vähävaraisille. Tavarat voi jättää oppaalle palvelupisteellä ja ne toimitetaan paikalliseen temppeleihin, josta ne jaetaan apua tarvitseville All Around Asian kautta.

Vietnam, Nha Trang: Iloa kyläpäiväkotiin

Nha Trangin kaupunkikierroksella vierailemme pienessä paikallisessa kyläpäiväkodissa, jossa on hoidossa 3–6-vuotiaita lapsia. Samalla asiakkaat voivat halutessaan lahjoittaa mukana tuomiaan värityskirjoja, kyniä tai muita tarvikkeita päiväkodin käyttöön. Aurinkomatkat on hankkinut lapsille yhteistyössä paikallisen edustajamme kanssa kalusteita päiväkotiin.

Vietnam, Phan Thiet: Lahjoituksia orpo- ja vanhainkodille sekä paikalliskoululle

Phan Thietin kyläretkellä vierailemme pienessä valtion orpo- ja vanhainkodissa, jossa asuu pieniä lapsia sekä ilman omaisia olevia vanhuksia. Asiakkaamme voivat halutessaan lahjoittaa orpokodille vaatteita ja muita tarvikkeita. Toisella retkellä vierailemme paikallisella pikkukoululla, joka sijaitsee pähkinänviljelyalueella. Koulussa opiskelee noin 200 köyhissä olosuhteissa asuvaa lasta. Vierailun yhteydessä asiakkaamme voivat lahjoittaa koulutarvikkeita, jotka opettajat jakavat niitä tarvitseville koululaisille.

Linkkejä:

<http://www.aurinkomatkat.fi/yritysinfo/kestava-matkailu>

<http://www.smal.fi/loader.aspx?id=f56740cf-8df4-4976-b345-2c639d1a4347>

(Helsinki Declaration)

<http://www.sustainabletravelinternational.org/>

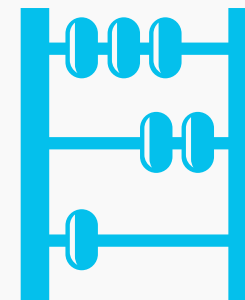
(Vastuullisen matkailun kansainvälinen yhteistyöverkosto, jossa Finnair on mukana)

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 koodifioitu myös viranomaissäädöksiin. Finnairin yleiset kuljetusehdot sisältävät matka- ja



Lahjoituksia kouluille ja lastenkoteihin.

rahtiasiakirjojen liitteisiin ja ne ovat luettavissa myös yhtiön internet-sivuilla. 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.

Linkejä:

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)

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/>

PR5

Asiakastytyväisyyteen liittyvät toimintakäytännöt ja asiakastytyväisyyskyselyiden tulokset

Finnair seuraa saamaansa asiakaspalautetta ja raportoi palautteet palvelusta vastaavalle osastolle vähintään kuukausittain. Kiireellisissä asioissa palaute välitetään heti eteenpäin. Vuonna 2014 erityisesti tuoteuudistusten seurannassa on hyödynnetty asiakaspalautteita. Palautteiden perusteella olemme kehittäneet asiakaskokemusta lentoasemilla ja matkustamossa. Kehityskohteita ovat olleet muun muassa lähtöselvitys, lounge-palvelut, matkustamoviihde ja lentotarjoilu. Myös proaktiivista lentoasemapaalvelun asiakashyvitystä on kehitetty edelleen. Nyt voimme tarjota lentoasemilla asiakkaillemme enemmän eri hyvitysvaihtoehtoja, jos palvelutilanteissa on häiriöitä. Yhtenä päätavoitteena on parantaa kokonaisvaltaista asiakaskokemusta palautteiden pohjalta. Asiakaspalautteet ovat tärkeitä myös asiakaspalveluhenkilökunnan motivoinnissa.

Asiakkaiden palvelukokemusta seurataan reittilennoilla päivittäin ja tulokset raportoidaan kuukausittain. Asiakastytyväisyystutkimus kattaa kaikki Finnairin ja osin myös Flybe Finlandin operoimat reittiliikenteen kohteet. Tutkimus tehdään satunnaisotokseen perustuvana sähköpostikyselynä 1-7 päivää lennon jälkeen. Kyselyn avainmittareita ovat yleisarvosana lentomatkasta sekä arvosanat palvelun eri osa-alueista, kuten varauksesta, lentoasemapaalveluista sekä lennonaikaisista palveluista. Aasian- ja Euroopan -reiteillään Finnair osallistuu myös IATAn kilpailijaseurantatutkimukseen, jonka avulla saadaan kuva asiakkaan kokemasta palvelun laadusta suhteessa tärkeimpiin kilpailijoihin.

Finnairin asiakastytyväisyyden kokonaisarvio on lähellä edellisvuosien tasoa ja sille asetettu tavoite on saavutettu. Kaikista tutkimukseen vuonna 2014 vastanneista asiakkaista 77 prosenttia antoi kokemukselleen arvosanan 8-10 skaalalla 1-10 (76 % vuonna 2013). Palvelun vahuuksia ovat muun muassa tehokkaat maapalvelut sekä sujuvat vaihdot Helsingin lentoasemalla. Asiakkaat arvostavat myös Finnairin koneiden matkustamoympäristöä sekä ystävällistä matkustamopalvelua. Kehitettävää on nähty muun muassa matkustamoviihhteessä sekä aterioissa.



Finnair esitteli vuoden 2014 aikana monia matkustusmukavuutta lisääviä tuoteuudistuksia. Uudistuksiin kuuluivat uusi Economy Comfort -paketti kaukoliikenteen Economy-luokkaan, mobiilisovellus sujuvoittamaan matkan eri vaiheita sekä uudistuksia lennon aikaiseen tarjoiluun ja viihdejärjestelmään.

Economy Comfort -paketin ostamalla asiakas saa enemmän jalkatilaa, mukavan päänojan, laadukkaat kuulokkeet viihdejärjestelmän käyttöä varten sekä pakkauksen, jossa on silmäsuoja, korvatulpat ja hammas-harja. Finnair uudisti syksyn aikana myös lähes kaikkien kaukoliikenne-koneidensa viihdejärjestelmän. Uusi helpokäyttöinen käyttöliittymä nopeuttaa elokuvien, tv-ohjelmien ja muun sisällön käyttämistä ja tuo esimerkiksi elokuvat vain yhden klikkauksen päähän. Viihdejärjestelmässä on mukana myös sähköisiä lehtiä, sarjakuvia ja kirjoja.

Euroopan-lentojen välipalatarjoilu vaihtui maksulliseen Sky Bistro -valikoimaan, josta asiakas voi ostaa mieleisensä välipalan. Laajaan valikoimaan kuuluu useita leipä-, salaatti- ja muita vaihtoehtoja, myös lämpimiä aterioita on tarjolla. Sky Bistro korvasi välipalatarjoilun Finnairin yli kaksi tuntia kestäväillä Euroopan lennoilla. Kahvi- ja teetarjoilu sekä Finnairin uusi nimikkojuoma, mustikkamehu, ovat ilmaisia.

Finnair uudisti kaukoliikenteen tarjoilua tarjoamalla päivälentoilla välipalan lämpimien aterioiden lisäksi. Myös viinivalikoima uudistui ja kuohuviini kuuluu nyt maksuttomaan tarjoiluun.

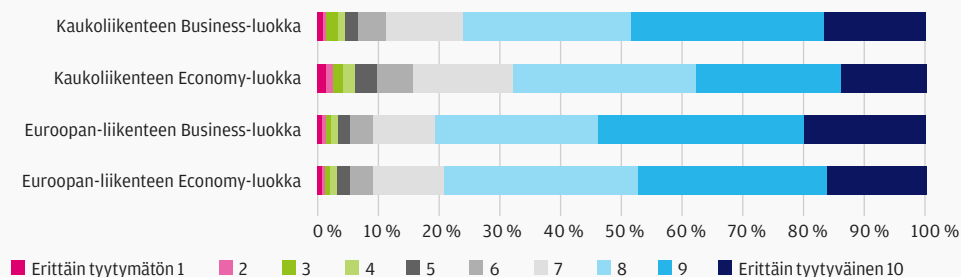
Syksyn aikana esiteltiin myös Finnairin mobiilisovellus, josta asiakas näkee henkilökohtaiset lentotiedot ajantasaisesti. Sovellusta voi käyttää lennolle kirjautumiseen, istumapaikan valintaan, ja se tuo tarjouksia sekä Finnair Plus -pistetiedot asiakkaan mobiililaitteeseen. Mobiilisovellus on ensi vaiheessa käytettävissä Apple iOS-laitteissa ja siitä tulee myöhemmin versiot myös muille käyttöjärjestelmille.

Muita uudistuksia ovat uudet, täysin makuuasentoon liukuvat Business-luokan istuimet, jotka on asennettu useimpiin Finnairin kaukoliikennekoneisiin, uusi saunaosasto Finnairin non-Schengen lounge-tiloissa Helsinki-Vantaan lentoasemalla sekä juuri avattu Premium Lounge, joka on tarkoitettu Finnair Plus Gold - ja Platina-jäsenille sekä oneworld-

allianssin vastaaville tasojäsenille. Remontoitu Schengen-alueen lounge, jossa on nyt enemmän istuintilaa sekä lasten leikkialue, avattiin loka-kuussa.

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

Finnairin asiakkaiden yleisarvio lentomatikasta vuonna 2014





OPERATIIVINEN TOIMINTA

**Tehokas operatiivinen
toiminta on
lentoyhtiölle eilinehto.**

GRI:

**EN1, EN3, EN4, EN5, EN6, EN8, EN14,
EN16, EN19, EN20, EN22, EN23, EN26**

Laadukas toiminta mahdollistaa verkostostrategian

Kaupallinen ilmailu on pienten marginaalien liiketoimintaa, joten tehokas operatiivinen toiminta on lentoyhtiölle elinehto. Finnair keskittyy Euroopan ja Aasian väliseen liikenteeseen, lentää vuosittain noin 97 000 lentoa ja operoi maailman pohjoisinta kansainvälisen vaihtomatrustuksen keskusta. Menestyksellään toiminta näissä olosuhteissa edellyttää vahvaa panosta toiminnan laatuun ja tehokkuuteen: meillä on oltava maailman luokan toimintamalli, prosessit, työkalut, mittarit ja osaaminen organisaatiossamme.

Keskeisiä toiminnan menestyksen mittareita ovat: yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), polttoaineenkulutus ja siitä syntyvät hiilidioksidipäästöt, laivaston käyttöaste, toiminnan täsmällisyys, yhteyksien luotettavuus ja jälkeenjääneiden matkatavaroiden määrä. Laadukas toiminta kaikilla näillä alueilla tukee Finnairin Aasian-strategiaa ja kustannuskilpailukykyämme. Finnair on operatiivisessa mielessä maailman johtavia lentoyhtiöitä, mutta olemme silti valinneet toiminnan edelleen kehittämisen yhdeksi keskeisistä tulevaisuuden hankkeistamme.

Turvallisuus ensin

Lentotoiminnan kehittämisessä turvallisuus on aina etusijalla. Turvallisuus ja riskien ehkäiseminen ovat Finnairin ja koko toimialan menestyksen perusta, ja nämä periaatteet ovat keskeinen osa toimintakulttuurimme ydintä. Toimintaamme ohjaavat lukuisat viranomaissäännökset alkaen Euroopan unionin EASA OPS -määräyksistä, jotka säätelevät kaupallisen ilma-aluksen operointia. Kansainvälisen ilma-

kuljetusliiton IATA:n jäsenenä Finnair noudattaa lisäksi IOSA-vaatimuksia (IATA Operational Safety Audit), jotka ovat osin eurooppalaisia OPS-määräyksiä tiukempia. Lentoyhtiön kaikkien toimintojen määräystenmukaisuutta seurataan päivittäin, se varmistetaan vuosittaisilla auditoinneilla ja mahdolliset poikkeamat vaatimuksista korjataan nopeasti.

Määräykset muodostavat lentoturvallisuuden perustan, mutta tehokas lentoyhtiö tarvitsee myös kattavan lentoturvallisuuskulttuurin. IATA:n lentoyhtiöille rakentama Safety Management System -metodologia (SMS) muodostaa kehyksen, jonka puitteissa myös Finnair rakentaa, seuraa ja parantaa systemaattisesti turvallisuuden eri osa-alueita.

Yksi tärkeimmistä elementeistä turvallisuudessa on toimiva raportointikulttuuri. Perinteisesti erityisesti lentäjät, mutta nykyään myös muu henkilöstö, raportoivat työhönsä liittyvistä riskeistä ja poikkeavista tapahtumista. Finnairissa on käytössä turvallisuusraportointijärjestelmä, jonka puitteissa tuotetaan lentoturvallisuus-, huoltoturvallisuus-, maapalveluiden turvallisuus- ja matkustamoturvallisuusraportteja.

Raportointiin kannustetaan hyvin laaja-alaisesti, sillä kaikista poikkeamista tai poikkeuksellisista tilanteista tarvitaan tietoa. Raportointi esimerkiksi läheltä piti -tilanteesta auttaa korjaamaan taustalla olevan mahdollisen puutteen ja näin ennaltaehkäisemään vastaavaa tilannetta tulevaisuudessa. Erilaiset inhimilliset lipsahdukset ja virheet ovat mahdollisia, mutta tarkoituksellista määrysten rikkomista ei hyväksytä.



Turvallisuus on koko toimialan menestyksen perusta.

	Finnair
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	6,37 euroa
Polttoaineen kulutus per istuin	25,9 g/ASK
Lentokoneiden käyttöaste (kaukoliikenne)	14,4 t/päivä
Lentokoneiden käyttöaste (lähiliikenne)	8,2 t/päivä
Täsmällisyys* (kaukoliikenne)	79,6 %
Täsmällisyys* (lähiliikenne)	89,5 %
Jälkeenjääneet matkatavarat	6,4 laukkua/1 000
Jatkoyhteyksien luotettavuus (Helsingissä)	98,8 %

* Täsmällisyys = prosenttiosuus lennoista, jotka saapuivat 15 minuutin sisällä aikataulun mukaisesta saapumisajasta



Turvallisuus, luotettavuus ja kustannustehokkuus kohtaavat lennonsuunnittelussa

Lennonsuunnittelu on yksi lentoyhtiön perustoiminnoista, ja sen tarkoitus on luoda jokaiselle lennolle turvallinen, luotettava ja kustannustehokas lentosuunnitelma, joka täyttää sekä viranomaisten asettamat että yhtiön sisäiset vaatimukset.

Jokainen lento suunnitellaan erikseen, ja lentosuunnitelmat lähetetään asianomaisten maiden lennonjohdolle. Lentäjät saavat tuoreimman lentosuunnitelmaehdotuksen käyttöönsä ilmoittautuessaan tunti ennen lennon lähtöä. Viime kädessä kapteeni vastaa lentosuunnitelmasta ja päättää koneeseen tankattavan polttoainemäärän lentosuunnitelman ja oman kokemuksensa perusteella.

Finnair käyttää lennonsuunnitteluun Lufthansa Systemsin Lido-lennonsuunnittelujärjestelmää. Lennonsuunnittelun lähtötietoja ovat aikataulu, koneyksilö ja sen suoritusarvotiedot, koneen tekninen status, säätiedot kentillä ja reitillä sekä matkustajiin, matkatavaroihin, rahtiin ja kuormauskalustoon liittyvät tiedot. Käytettävää reittiä suunniteltaessa otetaan huomioon julkaistut lentoväylät, navigointimaksut, korkean maaston asettamat rajoitukset, lentolupien sisältämät rajoitukset käytettäviin reitteihin ja mahdolliset viranomaisten tiedotukset. Lentoreitti ja lentoaika tiettyyn kohteeseen vaihtelevat päivittäin käytettävissä olevan ilmatilan ja säätietojen mukaan. Lisäksi lentoyhtiö voi itse rajoittaa ilmatilan tai lentokenttien käyttöä omalla päätöksellään operatiivisista tai muista syistä. Vuonna 2014 Finnair teki reittimuutoksia Itä-Ukrainan tilanteen vuoksi.

Lyhyiden lentojen suunnittelu on Finnairissa automatisoitu. Niiden osalta lennonsuunnittelija valvoo järjestelmän toimintaa ja puuttuu suunnitteluun vain ongelmatilanteissa, kuten esimerkiksi lennonjohtorajoitusten aiheuttaessa myöhästymisiä. Kaukolentojen suunnittelussa lennonsuunnittelija muokkaa ja optimoi järjestelmän avulla suunnitelmaa ja perehtyy tarkoin esimerkiksi kaikkiin lentoa koskeviin viranomaisohjeisiin. Lisäksi kaukolentojen operointi kaksimoottorisella koneella edellyttää viranomaisen hyväksymän ETOPS-vaatimusten (Extended-range Twin-Engine Operations) noudattamista, eli lennolla on oltava käyttökelpoiseksi selvitetty reittivarakentät ja riittävä määrä polttoainetta, jotta varakentälle päästään turvallisesti kaikissa olosuhteissa, vaikka toinen moottori vikaantuisi.

Turvallisuus ja luotettavuus ovat tekijöitä, joista Finnair ei tingi koskaan. Huolellisella lennonsuunnittelulla voidaan kuitenkin vaikuttaa

polttoainetehokkuuteen ja päästöihin: Finnair lentää kymmeniä tuhansia lentoja vuodessa, joten pieneltäkin tuntuva – esimerkiksi 100 euron – parannus polttoainetehokkuudessa per lento kertautuu vuoden aikana ja vaikuttaa selvästi polttoainekustannuksiin, jotka muodostavat noin kolmanneksen Finnairin kustannuksista. Myös vaikutus hiilidioksidipäästöihin on merkittävä. Yhden ylimääräisen tankatun polttoainetonnin kantaminen kuluttaa 10 tunnin kaukolennolla 350 kiloa kerosiinia, mikä tarkoittaa yli tuhatta kiloa hiilidioksidipäästöjä.



1 000 polttoainekilon kuljettaminen kuluttaa 350 kg polttoainetta 10 tunnin lennolla.

Lentosuunnitelma pitää aina sisällään tietyt puskurit: koneen oman ulkoisen voimanlähteen (APU) käytön, moottoreiden käynnistyksen ja lähtökentällä rullauksen kuluttaman polttoaineen ja reitin aikana tarvittavan polttoaineen lisäksi suunnitelmaan kuuluu reitin aikana mahdollisesti tarvittava lisäpolttoaine, polttoaine varakentälle menoa varten, ETOPS-vaatimusten edellyttämä polttoainelisa sekä vielä lopullinen polttoainereservi.

Kustannuksiin vaikuttavat myös eri maiden yli lentämisestä maksettavat navigointimaksut, jotka nekin muodostavat merkittävän kustannuserän lentoyhtiölle. Navigointimaksut vaihtelevat maittain, ja niitä optimoidaan yhdessä polttoainekustannusten kanssa. Finnairin tavoitteena on aina turvallinen, luotettava ja taloudellinen operointi, jossa huomioidaan kaikki eri seikat.

Lentosuunnitelmaan voidaan lennon aikana tehdä muutoksia, jos tilanne niin edellyttää. Kaukolennoissa Finnair on siirtymässä käytäntöön, jossa kaukolennoille luodaan vielä uusi laskelma lennon aikana, jotta voidaan huomioida viimeisin säätilanne ja varmistaa optimaalinen operointi.

Koko turvallisuusajattelumme lähtee siitä, että yksittäinen poikkeama tai inhimillinen virhe eivät aiheuta onnettomuutta, koska järjestelmään sisäänrakennetut suojaimekanismit pystyvät pysäyttämään poikkeamat ja siten estävät riskin toteutumisen.

Just Culture -periaatteiden mukaisesti raportoit- jalle ei koidu seuraamuksia turvallisuusraportoinnin perusteella, sillä tavoitteena on oppia tapahtuneesta ja parantaa prosesseja turvallisuuden edelleen kehittä- miseksi. Turvallisuusraporttia ei kuitenkaan voi käyttää vastuun välttämiseen riketapauksissa – tahal- lisia rikkeitä ei hyväksytä.

Finnairissa kaikki turvallisuusraportit tutkitaan ja luokitellaan tapahtuman vakavuuden mukai- siin riskiluokkiin. Vakavat, turvallisuutta vaaran- tavat tapaukset ovat harvinaisia, ja niistä tehdään lähes poikkeuksetta myös erillinen turvallisuustut- kinta. Tutkinnan voi suorittaa asiasta vastaava viran- omainen, Suomessa Onnettomuustutkintakeskus. Vaikka viranomainen päättäisi, että tutkinta on tarpeeton, teemme sisäisen turvallisuustutkinnan. Esimerkiksi lentämiseen liittyvissä tapauksissa tutkija on aina alueeseen erityiskoulutuksen saanut kokenut lentäjä. Tutkinta tehdään aina itsenäisesti eikä yhtiön johdolla ole mahdollisuutta vaikuttaa sen kulkuun tai tuloksiin.

Tärkeä osa toimintaamme on myös operatiivisten riskien hallinnointi. Finnair seuraa raporttien kautta tulevaa informaatioita, koti- ja ulkomaisilta viran- omaisilta tulevia signaaleja ja tiedotteita sekä lento- konevalmistajilta tulevaa informaatiota. Tutkimme myös aktiivisesti lentoliikennealueella olevia tapah- tumia, jotka näemme edes etäisesti mahdollisiksi myös meidän toimintaympäristössämme. Mahdollisia

riskejä arvioidaan Finnairin kannalta, ja näiden riski- arvioiden pohjalta teemme tarvittaessa muutoksia toimintatapoihimme.

Polttoainetehokkuus ja moderni laivasto

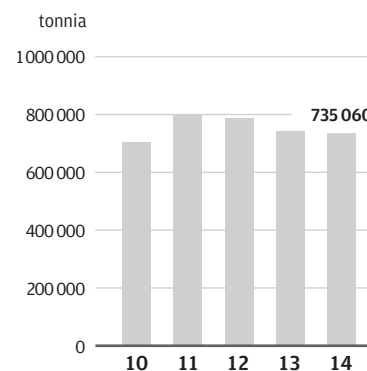
Vahva sitoutuminen turvallisuuteen ja matkustus- mukavuuteen pitää sisällään paljon muutakin kuin määräyksiä, prosesseja ja toimintakulttuurin. Siihen tarvitaan myös moderni, energia- ja kustannuste- hokas laivasto. Ympäristöystävällisesti ajattelevat lentoyhtiöt pyrkivät lentämään nuorella laivas- tolla, joka edustaa uusinta lentokonesukupolvea. Finnairin laivaston keski-ikä oli vuoden 2014 lopussa 10,2 vuotta, kun IATA-keskiarvo oli 10,9 vuotta. Laivastomme keski-ikä tulee laskemaan merkittä- västi uusien Airbus A350 XWB -koneidemme myötä. Niiden toimitukset alkavat vuoden 2015 toisella puoliskolla.

Vuoden 2014 alkupuoliskolla otimme merkittävän edistysaskeleen kohti parempaa polttoainetehok- kuutta ja ekologisesti kestävämpää toimintaa, kun viimeinenkin Boeing 757 -lentokone poistui laivas- tostamme. Tämä konetyyppi korvattiin polttoaine- tehokkaalla Airbus A321 -koneella, jossa on polt- toaineen kulutusta vähentävät Sharklet-kärkisiivet. Näiden koneiden toimitukset Finnairille alkoivat vuonna 2013. Airbus A321 Sharklet on luokkansa polttoainetehokkain, kustannustehokkain, vähäpää- töisin ja hiljaisin. Se tarjoaa paremman matkustus- mukavuuden ja kuluttaa noin seitsemän prosenttia vähemmän polttoainetta per istuin kuin Boeing 757. Uudet koneet lisäävät Euroopan reittien suunnittelun joustavuutta ja parantavat koneiden käyttöastetta ja laivastoinvestoinnin tuottoa. Niiden myötä Finnairin laivasto koostuu yksinomaan Airbus-koneista. Laivaston yhtenäisyys yksinkertaistaa koneiden huol-

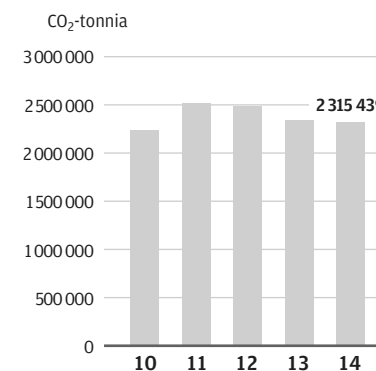


**Vuonna 2014
jatkoylehtyksen
luotettavuus
oli yli
98 %.**

Polttoaineen kulutus

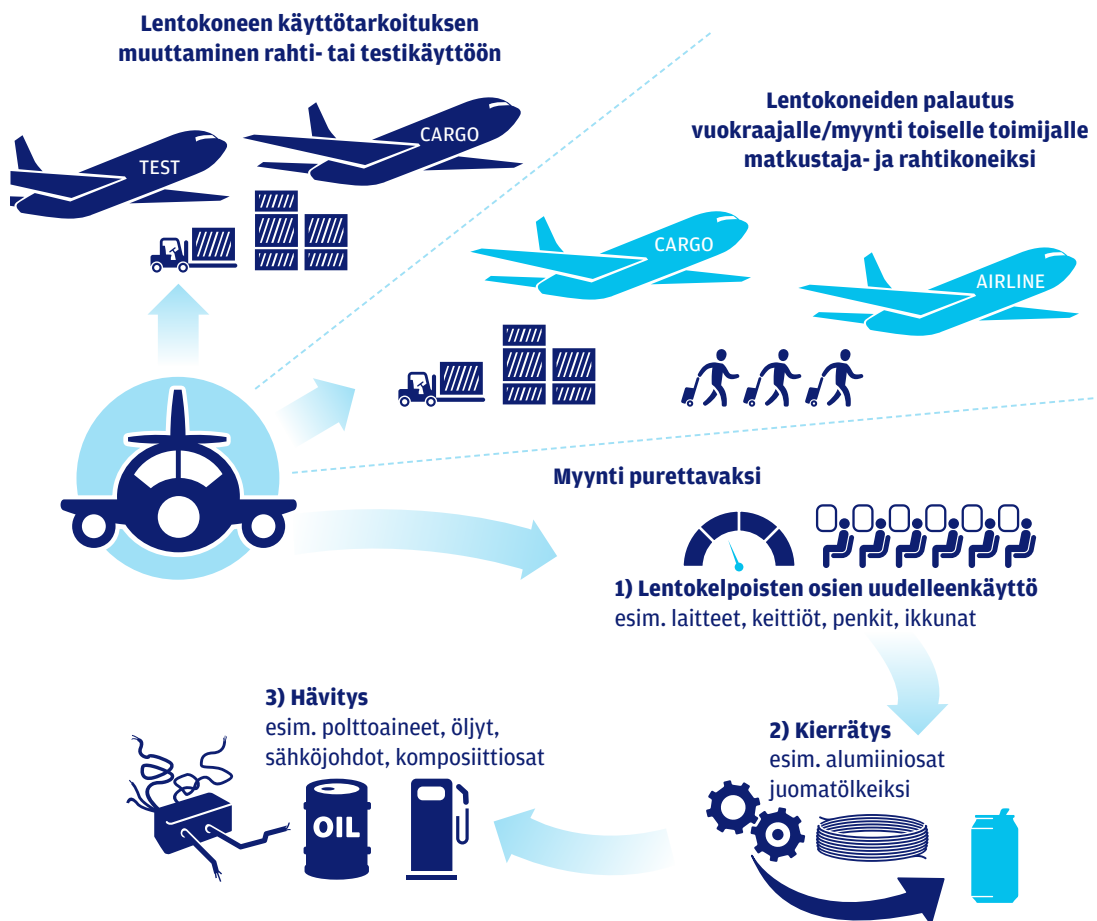


Lentämisen suorat CO₂-päästöt



Lentokoneet kiertoon

Kun koneyksilö poistuu laivastostamme, sillä on yleensä selvät jatkumahdollisuudet: tyypillisesti se palautetaan vuokraajalle ja vuokrataan edelleen, myydään toiselle lentoyhtiölle tai se muutetaan esimerkiksi rahti- tai testikäyttöön. Kun koneen palvelusaika on viimein loppuillaan, se puretaan ja kierrätetään. Valtaosa lentokoneen laitteista, osista ja materiaaleista voidaan irrottaa ja käyttää uudelleen tai kierrättää. AFRA:n (Aircraft Fleet Recycling Association) arvion mukaan lentokoneista kierrätetään nykyisin 80–85 prosenttia ja AFRA:n tavoitteena on nostaa luku 90 prosenttiin vuoden 2016 loppuun mennessä.



tojärjestelyjä, mikä osaltaan auttaa meitä saavuttamaan maailmanluokan tason täsmällisyydessä, yhteyksien luotettavuudessa ja jälkeenjääneiden matkataravaroitten määrässä. Nämä kaikki ovat keskeisiä, kun strategiaamme mukaisesti keskitymme Helsingin kautta kulkevaan verkostoliikenteeseen.

Finnair saa vuonna 2015 ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä käyttöönsä uuden konetyypin, Airbus 350 XWB -koneen. Se on noin 25 prosenttia polttoainetehokkaampi kuin A340-koneet, jotka se Finnairin laivastossa korvaa.

A350 XWB lisää matkustaja- ja rahtiliikenteen kapasiteettiamme ja parantaa merkittävästi matkustusmukavuutta. Se sai tyyppihyväksynnän EASA:lta syyskuussa ja FAA:lta marraskuussa 2014. Finnairin oneworld-allianssikumppani Qatar Airways otti lentokonetyypin kaupalliseen käyttöönsä tammi-kuussa 2015. Finnair valmistautuu ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä vastaanottamaan ensimmäiset tilaamistensa 19 koneesta vuoden 2015 toisella puoliskolla (ks. sivu 34).

Kumppanit luovat laatua

Finnairin henkilöstö huolehtii koneistamme ja asiakkaistamme kellon ympäri ja varmistaa koneiden nopean kääntymisen ja sujuvat jatkolennot. Vuonna 2014 uudistimme Helsinki-Vantaan lentokentän tuntumassa sijaitsevan operatiivisen keskuksemme, jossa nyt yhdistyvät verkostonhallinnan keskus, lennonsuunnittelu, häiriötilanteiden hallinta, lentojen tukitoiminnot, vianhallinta ja IT-toiminnot. Tavoitteena oli parantaa yhteistyötä, laatua ja kustannustehokkuutta. Uudistettu operatiivinen keskus on Finnairin todellinen hermokeskus, ja sen toiminta tähtää sujuvien yhteyksien varmistamiseen Finnairin asiakkaille vuoden jokaisena päivänä.

Myös useilla ulkoisilla kumppaneillamme on tärkeä rooli sujuvassa toiminnassa. Hyvin toimiva yhteistyö



Finnair lentää noin
97 000
lentoa vuodessa.

Rajavartiolaitoksen ja Helsinki-Vantaan lentokenttää operoivan Finavian kanssa mahdollistaa matkustajavirtojen sujuvan kulun lentokentän läpi. Finavian takaama minimivaihtoaika on 35 minuuttia.

Strategiset kumppanimme vaikuttavat myös Finnairin operatiivisen toiminnan laatuun. Meillä on nyt kahden vuoden kokemus ulkoistetusta asematason palvelusta, ateriapalveluista sekä moottori- ja varaosahuollosta, jotka aiemmin olivat osa Finnairia. Valitsemalla näihin toimintoihin huippuluokan kumppanit, Swissportin, LSG Sky Chefsin ja SR Technicsin, Finnair on parantanut laatua ja saavuttanut hyviä tuloksia edullisemmilla kustannuksilla.

Samankaltaisia tuloksia on saavutettu Embraer- ja ATR-koneilla liikennöitävien reittien yhteistyöllä, joka kattaa noin yhden kolmasosan Finnairin Euroopan liikenteestä. Tätä liikennettä on operoinut Flybe Finland, jonka emoyhtiön Flybe Nordicin Finnair ja Flybe perustivat vuonna 2011. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi tammikuussa 2015 kaupan, jossa Flybe UK Ltd:n 60 prosentin osuus Flybe Nordicin osakekannasta siirtyy StaffPoint Holding Oy:lle ja Oy G.W. Sohlberg Ab:lle. Kauppa odottaa vielä toteutumistaan, mutta lentotoiminta jatkuu normaalisti. Finnair ja uudet omistajat arvioivat eri vaihtoehtoja alueellisen lentotoiminnan kustannustehokkaaseen järjestämiseen. Alueellinen syöttöliikenne on tärkeää Finnairin kaukoliikenteelle ja se myös mahdollistaa kattavan reittiverkoston Suomessa ja Suomesta muualle Eurooppaan.

Yhteistyöhömmä strategisten kumppanien kanssa sisältyy myös riskejä. Aiemmin vastuu poikkeus- ja häiriötilanteista oli vain omista käsissämme, mutta nyt myös laajemman toimintaympäristömme strategisten kumppanien mahdolliset häiriöt vaikuttavat meihin ja kannamme viime kädessä vastuun myös niiden vaikutuksista toimintaamme. Läheinen yhteistyö kumppanien kanssa, toiminnan koordinaatio ja suorituksen arviointi vähentävät kuitenkin näitä riskejä. Vaikka kumppanimme ovat erikoistuneet eri toimintoihin, kaikkien yhteisenä tavoitteena on tarjota asiakkaalle laatulentoyhtiön palvelu.

Häiriötilanteissa, jotka toisinaan ovat väistämättömiä, teemme kaikkemme varmistaa, että asiakkaillemme koitua haitta jää mahdollisimman pieneksi ja panostamme erityisesti vaihtomatustajien palveluun. Asiakkaidemme pitää voida luottaa siihen, että vaihto Helsinki-Vantaan kautta tarkoittaa turvallista, sujuvaa ja miellyttävää lentomatkaa. Usein jatkoylehtyksen luotettavuus onkin 100 prosenttia, ja koko vuodelta se oli yli 98 prosenttia.



Turvallisuus ja ympäristö huomioidaan jäänpoistossa ja -estossa

Aina kun ilmassa on kosteutta ja lämpötila liikkuu lähellä nollaa tai pakkasasteita, lentoyhtiöt suorittavat jäänpoiston ja -eston turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Jäänpoistossa puhdistetaan kaikki epäpuhtaudet lentokoneen pinnalta ja jäänestossa lentokoneen pinnalle ruiskutetaan suoja-ainetta, joka estää jään kiinnittymisen lentokoneen pintaan.

Kuluvana talvikautena (2014-2015) Finnair otti käyttöönsä suomalaisen Vaisalan kehittämän CheckTime-ratkaisun, joka hyödyntää lentokenttien tarkkoja säämittauslaitteita sateen vesiaron mittaamiseen ja laskee mittaustulosten perusteella jäänpoisto- ja jäänestonestöiden kyllästyspisteen.

Enää lentäjien ei tarvitse turvautua taulukoihin, vaan he saavat ajantasaisia ja dynaamista tietoa päätöksenteon tueksi minuutin välein päivittyvästä tilannetiedosta. CheckTime ottaa huomioon kaikki säämuutokset, jotka voivat vaikuttaa jäänpoistonesteen valintaan. Näin lentäjä pysyy ajan tasalla siitä, mikä on koneen jäänpoisto- ja jäänestöaineiden tilanne. Uusi prosessi parantaa entisestään turvallisuutta ja toiminnan tehokkuutta sekä vähentää turhaa kemikaalien käyttöä.

Ensimmäinen A350 XWB-kone liittyy laivastoomme syksyllä 2015.



Finnair on yksi ensimmäisistä lentoyhtiöistä maailmassa, ja ensimmäinen lentoyhtiö Euroopassa, joka saa käyttöönsä uuden sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneet. Kyseessä on täysin uusi lentokonetyyppi, joka nostaa riman uudelle tasolle niin ympäristövaikutusten minimoinnissa kuin matkustusmukavuuden parantamisessa, ja tarkoittaa aimo harppausta eteenpäin kaukoliikenneoperoinnin taloudellisuudessa.

Airbus A350 XWB -koneet ovat Finnairin historian suurin laivastoinvestointi. Olemme tilanneet 19 lentokonetta, jotka muodostavat Finnairin kaukoliikennelaivaston selkärangan tuleviksi vuosiksi. Uudet koneet ovat ratkaisevassa asemassa, kun Finnair tavoittelee Aasian liikenteensä tuottojen kaksinkertaistamista vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta.

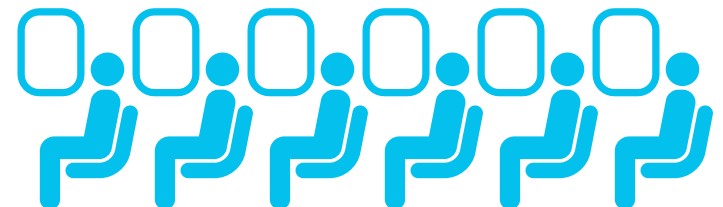
Laivastoinvestoinnin strategisen merkityksen vuoksi Finnair on keskittynyt varmistamaan, että jokainen uusi lentokone integroituu saumattomasti Finnairin verkostoon. Valmistautumisohjelmaan kuuluu niin lentäjien, matkustamohenkilökunnan kuin muunkin henkilökunnan koulutus, perusteellinen maa- ja asematason palveluiden läpikäynti, IT- ja datavaatimukset, huoltoaikataulut ja -tarpeet, viranomaisasiat sekä lentokenttien infrastruktuuri.

A350 XWB -koneiden käännot Helsinki-Vantaan lentokentällä ovat keskeisen tärkeitä Finnairin verkostostrategialle ja sujuville jatkoyhteyksille Helsingin kautta, ja käänntöjen edellytykset on kartoitettu yksityiskohtaisesti. Lentokoneen rungossa on yli 50 prosenttia komposiittimateriaalia, mikä tarkoittaa monia muutoksia lentokoneen käsittelyyn ja asematason palveluiden toteuttamiseen. Huolellisella siirtymävaiheen suunnittelulla Finnair varmistaa uusien koneiden saumattoman liittämisen Finnairin verkostoon.

Täysin uudenlaisen laajarunkokoneen ottaminen käyttöön koskettaa monia toimintoja ja satoja ammattilaisia Finnairissa. Kun ensimmäiset Finnairin A350 XWB -koneet saapuvat meille vuoden 2015 toisella puoliskolla, me olemme valmiita.



20%
lisää kapasiteettia,
noin 40
lisäpaikkaa/kone.



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 energiajätteen keräys on järjestetty toimitiloissa.

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

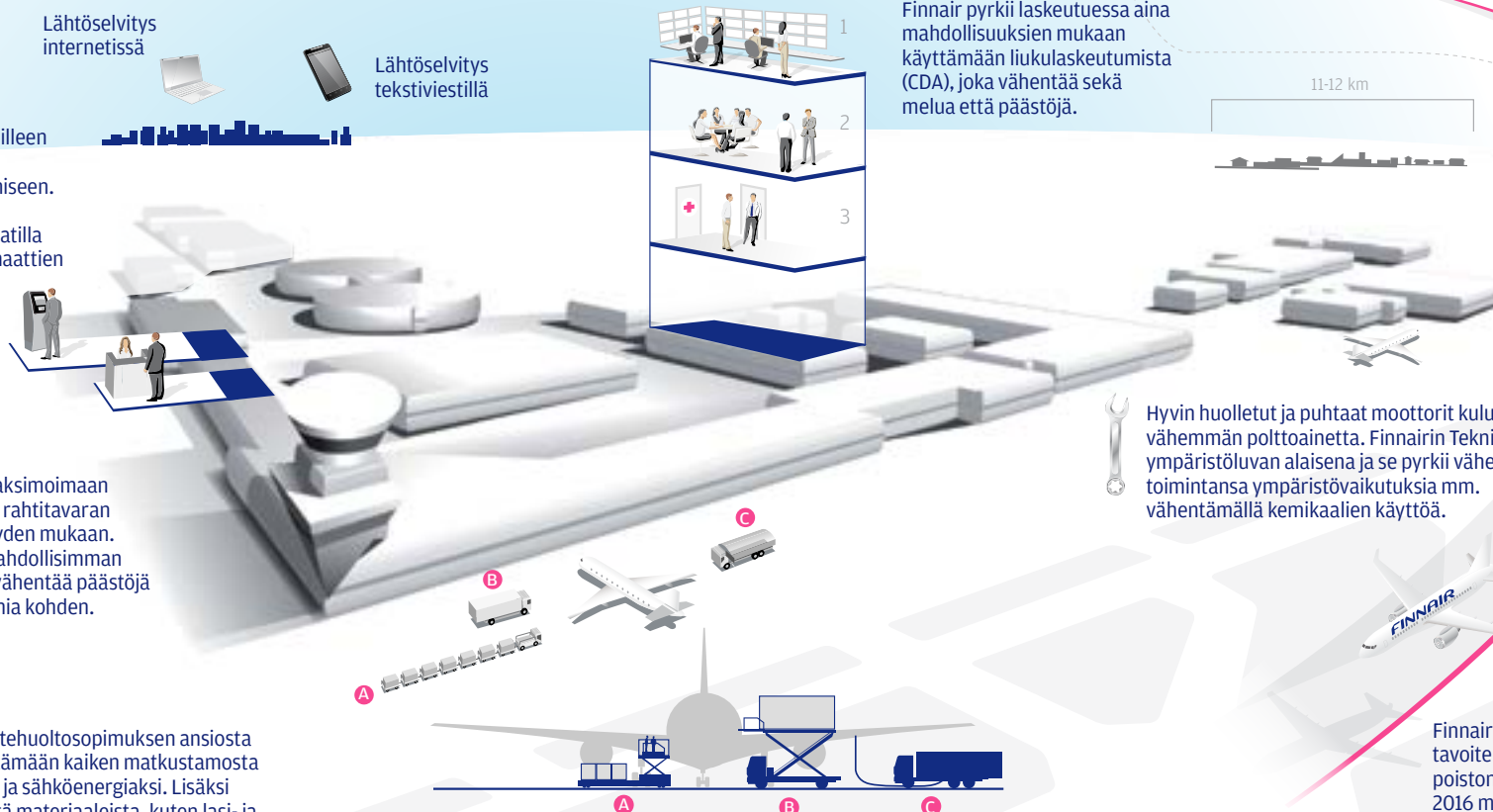
Lähtöselvitys internetissä



Lähtöselvitys tekstiviestillä

Finnair tarjoaa asiakkailleen useita vaihtoehtoja lähtöselvityksen tekemiseen.

- Lähtöselvitys automaattilla
- Baggage drop -automaattien yhteydessä



Finnair pyrkii laskeutessa aina mahdollisuuksien mukaan käyttämään liukulaskeutumista (CDA), joka vähentää sekä melua että päästöjä.



Hyvin huolletut ja puhtaat moottorit kuluttavat vähemmän polttoainetta. Finnairin Tekniikka toimii ympäristöluvan alaisena ja se pyrkii vähentämään toimintansa ympäristövaikutuksia mm. vähentämällä kemikaalien käyttöä.

A

Finnair Cargo pyrkii maksimoimaan koneen hyötykuorman rahtitavaran luokittelulla kiireellisyyden mukaan. Näin voidaan lentää mahdollisimman täysillä koneilla, mikä vähentää päästöjä kuljetettua yksikkötonnia kohden.

B

Vuonna 2014 tehdyn jätehuoltosopimuksen ansiosta Finnair pystyy hyödyntämään kaiken matkustamosta tulevan jätteen lämpö- ja sähköenergiaksi. Lisäksi osa lennoilla käytetyistä materiaaleista, kuten lasi- ja muovipullot, kierrätetään.

C

Yhden polttoainekilon käyttäminen tuottaa 3,15 kg hiilidioksidia. Lentämisen suurimmat ympäristövaikutukset aiheutuvat polttoaineen kulutuksesta. Finnair vähentää päästöjään monin eri keinoin, mm. käyttämällä uusinta teknologiaa, panostamalla biopolttoaineisiin, lentojen ja reittien suunnittelulla ja osallistumalla yhteistyöhön infrastruktuurin parantamiseksi.

Finnairilla on kunnianhimoinen tavoite vähentää 40 % jäänesto- ja poistonesteiden käyttöä vuoteen 2016 mennessä.

Ympäristövastuun tunnusluvut 2014

EN1

Käytetyt materiaalit painon ja määrän mukaan

Finnairin materiaalien käyttö painottuu liikennepolttoaineisiin, erityisesti lentopetrolisiin. Polttoaineita käsitellään tässä raportissa ensisijaisesti energiana ja niiden kulutus raportoidaan kohdassa EN3. Lentotoiminnan lisäksi kannaltamme merkittäviä materiaalivirtoja syntyy muun muassa Finnairin alihankkijalla LSG Sky Chefs Finland Oy:ssä sekä Finnairin tytäryhtiöissä Finnair Technical Services Oy:ssä ja Finnair Cargo Oy:ssä.

Ateriapalvelut Finnairin lennoille Helsingissä toimittaa Finnairin yhteistyökumppani LSG Sky Chefs Finland Oy. Yhtenä Suomen suurimmista keittiöistä LSG Sky Chefs kuluttaa toimitusketjussamme eniten materiaaleja. Cateringissa käytettävät raaka-aineet koostuvat pääasiassa ruoka-aineista ja niiden pakkaamiseen vaadittavista materiaaleista. Valtaosaltaan catering-materiaalit ovat uusiutuvia.

Finnair kehittää jatkuvasti palvelukonseptejaan. Vuonna 2014 Business-luokassa asiakkaille tarjottiin Suomen tunnetuimpiin keittiömestareihin kuuluvien Pekka Terävän ja Tomi Björckin suunnittelemaa ateriakokonaisuuksia. Terävän lähtökohtana ateriasuunnittelussa oli suomalainen luonto ja ruuissa käytettiin ensisijaisesti kotimaista riistaa ja kalaa. Osana palvelukonseptien kehitystyötä Finnair otti marraskuussa Euroopan lennoillaan käyttöön maksullisen Sky Bistro -konseptin. Se korvasi ilmaisvälipala- ja juomatarjoilun. Sky Bistron arvioidaan ensikokemusten perusteella osaltaan vähentävän lennoilla syntyvää jätettä.

Finnair Cargossa erilaisia materiaaleja kuluu eniten rahdin varastoimiseen, kuljetuskuntoon varustamiseen sekä suojaamiseen. Kuljetettava rahti sääsuojaan muovilla, sillä lentokoneiden lastaaminen ja purkaminen sekä rahdin kuljettaminen terminaalien ja lentokoneen välillä tapahtuvat ulkona.

Finnairin hankintapalvelut lisäsivät verkkolaskutustaan (eInvoicing) vuoden 2014 aikana siten, että noin 70 prosenttia laskutuksesta tapahtui sähköisesti ja enää 30 prosenttia hoidettiin PDF-liitteillä tai paperilaskuilla.

Myös lentokoneiden jäänpoisto ja -estokäsittelyt muodostavat Finnairin toiminnassa merkittävän materiaalikulutuserän. Kylmänä kautena lentokoneiden siiville ja rungoille muodostuu jäätä ja huurretta sekä niille sataa lunta. Lentoturvallisuussyistä ne on poistettava ennen lentoalähtöä. Tähän käytetään propyleeniglykolin (myöhemmin glykoli) ja kuumaa vettä. Vuonna 2014 glykolia kului yhteensä noin miljoona litraa ja siihen sekoitettua vettä noin 1,5 miljoonaa litraa. Suurin syy glykolin käytön vähenemiseen vuonna 2014 edelliseen vuoteen verrattuna oli poikkeuksellisen leuto ja vähäluminen talvi. Sademäärä oli lähes tavanomainen, mutta sateet tulivat suurimmaksi osaksi vetenä, jolloin jäänpoistoa ei tarvittu. Glykolin kulutuslukumassa on mukana kaikki yhtiön ostama glykoli. Osa tästä määrästä on käytetty muiden yhtiöiden koneiden jäänestoon. Jäänpoisto ja -estoaineiden ympäristövaikutuksista on enemmän tietoa kohdassa EN21.

Finnair Tekniikan tärkeimmät ympäristövaikutukset liittyvät varaosien ja kemikaalien käyttöön. Kemikaalien käytön vuoksi Tekniikalla on ympäristölupa. Vuonna 2014 Finnair Tekniikan toimintaa supistettiin edelleen merkittävästi, mikä näkyi myös kemikaalien kulutuksen huomattavana vähenemisenä.

Lentokoneiden huolloissa tarvittavat varaosat ja laitteet ovat suurelta osin korjauskelpoisia. Lentokonelaitteet ja -komponentit pyritään alan käytännön mukaan korjaamaan – aina kun turvallisuus- ja viranomaismääräykset mahdollistavat sen – sillä laitteet ovat hyvin kalliita. Näin ollen lentokoneiden laitteiden elinkaari on tyypillisesti pitkä. Laitteiden ja varaosien käyttömääriä ei kuitenkaan raportoida, sillä niistä ei ole saatavilla yhteismitallista ja mielekkäästi vertailtavissa olevaa tietoa.

70 %
laskutuksesta
tapahtuu
sähköisesti.

Sky Bistron
arvioidaan
ensikokemusten
perusteella
osaltaan
vähentävän
lennoilla
syntyvää
jätettä.

Yksikkö	2014 1000 kg	2013 1000 kg	2012 1000 kg	2014 1000 l	2013 1000 l	2012 1000 l	2014 1000 kpl	2013 1000 kpl	2012 1000 kpl
Muovi	559	312	319						
Paperi (ei toimisto)	315	150	270						
Kartonki	75	165	110						
Tekstiili	70	65	50						
Metallit*	50	35	35						
Kemikaalit	570	751	708						
Posliini	18	45	17						
Lasi	11	15	9						
Lauta	88	43	n/a						
Kuormalavat							73	124	n/a
Toimistopaperi (riisiä)							17	27	29
Propyleeniglykoli				1 049	1 596	2 294			
Elintarvikkeet**	2 350	3 399	3 050	1 138					

* 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 2014 elintarvikemäärien lasku johtuu siitä, että vedet, mehut ja maitotaloustuotteet ovat raportoitu erikseen litroina toisin kuin edellisinä raportointivuosina.

Finnair Tekniikan kemikaalien käyttö tonneina 2010–2014

Kemikaaliryhmä	2014	2013	2012	2011	2010
Liima- ja tiivisteaineet	0,4	0,7	0,9	2,7	3,2
Maalit ja lakat	3,3	3,4	9,1	16,5	24,4
Pintakäsittelyaineet	0,9	5,8	6,4	11,3	24,5
Puhdistus- ja pesuaineet	19,9	31,2	38,6	41,2	48,2
Liuottimet	2,6	8,7	19,8	29	26,4
Voiteluaineet ja -öljyt	91,5	111,6	93,4	105,4	86
Yhteensä	118,6	161,4	168,2	205,9	212,8

*Toimisto-
paperin
käyttö laski*

37%

*Finnair pyrkii
vähentämään*

40%
*propyleeniglykolin
käyttöä jäänesto- ja
poistokäsittelyssä.*

EN3

Suora primäärienergian kulutus

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

Vuonna 2014 Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus laski lähes seitsemän miljoonaa kiloa eli noin prosentin verrattuna edellisvuoteen.

Finnairin primäärienergian kulutus 2012–2014

Lentopetroli	2014	2013	2012
JET A-1, 1 000 kg	735 060	741 883	785 176
MWh	8 842 773	8 924 852	9 445 665
GJ	31 833 981	32 129 469	34 004 395
Muutos-%	-0,9	-5,5	-1,9
Maakalusto			
Bensiini, 1 000 l	9	10	21
MWh	78	94	185
GJ	280	338	664
Muutos-%	-17,2	-52,4	-25,2
Diesel, 1 000 l	38	41	77
MWh	382	412	771
GJ	1 376	1 483	2 777
Muutos	-7,3	-46,8	-61,4
Polttoöljy, 1 000 l	8	10	269
MWh	82	96	2 687
GJ	294	347	9 673
Muutos-%	-15,3	-96,4	-77,9
Yhteensä			
MWh	8 843 314	8 925 455	9 449 308
GJ	31 835 931	32 131 637	34 017 509
Muutos-%	-0,9	-5,5	-2

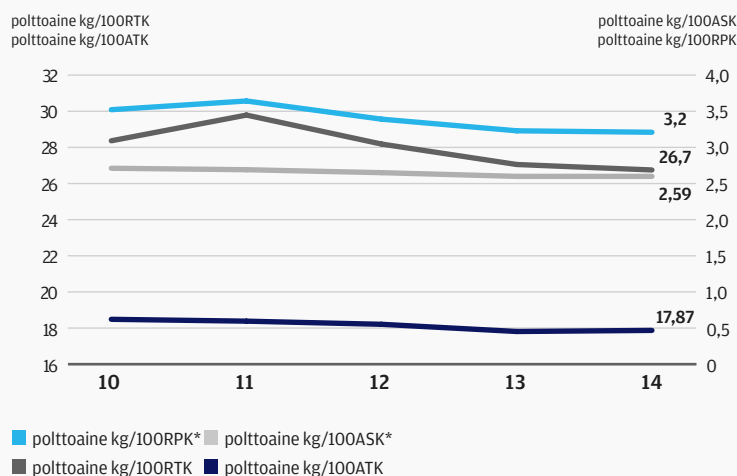
Finnairin maakalusto käytti vuonna 2014 hieman vähemmän polttoainetta kuin edellisvuonna.

Finnairin laivaston energian- ja polttoaineenkulutuksen lisäksi yhtiön energiataaseeseen voidaan laskea Finnair Cargon muilta yhtiöiltä ostama kuljetuskapasiteetti. Vuonna 2014 Finnair Cargon toimitettavaksi luovutetun rahdin kuljettaminen muilla lentoyhtiöillä kulutti yhteensä 24 517 tonnia lentopetrolia. Tämä vastaa noin 1 057 916 GJ. Luvussa on otettu huomioon sellaiset rahtilennot, jotka operoitiin pelkästään Finnair Cargon vuoksi.

Finnairin lentokoneiden polttoaineen kulutus ja polttoainetehokkuus 2009–2014

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Kulutus, tn	735 060	741 883	785 176	800 449	704 885	712 487
g/RPK*	32	32,2	33,8	36,3	35,1	36
g/ASK*	25,9	25,9	26,4	26,8	27	27,3
g/RTK	267	270	281,2	297,1	283	313,5
g/ATK	178,7	178	182,2	183,7	184,7	183,7

Matkustaja- ja hyötykuormaliikenteen polttoainetehokkuus 2010–2014



**Finnairin
lentopetrolin
kokonais-
kulutus
laski lähes
7 milj. kg.**

* Polttoaineen kulutus oikaistu koskemaan matkustajaliikennettä

RPK = myydyt henkilökilometrit
ASK = tarjotut henkilökilometrit
RTK = myydyt tonnikipometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan
ATK = tarjotut tonnikipometrit eli kapasiteetti hyötykuorman painon mukaan

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

EN4

Välillinen primäärienergian kulutus

Vuonna 2014 Finnairin epäsuora energian kulutus oli 90 797 MWh. Sähkön kulutus tästä oli 39 811 MWh ja lämpöenergian 50 986 MWh. Sekä sähkön että lämmön kulutus vähenivät edellisestä vuodesta noin 10 prosenttia. Tämä energiasäästö johtui pääosin siitä, että yhtiö siirtyi lentokentän läheisyydessä uusiin, energiatehokkaisiin toimintoihin House of Travel and Transportationiin (HOTT) kesäkuussa 2013. HOTTin energiankulutus katetaan 80-prosenttisesti maalämmöllä. Rakennus luokitellaan A-energialuokkaan ja sille on myönnettiin vuonna 2014 LEED-luokituksen platinataso. LEED-luokitus määrittelee rakennuksen toimintaympäristöön perustuvan suorituskyvyn ja se ottaa huomioon myös rakennukselle asetetut elinkaarivaatimukset. HOTTin modernit työtilat, liiketunnistimella toimivat valot sekä Energystar-merkityt tietokoneet ja näytöt ovat vähentäneet merkittävästi toimitilojen kokonaisenergiankulutusta.

Finnairin kiinteistöjen energiankulutus vuosina 2012–2014

Epäsuoran energian kulutus		2014	2013	2012
Sähkö	MWh	39 811	46 104	52 584
	GJ	143 320	165 974	189 302
	Muutos, %	-13,6	-12,3	-3,9
Lämpö	MWh	50 986	56 200	63 002
	GJ	183 550	202 320	411 379
	Muutos, %	-9,3	-10,8	5,8
Yhteensä	MWh	90 797	102 304	115 586
	GJ	326 869	368 294	416 110
	Muutos, %	-11,2	-11,5	1,1
Muutos v:sta 2007, %		-22,3	-12,5	-4,8

Finnairin käyttämästä lämpöenergiasta 88 prosenttia kului Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen toimipisteissä. Kaukolämmöstä tuotettiin 44 prosenttia maakaasulla, 56 prosenttia kivihiilellä ja 0,04 prosenttia raskaalla öljyllä. Lämpöenergian tuotannosta syntyneet CO₂ -päästöt olivat 22177t/CO₂ vuonna 2014.

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

Energiasäästötoimenpiteet, energiatehokkuuden parantaminen ja saavutetut säästöt

Finnairilla on toimialansa energiaintensiivisyyden ja siitä aiheutuvien kustannusten vuoksi vahva pyrkimys kehittää toimintaansa energiatehokkaammaksi. Erityisesti lentopetrolin kulutusta pyritään vähentämään. Merkittävin yksittäinen toimenpide, jolla Finnair voi vähentää energiankulutustaan, on laivaston uudistaminen. Uuden sukupolven lentokoneet kuluttavat noin 20 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin edeltäjänsä. Siten myös koneiden hiilidioksidipäästöt ovat pienentyneet vastaavasti.

Vuonna 2014 Finnairin lentokonekanta jatkoi uudistumistaan, kun loputkin viidestä A321 Sharklet -koneesta liittyivät laivastoon. Näillä uusilla koneilla korvattiin vanhat Boeing 757 -koneet.

Laivastouudistuksen lisäksi Finnair pyrkii jatkuvasti parantamaan polttoainetehokkuutta myös muilla keinoin. Jatkuvalle polttoaineensäästöohjelmalla on saatu useiden prosenttien säästöt lentopetrolin kulutuksessa viime vuosien aikana. Kahden prosentin parannus polttoainetehokkuudessa Finnairin liikenteessä vastaa noin 15 miljoonaa kiloa polttoainetta, joka puolestaan vastaa lähes 50 miljoonan CO₂-kilon säästöä. Eniten lentokoneen polttoaineenkulutukseen vaikuttaa sen paino. Uuden teknologian ja laadukkaiden, kevyempien materiaalien avulla Finnairin lentokoneiden tyhjääpainoa on saatu kevennettyä. Finnair esimerkiksi vaihtoi vuonna 2014 kaikki kapearunkokoneissa käyttämänsä matkatavara-kontit kevyisiin komposiittikontteihin. Paino onkin yksi keskeinen seikka kaikessa lentokoneiden varusteisiin liittyvässä hankintatoiminnassa.

Myös Finnairin operatiivisissa toiminnoissa on panostettu polttoainetehokkuuteen. Esimerkiksi vajaan moottorirullausta käytetään aina, kun se on mahdollista sekä APU-moottoreiden (APU eli Auxiliary Power Unit on lentokoneissa oleva lisävoimanlähde, josta saadaan sähköä sekä paineilmaa koneen eri järjestelmille maassa ollessa) käyttöä on optimoitu päästöjen ja melun pienentämiseksi. Pelkästään näillä toimilla saavutetaan useiden miljoonien kilojen vuotuiset polttoainesäästöt.

Toimialan energia-intensiivisyyden ja siitä aiheutuvien kustannusten vuoksi Finnairilla on vahva pyrkimys kehittää toimintaansa energia-tehokkaammaksi.

Eri polttoainetehokkuushankkeiden ohella vuonna 2012 aloitettua, kaikille Finnairin lentäjille suunnattua taloudellisen lentämisen koulutusohjelmaa jatkettiin. Koulutusten tavoitteena on yhdenmukaistaa toimintatapoja ja jakaa tietoa lennon kokonaistalouteen vaikuttavista asioista. Tällaisia ovat esimerkiksi optimaalinen lentonopeus ja -korkeus sekä CDA-lähestymiset (Continuous Descent Approach). Myös Finnairin lennonvalmistelussa pyritään mahdollisimman hyvään polttoainetehokkuuteen valitsemalla mahdollisimman taloudelliset reittivaihtoehdot.

Vuoden 2014 lopulla tapahtunut Suomen ilmatilauudistus mahdollistaa entistä tehokkaamman ilmatilankäytön, millä on myönteinen vaikutus polttoainetehokkuuteen sekä lentoaikoihin. Lisäksi kansainvälistä yhteistyötä jatkettiin eri tahoilla pyrkimyksenä tehostaa ilmatilankäyttöä sekä avata uusia lentoväyliä Finnairin käyttämällä reiteillä polttoainetehokkuuden parantamiseksi.

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

Lokakuussa Finnairissa järjestettiin jokavuotinen energiansäästöviikko, jonka aikana sisäisten viestintäkanavien välityksellä jaettiin tietoa ja vinkkejä erilaisista tavoista säästää energiaa. Viikon jokaiselle päivälle oli oma teemansa, ja kuhunkin teemaan liittyen henkilöstöä rohkaistiin keskustelemaan ja pohtimaan energiansäästön merkitystä sekä uusia säästötapoja.

Finnair Facilities Management kuuluu Elinkeinoelämän keskusliiton, Työ- ja elinkeinoministeriön sekä toimialaliittojen väliseen energiatehokkuussopimukseen. Sopimus velvoittaa vähentämään kiinteistöjen energiankulutusta yhdeksän prosenttia vuoden 2007 tasosta vuoteen 2016 mennessä. Tämä tavoite ylitettiin jo vuoden 2014 aikana. Kiinteistöjen energiankulutuksen vähennys johtuu eri kiinteistöjen jatkuvista energiantehostus-toimenpiteistä sekä vanhimpien lentokonehallien käytöstä poistamisesta ja purkamisesta, kun Finnair Tekniikan toimintaa on fokusoitu.

Finnairin yhteistyökumppani LSG SkyChefs Oy:ssä on tarkistettu ilmastointikoneiden käyntiaikoja ja -nopeuksia energiansäästötoimenpiteenä. Säästöt näkynevät vasta pidemmän ajan vertailussa.

Joulukuussa 2014 Finnair Cargossa otettiin käyttöön niin sanottu imukuppinostin (vacuum lifter) helpottamaan rahdattavien lohilaati-

koiden lastausta kuormauslavoille. Finnair kuljettaa viikoittain noin 200 tonnia lohta Kaukoitään lentorahtina, ja tämän nostimen ansiosta 90 % kalalähetysistä pystytään nyt lastaamaan lentokoneiden rahtitilaan ilman puulavoja, joita muuten jouduttaisiin sijoittamaan kalalaatikoiden alle. Tämä säästää polttoainetta, sillä yksittäisen kuormauslavan paino on noin 18 kiloa. Menetelmä vähentää merkittävästi Finnair Cargon puunkäyttöä. Toinen uudistus, joka on vähentänyt lastauslavojen käyttöä, on erikoistrukki, jossa on nostopiikkien sijaan niin sanotut sivukourat. Erikoistrukki pystyy nostamaan kerralla jopa 30 kalalaatikkoa.

Aurinkomatkojen 150-sivuista Lomaopasta painettiin vuonna 2014 noin 100 000 kappaletta ja kahdeksansivuista S-bonusliitettä 150 000 kappaletta ympäristöystävälliselle paperille, jolla on Joutsenmerkki.

EN6

Aloitteet energiatehokkaiden tai uusiutuviin energianlähteisiin perustuvien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi sekä näiden vaikutukset energiankäyttöön

Vuonna 2015 Finnair ottaa vastaan ensimmäiset tilaamistaan yhdeksästätoista Airbus 350 XBW -laajarunkokoneesta. Kone korvaa Finnairin nykyiset Airbus 340 -koneet. Uuden sukupolven lentokone vie matkustusmukavuuden ja energiatehokkuuden aivan uudelle tasolle nykyisiin lentokoneisiin verrattuna. Sen polttoainetehokkuus on noin 20 prosenttia nykyisen laivueen laajarunkokoneita parempi.

New Yorkissa pidettiin 23. syyskuuta YK:n ilmastokokous, jonne valtioiden päämiehet kokoontuivat keskustelemaan ilmastonmuutoksesta. Tuona päivänä Finnairin lento Helsingistä New Yorkiin operoitiin käyttämällä osittain käytetystä keitinrasvasta tehtyä ympäristöystävällisempää biopolttoainetta. Ensimmäiset biopolttoainelentonsa Finnair operoi jo 2011. Ravintoloiden käyttämistä keitinrasvoista valmistettu biokerosiini on hyvä esimerkki vaihtoehtoisesta lentopolttoaineesta, joka vähentää merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä, eikä kilpaile ruuantuotannon kanssa tai vahingoita luonnon monimuotoisuutta.

Finnair tutkii myös mahdollisuutta perustaa biopolttoaine-hub Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Se on mukana liikenne- ja viestintäministeriön vetämässä projektissa, jossa mukana ovat lisäksi Finavia sekä Neste Oil. Suomessa on erinomaiset edellytykset ottaa biopolttoaineet lentoliikenteen laajempaan ja jatkuvaan käyttöön. Biokerosiinin potentiaalisena vaihtoehtona on selvityksessä nähty biopohjainen uusiutuva diesel, jonka jatkuvan tuotannon vaatimat investoinnit ja siten sen kustannukset

**Lensimme
syyskuussa
kolmannen
biopolttoainelennon
New Yorkiin YK:n
ilmastokokoukseen.**



olisivat biokerosiinia pienemmät. Tämä polttoaine ei ole vielä saanut kansainvälistä hyväksyntää lentopolttoaineeksi, mutta sen hyväksymisprosessi on käynnissä. Jos hyväksymisprosessi etenee sujuvasti, voidaan biopohjainen uusiutuva diesel hyväksyä arvioiden mukaan lentokäyttöön vuonna 2016.

Finnair on myös aktiivinen Nordic Initiative for Sustainable Aviation -työryhmässä, jossa pohjoismaisia lentoyhtiöitä, lentokenttäoperaattoreita ja ministeriöitä työskentelee yhdessä lentokonevalmistajien kanssa biopolttoaineen kehityksen vauhdittamiseksi maailmalla. Finnairille on tärkeää löytää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä polttoaineratkaisu. Meneillään olevilla projekteilla onkin merkittävä rooli tämän kehityksen kannalta.

ENS

Vedenotto vesilähdekohtaisesti

Vuonna 2014 Finnairin käyttämä vesi otettiin kunnallisesta vesijohtoverkosta, jonka vesilähteenä on pääasiassa Päijänne.

Finnairin vedenkäyttö 2012-2014

Vedenkäyttö	2014	2013	2012
Vesi, m ³	70 968	89 587	100 098
Muutos, %	-20,8	-10,5	-13,9

EN14

Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien vaikutusten hallintastrategiat, nykyiset toimenpiteet ja suunnitelmat

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 leimattu standardin edellyttämällä tavalla.

Luonto ja sen monimuotoisuus on merkittävä vetovoimatekijä Finnairiin kuuluvan Aurinkomatkat Oy:n liiketoiminnassa. Kohdeohjelmaa suunniteltaessa Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdolliset

vaikutukset ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Toiminnassa pyritään välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa monimuotoisuudelle uhkaa tai haittaa. Asiakkaita informoidaan kohteissa oikeista toimintatavoista luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi.

Israelissa Aurinkomatkat on mukana Eilat Loves Animals -eläintensuojeluyhdistyksen toiminnassa, joka on lahjoitusvaroin toimiva yhdistys. Eilatissa kissoilla on tärkeä rooli katujen puhtaanapidossa, sillä ilman kissoja kaduilla olisi rottia, käärmeitä ja skorpioneja. Kaupunki ei kuitenkaan huolehdi loukkaantuneista kissoista tai orvoista kissanpennuista. Eilat Loves Animals -yhdistys pitää tällaisista kissoista huolta ja Aurinkomatkat tukee sen työtä asiakkaitensa kanssa avustamalla järjestöä eri tavoin.

EN16

Suorien ja välillisten kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärät

Finnairin 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 vesihöyry tulee lähinnä luonnollisen haihtumisen tuloksena. Lentoliikenteen voidaan tässä suhteessa nähdä olevan erityisasemassa, sillä moottoreista tuleva vesihöyry vapautuu korkealla ilmakehässä, mikä lisää ilmakehän H₂O-pitoisuutta pilvikerroksen yläpuolella. Lentoliikenteen vesihöyrypäästöjen mahdollisia vaikutuksia ei kuitenkaan vielä tunneta kovin hyvin.

Uuden ympäristöjärjestelmänsä IEnvAn puitteissa Finnair on päivittänyt kunnianhimoisen hiilidioksidipäästöjen leikkaamistavoitteensa. Finnair sitoutuu vähentämään CO₂-päästöjään 20 prosenttia lennettyä sataa tonnikilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Finnairin omasta laivastosta aiheutuvat kasvihuonepäästöt vuonna 2014 olivat noin 2 315 439 tonnia hiilidioksidia. Tässä luvussa eivät ole mukana niin sanotut wet lease -operaatiot eli Finnairille lennetyt lennot, jotka on operoitu vuokratoneilla ja -miehistöillä tilanteissa, joissa omaa kalustoa ei ole ollut käytettävissä.

Finnairin laivaston CO₂-päästöjen lisäksi yhtiön hiilidioksiditaseeseen voidaan laskea Finnair Cargon muilta yhtiöiltä ostama kuljetuskapasiteetti. Vuonna 2014 Finnair Cargon toimitettavaksi luovutetun rahdin

Finnair sitoutuu vähentämään CO₂-päästöjään 20 % lennettyä sataa tonnikilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä.



kuljettaminen muilla yhtiöillä tuotti yhteensä 77 229 tonnia hiilidioksidia. Tässä on huomioitu sellaiset rahtilennot, jotka operoitiin pelkään Finnair Cargon vuoksi.

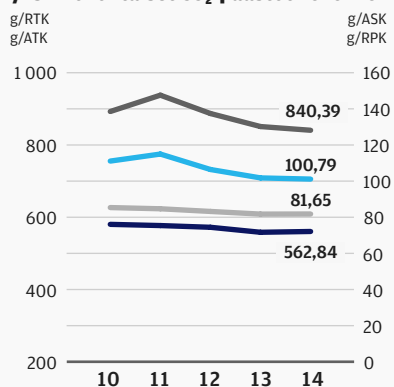
Raportista puuttuvat tiedot Finnair Cargon käyttämästä rekkaliikenteestä. Finnair Cargo ostaa kuljetuspalveluita rekkaliikennöitsijöiltä, eivätkä liikennöitsijöiden tilastointikäytännöt ole ainakaan vielä mahdollistaneet toteutuneiden päästöjen laskentaa. Finnair Cargon pääyhteistyökumppanit käyttävät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

Finnairin suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt 2012-2014

Suorat kasvihuonekaasupäästöt, tn	CO ₂ , tn			H ₂ O, tn		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012
Lentäminen AY	2 315 439	2 336 930	2 473 303	955 578	964 447	1 020 729
Maakalusto AY	143	160	979			
Välilliset kasvihuonekaasupäästöt						
Sähkö	8 877*	10 281	11 726			
Lämpö	14 428*	15 905	18 799			
Yhteensä	2 338 890	2 363 276	2 503 838	955 578	964 447	1 020 729
Muutos %	-1,0	-6,6	-1,8	-0,9	-5,5	-1,9

* CO₂ -päästökertoimenä sähkö- ja lämpöenergialle käytetty Vantaan Energian vuoden 2013 julkaisemia lukuja.

Matkustaja- ja hyötyökuormaliikenteen yksikkökohtaiset CO₂-päästöt 2010-2014



■ g/ASK ■ g/ATK ■ g/RTK ■ g/RPK

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

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

Oikaistu koskemaan matkustajaliikennettä.

Sähkön
kulutus
kiinteistöissä
laski noin
14%.

Lämmön
kulutus
kiinteistöissä
laski lähes
10%.

EN19

Otsonikatoa aiheuttavien aineiden päästöt

Finnair ei käytä 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 2014 Halon 1211 -kaasua sisältävä palopullo laukaistiin kolme kertaa ja Halon 1301 -kaasua sisältävä pullo kaksi kertaa, minkä vuoksi ilmakehään pääsi noin 81 kg halonia.

Ilmaan päässeet halonit, kg	2014	2013	2012
Halon 1211	3,73	1,45	0
Halon 1301	76,8	10	10,4
Yhteensä	80,53	11,45	10,4
CFC-ekviv. yhteensä	779,19	104,35	104

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_x, SO_x) päästöt sekä muut merkittävät päästöt ilmaan

Vuonna 2014 Finnairin lentotoiminnan kokonaistypenoksidipäästöt lisääntyivät noin kuusi prosenttia vuoden takaiseen verrattuna. Nousu selittyy lentomäärien lisääntymisellä. Lisäksi luvusta puuttuvat wet lease -operaatioista aiheutuneet NO_x-päästöt.

Typen oksidit (NO_x) ovat hiilidioksidin ohella merkittävin lentämisestä aiheutuva ilmapäästö. NO_x-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_x-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 ICAO:n ylläpitämiin moottorien sertifiointeihin perustuviin dokumentteihin.

Finnairin lentotoiminnasta aiheutuneet NO_x-päästöt 2012-2014

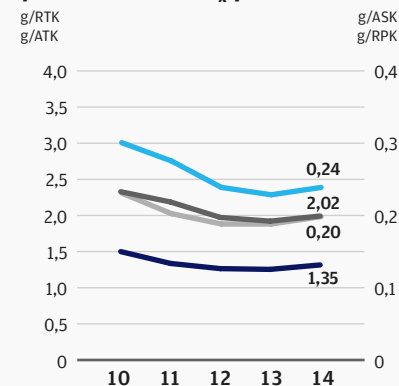
	2014	2013	2012
NO _x -päästöt, Mkg	5,6	5,3	5,6

NO_x-päästöjen ohella Finnairin toiminnasta aiheutuu haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä, niin sanottuja 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 pienenevät yli puolella edellisvuoteen verrattuna.

Finnair Tekniikan VOC-päästöt vuonna 2014

Kemikaaliryhmä	VOC-päästöt, 1 000 kg
Maalit ja lakat	1,08
Maalinpoistoaineet	0,28
Liimat ja tiivistäaineet	0,02
Liuottimet	1,16
Ruosteestoaineet	0,03
Puhdistusaineet	1,59
Pesubensiini/pesuliuokset	0,23
Yhteensä	4,39

Matkustaja- ja hyötykuormaliikenteen yksikkökohtaiset NO_x-päästöt 2010-2014



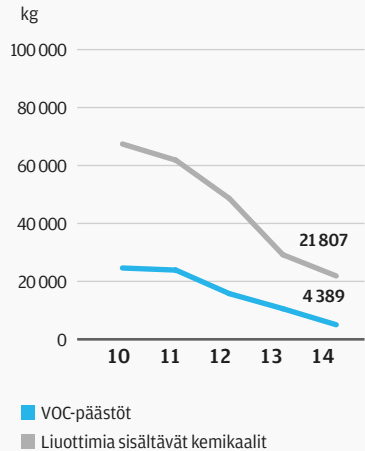
■ g/RTK ■ g/ASK ■ g/RTK ■ g/ATK

RPK = myydyt henkilökilometrit
ASK = tarjotut henkilökilometrit
RTK = myydyt 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.

Oikaistu koskemaan matkustajaliikennettä.

Liuottimia sisältävien kemikaalien käyttö ja VOC-päästöt Finnair Tekniikassa 2010–2014



EN22

Jätteiden kokonaismäärät jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti

Finnairin jätemäärät pienenivät edellisvuodesta noin 15 prosentilla, hieman yli 700 tonnia. Jättemäärien väheneminen selittyy lähinnä tuotannon supistumisella Finnair Tekniikassa ja Finnairin tytäryhtiön Finncatering Oy:n toimintojen myynnillä.

Myös jätteiden hyötykäyttöön ja lajitteluun kiinnitettiin entistä enemmän huomiota. Keväällä 2014 uudeksi jätehuollon sopimuskumppaniksi valittiin Ekokem Oy Ab. Samalla Finnair asetti jätehuollon tavoitteeksi jätteiden hyötykäytön lisäämisen, kustannustehokkuuden, turvallisuuden sekä jättemäärien vähentämisen. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jätteet hyödynnetään joko energiana tai materiaalina. Finnairin toiminnasta syntyvää jätettä ei enää pääsääntöisesti viedä kaatopaikalle. Sekajätteen ja energijätteen yhdistämisen mahdollistaa jätteiden terminen käsittely Ekokemin voimalaitoksilla Riihimäellä. Myös sivutuoteasetuksen alainen EU:n ulkopuolelta tuleva ruokajäte voidaan nyt – toisin kuin aikaisemmin – käsitellä termisesti, jolloin se hyödynnetään muun jätteen tavoin kaukolämmön ja sähkön tuotannossa.

Finnairin jätemäärät käsittelytavan mukaisesti jaoteltuina 2012–2014

1 000 kg	2014	2013	2012
Kompostointi	155	461	395
Muutos (%)	-66,3	-1,7	-14,3
Kierrätys	1012	1374	1116
Muutos (%)	-26,4	9,8	-18,7
Energiäkäyttö	2743	1349	1259
Muutos (%)	103,4	78,5	-6,6
Kaatopaikka	139	1671	1264
Muutos (%)	-91,7	32,2	-20,8
Muut*	204	157	144
Muutos (%)	42,2	8,3	100,0
Yhteensä	4253	5011	4178
Muutos (%)	-15,1	4,0	-16,6
Hyödyntämis-%	96,7	66,7	69,8
Kierrätys-%	32,2	39,7	39,6

Luvut eivät sisällä yhtiön vaarallisia jätteitä.

* Muu jäte tarkoittaa hyödynnettävää jätettä, joka menee edelleen lajiteltavaksi. Kunkin osajakeen osuudet eivät ole tiedossa. Muu jäte tulkitaan tässä kierrätettäväksi. Sen lisääntyminen vuonna 2014 johtui Finnair Tekniikan lentokonehallien purkurumusta.

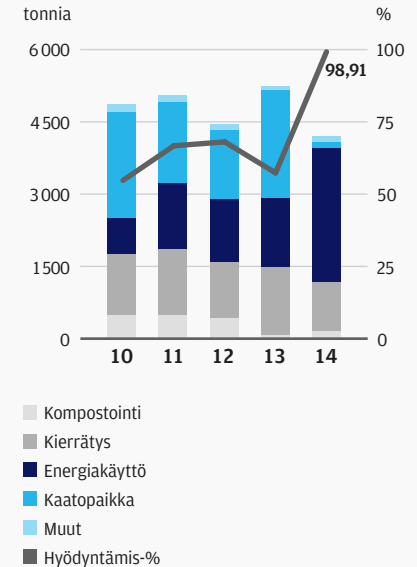
Finnairin toiminnasta syntyvät vaaralliset jätteet tulevat pääosin Finnair Tekniikasta. Vuonna 2014 Tekniikan vaarallisten jätteiden määrä laski alle puoleen edellisvuodesta. Tämä oli seurausta Tekniikan rakennemuutoksesta ja toimintojen vähenemisestä.

Finnair Tekniikan vaaralliset jätteet 2012–2014

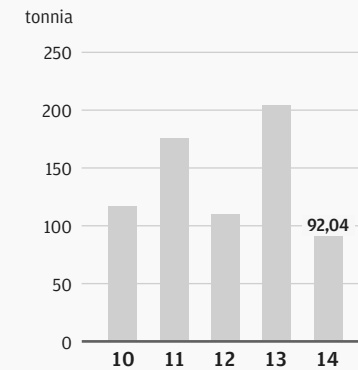
	2014	2013	2012	2011	2010
Vaaralliset jätteet	92,04	204,4	110,4	175,2	117,2
Muutos %	-54,97	85,1	-37,0	49,5	-15,3
Hyödynnettävä*	88,03	38,2	24,0	41,9	34,8
Hyödyntämis-%	95,64	18,7	21,7	23,9	29,7

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

Jätteiden määrä ja hyödyntämisprosentti 2010–2014



Finnair Tekniikan toiminnassa syntyneet vaaralliset jätteet 2010–2014



EN23

Merkittävien vuotojen lukumäärä ja kokonaistilavuus

Lokakuussa 2014 lentokonehallissa sattuneessa vaahtotykkien häiriö-laukeamisessa vaahtoainetta levisi halliin, asematasolle ja viemäriin yhteensä noin 4 000 litraa. Tästä noin 1 000 litraa saatiin kerättyä talteen. Viemäriin päätyi noin 3 000 litraa sammutusainetta. Sammutus-aine sisältää perfluorattuja alkylyyhdisteitä (PFOS), joista osa on hyvin pysyviä ja biokertyviä. Päästönäyteanalyysissa ei voitu kokonaan sulkea pois sitä, että vaahtoaineessa olisi ollut kiellettyä PFOS -yhdistettä ja että sitä olisi päätyntä viemäriin. Pahimmassakin tapauksessa yhdistettä on päätyntä viemäriin korkeintaan 0,30 grammaa.

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 suunnitteleamalla lentoonlähtöjä ja laskeutumisia melun kannalta vähemmän haitallisiin ajankohtiin. Finnair kuitenkin operoi myös illalla ja yöllä, jolloin melu koetaan häiritsevämmäksi.

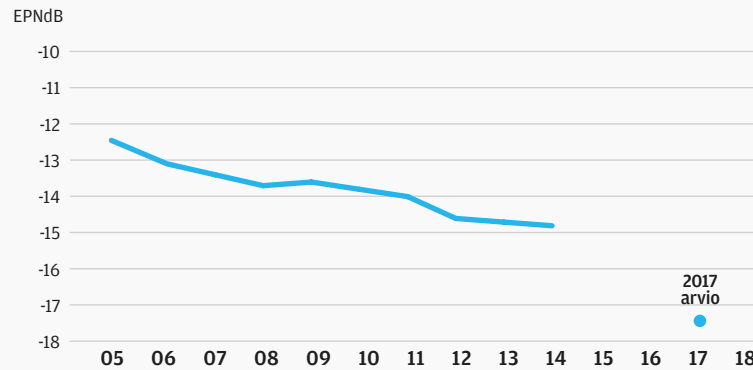
Kanariansaarilla (Fuerteventura, Gran Canaria ja Teneriffa) Aurinkomatkat osallistuu paikallisen yhteistyökumppaninsa kanssa hyväntekeväisyysjärjestö Fundacion Seurin organisoimaan kampanjaan, jossa kerätään kovamuovisia korkkeja lasten sairaanhoidon hyväksi. Aurinkomatkojen asiakkaat voivat toimittaa henkilökunnalle loman aikana keräämänsä korkit ja henkilökunta toimittaa ne eteenpäin. Aurinkomatkat ja sen asiakkaat ovat näin mukana edesauttamassa niin paikallista lasten sairaanhoito- kuin ympäristönsuojelutyötäkin.

Aurinkomatkat on Kreetalla mukana tukemassa Noah's Ark -löytöeläin-kotia. Hylätyt lemmikkieläimet ovat kasvava ongelma Kreetalla ja siksi apu on tarpeen. Hanian palvelutoimistoasiakkaamme voivat lahjoittaa rahaa ja esimerkiksi käytettyjä pyyhkeitä tai eläintenruokaa löytökodille. Osa eläimistä on saanut uuden kodin Suomesta.

Santorinin saarella on suuri katukoirien ja hylättyjen aasien ongelma. Eläinsuojelujärjestö Santorini Animal Welfare Association eli Sawa pyrki yhteistyössä vapaaehtoisten työntekijöiden ja paikallisen eläinlääkärin

Finnairin laivueen lentomelun kehitys

(kumulatiivinen marginaali ICAO Annex 16 Chapter 3 EPNdB -melurajoihin)



kanssa levittämään tietoa katukoiruongelman ennalta ehkäisemiseksi. Eläin-rakkailla matkailijoilla on mahdollisuus auttaa eläimiä toimimalla vapaa-ehtoisena järjestön koiratarhalla. Aurinkomatkojen asiakkaat voivat myös lahjoittaa tarhalle rahaa tai esimerkiksi vanhoja rantapyyhkeitä, koiramuonaa tai muita koiratarvikkeita.

Finnairin tytäryhtiöistä myös matkatoimisto SMT Oy on vahvasti mukana vastuullisen liiketoiminnan hankkeissa. Yrityksellä on oma edustajansa useissa suomalaisissa vastuullisuusorganisaatioissa sekä Global Business Traveller Associationin (GBTA) ICARUS-projektissa, jonka CO₂-ryhmän tavoitteena on tuottaa liikematkustusmarkkinoiden eri palvelutuotteille vertailukelpoiset hiilijalanjälkimittarit.

SMT kouluttaa henkilökuntaansa sekä auttaa ja neuvoo asiakkaitaan ympäristö-vastuullisuudesta liikematkustuksessa. Näiden palveluiden suosio on kasvanut, ja tuotevalikoimaa tarkistettiin vuoden 2014 aikana. SMT tarjoaa itsenäisesti tai yhdessä kumppaninsa kanssa asiakkailleen hiilijalanjäljen seurantaan erilaisia päästölaskureita lentomatkustukseen, hotelliöypymisiin ja tapahtumiin. Niiden aiheuttama hiilijalanjälki on myös mahdollista kompensoida SMT:n kautta suomalaisen Nordic Offset -yhteistyön ansiosta. SMT:n kautta varatut tapahtumat ja tilaisuudet on mahdollista toteuttaa ympäristöystävällisesti. Ympäristöseikat otetaan huomioon asiakkaan toiveiden mukaisesti sekä kulje-tuksissa, kokoustilassa, tarjoiluissa, ohjelmassa ja muissa palveluissa.

SMT tarjoaa asiakkailleen myös laajamittaista ympäristöystävällisen matkus-tuksen konsultointipalvelua. Konsultoinnissa analysoidaan asiakkaan nykyisiä matkustusprosesseja ja niiden ympäristövaikutuksia sekä esitetään mahdolli-suuksia pienentää hiilijalanjälkeä järkevillä matkustuspoliittisilla ratkaisulla.

Finnairissa melusaastetta on vähennetty uudistamalla laivastoa sekä suunnitteleamalla lentoonlähtöjä ja laskeutumisia melunäkö-kulmasta vähemmän haitallisiin ajankohtiin.



HENKILÖSTÖ

Finnairilaiset ovat ylpeitä työstään ja sitoutuneita työnsä kehittämiseen.

**GRI:
LA1, LA2, LA6, LA7,
LA8, LA9, LA10, LA11, LA13**

Muutoksien pyörteistä tulevaisuuden rakentamiseen

Lentoyhtiön palvelun tekevät ihmiset. Finnairin henkilöstö on viime vuosien aikana käynyt läpi suuria ja raskaitakin muutoksia, kun yhtiö on keskittynyt ydintoimintaansa ja etsinyt kustannussäästöjä kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Henkilöstö on keskeisessä roolissa myös nyt, kun kustannussäästöohjelma on saatu päätökseen, ja on aika rakentaa seuraavaa vaihetta ja suunnata huomio tuottojen kasvattamiseen, uuden laivaston vastaanottamiseen ja liiketoiminnan kasvuun.

Henkilöstöhallinnon tehtävänä on mahdollistaa yhtiön strategian toteuttaminen varmistamalla, että henkilöstöllä on edellytykset tehdä menestyksekkästä työtään. Jokaisen finnairilaisen pitää ymmärtää oma roolinsa yhtiön strategian toteuttamisessa. Muuttuvassa toimintaympäristössä tärkeiksi nousevat myös johtamisen, kulttuurin ja osaamisen kehittäminen sekä henkilöstön hyvinvointi.

Finnair mittaa henkilöstön hyvinvointia vuosittain toteutettavalla 4D-tutkimuksella, jossa henkilöstöä pyydetään arvioimaan esimiestoimintaa, omaa työyhteisöään, omaa työtään ja työhyvinvointia. Lisäksi teemme syksyisin pienemmän 4D Pulse -tutkimuksen. Tutkimusten tuloksia käytetään työhyvinvoinnin kehittämiseen koko konsernin tasolla, ja lisäksi tiimit käyttävät tiimikohtaisia tuloksia omien kehittämissuunnitelmiansa pohjana.

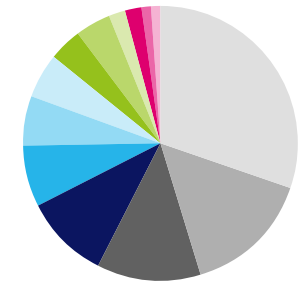
Tunnista tulevaisuuden osaaminen

Tulevaisuuden osaamisalueiden tunnistaminen ja ammattitaidon jatkuva ylläpito ja kehittäminen ovat tärkeitä menestymisen edellytyksiä nopeasti



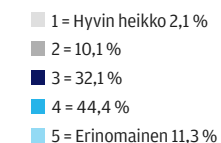
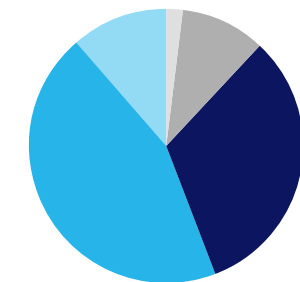
Henkilöstö ryhmittäin

%



Henkilöstön työhyvinvointi vuonna 2014

%





Erityisprojekti kehittämään palkkahallintoa

Finnair ulkoisti palkkahallintonsa yhteistyökumppanilleen Zalarikselle keväällä 2013. Vuoden 2014 aikana palkanmaksussa ilmeni useita ongelmia, jotka liittyivät lähinnä erilaisien lisien maksuun sekä lomapalkkoihin.

Finnair käynnisti syksyllä 2014 kehitysprojektin, jossa käydään läpi palkkahallinnon kaikki osa-alueet, selkeytetään vastuut, roolit ja rajapinnat, sekä selvitetään palkkavirheiden juurisyyt. Tavoitteena on varmistaa luotettava, virheetön ja toimiva palkanmaksu. Projekti raportoi henkilöstöjohtajalle.

Finnair panostaa esimiestaitojen kehittämiseen.

muuttuvassa maailmassa niin yrityksen kuin henkilöstönkin kannalta. Prosessiosaaminen, myynti ja markkinointi, asiakaspalvelun kehittäminen ja digitaalisten kanavien hyödyntäminen ovat esimerkkejä alueista, joita Finnair haluaa jatkossakin vahvistaa. Finnairissa vuosittain tehtävä kyvykkäisyys on yksi työkaluista, joilla yhtiö pyrkii tunnistamaan tulevaisuuden osaajia ja osaamistarpeita.

Ensimmäinen Finnairin uusista A350 XWB -koneista liittyy laivastoomme vuoden 2015 toisella puoliskolla, ja laivastouudistukseen liittyy paljon koulutustarpeita. Lentäjien, teknisen henkilökunnan ja matkustamohenkilökunnan koulutuksella tuetaan uusien konetyyppien sujuvaa integrointia laivastoon. Kun Airbus 350 XWB -testilentokone elokuussa 2014 vieraili Helsinki-Vantaan lentokentällä, myös henkilöstöllä oli mahdollisuus tutustua koneeseen.

Tavoitteena avoin keskustelukulttuuri

Johtamisen kehittämisessä Finnair panostaa esimiestaitojen kehittämiseen sekä avoimen keskustelukulttuurin tukemiseen. Tavoite on, että finnairilainen johtaminen on tavoitteellista, oikeudenmukaista, kannustavaa, kehittäväää ja välittävää, ja tämän toteutumista arvioidaan muun muassa kehityskeskusteluissa.

Avoin keskustelukulttuuri ja yhdessä tekeminen on ensiarvoisen tärkeää, kun rakennamme yhteishenkeä ja luottamusta, joita molempia tarvitaan Finnairin uuteen vaiheeseen siirtymiseen ja kasvun luomiseen.



HOTTia hyvinvointia

Vuonna 2013 pääosa Finnairin toiminnoista muutti uuteen, Helsinki-Vantaan lentoaseman tuntumassa sijaitsevaan House of Travel and Transportation (HOTT) -toimitaloon. Alusta lähtien ensimmäisen kerroksen HOTT-kuntosali on ollut yksi rakennuksen suosituimmista palveluista.

Kuntosalilla on tärkeä rooli pyrkimyksessämme edistää työhyvinvointia. Siellä on laaja valikoima kuntoilulaitteita, vapaita painoja, kuntopyöriä, juoksumattoja ja crosstrainereita. Sali on auki viikon joka päivä kello 5.00-23.00, ja sen yhteydessä on myös pukuhuoneet ja suihkutilat. Kaikki Finnair-konsernin työntekijät voivat käyttää kuntosalia ilmaiseksi.

Finnair järjestää kuntosalin ryhmäliikuntatilassa myös ohjattuja ryhmäliikuntatunteja, joihin osallistumisesta peritään nimellinen maksu. Tunteja on melkein kaikkina työpäivinä vähintään kaksi.

HOTT-rakennuksessa on myös pukuhuoneet ja suihkutilat työmatkapyöräilijöille.

Finnairissa on syksyllä 2014 järjestetty lukuisia työpa-
joja, joissa yhdessä henkilöstön kanssa on työstetty
muutoksia ja luotu perustaa Finnairin uudelle arjelle.
Työ jatkuu vuoden 2015 aikana, jolloin panostetaan
erityisesti yhteisen arvopohjan rakentamiseen tule-
vaisuutta varten.

Avoimeen keskustelukulttuuriin kuuluu myös yhtiön
sisäisten keskustelukanavien kehittäminen ja avoi-
meen dialogiin kannustaminen kautta organisaation.
Avoin keskustelukulttuuri luo luottamusta ja yhteisöl-
lisyyttä. Se tukee luovuutta, kun ideoita voidaan jakaa
ja kehittää yhdessä.

Voimaa kansainvälisyydestä ja yhdessä tekemisestä

Finnairin noin viidestä tuhannesta työntekijästä 90 %
työskentelee Suomesta käsin. Asiakaskuntamme on
kuitenkin erittäin kansainvälistä, ja kansainvälinen
myyntihenkilöstömme ja matkustamohenkilökun-
tamme ovat kriittisen tärkeässä roolissa Finnairin
liiketoiminnan kehittämisessä ja asiakkaiden palve-
lemisessä. Finnairin kasvu tulee kotimarkkinan ulko-
puolelta, ja kansainvälisyys on meille tärkeä voima-
vara, kun kehitämme liiketoimintaamme.

Organisaatio elää ja kehittyy vain, jos sillä on kipinä.
Tämän kipinän tunnistaminen ja sen vaaliminen on
keskeisen tärkeää Finnairin tulevaisuuden kannalta.
Finnairilaiset ovat aidosti ylpeitä työstään, ja he ovat
sitoutuneita työnsä kehittämiseen. Henkilöstöllä
on vahva halu tulla kuulluksi ja paljon annettavaa
Finnairin tulevaisuuden rakentamiseen. Muutosten
täyteisten vuosien jälkeen Finnair on uuden vaiheen
edessä, ja meidän on kyettävä yhdessä uusiutumaan ja
katsomaan eteenpäin.



Kustannussäästösopimukset keskeisten henkilöstöryhmien kanssa

Vuoden 2014 aikana Finnair jatkoi kustannussäästöohjelmansa
toteuttamista, ja pääpaino oli säästöjen etsimisessä
henkilöstökustannuksista.

Vuoden aikana Finnair kävi neuvotteluja eri henkilöstöryhmiä edustavien
työntekijäliittojen kanssa. Tavoitteena oli markkinatasoisten palkkojen ja
kustannusten saavuttaminen, pääasiassa tuottavuutta parantamalla
sekä palkka- ja työaikaarakeiteita uudistamalla. Tähtäimessä oli
kustannustaso, joka mahdollistaisi kasvun tavoittelun oman
henkilökunnan voimin. Finnairilla on kuusi erillistä työehtosopimusta, ja
eri henkilöstöryhmiä edustaa viisi työntekijäliittoa. Vuoden 2014 aikana
solmimme kustannussäästösopimukset kaikkien liittojen kanssa.

Säästösopimukseen kuuluivat sopimukset Finnairin Tekniikan
työntekijöiden ja Teknisten kanssa, Helsingin lentosemalla
työskentelevän asiakaspalveluhenkilöstön kanssa, sopimus ylempien
toimihenkilöiden ja insinöörien kanssa sekä säästösopimukset lentäjien
ja matkustamohenkilökunnan kanssa.

Syyskuussa saavutimme tärkeän virstanpylvään, kun solmimme uuden
työehtosopimuksen lentäjiä edustavan Suomen Liikennelentäjäliiton
kanssa. Sopimus tuo Finnairille tulevina vuosina 17 miljoonan pysyvät,
vuositaitaiset säästöt.

Säästöneuvottelut matkustamohenkilöstöä edustavan Suomen
Lentoemäntä- ja stuerttyyhdistyksen kanssa päättyivät tuloksettomina
kesällä ja Finnairin oli pakko edetä ulkoistussuunnitelmien kanssa
matkustamopalvelussa. Neuvottelut kuitenkin aloitettiin uudelleen
syksyllä, ja lokakuussa Finnair solmi matkustamohenkilöstöä koskevan
uuden työehtosopimuksen, joka tuo yhtiölle tulevina vuosina 18
miljoonan euron vuositaitaiset pysyvät säästöt. Sopimuksen myötä
Finnair lopetti matkustamopalveluun liittyvät ulkoistushankkeet, ja
toteuttaa vain kaksi jo aiemmin päätettyä reittiulkoistusta, jotka
solmittiin ennen säästösopimuksen syntyä. Tämä otettiin huomioon
matkustamohenkilöstön uudessa työehtosopimuksessa.

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

LA1

Henkilöstön jakautuminen työsuhteen, työopimuksen ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan

Finnairin henkilöstö väheni merkittävästi vuonna 2014 yhtiössä käynnissä olevan rakennemuutoksen vuoksi. Finnairin henkilöstömäärä vuoden 2014 lopussa oli 4 461 henkeä, mikä on 1 342 työntekijää vähemmän kuin vuotta aiemmin. Maantieteellisesti valtaosa henkilöstöstä työskentelee Suomessa, suurin osa Helsinki-Vantaan lentoasemalla tai sen välittömässä läheisyydessä.

Suomen ulkopuolella työskenteli vuoden lopussa 567 henkilöä. Heistä 198 toimi Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 141 henkilöä oli Baltian maissa taloushallinnon toiminoissa ja 86 henkeä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Suomen ulkopuolella työskentelevä henkilöstö sisältyy Finnairin henkilöstön kokonaismäärään.

Näiden lisäksi Baltian maissa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa oli yhteensä 195 henkilöä, jotka eivät ole mukana henkilöstön kokonaismäärässä.

Määräaikaisten ja vakituisten osuus 31.12.2014

	Lento- liikenne	Matka- palvelut	Muut toiminnot	Yhteensä
Kokonaismäärä	3 772	376	313	4 461
Määräaikaiset (%)	3	9	2	3
Vakinaiset (%)	97	91	98	97

Kokoaikaisten ja osa-aikaisten osuus 31.12.2014

Kokonaismäärä	3 772	376	313	4 461
Osa-aikaiset (%)	1	5	3	2
Kokoaikaiset (%)	99	95	97	98

Finnairin kokoaikaisten työntekijöiden osuus oli 99 prosenttia, ja toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 97 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 45 vuotta.

LA2

Henkilöstön vaihtuvuuden kokonaismäärä ja -aste ikäryhmän, sukupuolen ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan

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

Määräaikaisten ja vakituisten osuus 31.12.2014

	Lento- liikenne	Matka- palvelut	Muut toiminnot	Yhteensä
Kokonaismäärä	3 772	376	313	4 461
Lähteneet	518	128	38	684
Vaihtuvuus-%	12	25	11	13

Vaihtuvuusluvuissa eivät ole mukana ulkoistamisten ja määräaikaisten työsuhteiden päättymisen vuoksi tapahtuneet muutokset henkilöstömäärissä. Finnairin Suomen ulkopuolella työskentelevä henkilöstö sisältyy lukuihin. Finnairissa ei tilastoida vaihtuvuuslukuja sukupuolen, ikäryhmän 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 työturvallisuuslainsäädännön mukaisesti. Koko henkilöstö on edustettuna yhtiökohtaisissa tai liiketoimintayksikkökohtaisissa virallisissa työsuojelutoimikunnissa. Toimikuntien työssä otetaan huomioon myös Finnairin ulkomailla olevan henkilöstön työsuojeluasiat.

*Finnairin
henkilöstö-
määrä vuoden
2014
lopussa oli
4 461.*



Työsuojelutoimikunnat toimivat vähintään yhtiötasolla työntekijöiden ja toimihenkilöiden henkilöstöryhmiä edustaen. Suurissa tytäryhtiöissä työntekijöiden edustajiksi on lisäksi valittu osastotasolla toimivia työsuojeluasiamiehiä, joiden tehtävänä on osallistua työpaikkatasoiseen työsuojeluparitoimintaan yhteistyössä työnantajaparin kanssa. Työsuojeluvaltuutetut ja asiamiehet valitaan vaalein kaksivuotiseksi toimikaudeksi kerrallaan. Valtuutettujen toimikausi alkoi vuoden 2014 alusta ja loppuu vuoden 2015 lopussa. Työntekijät järjestävät työsuojeluvaalit uudelle toimikaudelle 2016–2017 vuoden 2015 lopussa.

Vuoden 2013 lopulla muutettiin työntekijöiden työsuojeluhenkilöiden määrää ja toimialueita organisaation merkittäviä rakenteellisia muutoksia vastaavasti. Muutoksen tavoitteena oli pyrkimys tehostaa ja helpottaa työsuojelutoimintaa tuomalla työnantajaedustajat lähemmäs valtuutettuja. Asetetut tavoitteet saavutettiin, työsuojelutoiminnan kehittäminen kiinteänä yhteistyönä työntekijä- ja työnantajaedustajien sekä toisaalta avoin keskustelu työsuojelutoimijoiden ja linjajohdon välillä on edelleen parantunut.

Henkilöstön työterveys- ja turvallisuusasioita käsitellään myös 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

Finnair Tekniikassa kaksi ammattitautiepäilyä vuoden 2014 aikana.

Ei kuolemantapauksia vuonna 2014 (viimeisin oli vuonna 2005).

Työtapaturomat jaetaan työpaikkatapaturmiin ja työmatkatapaturmiin.

Työtapaturomista aiheutuneet sairauspäivät. Luvussa on mukana vuoden 2014 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, HR, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö.

	Työtapaturomien lkm	Työpaikkatapaturmien lkm	Työpaikkatapaturmataajuus (lkm/milj. tehtyä työtuntia)	Työmatkatapaturmien lkm	Työtapaturomasairauspäivät
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	59	51	27	12	362
Lentoyhtiön maahenkilökunta	39	30	28	7	72
Finnair Technical Service Oy	19	16	10	3	61
Finnair Cargo Oy	5				21
Finnair Flight Academy Oy					
Aurinkomatkat Oy					
Suomen Matkatoimisto Oy					
Amadeus Oy					
Yhteensä	122	97	13	22	516

Luvussa ei ole mukana Finnairin vuokratyövoiman eikä alihankkijoiden tietoja.

LA8

Organisaation työntekijöille, heidän perheilleen ja muille toimintayhteisön jäsenille suunnatut koulutus-, harjoittelu-, opastus-, ennaltaehkäisy- ja riskienhallintaohjelmat vakavien sairauksien varalta

Työterveyspalvelut ja työhyvinvointitoiminta

Finnairissa työterveyshuollosta vastaa sen oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnair Terveyspalvelut, Finnair Aeromedical Centre FAeMC (myöhemmin Terveyspalvelut), koordinoi ja vastaa työterveyshuollon toteutumisesta koko Finnair-konsernissa.

Finnair Terveyspalvelut on myös yksi Suomen johtavia ilmailulääketieteen asiantuntijaorganisaatioita ja Finnair Terveyspalvelut tarjoaa ilmailulääketieteen keskuksen valtuutuksin ilmailulääketieteellisiä tarkastuksia yhtiön lentäjille ja matkustamohenkilöstölle sekä ulkopuolisille ilmailijoille.

Vuonna 2014 palvelua markkinoitiin aktiivisesti myös harrastelentäjille. Lupakirjatarkastuksissa kävikin 56 harrastelentäjää. 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 sekä Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.

Henkilöstön työterveys- ja turvallisuusasioita käsitellään myös Finnairin Luottamusfoorumissa.

Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatu-palkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehykseen. Laatujärjestelmän avulla varmistetaan, että hyvälle työterveyshuoltokäytännölle asetetut ilmailualan työterveyshuollon ja ilmailulääketieteellisten palvelujen vaatimukset täyttyvät. Työterveyshuollon ja ilmailulääketieteelliset palvelut kattava laatukäsikirja päivitettiin vuonna 2014.

Työterveystoiminta

Työterveyshuollon ennaltaehkäisevään toimintaan kuuluu työntekijöiden terveystottumuksiin vaikuttaminen, terveyttä uhkaavien riskitekijöiden tunnistaminen sekä ohjaus ja neuvonta terveyttä edistäviin valintoihin ja suojautumiseen terveysongelmilta, sairauksilta ja työkykyhaitoilta ennen oireiden tai ongelmien ilmaantumista. Työterveyshuolto toimii proaktiivisessa yhteistyössä työsuojeluorganisaation kanssa.

Finnair Terveyspalvelut on toiminnassaan panostanut erityisesti työkykyä heikentävien ja työkykyyn vaikuttavien sairauksien seulonta- ja hoitokäytäntöjen kehittämiseen. 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 muun muassa 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 päihdeohjelmassa on määritelty toimintaperiaatteet, joiden tarkoituksena on osaltaan varmistaa päihteetön työpaikka ja työyhteisö. Päihdeongelmien tunnistamisella, varhaisella puuttumisella, hoitoon-ohjauksella ja kuntoutumisella vähennetään päihteiden väärinkäytöstä aiheutuvia terveyshaittoja, vaikutetaan palvelujen laatuun, työn tuottavuuteen, työturvallisuuteen ja työyhteisöjen työilmapiiriin. Tämä edistää osaltaan myös lentoturvallisuutta.

Työterveysasioista viestitään aktiivisesti konsernin sisäisissä viestintäkanavissa sekä toteuttamalla työterveysinfoja ja järjestämällä terveyden ja työhyvinvoinnin teemapäiviä.

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 2014 aikana yhteensä 845 henkilöä kävi työtarkastuksessa. Tarkastuksissa otetaan huomioon laaja-alaisesti erilaiset terveysriskit (mm. diabetesriski sekä sydän- ja verisuonisairauksien riski) sekä tuki- ja liikuntaelämistön ongelmat, mielenterveysongelmat ja muut työkykyä uhkaavat sairaudet, toimintakyky sekä työn ja terveyden yhteys. Työhönlutotarkastukset tehdään uusille työntekijöille ja niille, joiden työssä tai työolosuhteissa 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 tärinälle altistuneiden sekä yötyötä tekevien tarkastukset. Työaltisteiden minimoinnissa pyritään ensisijaisesti turvallisiin ja mahdollisimman vähän työntekijöitä altistaviin työmenetelmiin. Avaruussäteilyaltistusarvioita tehtiin vuonna 2014 yhteensä 14 raskaana olleelle lentotyöntekijälle. Jokainen lentotyötä tekevä voi tarkistaa oman kumulatiivisen säteilyannoksensa erillisestä 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.

Työterveyshuollon ja työpaikan yhteistyön perustana on työpaikkaselvitys. Sen perusteella määritetty merkittävä osa työterveyshuollon sisällystä. Työpaikkaselvitystoiminnan tavoitteena on työn ja työolojen selvittäminen sekä niiden terveydellisten merkitysten arviointi. Työterveyshoitajat ja -lääkärit tekivät vuonna 2014 työpaikkaselvityksiä yhteistyössä työsuojelun asiantuntijoiden ja työfysioterapeutin kanssa. Työpaikkaselvityksiä tehtiin tilojen käyttöönottoon, sisäisiin muuttoihin ja toimitilakunnostuksiin liittyen, työympäristössä ilmenneiden ongelmien takia ja työn tai toimintojen muutoksen yhteydessä. Työfysioterapeutin työpaikkakäynneistä suurin osa liittyi ergonomiakartoituksiin ja työergonomiaongelmien selvittelyyn. Käynnit sisälsivät työtappoihin, työasentoihin ja työstä palauttavaan liikuntaan liittyvää ohjausta ja neuvontaa. Työnäköoptikon palveluja käytettiin näköergonomian erilliselvityksissä.

***Finnair
Terveyspalvelut
on yksi Suomen
johtavia ilmailu-
lääketieteen
asiantuntija-
organisaatioita.***

Finnair Terveyspalvelut tarjoaa rokotuksia työhön liittyvien tartuntatauti-
tien sekä influenssan torjumiseen. Terveyspalvelut seuraa aktiivisesti eri
tartuntatauti-epidemiologista tilannetta ja ohjeistaa henkilöstöä tarvit-
taessa. Lisäksi Terveyspalvelut seuraa jatkuvasti epidemiologista tilan-
netta ja muita riskejä Finnairin kohdemaissa. Vuonna 2014 seurattiin
ebola-viruksen leviämistä ja laadittiin toimintaohjeet koko henkilöstölle
muun muassa matkustajalla epäiltävän ebola-tartunnan varalle. Konser-
nitasoinen ebola-varautumissuunnitelma laadittiin yhdessä turvallisuus-
organisaation kanssa.

Matkustamohenkilöstön käyttöön Terveyspalvelut, työturvallisuus ja
henkilöstön edustajat tuottivat yhdessä ergonomiaoppaan, joka sisältää
tietoa työn fyysisestä kuormituksesta ja kuormituksesta aiheutuvien
oireiden ennaltaehkäisystä. Tavoitteena on edistää henkilöstön tuki- ja
liikuntaelämän terveyttä ja vähentää tuki- ja liikuntaperäisiä oireita ja
sairauksia.

Finnair Terveyspalvelujen edustajat osallistuvat henkilöstöruokailun
sekä lentävän henkilöstön miehistöruokailun kehittämiseen. Työter-
veyshuollon palveluja on täydennetty ravitsemusterapeutin palveluilla
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
2014 aloitettiin viisi ammatillisesti kohdennettua kuntoutuskurssia,
joihin kuhunkin osallistui 10 työterveyshuollon valitsemaa kuntoutujaa.
Ammattiryhmäkohtaiset kurssit kohdennettiin asiakaspalvelutyötä teke-
ville, asiantuntijoille ja esimiehille, tekniikan henkilöstölle sekä lentäjille
ja matkustamopalvelutyötä tekeville. Lisäksi vuoden 2014 aikana aloi-
tettiin Finnairin erillisrahoituksella Finnairin Ammatillinen kuntoutus
(FiAK), jolla pyritään tukemaan ammatillista uudelleensuuntautumista
jo siinä vaiheessa, kun ammatillisen kuntoutuksen hakuprosessi työelä-
keyhtiöltä on vielä kesken tai kun sitä ei vielä ole edes saatu vireille.

Finnair Terveyspalvelut on tukenut työntekijöiden, työyhteisöjen ja
esimiesten selviytymistä muutostilanteissa. Tukea on aktiivisesti tarjottu
yksittäisille irtisanotuille oman elämän uudelleen suuntaamiseen ja
työyhteisöille muutostilanteessa. Työterveyshoitajat ovat vastanneet
vastuualueidensa rakennemuutokseen liittyvistä ryhmä- ja yksilötason

tukitoimien järjestämisestä ja työterveyshuollon palvelujen riittävydestä
ja saatavuudesta.

Muutostukiluentojen lisäksi työterveyshuolto on antanut tietoja,
neuvontaa ja ohjausta työhön, työolosuhteisiin, työyhteisön toimin-
taan, työkykyyn ja kuntoutukseen liittyvissä asioissa niin yksilöille kuin
ryhmille. Vuoden 2014 aikana työterveyshuolto osallistui muun muassa
Tekniikan Uusi Arki -esimieskoulutuksiin.

Terveyspalvelut on jatkanut opiskelijayhteistyötä Metropolia-ammatti-
korkeakoulun kanssa ja optometristiopiskelijat toteuttivat oppilaitosyh-
teistyönä viisi näönseulontapäivää vuonna 2014.

Työhyvinvointiohjelma

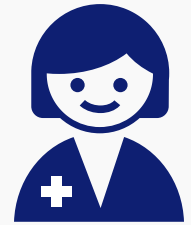
Finnairin työhyvinvointiohjelman 2011–2015 periaatteet koskevat
kaikkia yhtiön liiketoimintayksiköitä ja sen koko henkilöstöä. Ohjelman
tavoitteena on edistää työyhteisön toimivuutta ja huolehtia henkilöstön
hyvinvoinnista työuran kaikissa vaiheissa. Ohjelma edistää osaltaan myös
henkilöstötuottavuuden, yhtiön kilpailukykyyn ja houkuttelevan työnanta-
jakuvan sekä yhteiskuntavastuun sosiaalisen osuuden toteutumista.

Vuonna 2014 työhyvinvoinnin ohjausryhmään kuuluivat Finnair Terveys-
palvelujen johtaja, Finnairin työturvallisuuspäällikkö, Finnair Cargon
henkilöstöpäällikkö sekä konsernin henkilöstön kehittämisestä vastaava
johtaja. Ohjausryhmä kokoontui vuoden 2014 aikana 10 kertaa.

Vuonna 2014 aloitettiin kolme hyvinvointiohjelmahanketta: Työterveyslai-
toksen kanssa aloitettiin laaja lentäjien työhyvinvointia kartoittava tutkimus
sekä Helsinki-Vantaan lentokentän asiakaspalvelun vuorotyön ergonomia
-kehittämishanke. Terveyspalvelun työterveyshoitajat kouluttautuivat lisäksi
sykevaihteluanalyysin tekemiseen, tulosten tulkintaan sekä palautteen
antoon. Vuonna 2014 sykevaihteluanalyysiin perustuvia hyvinvointikartoi-
tuksia tehtiin yhteensä 64. Menetelmän käyttöä muun muassa työn fyysisen
ja henkisen kuormituksen arvioinnissa kehitetään vuoden 2015 aikana.

Liikuntaohjelma vuonna 2014

Vuonna 2014 tuettiin työyhteisöjen ja tiimien liikuntaa harkinnanva-
raisin ns. TEAM-liikuntatuen avulla. Finnairin HOTT-toimitalossa on
moderni kuntosali, joka on kaikkien finnairilaisten käytettävissä. Vuoden
2014 alusta alkaen kuntosalilla on ollut ohjattua ryhmäliikuntaa keski-
määrin 10 viikkotunnin verran.



***Finnair
Terveyspalvelut
on tukenut
työntekijöiden,
työyhteisöjen
ja esimiesten
selviytymistä
muutos-
tilanteissa.***

START-kuntoremonttiryhmä käynnistettiin vuoden 2014 aikana kolme: yksi liikuntapainotteinen, yksi painonhallintapainotteinen ja yksi niskaoireisille tarkoitettu ryhmä. Kuntoremontti toteutettiin Kelan tukemana yhteistyökumppani Avire Oy:n kanssa. Kuntoremonttiin osallistui yhteensä 48 finnairilaista.

Finnairilla on kaksi eri ryhmäliikuntatukimuotoa: Vuonna 2014 jatkettiin harkinnanvaraista CREW/TEAM -liikuntatukea. FINNAIR TEAM -liikuntatuki puolestaan on tarkoitettu työyhteisöjen kehittämisen, hyvinvoinnin ja yhteisöllisyyden edistämiseen.

Molemmat tuet myönnetään erillisestä hakemuksesta osittaisena tai täysimääräisenä ja ne ovat koko henkilöstön käytettävissä. TEAM-tukea käytetään esimerkiksi tiimin kehittämispäivän yhteydessä tapahtuvan liikunnan tukemiseen ja CREW-tukea esimerkiksi erilaisiin tapahtumiin (maraton- tai muut massaliikuntatapahtumat). CREW-tuella finnairilaiset osallistuivatkin vuonna 2014 muun muassa Yritysmaraton 2014 -tapahtumaan ja Midnight Runiin.

LA9

Ammattiliittojen kanssa solmittujen sopimusten käsittämät terveys- ja turvallisuusteemat

Ensisijaisia työturvallisuusfoorumeja Finnairissa ovat henkilöstön ja työnantajan yhteiset työsuojelutoimikunnat.

Työsuojelun kehittäminen on kirjattu työsuojelun toimintaohjelmaan, jonka painopisteet päivitetään vuosittain.

Vuoden 2014 painopisteet olivat:

- Työturvallisuuden nykytilan arviointi ja toiminnan kehittämissuunnitelman ja toimenpide-ehdotusten esittäminen
- Määritettyjen toimintatapojen vakiinnuttaminen
 - Epäasiallisen kohtelun ja häirinnän ehkäisyn toimintamalli
 - Varhaisen välittämisen toimintamalli
 - Esimiesvastuiden kouluttaminen ja täsmentäminen linjaorganisaatiossa
- Työtapaturomien raportoinnin kehittäminen vastaamaan todellisia tarpeita: nopeaa, luotettavaa, tavoitteellista
- Raportointijärjestelmien uudelleen arviointi ja kilpailuttaminen
- Vaarojen tunnistus- ja riskienarviointimenettelyn sekä työpaikkaselvityskäytäntöjen prosessien yhtenäistäminen

- Yhteisten työpaikkojen työturvallisuuskäytäntöjen kehittäminen, alihankintaketjujen ja verkostojen työturvallisuuskäytäntöjen huomioiminen ohjeissa ja sopimuksissa
- Työturvallisuuden sisällyttäminen osaksi normaalia esimies- ja johtamistoimintaa (materiaalit, osaaminen)
- Työturvallisuuskoulutuksen, perehdytyksen ja tiedottamisen kehittäminen

Työturvallisuuden nykytilaa arvioitiin vuoden 2013 aikana yksikkötasolla. Toteutustapana oli riskienarviointikartoitukset 3T:n avulla. Kehittämistyö jatkui tunnistettujen kehittämialueiden osalta, mm. työsuojelutoiminnan yhdenmukaistaminen yksikköjen kesken sekä yhdenmukaisen tilastoinnin ja raportoinnin kehittäminen. Yksikkökohtaiset kehittämisasiat liittyvät muun muassa riskienarviointien päivitystarpeisiin, esimiesten työturvallisuusosaamisen kehittämiseen sekä henkilöstöviestinnän kehittämiseen. Toimenpiteistä osa toteutettiin vuoden 2013 ja osa vuoden 2014 toimintasuunnitelman mukaisesti. Esimiesten työturvallisuustietoisuuden sekä -vastuiden tietotason nosto oli vuoden 2014 pääteemoja. Korkeatasoisella esimiestyöskentelyllä on keskeinen merkitys työturvallisuustyön onnistumiselle. Tavoitteena on vahvistaa esimiesten roolia työturvallisuudessa ja erityisesti ennaltaehkäisevässä turvallisuustyöskentelyssä. Samanaikaisesti pyrittiin varmistamaan kunkin esimiehen tietoisuus omasta työsuojeluvastuustaan.

Työpaikkojen yhteisten työturvallisuuspoliisäntöjen kehittäminen jatkui edelleen vuoden 2014 aikana muun muassa lentoaseman toimijoiden yhteistyönä sekä alihankkijoiden turvallisuustyötä arvioiden ja tukien sekä poliisäntöjä 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, työsuojeluyhteistyötä ja työelämän kehittämistyötä ilmailualan työpaikoilla.

http://ttk.fi/toimialat/kuljetus_ja_logistiikka/ilmailuala



***Finnairin
HOTT-
toimitalossa
on moderni
kuntosali, joka
on kaikkien
finnairilaisten
käytettävissä.***

LA10

Keskimääräiset koulutustunnit työntekijää kohden henkilöstöryhmittäin

Vuonna 2014 Finnair tarjosi Finnairin Ilmailuopiston kautta yhteensä 114 345 oppilastuntia. Yhtiön henkilöstömäärään suhteutettuna tämä vastaa 25,6 tuntia/työntekijä. Lukuihin eivät sisälly matkatoimistojen ja Finn cateringin koulutukset, osastojen sisäiset kurssit tai yhtiön ulkopuolisten tahojen tarjoama koulutus.

Vuosi 2014	työntekijät	toimihenkilöt	lentävä hlökunta	johto	yhteensä
Oppilastunnit	13 005	17 996	82 620	724	114 345
Henkilöä per henkilöstöryhmä	659	1 400	2 308	98	4 465
Tuntia per hlö (keskimäärin)	19,7	12,9	35,8	7,4	25,6

	2014	2013	2012	2011
Oppilastunteja	114 345	160 853	145 753	203 899
Oppilastunteja henkilöä kohden keskimäärin	25,6	31	22,9	27,3

LA11

Osaamisen kehittämiseen ja elinikäiseen oppimiseen liittyvät ohjelmat

Henkilöstön osaaminen on strategiamme toteutumisen kulmakivi. Koulutus- ja kehittämistarve kartoitetaan yhtiön eri yksiköissä ja tytäryhtiöissä osana henkilöstösuunnitteluprosessia sekä tavoite- ja kehityskeskusteluiden yhteydessä. Näin huolehdimme maassamme harvinaisesta ilmailualan osaamisen jatkuvasta kehittämisestä.

Strategialähtöinen henkilöstön kehittäminen on usean eri toimijan yhteistyön tulos. Ratkaisuja haetaan sekä konsernilaajuisiin että yksikkö-, tiimi- ja henkilökohtaisella tasolla oleviin kehittämistarpeisiin. Kehittämismenetelminä käytössä ovat verkko-oppiminen, työpajat, työssä oppiminen, coaching ja mentorointi lähi- ja luokkahuonekoulutuksen lisäksi.

Ammatillisen koulutuksen kehittämiskäsit lento-, turva- ja palvelukoulutukseen tuotetaan yhteistyössä Finnair Flight Academy Oy:n kanssa. Finnair Tekniikassa ammatillinen koulutus hoidetaan itse. Henkilöstön kehittämissiimi tuottaa ratkaisuja pääasiassa strategialähtöiseen osaamisen kehittämiseen. Seuraavassa kooste vuoden 2014 pääpainopistealueista:

A. Esimiestyön ja johtamisen kehittäminen

- Manager Induction (esimiesperehdytys) jatkui kaikille uusille esimiehille
- Management Team Development (johtoryhmävalmennus)
- Projektiosaaminen: projektipäällikköjen sertifiointi, kierros 2
- Prosessiosaaminen: prosessi-verkkokurssi kaikille uusille työntekijöille ja esimiehille jatkui
- Lentoyhtiöliiketoimintaosaaminen-verkkokurssi koko Finnairin henkilöstölle
- Partneruoksien johtaminen -valmennukset jatkuivat erikseen nimetyille avainhenkilöille
- Tekniikan uusi arki -esimiesvalmennukset jatkuivat
- Irtisanomistilanteisiin liittyviä valmennuksia esimiehille

B. Rääätälöidyt henkilöstön kehittämiskäsit ja projektit

- SJB (Siberian Joint Business) -projektin muutoshallinta ja henkilöstön osaamisen kehittäminen
- Tekniikan uusi arki -työpajat koko tekniikan henkilöstölle jatkuivat
- Sales Induction (Myynnin perehdytys) -projekti valmistui ja pilotointi alkoi
- Myyntivalmennus jatkui ja sen piiriin saatiin myös Aasian kohteet syksyllä 2014
- Muutostuki-ohjelmat organisaatiomuutoksiin liittyvissä taitekohdissa
- Cargo Must Win Battle -projektissa tehtiin osaamiskartoituspilotti ulkomaan myyntiorganisaatioissa ja fasilitoitiin kehittämistyöpajat Cargo Terminal Operations -yksikössä
- Finnair on Customer's Path -eLearning-ohjelma asiakaspalveluhenkilöstölle
- A350 Readiness Must Win Battle -projektin koordinointituki eri yksiköiden valmistautuessa uuden konetyypin vastaanottoon



Henkilöstön osaaminen on strategiamme toteutumisen kulmakivi.

C. Tiimien kehittäminen ja coaching

- Yksittäiset coaching-ohjelmat avainhenkilöille jatkuivat
- Ryhmäcoaching-ohjelma Kiinan myyntiyksikön vetäjille alkoi
- Network-hankkeen jatkumisen tavoitteena on antaa työkaluja esimiehille ja tiimeille edistää muutosta vastuullisessa hengessä ja käydä pelisääntökeskustelua, kun työn tekemisen tapoja uudistetaan.

D. Ammatillisen osaamisen kehittäminen ja perehdyttäminen

- WeWin-perehdytysvalmennus uusille finnairilaisille
- SAP-HR-järjestelmäkoulutus uusille käyttäjille
- Finnair Training Portal -perehdytykset esimiehille

Pysyviä teemoja ovat työturvallisuus ja perehdytys yhteisellä työpaikalla, lentoasemalla, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit, esimiesten työturvallisuustietous ja työturvallisuuskortti -koulutukset. Lisäksi ammatillisista koulutuksista vuonna 2014 toteutettiin ulkoasemien koulutuksia, ensiapu- ja hätätilannekoulutuksia, perus- ja kertauskoulutuksia, järjestelmäkoulutuksia sekä tehtiin oppilaitosyhteistyötä Helmi-liiketalousopiston kanssa.

Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnair Oyj:n ylläpitämä ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuis-koulutuksesta 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 2014 lopussa Finnairin henkilökunnasta oli naisia 57 prosenttia ja miehiä 43 prosenttia. Finnairin hallituksen seitsemästä jäsenestä kolme oli naisia.

Henkilöstön keski-ikä vuonna 2014 oli 45 vuotta. Henkilökunnasta 28 prosenttia oli 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 ei tilastoi henkilöstöä etnisiin perustein.

Koko henkilöstö

Sukupuolirakenne	%
naiset	57
miehet	43
Ikärakenne	%
alle 30-vuotiaita	4
30-50 vuotta	67
yli 50 vuotta	28
Ylin johto (apulaisjohtajat, osaston johtajat, johtoryhmä)	
Sukupuolirakenne	%
naiset %	26
miehet %	74
Ikärakenne	%
alle 30-vuotiaita	0
30-50 vuotta	74
yli 50 vuotta	26

57%
henkilöstöstä
on naisia,
43 % miehiä.





TALOUS

**Tavoitteenamme on
6 %:n toiminnallinen
liiketulos.**

**GRI:
EC1, EC2, EC3, EC4, EC6, EC9**

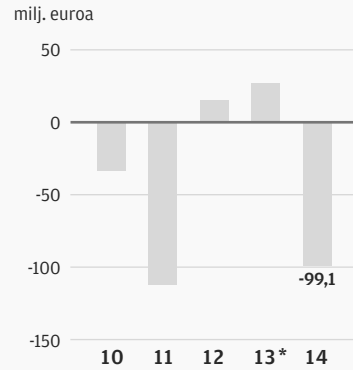
Avainlukuja

* Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Tunnuslukujen laskentakaavat löytyvät sivulta 59.

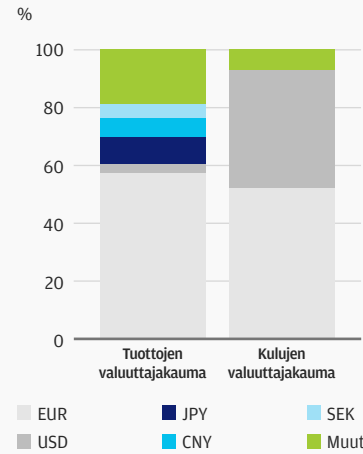
Liikevaihto



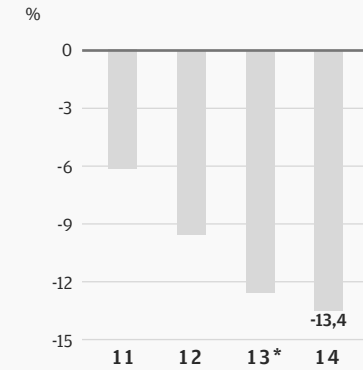
Tulos ennen veroja



Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2014

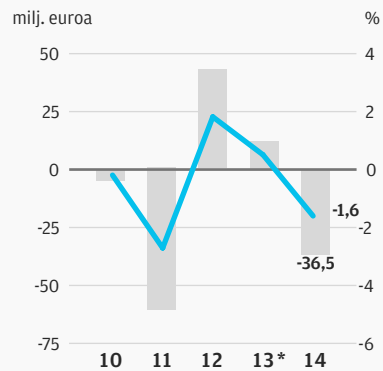


Yksikkökustannusten kehitys vuodesta 2010**

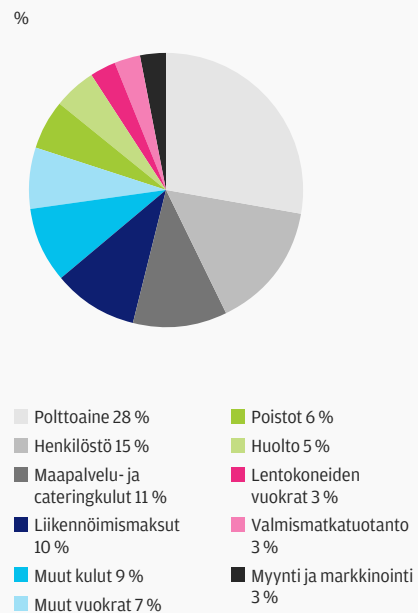


** Ilman polttoainetta.

Toiminnallinen liiketulos**



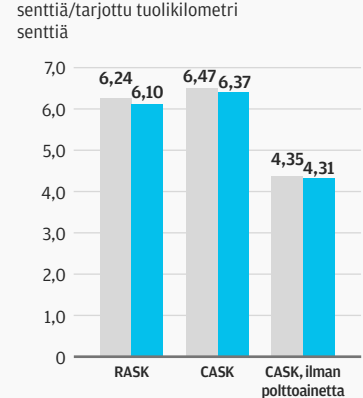
Toiminnallisten kulujen 2 339,2 milj. euroa jakautuminen



■ % liikevaihdosta

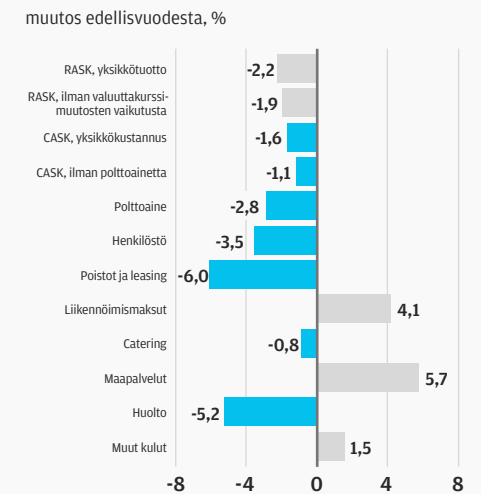
** Konsernin toiminnallinen liiketulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta.

Lentoliikenteen yksikkötuotot (RASK) ja -kustannukset (CASK)



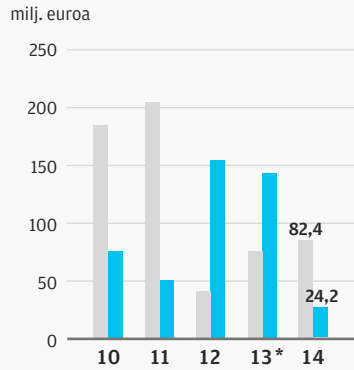
■ 2013*
■ 2014

Lentoliikenteen yksikkötuottojen (RASK) ja -kustannusten (CASK) kehitys vuonna 2014



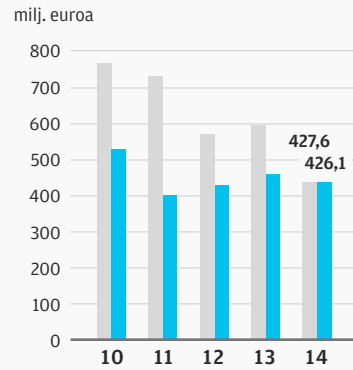
* Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Tunnuslukujen laskentakaavat löytyvät sivulta 59.

Bruttoinvestoinnit ja liiketoiminnan nettorahavirta



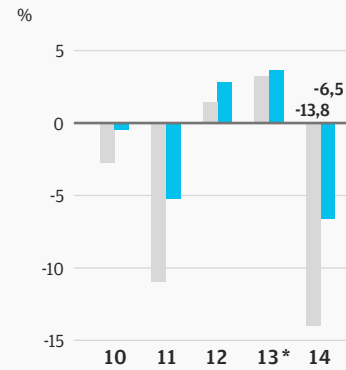
■ Bruttoinvestoinnit
■ Liiketoiminnan nettorahavirta

Korolliset velat ja likvidit varat



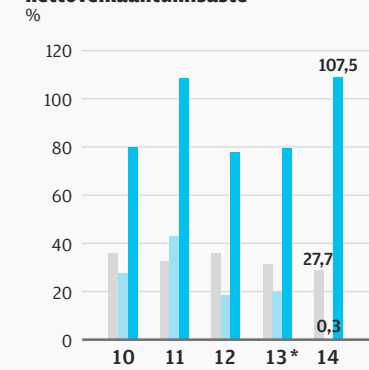
■ Korolliset velat
■ Likvidit varat

Oman pääoman tuotto (ROE) ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



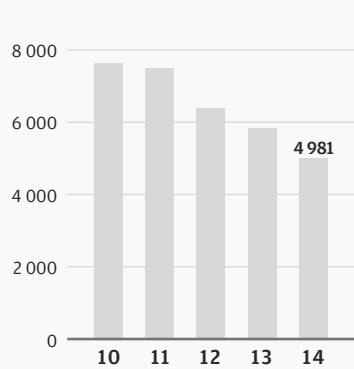
■ Oman pääoman tuotto (ROE)
■ Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

Omavaraisuusaste, nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelkaantumisaste

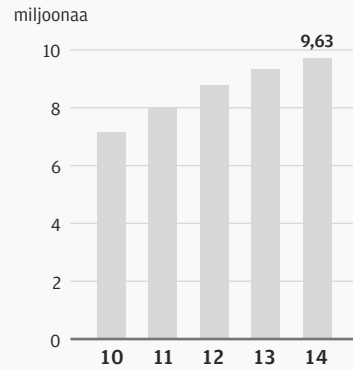


■ Omavaraisuusaste
■ Nettovelkaantumisaste
■ Oikaistu nettovelkaantumisaste

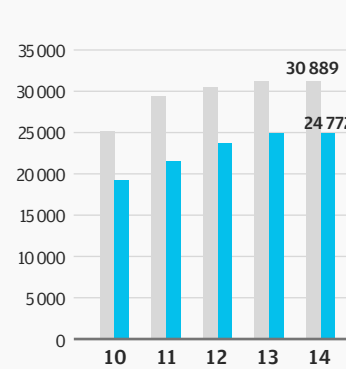
Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Matkustajamäärä

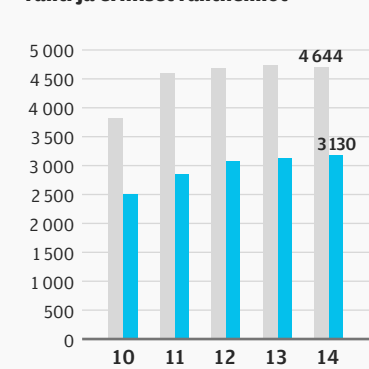


Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja mydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
■ Mydyt henkilökilometrit (RPK)

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



■ Tarjotut tonnikilometrit (ATK)
■ Mydyt tonnikilometrit (RTK)

Hallituksen toimintakertomus 2014

Markkinaympäristö

Kasvu Finnairin päämarkkina-alueilla pysyi vuonna 2014 maltillisella tasolla markkinaympäristön voimakkaista muutoksista huolimatta. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen markkina kasvoi tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna 6,7 prosenttia vuodesta 2013 ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen markkina kasvoi noin 1,7 prosenttia. Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) nousi selvästi 54,4 prosenttiin (51,1) ja laski Aasian-liikenteessä hieman 5,0 prosenttiin (5,4).*

Suomen talouden heikko tilanne heijastui matkustajaliikenteen kotimarkkinakäyntään läpi vuoden. Rahtiliikenteen volyymit Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoivat, vaikka euroalueen heikko taloustilanne heikensi rahtikäyntää Euroopasta.

Valuuttakurssikehitys vaikutti epäsuotuisasti Finnairin tuottokehitykseen koko vuoden, mikä näkyi sekä matkustaja- että rahtiliikenteen heikentyneessä tuottokehityksessä. Keskimääräisillä valuuttakursseilla tarkasteltuna euro vahvistui selvästi suhteessa jeniin vuonna 2014 vuoteen 2013 verrattuna. Euro vahvistui myös suhteessa Ruotsin kruunuun ja Kiinan yuaniin, kun taas Korean won vahvistui suhteessa euroon. Keskimääräisessä dollari-eurokursissa ei tapahtunut merkittävää muutosta vuoteen 2013 verrattuna. Toisella vuosipuoliskolla alkanut dollarin vahvistuminen suhteessa euroon laimentaa kuitenkin hyötyä, jota lentopetrolin syksyllä 2014 alkanut voimakas hinnan lasku tuo lentoyhtiöille. Finnairin liiketoiminnassa Yhdysvaltain dollari on merkittävä kuluvaluutta ja Japanin jeni merkittävä tulovaluutta.

Strategian toteutus ja kumppanuushankkeet

Finnairin hallitus hyväksyi toukokuussa yhtiön strategiset tavoitteet osana Finnairin vuosittaista strategia työtä. Finnairin strategisina tavoitteina on kaksinkertaistaa Aasian liikenteen tuotot vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasolta, kasvattaa Helsingin kautta kulkevaa lentoliikennettä Suomen maantieteellistä asemaa hyödyntäen sekä olla houkutteleva sijoituskohde ja tuottaa lisäarvoa omistajilleen. Finnairin hallituksen asettama pitkän aikavälin tuottotavoite yhtiölle on kuuden prosentin toiminnallinen liikevoitto, joka mahdollistaisi investoinnit kasvuun ja liiketoiminnan kehittämiseen.

Yhteishankkeet

Finnair ja sen oneworld-allianssikumppanit Japan Airlines ja British Airways aloittivat Euroopan ja Japanin välistä lentoliikennettä koskevan yhteishankkeen 1.4.2014. Finnair oli jo aikaisemmin heinäkuussa 2013 liittynyt American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian Pohjois-Atlantin liikenteen yhteishankkeeseen. Nämä yhteishankkeet ovat käynnistyneet hyvin ja vastanneet odotuksia.

* Luvut Finnairin arvioita. Arviot perustuvat matkatoimistojen myyntimääräistä kerättyyn MIDT-dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien, kuten internetin, kautta. Laskentapohjana ovat kohteet, eivät lentokentät. Lukuihin ei sisälly kausireittejä.

Lähiliikenne

Finnair ja Flybe UK Ltd kertoivat marraskuussa, että Flybe UK Ltd:n omistamat Flybe Nordic AB:n osakkeet myydään uudelle enemmistöomistajalle tai Finnairille. Flybe Nordic omistaa kokonaan suomalaisen tytäryhtiönsä, alueellisen lentämisen operoinnista vastaavan Flybe Finland Oy:n osakekannan. Flybe Finland operoi noin kolmannesta Finnairin kapearunkolaivastosta ostoliikenteen.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi tammikuussa 2015 kaupan, jossa Flybe UK Ltd:n 60 prosentin osuus Flybe Nordicin osakekannasta siirtyy StaffPoint Holding Oy:lle ja Oy G.W. Sohlberg Ab:lle. Kauppahinta oli yksi euro. Kaupan toteutumisen jälkeen StaffPointin omistusosuus yhteisyrityksestä on 45 prosenttia, GWS:n 15 prosenttia ja Finnairin 40 prosenttia. Flybe Finland ja sen hallitus kehittävät nyt yhdessä yhtiön liiketoimintamallia sekä alueellisen lentämisen tehokkuutta ja kannattavuutta.

Finnair kirjasi vuoden 2014 tilinpäätöksessään alas Flybe Finlandille myöntämänsä pääomallain korkoineen, yhteensä 10,8 miljoonaa euroa, sekä yhteensä 11,3 miljoonaa euroa ennakkomaksusaatavia ja operatiivisia saatavia. Pääomallain ja sen koron alaskirjaus näkyy rahoituskuluissa, ja ennakkomaksusaatavien ja operatiivisten saatavien alaskirjaus kertaluonteisissa erissä. Finnairilla on alaskirjausten jälkeen juoksevia ennakkomaksusaatavia ja operatiivisia saatavia Flybe Finlandilta, ja Finnair arvioi säännöllisesti Flybe-yhteistyöhön liittyvien erien arvostuksen oikeellisuutta.

Rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelman eteneminen

Liiketoimintakaupat

Finnair myi helmikuun lopussa tytäryhtiönsä Finncatering Oy:n LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH:lle (LSG). Kaupalla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin vuoden 2014 liiketulokseen.

Lokakuun alussa toteutui Finnairin tytäryhtiön Finnair Travel Retailin Helsinki-Vantaan lentoaseman myymälöiden myynti World Duty Free Groupin suomalaiselle tytäryhtiölle World Duty Free Helsinki Oy:lle. Kauppa ei koskenut lentokoneissa tapahtuvaa myyntiä. Kaupalla oli 12,7 miljoonan euron positiivinen vaikutus Finnairin vuoden 2014 liiketulokseen.

Molemmat järjestelyt olivat osa Finnairin rakennemuutosta, jonka myötä Finnair keskittyy yhtiön ydinliiketoimintaan lentoliikenteeseen.

200 miljoonan euron kustannussäästöohjelma

Finnair saavutti vuoden 2014 loppuun mennessä noin 217 miljoonan euron pysyvät, vuosittaiset säästöt vuoden 2010 yksikkökustannustasoon verrattuna, kun tavoitteena oli 200 miljoonaa euroa. Säästöt näkyvät täysimääräisesti Finnairin vuoden 2015 tuloksessa, ja niiden positiivinen vaikutus vuoden 2014 tulokseen oli noin 180 miljoonaa euroa. Saavutettuihin noin 217 miljoonan euron säästöihin sisältyy noin 15 miljoonaa euroa vuonna 2014 eri henkilöstöryhmien kanssa neuvoteltuja työehtosopimuksiin perustuvia säästöjä.

Yksikkökustannukset ilman polttoainetta ovat laskeneet 13,4 prosenttia vuoden 2010 tasolta

vuoden 2014 loppuun mennessä. Samanaikaisesti Finnair on pystynyt muuttamaan tuntevan osan kiinteistä kustannuksista tuotantovolyymin mukaan joustaviksi muuttuviksi kustannuksiksi. Finnair noudattaa tiukkaa kustannuskuria kaikissa kulukategorioissaan myös jatkossa.

Säästöneuvottelut henkilöstön kanssa

Finnair solmi toukokuussa 2014 paikallisen säästösopimuksen Finnairin Tekniikassa IAU:n sopimus-alalla. Sopimuksella tavoitettiin Tekniikan IAU:n työehtosopimukselle asetetut välittömät säästöavoitteen ja sitouduttiin lisäksi tulevaisuuteen keskittyviin, tuottavuutta parantaviin toimenpiteisiin. Sopimuksen vastineeksi Finnair sitoutui 31.12.2015 ulottuvaan irtisanomissuojaan kyseisellä sopimus-alalla. Finnair solmi säästösopimuksen myös IAU:n Helsinki Airportin työntekijöiden kanssa.

Finnair ja sen Ylemmät toimihenkilöt ja Insinöörit (FYT) saavuttivat toukokuussa neuvottelutuloson työehtosopimuksen palkkaratkaisusta. Sopimuksella Finnair saavuttaa noin kuuden prosentin tehostumisen kautta realisoituvat säästöt FYT:n sopimus-alalla. Keskeinen elementti säästöissä oli työajan pidentäminen.

Finnair ja Suomen liikennealentäjäliitto (SLL) sopivat 17 miljoonan euron pysyvistä, vuosittaisista säästöistä syyskuun alussa. Säästöistä noin 11 miljoonaa toteutuu porrastetusti kaksivuotisen sopimuskauden aikana, noin kolme miljoonaa euroa lähivuosina kasvun myötä ja noin kolme miljoonaa tulevaisuudessa uusien lentäjien työehtoihin ja eläkkeisiin liittyvien muutosten kautta. Vastineeksi säästöistä Finnair tarjosi lentäjille kahden vuoden irtisanomissuojan ja kertaluonteisen kannustinohjelman, jonka Finnairin hallitus hyväksyi lokakuussa.

Finnair ja Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys (SLSY) solmivat säästösopimuksen loka-kuussa. Sopimuksen kokonaisarvo on 18 miljoonaa euroa pysyviä, vuosittaisia säästöjä. Säästöistä noin 75 prosenttia toteutuu 15.11.2016 päättyvällä työehtosopimuskaudella ja noin 25 prosenttia tulevaisuudessa uuden matkustamohenkilökunnan työehtomuutosten myötä. Vastineeksi säästöistä Finnair tarjosi matkustamohenkilökunnalle kahden vuoden irtisanomissuojan, ulkoistussuojan sekä määräaikaisen eläkekannustimen.

SLSY:n kanssa solmittu säästösopimus pitää sisällään Finnairin Hongkongin ja Singaporen reittien ulkoistusten riitauttamattomuuden ja arvioitun säästövaikutuksen. Finnair allekirjoitti syyskuussa sopimuksen norjalaisen miehistöpalveluyrityksen OSM Aviationin kanssa matkustamopalvelun ostosta alihankintana näille reiteille. Hongkongin ja Singaporen reiteillä työskentelevä henkilökunta palkataan OSM Aviationin Aasian toimipisteisiin. Alihankinta alkaa arviolta maaliskuussa 2015, mikäli OSM saa siihen mennessä henkilökunnalleen tarvittavat työluvat.

Tekniikan Teknisten (PRO) joulukuussa neuvottelema säästösopimus vahvistettiin tilikauden jälkeen tammikuussa. Vastineeksi sopimuksesta Finnair antoi Teknisille 30.6.2016 jatkuvan irtisanomissuojan. Sopimus tuottaa toteutuessaan miljoonaluokan säästöt lisien poistamisen ja työajan pidentämisen kautta.

Merkittävä osa vuonna 2014 sovitusta säästöistä näkyy yhtiön tuloksessa vaiheittain vuoden 2015 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen. Osan säästöistä toteutuminen on kytköksissä siihen, kuinka tehokkaasti Finnair pystyy hyödyntämään lisääntyntä työaikaa toiminnassaan.

Taloudellinen kehitys vuonna 2014

Vuoden 2014 liikevaihto laski 4,8 prosenttia vuodesta 2013 ja oli 2 284,5 miljoonaa euroa (2 400,3). Kapasiteetti laski 0,9 prosenttia. Liikevaihdon laskuun vaikuttivat pääasiassa yksikkötuottojen voimakas lasku etenkin Aasian-liikenteessä, Aurinkomatkojen liikevaihdon supistuminen, lentotoimintapalveluiden rakennemuutoksesta johtunut ulkoisen liikevaihdon poistuminen, konsernin ulkopuolisten matkanjärjestäjien ostojen vähentyminen sekä rahdin heikko kehitys. Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 2,2 prosenttia vertailuvuodesta ja olivat 1 678,8 miljoonaa euroa (1 717,3). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuvat kulut, laskivat 4,3 prosenttia vertailuvuodesta 660,4 miljoonaan euroon (689,9) polttoaineen markkinahinnan ja kapasiteetin laskun vuoksi. Henkilöstökulut laskivat vuonna 2014 toteutettujen henkilöstövähennysten vuoksi 9,6 prosenttia 344,5 miljoonaan euroon (381,3). Euromääräiset toiminnalliset kulut laskivat 2,8 prosenttia 2 339,2 miljoonaan euroon (2 407,2). Yhtiön toiminnallinen liiketulos, eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli -36,5 miljoonaa euroa (11,9).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy katsauskaudella 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 liiketulokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -43,7 miljoonaa euroa (21,7). Kertaluonteisiin eriin sisältyi Finnacatering Oy:n myyntiin, Finnair Travel Retailin myymälöiden myyntiin, laivaston myynti- ja takaisinvuokraussopimukseen, Flybe Finlandiin liittyvien ennakkomaksusaatavien ja operatiivisten saatavien alaskirjaukseen sekä yhtiön rakennejärjestelyihin liittyviä eriä yhteensä 7,7 miljoonaa euroa (-25,7). Yhtiön liiketulos oli -72,5 miljoonaa euroa (7,9). Finnairin vuoden 2014 tulos ennen veroja oli -99,1 miljoonaa euroa (26,8) ja tulos verojen jälkeen oli -82,5 miljoonaa euroa (22,9).

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 2,2 prosenttia vuodesta 2013 ja oli 6,10 eurosenttiä (6,24). Kiinteillä valuuttakursseilla laskettu matkustajaliikenteen yksikkötuotto laski 1,9 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK) laski 1,6 prosenttia ja oli 6,37 eurosenttiä (6,47). Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK, excl. fuel) laski kustannussäästöohjelman ansiosta 1,1 prosenttia ja oli 4,31 eurosenttiä (4,35).

Tase 31.12.2014

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 1 885,1 miljoonaa euroa (2 117,6 miljoonaa euroa 31.12.2013). Oma pääoma laski 514,3 miljoonaan euroon (678,0) eli 4,02 euroon osakkeelta (5,30). Oma pääoma laski tilikaudella tappiollisen tuloksen ja laajan tuloksen johdosta.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennan piirissä olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Vuoden 2014 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -87,4 miljoonaa euroa (-15,0), ja siihen vaikuttivat erityisesti suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Vuonna 2014 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 24,2 miljoonaa euroa (142,4). Muutos johtuu pääasiassa yhtiön tappiollisesta tuloksesta. Investointien nettorahavirta oli 14,4 miljoonaa euroa (-19,3).

Omavaraisuusaste oli 27,7 prosenttia (32,6) ja nettovelkaantumisaste (gearing) 0,3 prosenttia (19,9). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 107,5 prosenttia (79,2). Vuoden päättyessä korollinen velka oli 427,6 miljoonaa euroa (593,0) ja korollinen nettovelka 1,4 miljoonaa euroa (134,2). Yhtiö maksoi vuoden ensimmäisellä neljänneksellä takaisin 107 miljoonan euron lentokonerahoituslainan, jolla oli rahoitettu neljää A330-lentokonetta. Näiden koneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset toteutuivat ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Yhtiön maksuvalmius säilyi katsauskaudella vahvana. Konsernin rahavarat olivat vuoden lopussa 426,1 miljoonaa euroa (458,8). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 180 miljoonan euron syndikoitu luottolimiitti, joka erääntyy heinäkuun 2016 lopussa.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 66,4 miljoonaa euroa (66,0).

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, josta oli joulukuun lopussa käytössä 28 miljoonaa euroa. Rahoituksen nettorahavirta oli -180,3 miljoonaa euroa (-47,4). Rahoituskulut olivat 26,9 miljoonaa euroa (19,7), ja niihin sisältyy Flybe Finlandille myönnetyn pääomalinan alaskirjaus korkoineen. Rahoitustuotot olivat 3,5 miljoonaa euroa (42,6). Vuoden 2013 rahoitustuottoihin sisältyy Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeiden myynnistä saatu voitto.

Investoinnit

Vuonna 2014 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 82,4 miljoonaa euroa (77,3), ja ne kohdistuivat kaukoliikennelaivaston business-luokan istuinten uudistukseen sekä muihin laivastoon ja moottoreihin tehtäviin perusparannuksiin. Vuoden 2015 investointien, ennakkomaksut mukaan lukien, arvioidaan olevan noin 480 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen hyvä tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 62 prosenttia koko laivaston 0,8 miljardin euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy kolme rahoitusleasing-konetta.

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.

Vuoden 2014 ensimmäisellä vuosipuoliskolla toteutuivat neljän A330 -lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimukset joulukuussa 2013 solmittujen aiesopimusten mukaisesti. Joulukuussa 2014

Finnair solmi aiesopimuksen kolmen Embraer 190 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co:n kanssa sekä aiesopimuksen kuuden ATR 72 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta Doric Asset Finance GmbH & Co. KG:n kanssa. Järjestelyihin sisältyviä lentokoneita operoi Flybe Finland. Kaikkien yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten odotetaan toteutuvan maaliskuun 2015 loppuun mennessä, ja niiden toteuduttua Finnair jatkaa lentokoneiden edelleenvuokraamista Flybe Finlandille.

Lisäksi Finnair on solminut sopimuksen kahden ensimmäisen Airbus A350 XWB -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Sopimuksen odotetaan toteutuvan ensimmäisten Airbus A350 XWB -lentokoneiden toimituksen yhteydessä syksyllä 2015.

Laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Joulukuun 2014 lopussa Finnair operoi itse 45 lentokonetta, joista 15 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Vuoden viimeisellä neljänneksellä laivaston kokoonpanossa ei tapahtunut muutoksia. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla Finnairin laivastosta poistui suunnitelman mukaisesti kaksi B757-lentokonetta niiden vuokrausien päätyttyä ja laivastoon tuli kaksi uutta A321 Sharklet -lentokonetta. Maaliskuusta 2014 lähtien yhtiö on operoinut kokonaisuudessaan Airbus-laivastolla.

Finnairin operoimien koneiden lisäksi sen taseessa on 22 muuta yhtiön omistamaa lentokonetta. Näitä koneita operoi Flybe Finland. Finnair myi joulukuussa kolme Embraer 170 -lentokonetta yhdysvaltalaiselle lentokoneiden leasing-yhtiö Infinity Aviation Capital LLC:lle toukokuussa 2014 solmitun aiesopimuksen mukaisesti. Finnairilla on myös kahdeksan vuokrattua lentokonetta, jotka se on edelleen vuokrannut muiden lentoyhtiöiden operoitaviksi.

Vuoden 2014 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,2 vuotta ja Flybe Finlandin operoiman Finnair-laivaston keski-ikä 6,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 31.12.2014

	Istuimia	Kpl	Omat	Vuokratut			Muutos 31.12.2013 verrattuna	Tilaukset	Lisä- optiot
				(käyttö- leasing)	(rahoitus- leasing)	Keski-ikä			
Kapearunkolaivasto									
Airbus A319	138	9	7	2		13,4			
Airbus A320	165	10	6	4		12,4			
Airbus A321	209/196	11	4	7		8,1	+2		
Boeing B757	227	0	0	0			-2		
Laajarunkolaivasto									
Airbus A330	297/271/263	8	0	5	3	5,2			
Airbus A340	270/269	7	5	2		12,0			
Airbus A350	297							19	
Yhteensä		45	22	20	3	10,2	0	19	0

Finnairin omistama ja Flybe Finlandin operoima laivasto 31.12.2014

	Vuokratut			Keski-ikä	Muutos 31.12.2013 verrattuna	Tilaukset	Lisä- optiot
	Istuimia	Kpl	Omat				
ATR 72	68-72	12	12	5,4			
Embraer 170	76	2	2	8,8	-3		
Embraer 190	100	8	8	6,0			
Yhteensä		22	22	6,2	-3	0	0

Airbus A350 XWB -lentokoneet ja A340-koneista luopuminen

Finnair vahvisti joulukuussa 2014 Airbusille käyttävänsä kahdeksan Airbus A350 XWB -lentokoneoptiotaan, jotka sisältyivät alkuperäiseen vuonna 2006 allekirjoitettuun ja tämän jälkeen päivitettyyn A350-tilaukseen. Kaupan arvo on Airbusin listahinnoilla yhteensä noin 1,9 miljardia euroa. Optioiden vahvistamisen myötä Finnairin A350 XWB -lentokonetilauksen määrä nousee 19:ään.

Airbus sai A350 XWB -lentokoneille typpihyväksynnän Euroopan lentoturvallisuusviranomaiselta EASA:lta syyskuussa 2014 ja USA:n ilmailuviranomaiselta FAA:lta marraskuussa 2014. Lentokonetyyppi otettiin onnistuneesti kaupalliseen käyttöön tammikuussa 2015 Finnairin oneworld-allianssikumppanin Qatar Airwaysin reittiliikenteessä. Nykyisen toimitusaikataulun mukaan Finnair saa käyttöönsä neljä A350 XWB -lentokonetta vuoden 2015 toisella puoliskolla, seitsemän vuosina 2016–2017 ja kahdeksan vuosina 2018–2023. Finnair luopuu kaikista operoimistaan A340-lentokoneista vuoden 2017 loppuun mennessä, kun niitä korvaavat A350 XWB -lentokoneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä.

Finnair myy vuosina 2016 ja 2017 neljä omistamaansa Airbus A340-300 -lentokonetta takaisin Airbusille. Finnairin ja Airbusin sopimus mahdollistaa sujuvan siirtymisen A340-laivastosta A350-laivastoon ja lieventää mahdollisia laivastouudistuksesta johtuvia toiminnan jatkuvuuteen liittyviä riskejä ja A340-lentokoneisiin liittyvää jäännösarvoriskiä. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eripituisten vuokrasopimusten avulla.

Liiketoiminta-alueiden kehitys vuonna 2014

Finnairin tilinpäätöksen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoitavat liiketoiminta-alueet ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut. Vuoden 2014 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien Lentotoimintapalvelut-segmenttiä ei raportoida erikseen, vaan siihen sisältyneet toiminnot on raportoitu osana Lentoliikenne-segmenttiä. Segmentti-informaatio tilikaudelta 2013 on oikaistu vastaamaan muutunutta rakennetta.

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 Flight Academy Oy

sekä Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2014 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien segmenttiin sisältyvät myös lentokonehuolto, Finnair Travel Retail Oy ja Finnairin kiinteistöomaisuuteen sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi, ylläpito ja toimitilapalvelut.

Avainluvut	2014	2013	Muutos, %		
Liikevaihto ja tulos					
Liikevaihto, milj. euroa	2 167,7	2 271,9	-4,6		
Toiminnallinen liike-tulos, milj. euroa	-43,5	8,8	<-200		
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	-78,4	6,3	<-200		
Liiketulos liikevaihdosta, %	-3,6	0,3	-3,9	%-yks.	
Henkilöstö					
Henkilöstö, keskimäärin	4 232	4 834	-12,5		
Liikennetiedot	2014	2013	2012	2011	2010
Matkustajat, tuhatta	9 630	9 269	8 774	8 013	7 139
Tarjotut henkilökilometrit, miljoonaa	30 889	31 162	30 366	29 345	25 127
Myydyt henkilökilometrit, miljoonaa	24 772	24 776	23 563	21 498	19 222
Matkustajaliikenteen käyttöaste, %	80,2	79,5	77,6	73,3	76,5
Rahtitonnit, 1 000 kg	149 141	146 654	148 132	145 883	123 154
Tarjotut tonnikilometrit, miljoonaa	4 644	4 709	4 647	4 571	3 808
Myydyt tonnikilometrit, miljoonaa	3 130	3 107	3 029	2 824	2 471
Kokonaiskäyttöaste*, %	67,4	66,0	65,2	61,8	64,9

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

Lentoliikenteen liikevaihto vuonna 2014 laski 4,6 prosenttia 2 167,7 miljoonaan euroon (2 271,9). Liikevaihto jakaantui seuraavasti: matkustajaliikenteen tuotot muodostivat noin 75 prosenttia lento-liikenne-segmentin liikevaihdosta ja rahdin tuotot noin 11 prosenttia. Segmentin toiminnallinen liike-tulos oli -43,5 miljoonaa euroa (8,8).

Finnair muutti talviliikennekauden 2014/2015 alusta liikennetietojen raportointikäytäntöä ja lakkasi raportoimasta lomaliikennettä erillisenä liikennealueena. Muutoksen taustalla on uudistunut toimintamalli, jossa Finnair on siirtynyt operoimaan aikaisempia lomalentoja reittilentoina. Muutoksen ansiosta asiakkailla on aikaisempaa paremmat mahdollisuudet räätälöidä matkojaan ja samalla lomakohteiden myyntikanavien määrä kasvaa. Lokakuusta 2014 alkaen liikennetietojen raportointi on jakautunut matkustajaliikenteeseen, josta raportoidaan erikseen Aasian-, Euroopan, Pohjois-Atlantin ja Kotimaan liikenne, sekä rahtiliikenteeseen. Vuoden 2013 liikennetiedot on muutettu vastaamaan uutta raportointikäytäntöä.

Vuonna 2014 Finnairin kokonaiskapasiteetti laski 0,9 prosenttia vuodesta 2013, kun taas liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna pysyi samana kuin vuonna 2013. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi 0,7 prosenttiyksikköä 80,2 prosenttiin. Aasian-liikenteen kapasiteetti laski 2,0 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 0,3 prosenttia vertailukaudesta.

Aasian-liikenteen käyttöaste nousi 1,4 prosenttiyksikköä 81,9 prosenttiin. Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 0,9 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 1,0 prosenttia. Euroopan-liikenteen käyttöaste nousi 0,1 prosenttiyksikköä 78,8 prosenttiin. Pohjois-Atlantin-liikenteen kapasiteetti laski 6,2 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 7,5 prosenttia. Pohjois-Atlantin-liikenteen käyttöaste laski 1,2 prosenttiyksikköä 85,1 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 4,1 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 6,6 prosenttia. Kotimaanliikenteen käyttöaste nousi 1,6 prosenttiyksikköä 66,4 prosenttiin.

Reittilennoilla mukana kuljetettava rahti (ns. belly-rahti) muodostaa merkittävän osan kaukoliikenteen tuotoista; vuonna 2014 tämän rahdin osuus kaukoliikenteen tuotoista oli noin 17 prosenttia. Kuljetetun rahdin määrä Finnairin reittiliikenteessä kasvoi 1,7 prosenttia vertailuvuodesta. Finnairin kokonaiskäyttöaste nousi 1,4 prosenttiyksikköä vertailukaudesta ja oli 67,4 prosenttia. Tarjotut tonnikipometrit laskivat 1,4 prosenttia ja myydyt tonnikipometrit kasvoivat 0,7 prosenttia. Finnair Cargo operoi vuokraamallaan rahtikapasiteetilla lisäksi erillisiä rahtilentoja vuoden aikana Hanoiin, Hongkongiin ja Brysseliin sekä lisäksi Tokioon kapasiteetti yhteistyönä JAL Cargon kanssa. Erillisten rahtikapasiteettilentojen osuus kuljetetuista rahtitonneista oli noin 23 prosenttia.

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta tuolikipometriltä (RASK) laski 2,2 prosenttia vuodesta 2013.

Finnairin lentojen saapumistämällisyys oli vuonna 2014 hyvä. Lennoista 88,3 prosenttia (89,0) 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. Kesäkaudella 2014 Finnair lensi Aasiaan enimmillään 78 kertaa viikossa. Myös talvikaudella 2014/2015 lentoja Aasiaan on enimmillään 78 viikossa.

oneworld-allianssi, johon Finnair kuuluu, laajeni selvästi vuonna 2014. Brasilian johtava lentoyhtiö TAM Airlines ja American Airlinesin yhdysvaltalainen fuusiokumppani US Airways liittyivät allianssin jäseniksi maaliskuussa ja SriLankan Airlines toukokuussa. Finnairin asiakkaille uusien lentoyhtiöiden liittyminen **oneworld**iin ja sen jäsenten yhteishankkeisiin mahdollistaa paremmat yhteydet näiden lentoyhtiöiden kotimarkkinakohteisiin. Finnair aloitti näiden yhtiöiden sekä venäläisen S7 Airlinesin kanssa code share -yhteistyön vuoden 2014 aikana, ja laajensi Flyben kanssa tehtävää code share -yhteistyötä kattamaan kymmenen Ison-Britannian kohdetta.

US Airways liittyi myös Atlantin-yhteishankkeeseen, jossa ovat mukana American Airlines, British Airways, Iberia ja Finnair. Japan Airlines, British Airways ja Finnair aloittivat Euroopan ja Japanin välistä lentoliikennettä koskevan yhteishankkeen huhtikuun 2014 alussa.

Finnair avasi kesällä uudet reitit Nizhny Novgorodiin, Samaraan ja Kazaniin Venäjällä, mutta kaupallisista syistä reittien operointi on keskeytetty 1.2. ja 22.4.2015 välisenä aikana. Talvikaudella 2014–2015 Finnair avasi uudet reittilennot Miamiin, Phuketiin ja Krabiin.

Finnair julkisti lisäksi kesäkauden 2015 uudet reittikohteet (Dublin, Malta, Ateena, Split, Chicago ja Madeira) ja uudet reittikohteet talvikaudelle 2015/2016 (Ho Chi Minh City, Eilat, Lanzarote, Fuerteventura ja Madeira).

Muut uudistukset ja palvelut

Finnair asensi vuoden 2014 aikana uudet, täysin makuuasentoon liukuvat istuimet suurimpaan osaan kaukoliikennelaivastoaan. Uudet business-luokan istuimet ovat olleet käytössä huhtikuun alusta Tokion ja New Yorkin reiteillä, toukokuun alusta Pekingin ja Soulin reiteillä ja kesäkuun alusta myös Hanoiin, Hongkongin, Nagoyan, Osakan ja Shanghain lennoilla.

Finnair otti yhteistyössä Finavian kanssa toukokuussa käyttöön Helsinki-Vantaan lentoasemalla Bag Drop -automaatit, minkä ansiosta Finnairin asiakkaille on mahdollisuus jättää ruumassa kuljetettavat matkatavarat automaattiseen laukunluovutuspiisteeseen heti lähtöselvityksen jälkeen. Automaattien käyttö laajeni vuonna 2014 myös Oulun ja Turun lentoasemille.

Finnair avasi elokuussa uuden Premium Loungen Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Tilat ovat Finnair Plus Platinum ja Gold -korttien haltijoiden sekä muiden **oneworld**-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden vastaavien tasokorttien haltijoiden käytettävissä.

Finnair esitteli elokuussa uusien A350-lentokoneidensa matkustamosuunnitelmat ja kertoi useista tuoteuudistuksista kaukolentoilla ja Euroopan-liikenteessä. Tuoteuudistukset pohjautuvat Finnairin asiakkailta keräämiin palautteisiin. Syksyn aikana uudistettiin kaikkien kaukoliikennekoneiden viihdejärjestelmä ja lanseerattiin uusi mobiilisovellus sujuvoittamaan matkan eri vaiheita. Euroopan-lentojen välipalatarjoilu vaihtui monipuoliseen, maksulliseen Sky Bistro -valikoimaan marraskuun alussa, ja kaukolentojen uusi Economy Comfort -tuote otettiin käyttöön joulukuun puolivälissä.

Joulukuun alussa **oneworld**-allianssin tasojäsenedut laajenivat, minkä seurauksena Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman Platina ja Gold -tasojäsenet saavat matkatavaroita koskevia lisäetuja **oneworld**-yhtiöillä lentäessään.

Finnair kertoi lisäksi aloittavansa yhteistyön kotimaisten huippuravintoloiden kanssa. Finnairille suunnitellut Signature Menu ovat vuorotellen tarjolla Finnairin Helsingistä lähtevien kaukolentojen Business-luokassa tammikuun 2015 lopusta alkaen. Osana yhteistyötä Finnair saa ensi vuonna erikoismenun myös Airbus A350-koneiden tulon kunniaksi sekä jouluksi 2015.

Finnairin ja Marimekon designyhteistyö sai jatkoa joulukuussa, kun toisen Unikko-kuosisen Airbus 330 -lentokoneen lennot alkoivat.

Tunnustukset ja palkinnot

Finnair sai toukokuussa neljän tähden Skytrax-luokituksen ainoana pohjoismaisena lentoyhtiönä. World Airline Star Rating -ohjelma on toimialan laajin ja arvostetuin kaupallisten lentoyhtiöiden luokittelu, jonka perusteena on puolueeton arvio kaikista lentoyhtiön tarjoamista palveluista.

Finnair nimettiin heinäkuussa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi World Airline Awardeissa jo viidettä kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn tulosten perusteella ja kyselyyn vastasi 18 miljoonaa matkustajaa yli 160 maasta. Samassa yhteydessä **oneworld**-allianssi, johon Finnair kuuluu, sai maailman parhaan lentoyhtiöallianssin maininnan jo toisena vuonna peräkkäin. Finnair on Pohjolan ainoa lentoyhtiö, jolla on Skytraxin neljän tähden luokitus.

Finnair nimettiin lokakuun alussa toistamiseen parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuosittaisessa Aasian ja Tyynenmeren TTG Travel Awards -tilaisuudessa.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, liikematka-toimisto SMT ja sen Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan tietojärjestelmiä ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoten valmismatkojen lisäksi asiakkaille muun muassa räätälöityjä matkoja, lento- ja hotellipaketteja, pelkkiä lentoja, laivamatkoja, golf-, purjehdus- ja laskettelulomia sekä ryhmämatkoja.

Avainluvut	2014	2013	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos			
Liikevaihto, milj. euroa	216,7	251,7	-13,9
Toiminnallinen liike-tulos, milj. euroa	7,0	3,1	129,7
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	5,9	1,6	> 200
Liiketulos liikevaihdosta, %	2,7	0,6	2,1 %-yks.
Henkilöstö			
Henkilöstö, keskimäärin	645	751	-14,1

Matkapalveluiden vuoden 2014 liikevaihto laski 13,9 prosenttia edellisvuodesta pääasiassa Aurinkomatkojen liikevaihdon supistumisen vuoksi ja oli 216,7 miljoonaa euroa (251,7). Matkapalveluiden toiminnallinen liike-tulos nousi 7,0 miljoonaan euroon (3,1) sekä Aurinkomatkoissa että SMT:ssä vuoden 2014 aikana toteutettujen kustannussäästöjen ja toiminnan uudelleenjärjestelyjen seurauksena. Suomen Matkatoimiston ja Arean integrointi SMT:ksi vietiin onnistuneesti päätökseen vuonna 2014, ja liikematkatoimistojen yhdistämisellä tavoitetut hyödyt saavutettiin täysimääräisesti.

Konsernirakenne

Finnair-konserniin kuuluvat yhtiöt on esitetty tilinpäätöksen liitetiedoissa kohdassa 1.3 Tytäryhtiöt.

Finnair myi tytäryhtiönsä Finncatering Oy:n LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH:lle (LSG) 28.2.2014. Lisäksi Finnairin tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy sulautuivat toisiinsa, ja Finnairin tytäryhtiöiden Suomen Matkatoimiston ja Matkatoimisto Arean yhdistyminen toteutui lopullisesti vuonna 2014.

Hallinto

Varsinaisen yhtiökokouksen päätökset

Finnair Oyj:n 27.3.2014 pidetty varsinainen yhtiökokous vahvisti tilikauden 2013 tilinpäätöksen ja myönsi vastuuvapauden yhtiön hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle. Kokous päätti hallituksen esityksen mukaisesti, ettei vuodelta 2013 makseta osinkoa.

Hallitus

Finnair Oyj:n 27.3.2014 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi uudelleen yhtiön hallituksen puheenjohtajaksi Klaus W. Heinemannin ja hallituksen jäseniksi Maija-Liisa Frimanin, Jussi Itävuoren, Harri Kermisen, Gunvor Kronmanin sekä uusina jäseninä Jaana Tuomisen ja Nigel Turnerin. Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Harri Kermisen.

Tilintarkastaja

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

Hallituksen valtuudet

Vuoden 2014 varsinainen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään omien osakkeiden ostamisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Valtuutus koskee enintään 5 000 000 osaketta, ja se on voimassa 18 kuukautta päätöksestä eteenpäin. Lisäksi yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään enintään 5 000 000 oman osakkeen luovuttamisesta. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta päätöksestä eteenpäin.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Nimeämiseen oikeutetut yhtiön suurimmat osakkeenomistajat nimittivät 17.10.2014 Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikuntaan valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston osastopäällikön Eero Heliövaaran (puheenjohtaja), KEVA:n salkunhoitajan Robin Backmanin ja Skagen-rahastojen johtajan Per Wennbergin. Per Wennberg erosi toimikunnasta joulukuun alussa. Tämän jälkeen 1.9.2014 osakasluettelon mukaan yhtiön neljänneksi suurin osakkeenomistaja Ilmarinen nimitti toimikunnan jäseneksi 15.12.2014 alkaen toimitusjohtaja Harri Sailaksen. Toimikunnan neljäntenä jäsenenä toimii Finnairin hallituksen puheenjohtaja Klaus Heinemann.

Nimitystoimikunnan ehdotukset Finnair Oyj:n vuoden 2015 varsinaiselle yhtiökokoukselle koskien yhtiön hallituksen kokoonpanoa ja hallituksen palkitsemista julkaistiin pörssitiedotteella 29.1.2015.

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 on julkaistu hallituksen toimintakertomuksesta erillisenä dokumenttina 11.2.2015, ja se on saatavilla myös yhtiön internet-sivuilla.

Muutokset yhtiön johdossa

Tuomo Meretniemi jätti tehtävänsä Aurinkomatkat Oy:n toimitusjohtajana 24.4.2014. Aurinkomatkat on Finnair-konserniin kuuluva matkanjärjestäjä. Finnair Travel Retail Oy:n toimitusjohtaja Timo Kousa nimettiin 14.8.2014 Aurinkomatkojen toimitusjohtajaksi. Hän toimi Aurinkomatkojen väliaikaisena toimitusjohtajana huhtikuun 2014 lopusta lähtien Finnair Travel Retail Oy:n toimitusjohtajuuden ohella.

Riku Aho nimitettiin Finnair Aircraft Finance Oy:n ja sen tytäryhtiö Finnair ATR Financen toimitusjohtajaksi 1.7.2014 alkaen. Aho toimi aiemmin Finnair Aircraft Finance Oy:n apulaisjohtajana. Finnair Aircraft Finance Oy on kokonaan Finnair Oyj:n omistama tytäryhtiö, joka vastaa lentokaluston hankinnasta ja laivaston hallinnoinnista.

Heinäkuun alussa Finnairin uudeksi henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi nimitettiin Eija Hakakari, 53. Hakakari siirtyi Finnairiin Stora Enson Printing and Living -divisioonan henkilöstöjohtajan

tehtävästä ja aloitti Finnairissa 1.10.2014. Hakakaran edeltäjä Manne Tiensuu jätti Finnairin 31.8.2014.

Finnairin hallitus nimitti syyskuussa Juha Järvisen, 38, Finnairin kaupallisen yksikön johtajaksi ja Finnairin johtoryhmän jäseneksi 1.11.2014 alkaen. Järvinen siirtyi tehtävään Finnair Cargon toimitusjohtajan paikalta. Järvisen edeltäjä Allister Paterson jätti Finnairin 31.12.2014.

Gregory Kaldahl, Resource Management -yksikön vetäjä ja Finnairin johtoryhmän jäsen, jätti Finnairin vuoden 2014 lopussa nelivuotisen kautensa jälkeen. Jukka Lahtinen on nimetty Resource Managementin väliaikaiseksi vetäjäksi, kunnes Kaldahlin seuraaja on valittu, ja hän raportoi tehtävässään toimitusjohtaja Pekka Vauramolalle.

Henkilöstö

Finnairin henkilöstömäärä laski vuonna 2014 yhtiön rakennemuutoksen vuoksi. Konsernin palveluksessa oli keskimäärin 5 172 (5 859) henkilöä eli 11,7 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli vuoden aikana keskimäärin 4 232 (4 834) henkilöä. Matkapalveluissa työskenteli keskimäärin 645 (751) henkilöä ja muissa toiminnoissa 295 (274) henkilöä. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2014 oli 4 981 (5 803). Aktiivisessa työsuhteessa oli 4 656 henkilöä.

Henkilöstöstä Suomen ulkopuolella työskenteli 676 henkilöä, ja heistä 198 työskenteli Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 195 henkilöä oli Baltian maissa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa. Ulkomaiden luvuissa ei ole mukana 86 henkilöä, jotka toimivat oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa.

Konsernin kokoaikaisien työntekijöiden osuus oli 98 prosenttia, ja vakituisessa työsuhteessa työskenteli 97 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 45 vuotta. Henkilöstöstä 28 prosenttia on yli 50-vuotiaita ja neljä prosenttia alle 30-vuotiaita. Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä oli 17,4. Yli 20 vuotta Finnairin palveluksessa olleita oli 41 prosenttia henkilöstöstä ja yli 30 vuotta palvelleita 12 prosenttia. Finnair-konsernin henkilöstössä on naisia 57 prosenttia ja miehiä 43 prosenttia.

Vuonna 2014 käydyt yhteistoimintaneuvottelut

Finnair kävi vuonna 2014 laajat yhteistoimintaneuvottelut matkustamohenkilökunnan kanssa, yhtiön hallinnossa ja tukitoiminnoissa, Aurinkomatkoissa sekä Finnair Cargossa. Hallinnon ja tukitoimintojen neuvottelut koskivat operatiivisia ja kaupallisia toimintoja, taloushallintoa, henkilöstöhallintoa sekä viestintä, yhteiskuntavastuu ja suhteet -toimintoa. Neuvottelujen piirissä oli yli 2 000 työntekijää. Valtaosa neuvotteluista liittyi Finnairin rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelman toteutukseen liittyneisiin hankkeisiin.

Arvioitu henkilöstön enimmäisvähennystarve oli yhteensä yli 700 työpaikkaa. Käydyt neuvottelut ja syntyneet säästösopimukset lopulta johtivat alle 120 henkilön vähennyksiin tukitoiminnoissa ja lomautuksiin Matkustamopalvelussa. Finnair tarjosi irtisanomilleen työntekijöille tukipaketin, johon sisältyi työveloitteettoman irtisanomisajan lisäksi uudelleen työllistymiseen tähtäävää valmennusta ja koulutustukea Finnairin Uraportti-palvelun avulla yhteistyössä työvoimaviranomaisten kanssa.

Henkilöstön palkitseminen

Pääosin tulos- ja laatumittareihin perustuvia kannustinpalkkioita vuodelta 2014 arvioidaan maksettavan henkilöstölle noin viisi miljoonaa euroa henkilösivukulut mukaan lukien. Konsernitulokseen perustuvan henkilöstön voittopalkkion kriteerit eivät täyttyneet vuonna 2014.

Henkilöstön ja johdon palkitsemista käsitellään tarkemmin yhtiön 11.2.2015 julkaistussa vuoden 2014 Palkka- ja palkkioselvityksessä.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kauppakisteriin 31.12.2014 merkitty osakemäärä oli 128 136 115 osaketta ja rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Valtion omistus

Vuoden 2014 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 eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita ja toimitusjohtaja omisti 52 173 osaketta 31.12.2014. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 236 098 osaketta, mikä edustaa 0,18 prosenttia osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnair ei hankkinut omia osakkeita vuonna 2014. Yhtiölle palautui vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 27 092 yhtiön osaketta ja vuoden kolmannella neljänneksellä 6 772 osaketta Finnairin vuosien 2010–2012 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Viimeisellä neljänneksellä omia osakkeita luovutettiin 940 kappaletta Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman FlySharen kannustinpalkkioina. Finnairin hallussa oli 31.12.2014 yhteensä 312 092 yhtiön osaketta (279 168), mikä vastaa 0,24 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Liputusilmoitukset

Vuonna 2014 annettiin kaksi liputusilmoitusta. Skagen AS:n hallinnoimien rahastojen yhteenlaskettu omistus nousi 5.3.2014 tehtyjen osakekauppojen jälkeen 7 419 573 osakkeeseen, mikä vastasi 5,79 prosentin osuutta kaikista yhtiön osakkeista ja äänistä (yli 5 prosenttia). Skagen AS:n hallinnoimat rahastot antoivat toisen liputusilmoituksen 26.11.2014, kun niiden osuus Finnair Oyj:n osakkeista ja äänistä oli tehtyjen osakekauppojen johdosta laskenut nolnaan (alle 5 prosenttia).

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

Aika	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	0,00
2008	235 526	1 538 956,35	6,53
2009	0	0,00	0,00
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
2014	33 864	85 801,22	2,53
2014	-940	-2 334,40	2,48
31.12.2014	312 092	891 708,00	2,86

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2014	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2014
1 Suomen valtio / Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2 KEVA	6 150 875	4,8	865 233
3 Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	3 675 564	2,9	1 000 000
4 Nordea -sijoitusrahastot	3 144 917	2,5	504 107
5 Tiiviste-Group Oy	2 450 000	1,9	950 000
6 Varma Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö	2 419 002	1,9	1 819 002
7 Valtion Eläkerahasto	2 100 000	1,6	0
8 Kyöstilä Heikki	1 330 000	1,0	1 330 000
9 Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	1 250 000	1,0	-280 000
10 OP -sijoitusrahastot	1 226 969	1,0	377 200
11 Etra Invest Oy	1 000 000	0,8	0
12 Danske -sijoitusrahastot	992 710	0,8	992 710
13 Finnair Oyj:n henkilöstörahasto	910 000	0,7	208 065
14 Taaleritehdas Arvo Markka Osake -sijoitusrahasto	900 000	0,7	-100 000
15 SEB -sijoitusrahastot	637 000	0,5	595 000
Hallintarekisteröidyt	9 423 437	7,4	-592 435
Muut	19 010 215	14,8	
Yhteensä	128 136 115	100,0	0

Osakeomistuksen jakautuminen

31.12.2014	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1-200	621 589	0,5	6 714	44,5
201-1 000	3 007 886	2,3	5 628	37,3
1 001 -10 000	6 767 696	5,3	2 483	16,5
10 001-100 000	5 322 461	4,2	214	1,4
100 001-1 000 000	9 933 416	7,8	26	0,2
1 000 001-	93 040 867	72,6	9	0,1
Hallintarekisteröidyt	9 423 437	7,4	10	0,1
Yhteistilillä	18 763	0,0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100,0	15 084	100,0

Osakkeenomistajaryhmät

31.12.2014	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	87 925 194	68,6	16	0,1
Kotitaloudet	14 421 884	11,3	14 459	95,9
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	8 274 076	6,5	38	0,3
Yritykset	6 509 337	5,1	472	3,1
Yhteisöt	1 279 295	1,0	41	0,3
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	118 409 786	92,4	15 026	99,6
Hallintarekisteröidyt	9 423 437	7,4	10	0,1
Ulkomaiset	284 129	0,2	48	0,3
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	9 707 566	7,6	58	0,4
Arvo-osuuksi vaihtamatta	18 763	0,0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100	15 084	100,0

Osakassopimukset

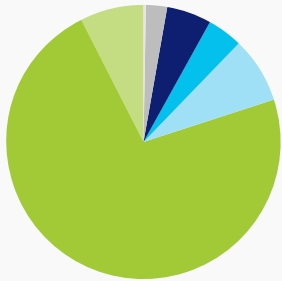
Finnairin tiedossa ei ole yhtiön omistukseen tai äänivallan käyttöön liittyviä osakassopimuksia.

Määräsvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

Joihinkin Finnairin rahoitussopimuksiin sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennaikaista takaisinmaksua tai peruuttaa lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräsvallan Finnairissa.

Omistuksen jakaantuminen omistumäärittäin

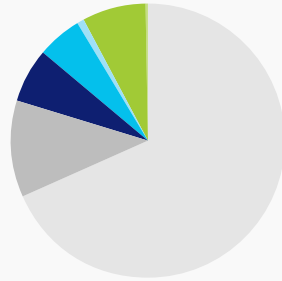
%



1-200 osaketta	0,49 %
201-1 000 osaketta	2,35 %
1 001-10 000 osaketta	5,28 %
10 001-100 000 osaketta	4,15 %
100 001-1 000 000 osaketta	7,75 %
1 000 001- osaketta	72,61 %
Hallintarekisteröidyt osakkeet	7,35 %
Yhteistilillä	0,01 %

Omistuksen jakaantuminen omistajaryhmittäin

%



Julkisyhteisöt	68,6 %	Yhteisöt	1,0 %
Kotitaloudet	11,3 %	Hallintarekisteröidyt	7,4 %
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	6,5 %	Ulkomaiset	0,2 %
Yritykset	5,1 %	Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	0,0 %

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti maaliskuussa henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisen arvonnousun kautta, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Vuonna 2014 ohjelman toiseen vaiheeseen osallistui noin 700 finnairilaista eli 15 prosenttia kutsutuista. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön Palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internet-sivuilla.

Lentäjien osakepohjainen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus hyväksyi lokakuussa kertaluonteisen, pitkän aikavälin kannustinohjelman Finnair-konsernin lentäjille. Ohjelma on osa Finnairin ja Suomen Liikennealentäjiliiton (SLL) solmimaa sopimusta, jossa sovittiin 17 miljoonan euron vuosittaisista, pysyvistä säästöistä lentäjien kuluissa. Ohjelma kattaa vuodet 2015–2018, ja sitä on kuvattu tarkemmin yhtiön Palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internet-sivuilla.

Avainhenkilöiden osakepohjainen kannustinjärjestelmä

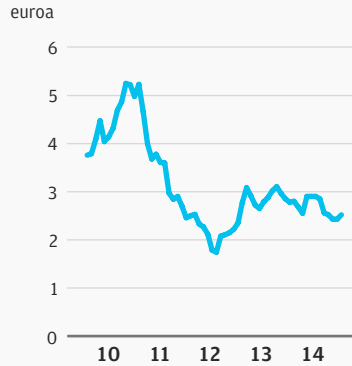
Finnairin hallitus hyväksyi helmikuussa 2014 vuosia 2014–2016 koskevan suoritusperusteisen osakeohjelman Finnair-konsernin avainhenkilöille ja joulukuussa 2014 vuosia 2015–2017 koskevan suoritusperusteisen osakeohjelman Finnair-konsernin avainhenkilöille. Molemmat ohjelmat ovat osa Finnairin hallituksen vuonna 2013 hyväksymää pitkän aikavälin kannustinjärjestelmää, joka koostuu vuosittain alkavista rullaavista ohjelmista. Osakeohjelmia on kuvattu tarkemmin 11.2. ja 17.12.2014 julkaistuissa pörssitiedotteissa.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli joulukuun 2014 lopussa 317,8 miljoonaa euroa (354,9) ja päätöskurssi 2,48 euroa (2,77). Vuonna 2014 Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 3,01 euroa (3,25), alin kurssi 2,30 euroa (2,40) ja keskimurssi 2,68 euroa (2,86). Osakkeita vaihdettiin 21,4 miljoonaa kappaletta (26,0) yhteensä 54,1 miljoonalla eurolla (74,2).

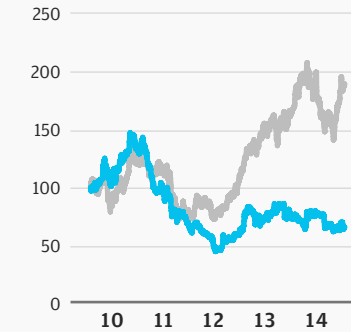
Osakemäärät ja pörssikehitys		2014	2013	2012	2011	2010
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	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	128 136 115	128 136 115
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Ylin kaupantekokurssi	euroa	3,01	3,25	2,64	5,37	5,72
Alin kaupantekokurssi	euroa	2,30	2,40	1,67	2,30	3,61
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	milj. euroa	318	355	305	295	646
Osakkeiden vaihto	kpl	21 417 047	26 024 070	19 668 495	21 422 076	27 299 521
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	16,71	20,31	15,35	16,72	21,31

Finnairin osake 2010–2014



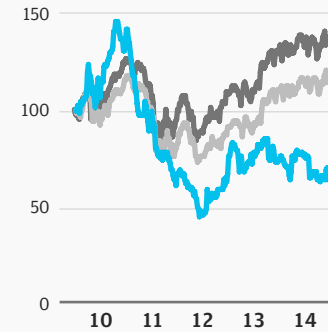
■ Keskiahinta

Vertailu European Airlines



■ Finnair
■ European Airlines

Vertailu NASDAQ OMX Helsinki



■ Finnair
■ OMX Helsinki
■ OMX Helsinki benchmark

Osinkopolitiikka ja hallituksen voitonjakoehdotus

Finnairin tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Vuonna 2014 kauden tulos osakkeelta (ennen hybridilainan korkoja) oli -0,65 (0,18) euroa ja osakekohtainen tulos oli -0,71 (0,11) euroa. Osingonmaksussa pyritään lisäksi ottamaan huomioon yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 149 223 743,79 euroa 31.12.2014. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiön tulevat investointitarpeen huomioon ottaen vuodelta 2014 ei makseta osinkoa.

Yhteiskuntavastuu

Vuonna 2014

- Finnairin asiakastytyväisyyden kokonaisarvio oli lähellä edellisvuosien tasoa ja sille asetettua tavoitetasoa. Asiakkaiden painotettu yleisarvosana lentokokemukselle oli 8,1/10.
- Henkilöstön työhyvinvointi-indeksi nousi lievästi edellisvuodesta ja oli 3,9/5,0 (3,8/5,0). (Skaala: 1=hyvin heikko – 5=erinomainen). Työhyvinvointitutkimuksen neljä osa-alueita ovat Lähiesimieheni, Työyhteisöni, Minun näkökantani sekä Terveytteni ja turvallisuuteni. Henkilöstön yleistä työhyvinvointia mitataan Finnairissa kahdesti vuodessa.
- Polttoaineen kulutus ja CO₂-päästöt laskivat 0,91 prosenttia vuodesta 2013. Kulutus ja päästöt tarjottua istuinkilometriä kohden laskivat myös hivenen eli 0,03 prosenttia vuodesta 2013.

Ympäristövaikutusten vähentäminen

Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi ja mm. biopolttoaineiden hankintaketjujen kehittämiseksi ja kustannusten laskemiseksi niin, että biopolttoaineet voitaisiin ottaa laajempaan käyttöön. Yhtiön tavoitteena on vähentää CO₂-päästöjensä 20 prosenttia lennettyä sataa tonnikilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä.

Osana tätä työtä Finnair lensi YK:n ilmastokokouksen yhteydessä 23.9.2014 Helsingistä New Yorkiin osittain käytetystä keitinrasvasta tehtyä biopolttoainetta käyttäen. Biopolttoaineen lähes kolminkertainen hinta normaaliin lentokerosiiniin verrattuna ja heikko saatavuus ovat esteenä sen laajemmalle kaupalliselle käytölle. Kuluva vuosi aikana Finnair osallistui myös Liikenne- ja viestintäministeriön selvityshankkeeseen biopolttoaineen laajemmasta käyttöönotosta Helsinki-Vantaalla.

Finnair valittiin lokakuussa ainoana lentoyhtiönä Carbon Disclosure Project (CDP) -järjestön Climate Performance Leadership Index (CPLI) 2014 -indeksin A-luokkaan niiden toimien perusteella, joilla Finnair pyrkii vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja ilmastonmuutokseen liittyviä liiketoimintariskejä. Indeksissä on mukana 187 pörssi-yhtiötä, joiden katsotaan toimivan esimerkiksi ilmastonmuutosta vastaan.

Osana ympäristöjärjestelmänsä IEnvA:n implementointia Finnair julkaisi lokakuussa päivitetyn Ympäristöpolitiikan.

Muu vastuullisuustyö

Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA kertoi syyskuussa, että Finnair Cargo saa vuoden 2015 alku-puolella PHARMA-sertifioinnin ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa. Lääketeollisuuden tuotteet kuten rokotteet ja biotekniikkaan perustuvat lääkkeet kuuluvat herkimmin pilaantuvien lentorah-tina kuljettavien tuotteiden joukkoon, ja Finnair Cargo on toinen maailman kahdesta ensimmäisestä lentoyhtiöstä, jotka osallistuvat IATA:n PHARMA-sertifiointiohjelmaan.

Finnairin, YK:n lastenjärjestö UNICEF:n ja matkailupalveluiden tietojärjestelmätoimittaja Amadeuksen yhteistyön ansiosta lentomatikustajilla on lokakuusta 2014 alkaen ollut mahdolli-suus tehdä Finnairin internet-sivuilla lahjoitus UNICEF:lle lipunoston yhteydessä. Varat ohja-taan UNICEFin Schools for Asia -kampanjaan, jolla tuetaan heikoimmassa asemassa olevien lasten koulunkäyntiä 11 Aasian maassa.

Raportointi

Finnair on raportoinut ympäristövastuusta vuodesta 1997, ja vuonna 2008 Finnair oli yksi ensim-mäisistä lentoyhtiöistä, joka alkoi raportoida GRI-ohjeistuksen mukaisesti. YK:n ympäristöohjelman tuella muodostettu GRI on laajimmin tunnustettu kansainvälinen kestävä kehityksen raportointioh-jeistus.

Finnairin vuoden 2014 vuosikertomus julkaistaan helmikuun 2015 lopussa, ja siinä raportoidaan GRI:n mukaisesti yhtiön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä kerrotaan niiden stra-ategisesta merkityksestä yhtiön liiketoiminnalle. Osana ilmestyvää raporttia Finnair raportoi myös YK:n Global compactin mukaisista tavoitteistaan. Vuoden 2013 vuosikertomus julkaistiin maalisi-kuussa 2014.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoiisiin häiri-öihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteiden muutoksiin. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonais-valtainen riskienhallinnanprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on myös valmis ottamaan hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa.

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaiku-tusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja viimeaikaisen hinnanlaskun mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin tai johtaminen kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle samoin kuin hidastuvasta tai olemattomasta talous-kasvusta johtuva lentomatkojen tai rahtikysynnän heikkeneminen Finnairin päämarkkina-alueilla.

Lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien, esimerkiksi yhteishankkeiden, merkityksen arvioidaan edelleen kasvavan, ja mahdollisten uusien yhteistyöhankkeiden ulkopuolelle jääminen saattaa vaikuttaa heikentävästi Finnairin kilpailuun.

Finnairin kumppanuushankkeiden ja ulkoistushankkeiden kautta tavoiteltujen strategisten hyötyjen ja säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä. Esimerkiksi laatu- ja saatavuusongelmilla ja/tai kumppanuusien ja toimittajien odottamattomilla lisäkustannuksilla voi olla haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen, maineeseen ja kannattavuuteen tai toimittajat voivat myös saada neuvottelu-voimaa suhteessa Finnairiin.

Seuraavan sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneiden käyttöön liittyy uuteen teknologiaan ja käyttöönottoprosesseihin liittyviä riskejä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita EU- ja kansainvälisen tason sääntelyhankkeita, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvi-oida. Esimerkkejä näistä sääntelyhankkeista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä kansainvä-linen sääntely, melumääräykset sekä muu ympäristöperustainen sääntely, EU:n yksityisyyden suoja koskeva sääntely sekä EU-tuomioistuimen lokakuussa 2012 antama päätös lentomatikustajien oikeuk-sista. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon (vastuullisuus) raportoinnin sääntely ja muut sidosryhmävaati-mukset ovat selvästi lisääntyneet.

Ehdotettu muutos kotimaiseen eläkejärjestelmään lakisäateisen eläkeiän osalta kasvattaisi toteu-tuessaan Finnairin eläkevastuita, mikäli yhtiön lisäeläkejärjestelmää ei pystytä muuttamaan eläkeuu-distusta vastaavalla tavalla.

Finnair on tehnyt kuluneen vuoden aikana yksityiskohtaisempaa kartoitusta konfliktialueiden ilmatilan käytöstä ja täsmentänyt suunnitelmiaan mahdollisten liikennöintiin vaikuttavien häiriöti-lanteiden ja ilmatilankäyttörajoitusten varalta. Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla www.finnairgroup.com.

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 myös Aasian vapaa-ajan ja liike-matkustuksen kohdekohtaisten sesonkien mukaisesti.

Yhden prosenttiyksikön muutos matkustajakäyttöasteessa tai matkustajaliikenteen keskituotossa vaikuttaa konsernin liikelokseen noin 15 miljoonaa euroa. Matkustajareittiliikenteen yksikkökus-tannusten yhden prosenttiyksikön muutos vaikuttaa liikelokseen noin 17 miljoonaa euroa.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Polttoaineen maailmanmarkkina-hinnan 10 prosentin muutos vaikuttaa Finnairin liikelokseen vuositasolla (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä) noin 16 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liikelokseen vuositasolla noin 43 miljoonaa euroa.

Finnairin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasing-maksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Vuonna 2014 konsernin liikevaihdosta noin 58 prosenttia kertyi euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat olivat Japanin jeni (noin 9 prosentin osuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (noin 7 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (noin 5 prosenttia). Konsernin operatiivisista kustannuksista maksettiin vieraisa valuutoissa noin 48 prosenttia. Tärkein ostovaluutta oli Yhdysvaltojen dollari, jonka osuus oli noin 41 prosenttia

kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasing-maksut ja polttoainekulut sekä liikenneimismaksut. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Euro-dollarin kurssin 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä) noin 12 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 66 miljoonaa euroa. Herkkyslaskelmassa oletetaan Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa. Euro-jeni-kurssin 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla (seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä) noin 6 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 17 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. Joulukuun lopussa polttoainehankintojen suojausaste vuoden 2015 ensimmäiselle vuosipuoliskolle oli 75 prosenttia ja koko vuodelle 64 prosenttia. Seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 82 prosenttia ja suojausaste jenille 73 prosenttia.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi tammikuussa 2015 kaupan, jossa Flybe UK Ltd:n 60 prosentin osuus Flybe Nordic AB:n osakekannasta siirtyy StaffPoint Holding Oy:lle ja Oy G.W. Sohlberg Ab:lle. Kauppahinta oli yksi euro. Flybe Nordic omistaa kokonaan suomalaisen tytäryhtiönsä, alueellisen lentämisen operoinnista vastaavan Flybe Finland Oy:n osakekannan. Flybe Finland operoi noin kolmannesta Finnairin kapearunkolaivastosta ostoliikenteenä. Kaupan toteutumisen jälkeen StaffPointin omistusosuus Flybe Nordicista on 45 prosenttia, GWS:n 15 prosenttia ja Finnairin 40 prosenttia.

Nimitystoimikunnan ehdotukset Finnair Oyj:n vuoden 2015 varsinaiselle yhtiökokoukselle koskien yhtiön hallituksen kokoonpanoa ja hallituksen palkitsemista julkaistiin pörssitiedotteella 29.1.2015.

Finnair sertifioitiin tammikuussa IATA (International Air Transport Association) Environmental Assessment (IEnVA) -ohjelman toiseen vaiheeseen Euroopan ensimmäisenä lentoyhtiönä. Kyseessä on järjestelmä, joka on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumatonta arviointia ja parantamista varten. Finnair on toinen kahdesta ohjelman toiseen vaiheeseen sertifioidusta lentoyhtiöstä. Osana ohjelmaa Finnair on asettanut toiminnalleen seuraavat ympäristötavoitteet:

- Jäänestonesteiden käyttöä vähennetään 40 prosenttia vuosina 2006–2016.
- Hiilidioksidipäästöjä vähennetään 20 prosenttia vuosina 2009–2017.
- Energiankäyttöä vähennetään yhtiön tiloissa 10 prosenttia vuosina 2007–2016.
- EU-maiden ulkopuolella matkustajaa kohti syntyvää jätettä vähennetään 10 prosenttia vuosina 2014–2016.
- Melutasoa alennetaan 40 prosenttia vuosina 2005–2017.

Finnair uudisti Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaansa tammikuussa ja poisti Finnair Plus -jäseniltään polttoainelisämaksut Euroopan, Tel Avivin ja Dubain Classic -lentopalkinnoista. Matkustajat maksavat lennoistaan verot ja muut viranomaismaksut.

Tammikuussa 2015 FlightStats nimesi Finnair täsmällisimmäksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuonna 2014. oneworld-allianssi oli samassa tutkimuksessa täsmällisin lentoyhtiöallianssi.

Tulevaisuuden näkymät

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin liittyy Finnairin päämarkkina-alueilla edelleen epävarmuutta. Finnair arvioi, että sen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvaa vuonna 2015 noin 3 prosenttia ja liikevaihto pysyy vuoden 2014 tasolla. Finnair arvioi lisäksi, että vuonna 2015 sen yksikkökustannukset ilman polttoainetta laskevat vuoden 2014 tasosta.

Lentopetrolin alentunut hinta ja päätökseen viedyn kustannussäästöohjelman täysimääräinen vaikutus tukevat Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2015.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Taloudellinen kehitys 2010–2014

TULOSLASKELMA		2014	2013	2012	2011	2010
Liikevaihto	milj. euroa	2 284	2 400	2 449	2 258	2 023
muutos	%	-4,8	-2,0	8,5	11,6	10,1
Toiminnallinen liike-tulos	milj. euroa	-36	12	43	-61	-5
suhteessa liikevaihtoon	%	-1,6	0,5	1,8	-2,7	-0,2
Liiketulos	milj. euroa	-72	8	34	-88	-13
suhteessa liikevaihtoon	%	-3,2	0,3	1,4	-3,9	-0,7
Nettorahoitustuotot (+)/-kulut (-)	milj. euroa	-23	23	-18	-22	-20
suhteessa liikevaihtoon	%	-1,0	1,0	-0,7	-1,0	-1,0
Nettokorkokulut	milj. euroa	-9	-10	-13	-14	-16
suhteessa liikevaihtoon	%	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6	-0,8
Tulos ennen veroja	milj. euroa	-99	27	15	-111	-33
suhteessa liikevaihtoon	%	-4,3	1,1	0,6	-4,9	-1,6

TASE		2014	2013	2012	2011	2010
Pitkäaikaiset varat	milj. euroa	964	1 341	1 501	1 621	1 514
Lyhytaikaiset varat	milj. euroa	799	759	699	736	827
Myyttävänä olevat omaisuuserät	milj. euroa	122	18	32	0	71
Varat yhteensä	milj. euroa	1 885	2 118	2 231	2 357	2 412
Oma pääoma ja määräysvallattomien omistajien osuus	milj. euroa	514	678	775	747	853
Velat yhteensä	milj. euroa	1 371	1 440	1 456	1 610	1 558
Oma pääoma ja velat yhteensä	milj. euroa	1 885	2 118	2 231	2 357	2 412
Bruttoinvestoinnit ilman ennakkoja	milj. euroa	82	77	41	204	183
suhteessa liikevaihtoon	%	3,6	3,2	1,7	9,0	9,1
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	1 106	1 295	1 413	1 550	1 636
Osingot tilikaudelta*	milj. euroa	0	0	13	0	0
Korolliset velat	milj. euroa	428	593	569	729	765
Likvidit varat	milj. euroa	426	459	430	403	527
Korollinen nettovelka	milj. euroa	1	134	138	326	238
suhteessa liikevaihtoon	%	0,1	5,6	5,6	14,4	11,7

TUNNUSLUVUT		2014	2013	2012	2011	2010
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos	euroa	-0,71	0,11	0,01	-0,75	-0,24
Oma pääoma/osake	euroa	4,02	5,30	6,06	5,89	6,67
Osinko/osake*	euroa	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00
Osinko tuloksesta*	%	0,0	0,0	121,2	0,0	0,0
Efektiivinen osinkotuotto	%	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	0,19	1,12	1,21	0,40	0,59
Hinta/voitto-suhde, P/E		-3,47	25,02	174,96	-3,07	-21,09
Omavaraisuusaste	%	27,7	32,6	35,4	32,6	36,2
Nettovelkaantumisaste	%	0,3	19,9	18,0	43,3	27,8
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	107,5	79,2	77,8	108,4	79,6
Oman pääoman tuotto	%	-13,8	3,2	1,4	-10,9	-2,7
Sijoitetun pääoman tuotto	%	-6,5	3,6	2,8	-5,2	-0,4

RAHAVIRTA		2014	2013	2012	2011	2010
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj. euroa	24	142	155	51	76
suhteessa liikevaihtoon	%	1,1	5,9	6,3	2,2	3,7

HENKILÖSTÖ		2014	2013	2012	2011	2010
Henkilöstö, keskimäärin		5 172	5 859	6 784	7 467	7 578

* Tilikauden 2014 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Lisäksi taseen vertailutietoihin on vaikuttanut laskennallisten verojen netotus. Katso lisätietoja liitteistä 4.2 Aineelliset hyödykkeet, 6.1 Tuloverot ja 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

Tilinpäätös 1.1.–31.12.2014

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 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**-merkillä.

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

K Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä **K**.

Sisältö

Konsernin tuloslaskelma 74

Konsernin laaja tuloslaskelma 74

Konsernin tase 75

Konsernin rahavirtalaskelma 76

Laskelma konsernin oman

pääoman muutoksista 77

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot 78

1 Konsolidointi 78

1.1 Tilinpäätöksen yleiset laadintaperiaatteet 78

1.2 Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät 79

1.3 Tytäryhtiöt 79

1.4 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot 80

1.5 Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat 80

1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä 81

2 Segmentit ja tuotot 82

2.1 Segmentti-informaatio 82

2.2 Liiketoiminnan tuotot 83

2.2.1 Liikevaihto valuutoissa 83

2.2.2 Liiketoiminnan muut tuotot 83

2.2.3 Myynti- ja muut saamiset 83

2.2.4 Myynnin siirtovelat 84

3 Liiketoiminnan kulut 84

3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa 84

3.2 Vuokratulot 84

3.3 Muut kulut 85

3.4 Kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat 85

3.5 Vaihto-omaisuus 85

3.6 Varaukset 85

3.7 Toiminnallisesta tuloksesta oikaistut erät 85

3.8 Palkitseminen 86

3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut 86

3.8.2 Eläkkeet 89

4 Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasingjärjestelyt 91

4.1 Aineettomat hyödykkeet 91

4.2 Aineelliset hyödykkeet 92

4.3 Poistot ja arvonalentumiset 93

4.4 Vuokrasopimukset 93

5 Pääomarakenne ja rahoituskulut 95

5.1 Rahoitustuotot ja -kulut 95

5.2 Rahoitusvarat 95

5.2.1 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset 95

5.2.2 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat 96

5.2.3 Rahavarat 96

5.3 Rahoitusvelat 96

5.4 Vastuusitoumukset 97

5.5 Rahoitusriskien hallinta 97

5.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu 99

5.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus 101

5.8 Johdannaiset 101

5.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot 102

6 Muut liitetiedot 104

6.1 Tuloverot 104

6.2 Lähipiiritapahtumat 106

6.3 Riidat ja oikeudenkäynnit 106

6.4 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat 106

6.5 Laskentaperiaatteen muutos 106

7 Emoyhtiön tilinpäätös 107

Tunnuslukujen laskentakaavat 115

Hallituksen esitys osingonjaosta 115

Tilintarkastuskertomus 116

Luettelo käytetyistä kirjanpito- ja tositelajeista 117

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2014	2013 Oikaistu
Liikevaihto	2.1, 2.2.1	2 284,5	2 400,3
Liiketoiminnan muut tuotot	2.2.2	18,3	18,8
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstökulut	3.8	-344,5	-381,3
Polttoainekulut		-660,4	-689,9
Lentokaluston leasemaksut	3.2	-78,8	-57,5
Muut vuokrat	3.2	-159,7	-152,0
Lentokaluston huoltokulut		-119,4	-125,8
Liikennöimismaksut		-230,9	-222,3
Maaselvitys- ja cateringkulut		-251,8	-257,3
Valmismatkatuotannon kulut		-76,7	-89,4
Myynti- ja markkinointikulut		-65,3	-72,9
Poistot ja arvonalentumiset	4.3	-134,3	-140,7
Muut kulut	3.3	-217,4	-218,1
Toiminnallinen liiketulos		-36,5	11,9
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	3.7	-43,7	21,7
Kertaluonteiset erät	3.7	7,7	-25,7
Liiketulos		-72,5	7,9
Rahoitustuotot	5.1	3,5	42,6
Rahoituskulut	5.1	-26,9	-19,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	1.6	-3,2	-4,0
Tulos ennen veroja		-99,1	26,8
Tuloverot	6.1	16,5	-3,9
Tilikauden tulos		-82,5	22,9
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-82,7	22,6
Määräysvallattomille omistajille		0,2	0,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos			
Osakekohtainen tulos, euroa (laimennettu ja laimentamaton)		-0,71	0,11
Tilikauden tulos/osake, euroa		-0,65	0,18

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2014	2013 Oikaistu
Tilikauden tulos		-82,5	22,9
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos	5.9	0,0	-13,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	5.9	-87,0	-5,3
Muuntoerot	5.9	0,4	0,0
Verovaikutus		17,4	4,4
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspoijaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	3.8.2	-4,1	0,4
Verovaikutus		0,8	-0,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		-72,4	-15,0
Tilikauden laaja tulos		-154,9	7,9
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-155,1	7,7
Määräysvallattomille omistajille		0,2	0,3

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Katso lisätietoja liitteistä 4.2 Aineelliset hyödykkeet ja 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	31.12.2014	31.12.2013 Oikaistu	1.1.2013 Oikaistu
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	4.1	18,4	19,3	25,5
Aineelliset hyödykkeet	4.2	897,8	1 292,6	1 328,7
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	1.6	4,9	8,2	12,3
Laina- ja muut saamiset	5.2.1	9,2	20,5	22,7
Laskennalliset verosaamiset	6.1	33,8	0,0	0,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä		964,1	1 340,6	1 389,2
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	3.5	14,7	19,9	17,1
Myynti- ja muut saamiset	2.2.3	194,0	237,1	217,5
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	5.8	163,7	43,6	33,6
Muut rahoitusvarat	5.2.2	332,8	335,9	363,5
Rahavarat	5.2.3	93,4	122,9	67,0
Lyhytaikaiset varat yhteensä		798,6	759,4	698,7
Myytävänä olevat omaisuuserät	1.5	122,4	17,7	31,9
Varat yhteensä		1 885,1	2 117,6	2 119,8

Milj. euroa	Liite	31.12.2014	31.12.2013 Oikaistu	1.1.2013 Oikaistu
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	5.9	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	5.9	438,3	601,9	673,4
Yhteensä		513,7	677,3	748,8
Määräysvallattomien omistajien osuus		0,6	0,7	0,9
Oma pääoma yhteensä		514,3	678,0	749,7
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	6.1	0,0	3,4	5,7
Korolliset velat	5.3	337,7	385,5	394,7
Eläkevelvoitteet	3.8.2	25,3	10,6	3,6
Varaukset	3.6	52,1	69,3	82,3
Muut velat	5.3	22,1	25,4	18,8
Pitkäaikaiset velat yhteensä		437,3	494,1	505,1
Lyhytaikaiset velat				
Varaukset	3.6	44,2	40,5	38,2
Korolliset velat	5.3	89,9	207,5	174,2
Ostovelat		56,2	61,6	70,3
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	5.8	198,5	29,1	18,5
Myynnin siirtovelat	2.2.4	327,9	340,8	288,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat	3.8	79,7	94,7	104,3
Muihin kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat	3.4	137,1	169,0	169,3
Lyhytaikaiset velat yhteensä		933,4	943,2	862,8
Myytävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	1.5	0,0	2,3	2,2
Velat yhteensä		1 370,7	1 439,6	1 370,1
Oma pääoma ja velat yhteensä		1 885,1	2 117,6	2 119,8

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Lisäksi taseen vertailutietoihin on vaikuttanut laskennallisten verojen netotus. Katso lisätietoja liitteistä 4.2 Aineelliset hyödykkeet, 6.1 Tuloverot ja 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj.euroa	2014	2013 Oikaistu
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos	-82,5	22,9
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua ¹⁾	141,9	115,9
Muut oikaisut tilikauden tuloksesta		
Rahoitustuotot	-3,5	-42,6
Rahoituskulut	26,9	19,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	3,2	4,0
Tuloverot	-16,5	3,9
Käyttöpääoman muutos	-33,2	35,8
Maksetut korkokulut	-14,1	-12,1
Maksetut muut rahoituskulut	-4,5	-3,8
Saadut korkotuotot	6,7	1,4
Maksetut tuloverot	-0,2	-2,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	24,2	142,4
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-4,3	-2,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-142,1	-96,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos ²⁾	-109,5	14,6
Myytavissä olevien osakkeiden nettomuutos	0,0	53,7
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	267,6	8,9
Saadut osingot	0,0	1,2
Pitkäaikaisten saamisten muutos	2,6	1,0
Investointien nettorahavirta	14,4	-19,3
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	0,0	150,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-169,4	-115,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	0,0	-52,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-10,7	-15,4
Omien osakkeiden osto	0,0	-1,7
Maksetut osingot	-0,2	-13,0
Rahoituksen nettorahavirta	-180,3	-47,4
Rahavirtojen muutos	-141,8	75,7
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	331,8	256,1
Rahavirtojen muutos	-141,8	75,7
Rahavarat tilikauden lopussa ³⁾	190,1	331,8

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

¹⁾ Liiketoimet, joihin ei sisälly maksua

Milj. euroa	2014	2013
Poistot	135,7	140,7
Työsuuhde-etuudet	11,4	7,3
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	34,9	-21,7
Muut oikaisut	-40,1	-10,5
Yhteensä	141,9	115,9

²⁾ Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos

³⁾ Rahavarat

Milj. euroa	2014	2013
Muut rahoitusvarat	332,8	335,9
Rahavarat	93,4	122,9
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	426,1	458,8
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-236,0	-126,5
Myytavissä olevat osakkeet	0,0	-0,4
Yhteensä	190,1	331,8

Rahavirtalaskelman rahavarat sisältävät käteisvarat ja pankkitalletukset sekä muut erittäin likvidit rahoitusvarat, joiden juoksuaika on enintään kolme kuukautta. Tällaisia eräiä ovat esim. sijoitus- ja yritystodistukset. Tase-erät on eritelty liitetiedoissa 5.2.2 Lyhytaikaiset muut rahoitusvarat ja 5.2.3 Rahavarat.

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Katso lisätietoja liitteistä 4.2 Aineelliset hyödykkeet ja 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

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
Oma pääoma 1.1.2014	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0
Tilikauden tulos					-82,7		-82,7	0,2	-82,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-69,6				-69,6		-69,6
Etuus pohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-3,3				-3,3		-3,3
Muuntoerot			0,4				0,4		0,4
Tilikauden laaja tulos	0,0	0,0	-72,4	0,0	-82,7	0,0	-155,1	0,2	-154,9
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,1			0,1		0,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-8,6		-8,6		-8,6
Oma pääoma 31.12.2014	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3

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
Oma pääoma 31.12.2012	75,4	168,1	0,0	247,1	112,6	171,1	774,3	0,9	775,2
Laadintaperiaatteen muutos					-25,6		-25,6		-25,6
Oma pääoma 1.1.2013	75,4	168,1	0,0	247,1	87,0	171,1	748,7	0,9	749,6
Tilikauden tulos					22,6		22,6	0,3	22,9
Myytavissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos			-10,4				-10,4		-10,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-4,2				-4,2		-4,2
Etuus pohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-0,2				-0,2		-0,2
Tilikauden laaja tulos	0,0	0,0	-15,0	0,0	22,6	0,0	7,7	0,3	7,9
Osingot					-12,7		-12,7	-0,5	-13,2
Omien osakkeiden ostot				-1,7			-1,7		-1,7
Osakeperusteiset maksut				1,9	-0,3		1,5		1,5
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-52,1	-52,1		-52,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,1		-14,1		-14,1
Oma pääoma 31.12.2013	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0

Tilikauden 2014 ja 2013 lopun oman pääoman ehtoinen laina sisältää vuonna 2012 liikkeelle lasketun 120 miljoonan euron hybridilainan, joka kulujaan jälkeen on arvoltaan 118,9 miljoonaa euroa. Hybridilainoissa ei tapahtunut tilikaudella 2014 muutoksia. Hybridilainan pienentyminen 2013 52,1 miljoonalla eurolla johtui aikaisemman vuonna 2009 liikkeelle lasketun lainan jäljellä olevan osuuden takaisinmaksusta. Lisätietoja hybridilainan vaikutuksista löytyy liitetiedossa 5.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Katso lisätietoja liitteistä 4.2 Aineelliset hyödykkeet ja 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1 Konsolidointi

i Konsolidointi-otsikon alle on koottu yleinen laadintaperusta sekä konsernin yhdistelyyn liittyvät periaatteet ja niihin liittyvät liitetiedot. Konsolidointikokonaisuuteen sisältyy konsernirakenteen ja siihen liittyvän laskentaympäristön kokonaiskuvan hahmottamista helpottavat liitetiedot, kuten tiedot olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyrityksistä ja yhteisyrityksistä, sekä myytävänä olevista pitkäaikaisista omaisuuseristä. **i**

1.1 Tilinpäätöksen yleiset laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?

Laskentaperiaatteiden ymmärrettävyyden lisäämiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet relevantin 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 viitekehysten perusteella. Varsinaisen standardin tekstiä ei ole toistettu muutoin kuin jos Finnair on nähnyt sen liitetiedon sisällön ymmärryksen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on kerrottu, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty, ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	1.3	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	1.3	IFRS 10
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	IFRS 11
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	3.5	IAS 2
Varaukset	Varaukset	3.6	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	3.8	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	3.8.2	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 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 10.2.2015 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä, muuttaa tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös vuodelta 2014 on laadittu Euroopan Unionissa hyväksytyjen ja 31.12.2014 voimassa olleiden kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) ja IFRIC-tulkintojen mukaisesti. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläisäädännön mukaiset.

Vuoden 2014 konsernitilinpäätös 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 ja vähennetään liike-toiminnasta aiheutuvat kulut, kuten materiaalikulutus, huoltokulut, lentokaluston vuokratkulut ja muut vuokratkulut, palkat ja muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat kulut, poistot ja mahdolliset arvonalentumistappiot sekä liiketoiminnan muut kulut. Kurssierot ja johdannaisten käypien arvojen muutokset sisältyvät liiketulokseen, 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 erii.

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, huoltovarojen valuuttakurssimuutoksista johtuvia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia erii.

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.

Muutos konsernin laadintaperiaatteissa

Konserni muutti tilikauden 2014 alusta omien lentokoneidensa moottoreihin liittyvää laskentakäytäntöä. Muutoksen johdosta tietyt moottoreiden peruskorjaukset aktivoidaan ja poistetaan huoltojakson aikana. Aikaisemmin vastaavat huoltokustannukset kirjattiin kuluksi niiden toteutumishetkellä. Vertailukaudet on muutettu vastaamaan uutta laskentakäytäntöä. Laadintaperiaatteen muutoksesta on kerrottu tarkemmin aineellisia hyödykkeitä koskevan liitetiedon 4.2 sekä laadintaperiaatteen muutosta käsittelevän liitetiedon 6.5 yhteydessä.

i = Osion sisältö

Konsernin soveltamata ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit

Konserni on ottanut käyttöön seuraavat standardit 1.1.2014 alkaen:

- 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 velvoitteiden 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 velvoitteista 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.

Uusilla standardeilla IFRS 10, 11, 12 ei ole vaikutusta aikaisempiin tytäryhtiöiden, osakkuus- ja yhteisyritysten yhdistelyperiaatteisiin ja menetelmiin. Yhteisyrityksenä käsitelty yhtiö yhdistellään edelleen pääomaosuusmenetelmää käyttäen.

Muissa IFRS-standardeissa tapahtuneilla muutoksilla tai uusilla standarditulkinnoilla ei ollut vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Tuleviin tilikausiin vaikuttavien uusien standardien osalta Finnair arvioi tuloutusta koskevan standardin IFRS 15 ja rahoitusinstrumentteja koskevan standardin IFRS 9 vaikutuksia tilinpäätökseensä. Mikäli EU hyväksyy standardit, on tuloutusta koskeva standardi voimassa tilikaudesta 2017 ja rahoitusinstrumentteja koskeva standardi tilikaudesta 2018 lähtien. Muilla jo julkaistuilla, tilikaudella 2015 tai myöhemmin voimaan tulevilla muutoksilla, tulkinnoilla tai uusilla standardeilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Vleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuvat siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, yhteinen määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä konsernitilinpäätökseen liitetiedossa 1.3 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai 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.

Ulkomaanrahan 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. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumahetken kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset saatavat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden, joiden toimintavaluutta on muu kuin euro, tuloslaskelmat muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden keskimääräistä kurssia. Taseet muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden päätöskurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien muuntoerot kirjataan laajaan tulokseen. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai -tappiota.

1.2 Kriittiset tilinpäätösarvot 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 oletamusten muutokset merkitään kirjanpitoon sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai oletamuksia korjataan, ja kaikilla tämän jälkeisillä tilikausilla.

I Tunnistetut kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Al-
laolevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. **L**

Kriittiset tilinpäätösarvot 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	3.8.2	Eläkkeet

1.3 Tytäryhtiöt

I 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 joissa sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. 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 suhteellisenä osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisätynä kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. Tapahtumat määräysvallattomien omistajien kanssa käsitellään kuten omistajien kanssa tehdyt. **L**

I = Kriittiset tilinpäätösarvot

L = Laadintaperiaatteet

Tytärtyhtiöt

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Lentoliikenne		Matkapalvelut	
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair ATR Finance Oy, Suomi	100,0	Toivelomat Oy, Suomi	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Balticport Oü, Viro	100,0	OOO Aurinkomatkat, Venäjä	100,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	OOO Aurinko, Venäjä	100,0
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,0	SMT Oy, Suomi	100,0
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,0	A/S Estravel Ltd, Viro	71,3
LSG Sky Chefs Finland Oy, Suomi*	100,0	Estravel Vilnius UAB, Liettua	71,3
Kiinteistö Oy Air Cargo Center 1, Suomi	100,0	Norvistä Travel Ltd, Kanada	100,0
Kiinteistö Oy LEKO 8, Suomi	100,0	Muut toiminnot	
IC Finnair Ltd, Iso-Britannia**	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
A/S Aero Airlines, Viro	100,0	Backoffice Services Estonia Oü, Viro	100,0

* Tehdyn yhteistyösopimuksen ehtojen ja sopimukseen sisältyvän, koska tahansa käytettävän osto-option takia konsernilla ei 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 2014 ja 2013 aikana Finnair ei hankkinut uusia tytäryhtiöitä tai liiketoimintoja.

Tilikauden 2014 aikana konserni myi tytäryhtiönsä Finnair Travel Retail Oy:n myymäläliiketoiminnan World Duty Free Groupille. Kaupasta aiheutui noin 12,7 miljoonan euron suuruinen kertaluonteisiin eriin sisältyvä myyntivoitto. Lisäksi Finnair myi tytäryhtiö Finncatering Oy:n LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH:lle. Kaupalla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Tilikauden 2013 aikana Finnair-konserni ei myynyt liiketoimintoja.

1.5 Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat

L Myytävänä olevat omaisuuserät ja niihin liittyvät velat

Pitkäaikaiset omaisuuserät tai luovutettavien erien ryhmät luokitellaan myytävänä oleviksi, kun niiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä ja myynti on erittäin todennäköinen, ja sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden aikana.

Välttömästi ennen luokittelua myytäväksi luokitellut omaisuuserät tai luovutettavien erien ryhmän varat ja velat arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan, myynnistä aiheutuville menoilla vähennettynä käypään arvoon. Poistot näistä omaisuuseristä lopeetaan luokitteluhetkellä. **L**

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa E190 ja ATR 72 -lentokoneista sekä tekniikan varastorakennuksista. Näiden myynnin odotetaan tapahtuvan tilikauden 2015 alkupuolella. Lisäksi myytävissä oleviin eriin sekä 2013 että 2014 sisältyy tekniikan käyttö- ja vaihto-omaisuutta. Vertailuvuonna myytävänä oleviin eriin sisältyi myös tilikaudella 2014 myyty tytäryhtiö Finncatering Oy.

Myytävänä olevien omaisuuserien kirjanpitoarvot

Milj. euroa	2014	2013
Aineelliset hyödykkeet	119,8	9,8
Vaihto-omaisuus	2,6	5,4
Myynti- ja muut saamiset	0,0	2,5
Yhteensä	122,4	17,7

Myytävänä olevien velkojen kirjanpitoarvot

Milj. euroa	2014	2013
Osto- ja muut velat	0,0	2,3
Yhteensä	0,0	2,3

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 toisen osapuolen kanssa ja joissa merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitiilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiä toiminnoiksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista, ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa.

Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuus- tai yhteisyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut yrityksen velvoitteiden täyttämiseen.

Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitiilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Realisoitumattomat tappiot eliminoidaan, ellei liiketapahtuma anna viitteitä luovutetun omaisuuserän arvon alentumisesta. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja merkitään tuloslaskelman erään Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista.

Osakkuusyritysten 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 osakkuusyritysten ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavissa taulukoissa.

Milj. euroa	2014	2013
Tilikauden alussa	8,2	12,3
Osuus kauden tuloksesta	-3,2	-4,0
Tilikauden lopussa	4,9	8,2

Finnair on myös antanut Flybe Finland Oy:n (osa Flybe Nordic -konsernia) puolesta 2,0 miljoonan euron takauksen Nordea Pankki Suomi Oy:lle (2,0). Takaus on tilikauden 2015 alussa päättynyt.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 6.2 Lähipiiritapahtumat.

Tilinpäätöstiedot konsernin merkittävimmistä osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2014

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Amadeus Estonia	Viro	0,8	0,3	0,9	0,3	33,25
Nordic Global Airlines Oy	Suomi	10,7	10,6	42,2	-2,9	40,00
Flybe Nordic Ab*	Ruotsi	40,2	52,6	293,8	-1,0	40,00
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1	Suomi	25,6	19,3	1,5	0,0	28,33
Yhteensä		77,2	82,8	338,4	-3,5	

* Esitetyt luvut perustuvat Flybe Nordic Ab:n operatiivisesta toiminnasta vastaavan tytäryhtiön Flybe Finland Oy:n viralliseen tilinpäätökseen 31.3.2014 päättäneeltä tilikaudelta.

L = Laadintaperiaatteet

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
Yhteensä		78,7	80,1	266,5	-15,5	

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

Finnair-konsernin omistamat osakkuus- ja yhteisyritykset ovat noteeraamattomia yhtiöitä, eikä mikään niistä ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Finnair on kirjannut yhteisyrityksensä Flybe Nordic Ab:n tilikaudelle 2014 arvioitujen jatkuvien toimintojen tappioiden perusteella sijoituksen arvon nolnaan, minkä johdosta Flybe Finlandista kirjatut tappiot tilikaudelle 2014 ovat yhteensä -2,1 miljoonaa euroa (-4,1). Mikäli Finnair olisi kirjannut osuuden sijoituksensa ylittävistä tappioista, olisi tappioista aiheutunut arviolta -1,5 miljoonan euron lisävaikutus. Osakkuusyritysten yhteensä jatkuvien toimintojen laajan tuloksen mukainen tappio oli -2,5 miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on -1,0 miljoonaa euroa.

Flybe Nordic on Pohjoismaissa ja Baltiassa toimiva alueellinen lentoyhtiö, joka operoi Finnairin ostoliikennettä sekä omaa riskiliikennettä. Tilikaudella 2014 ja 2013 Flybe Nordic on ollut Finnair Oyj:n ja Flybe UK:n omistama yhtiö, jossa omistajilla on yhteinen määräysvalta. Tilikauden 2014 lopulla Flybe UK ilmoitti irtautuvansa Flybe Nordic Ab:sta, ja myyvänsä yhteisyrityksen osakkeet joko Finnairille tai sen osoittamalle taholle. Tilinpäätöshetkellä Flybe Nordic Ab oli edelleen Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyritys. Tilikauden 2015 alussa Finnair solmi StaffPoint Holding Oy:n ja Oy G.W. Sohlberg Ab:n kanssa aiesopimuksen, jonka mukaan Flybe UK Ltd:n 60 %:n osuus Flybe Nordicin osakekannasta siirtyisi StaffPointille ja GWS:lle. Suomen Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan tammikuussa 2015. Flybe Nordicin omistuspohjan muutoksella ei ole vaikutusta järjestelyn luonteeseen, ja yrityksen toiminta jatkuu yhteisen määräysvallan alaisena myös uudessa omistusrakenteessa.

Flybe Nordicin toiminta on ollut tappiollista ja sijoituksen arvo on Finnairissa alaskirjattu. Finnair pyrkii uuden omistajan kanssa järjestelemään toiminnan uudelleen tavalla, joka mahdollistaa alueellisen lentämisen kehittämisen taloudellisesti järkevällä tavalla. Flybe Finlandin toiminnan uudelleenjärjestelytarpeesta johtuen Finnair on lisäksi arvioinut Flybe Nordic-konsernilta olevien saamistensa arvostusta. Arvion perusteella Finnair on alaskirjannut konsernille annetun pääomalinasaamisen ja kertyneet korot, yhteensä 10,8 miljoonaa euroa. Vaikutus tästä on esitetty rahoitusserissä. Lisäksi Finnair on alaskirjannut operatiivisia saamia konsernin operatiivista toimintaa harjoittavalta Flybe Finland Oy:ltä yhteensä 11,3 miljoonaa euroa. Vaikutus on raportoitu tuloslaskelman kertaluonteisissa erissä.

Osakkuusyrityksistä Nordic Global Airlines Oy on Finnair Cargo Oy:n yhdessä Ilmarisen ja Neff Capital Managementin kanssa omistama rahtilentoihin erikoistunut lentoyhtiö. Amadeus Estonia on Amadeus Finlandin omistama osakkuusyritys, joka tarjoaa lähinnä Virossa matkatoimistoille tietoteknisiä ratkaisuja. Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1 on lentokenttäalueella sijaitseva Finavian ja Finnairin eläkesäätiön kanssa yhteisesti omistettu kiinteistö.

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

i Segmenttiraportointi

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. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. **i**

Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatiarakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Konsernissa viime vuosina tehtyjen rakennemuutosten seurauksena Lentotoimintapalveluiden toiminnan luonne ja laajuus ovat muuttuneet, minkä seurauksena hallitus päätti liiketoimintasegmenttijaon muutoksesta tilikauden 2014 alussa. Sen seurauksena Lentotoimintapalvelut-segmenttiä ei raportoida enää erikseen, vaan siihen sisältyneet toiminnot raportoidaan osana Lentoliikenne-segmenttiä. Muutoksen jälkeen Finnairin raportoitavat segmentit ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut. Segmentti-informaatio tilikaudelta 2013 on oikaistu vastaamaan muuttunutta rakennetta.

Lentoliikenne vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan, huoltoon ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Segmentti vastaa myös Finnairin omistamien kiinteistöjen hallinnoinnista. LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH:lle myyty Finncatering Oy sisältyy segmentin lukuihin 28.2.2014 asti ja World Duty Free Helsinki Oy:lle myydyt Finnair Travel Retailin myymälätoiminnot 1.10.2014 asti.

Matkapalvelut koostuu konsernin matkatoimistojen toiminnasta ja valmismatkatoiminnasta sekä matkailualan ohjelmistoliiketoiminnasta.

Segmentteihin kuuluvat yksiköt on eritelty liitetiedossa 1.3 Tytäryhtiöt.

Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään markkinahintaan. Liikeytoimintoon sisältyttäviä eräiä ei kohdisteta segmenteille. Konsernihallinnon henkilöstömäärä on esitetty erikseen, mutta sen kustannukset on kohdistettu segmenteille.

Liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 2014

Milj. euroa	Lento- liikenne	Matka- palvelut	Elimi- noinnit	Muut toiminnot	Konserni yhteensä
Ulkoinen liikevaihto	2 070,7	213,8			2 284,5
Sisäinen liikevaihto	97,0	3,0	-100,0		0,0
Liikevaihto	2 167,7	216,7	-100,0		2 284,5
Toiminnallinen liiketulos	-43,5	7,0			-36,5
Liiketulos	-78,4	5,9			-72,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista					-3,2
Rahoitustuotot					3,5
Rahoituskulut					-26,9
Tuloverot					16,5
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva tilikauden tulos					-82,7
Poistot ja arvonalentumiset	132,9	1,4			134,3
Henkilöstö keskimäärin	4 232	645		295	5 172
Henkilöstö vuoden lopussa	4 050	600		331	4 981

Liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 2013, oikaistu

Milj. euroa	Lento- liikenne	Matka- palvelut	Elimi- noinnit	Muut toiminnot	Konserni yhteensä
Ulkoinen liikevaihto	2 149,4	251,0			2 400,3
Sisäinen liikevaihto	122,5	0,7	-123,2		0,0
Liikevaihto	2 271,9	251,7	-123,2		2 400,3
Toiminnallinen liiketulos	8,8	3,1			11,9
Liiketulos	6,3	1,6			7,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista					-4,0
Rahoitustuotot					42,6
Rahoituskulut					-19,7
Tuloverot					-3,9
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva tilikauden tulos					22,6
Poistot ja arvonalentumiset	139,3	1,5			140,7
Henkilöstö keskimäärin	4 834	751		274	5 859
Henkilöstö vuoden lopussa	4 783	730		290	5 803

i = Osion sisältö

i = Laadintaperiaatteet

2.2 Liiketoiminnan 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 ennakoon maksetuista lentolipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. **i**

L Tuloutus

Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot.

Lentoliikenteen myynti tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneet lentoliput tuloutetaan, kun lippu on vanhentunut eikä Finnairilla ole velvollisuutta palauttaa lipusta saatua vastiketta asiakkaalle.

Lentoliikenteen liikevaihtoa vähennetään Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmästä aiheutuilla kustannuksilla. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa Finnairin tai yhteistyökumppaneiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan IFRIC 13:n mukaisesti käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrittämisessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrittämisessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään palvelun tai tuotteen ostamiseen.

Lentokoneissa tapahtuva tuotemyynti (Travel Retail) tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle. Huoltopalveluja myydään uudelleenjärjestelyjen seurauksena enää vähäisissä määrin konsernin ulkopuolelle, ja ne tuloutetaan silloin, kun palvelu on kokonaan suoritettu.

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

J 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.

M Myyntisaamiset

Myyntisaamiset arvostetaan käypään arvoon. Kun konsernilla on objektiivista näyttöä, että erääntyneitä myyntisaamiaisia ei kaikilta osin pystytä perimään, kirjataan luottotappiovaraus. Taloudelliset vaikeudet, jotka osoittavat asiakkaan olevan menossa konkurssiin, merkitsevät rahoituskelliset uudelleenjärjestelyt tai maksujen olennainen viivästyminen ovat esimerkkejä objektiivisesta näytöstä, jotka saatavat 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. Pisteiden markkina-arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttötymisen mukaisesti, eli samassa suhteessa kun pisteitä on käytetty kuhunkin käyttökohteeseen. Kullekin käyttökohteelle on pyritty arvioimaan markkina-arvoa parhaiten vastaava hinta. 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**

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

i = Kriittiset tilinpäätösarviot

2.2.1 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2014	2013
EUR	1 313,2	1 389,7
JPY	211,6	230,4
CNY	152,1	135,3
SEK	106,2	115,0
USD	64,1	83,4
Muut valuutat	437,3	446,6
Yhteensä	2 284,5	2 400,3

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 5.5 Rahoitusriskien hallinta.

2.2.2 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2014	2013
Vuokratuotot	11,7	10,6
Muut tuotot	6,6	8,2
Yhteensä	18,3	18,8

2.2.3 Myynti- ja muut saamiset

Milj. euroa	2014	2013
Myyntisaamiset	108,6	123,2
Siirto- ja muut saamiset yhteensä	85,4	113,9
Myynnin siirto- ja muut saamiset	33,0	12,0
Vuokrajaksotukset	7,2	10,0
Arvonlisäverosaamiset	6,1	0,5
Korot ja muut rahoituserät	3,0	9,8
Muut erät	36,2	81,6
Yhteensä	194,0	237,1

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Myyntisaamisten ikäjakautuma	2014	2013
Erääntymättömät	96,2	112,6
Erääntynyt alle 60 pv	3,5	5,1
Erääntynyt yli 60 pv	8,9	5,5
Yhteensä	108,6	123,2

Tilikauden 2014 lopussa Finnair kirjasi alas 11,3 miljoonaa euroa saamia Flybe Finland Oy:ltä yhtiön uudelleenjärjestelytarpeesta johtuen. Flybe Finland Oy on osa Flybe Nordic AB -konsernia, joka on Finnairin yhteisyritys. Lisätietoa yhteisyrityksestä löytyy liitteissä 1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä ja 6.2 Lähipiiritapahtumat. Konserni on kirjannut tilikauden aikana lisäksi muita luottotappioita myyntisaamisista yhteensä 1,1 miljoonaa euroa (0,8). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittyviä asiakaskannan hajautumisen johdosta. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2014	2013
EUR	72,1	60,6
USD	3,2	15,8
JPY	4,0	8,3
CNY	5,8	5,5
SEK	3,2	5,1
Muut valuutat	20,4	27,8
Yhteensä	108,6	123,2

2.2.4 Myynnin siirtovelat

Milj. euroa	2014	2013
Ennakkoon saadut lentolipputulot	252,3	255,6
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	27,1	32,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	29,6	32,2
Muut myynnin siirtovelat	18,9	20,3
Yhteensä	327,9	340,8

Myynnin siirtovelkoihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa.

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 olisivat paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvä vaihto-omaisuus sekä leasingkaluston huoltovarat 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 liitteen lopussa. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut ja eläkkeet sekä näiden tasevaikutukset, samoin kuin johdon palkitseminen. **i**

3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2014	2013
EUR	1 219,2	1 283,2
USD	954,7	983,9
JPY	29,6	31,6
SEK	19,9	13,2
CNY	17,8	15,9
Muut valuutat	98,0	79,5
Yhteensä	2 339,2	2 407,2

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 5.5 Rahoitusriskien hallinta.

3.2 Vuokratulot

Milj. euroa	2014	2013
Lentokaluston leasemaksut	78,8	57,5
Rahtikapasiteetin vuokrat	25,2	18,7
Lentokapasiteetin muut vuokrat	96,7	93,2
Toimitila- ja muut vuokrat	37,8	40,1
Yhteensä	238,4	209,5

Lentokaluston leasemaksujen kasvu johtuu pääosin aikaisemmin omistettujen A330-lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta, sekä uusien Airbus A321 Sharklet -lentokoneiden vuokrasopimuksista. Kasvua on toisaalta netottanut viimeisten laivastossa olleiden Boeing 757 -lentokoneiden vuokrasopimusten päättymisen tilikauden 2014 alkupuolella.

i = Osion sisältö

3.3 Muut kulut

Milj. euroa	2014	2013
Tietohallintokulut ja paikanvarausmaksut	82,1	82,3
Muut erät	135,3	135,8
Yhteensä	217,4	218,1

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

Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa

Milj. euroa	2014	2013
PricewaterhouseCoopers Oy		
Tilintarkastuspalkkiot	0,2	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,1
Muut palkkiot	0,2	0,1
Yhteensä	0,4	0,4

3.4 Kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2014	2013
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	79,1	78,3
Lentokaluston huoltokulut	6,8	11,9
Valmismatkatuotannon kulut	6,6	10,3
Muut siirtovelat	44,6	68,6
Yhteensä	137,1	169,0

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

3.5 Vaihto-omaisuus

L Vaihto-omaisuus

Konsernin vaihto-omaisuutta ovat lentokoneissa käytettävät varaosat sekä keskeneräinen työ liittyen lentokoneiden huoltamiseen. Vaihto-omaisuus arvostetaan hankintamenoon tai sitä alempaan nettorealisointiin. Hankintameno määrittellään keskihintamenetelmää käyttäen. **L**

Milj. euroa	2014	2013
Aineet ja tarvikkeet	14,7	19,8
Keskeneräiset tuotteet	0,1	0,1
Yhteensä	14,7	19,9

Vaihto-omaisuudesta kirjattiin tilikaudella 2014 kulutusta lentokaluston huoltokuluihin 12,9 miljoonaa euroa (33,6) sisältäen alakirjauksen 2,2 miljoonaa euroa (0,1). Vaihto-omaisuudesta on siirretty myytävänä oleviin omaisuuseriin 0,8 miljoonaa euroa (1,3).

3.6 Varaukset

L Varaukset

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

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-ajankohta.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyntason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käytintä-
karajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Varauksen perusteena on huoltojakson lennetyt lentotunnit. **L**

Milj. euroa	Lento- kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2014	Lento- kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2013
Varaus kauden alussa	92,4	17,4	109,8	109,7	10,8	120,5
Uudet varaukset	25,5	20,3	45,8	20,2	17,4	37,6
Varausten purku	-44,2	-23,9	-68,1	-33,1	-10,8	-43,9
Kurssierot	8,8		8,8	-4,5		-4,5
Yhteensä	82,5	13,8	96,3	92,4	17,4	109,8
Joista pitkäaikaista	52,1		52,1	69,3		69,3
Joista lyhytaikaista	30,4	13,8	44,2	23,1	17,4	40,5
Yhteensä	82,5	13,8	96,3	92,4	17,4	109,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2020 mennessä.

Muut varaukset sisältää rakennejärjestelyihin liittyviä eräitä.

3.7 Toiminnallisesta tuloksesta oikaistut erät

Toiminnalliseen tulokseen ei sisälly kertaluonteisia eräitä eikä muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eräitä. Kertaluonteiset erät sisältävät käyttöomaisuuden, liiketoimintojen ja tytäryritysten myyntivoitot ja -tappiot sekä uudelleenjärjestelyihin liittyviä henkilö- ja muita kuluja. Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviksi eriksi katsotaan Finnair-konsernissa suojauskaskennan ulkopuolisten tulosvaikutteisesti käsiteltävien johdannaisten käyvän arvon muutokset sekä valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset.

Milj. euroa	2014	2013
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-34,9	17,2
Valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset	-8,8	4,5
Kertaluonteiset erät	7,7	-25,7
Yhteensä	-36,0	-4,0

L = Laadintaperiaatteet

3.8 Palkitseminen

3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

I Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille ja lentäjille suunnatuista osakeperusteisista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrättyinä 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, joka maksetaan rahana tai jolla osallistujat maksavat etuuteen liittyvät verot ja muut maksut, kirjataan rahana maksettavana järjestelyinä. Osakkeina maksettavat palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökulukuksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Rahana maksettavan palkkion arvostus perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä, ja siitä aiheutuva kulu kirjataan henkilöstökulukuksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuuhkeen saakka.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomisetuusia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuusia 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 3.8.2 Eläkkeet **I**

Henkilöstökulut

Milj. euroa	2014	2013
Palkat ja palkkiot	275,3	304,4
Eläkekulut	54,6	58,6
Maksupohjaiset järjestelyt	44,3	51,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	10,3	7,5
Muut henkilöstökulut	14,6	20,9
Valmistus omaan käyttöön, käyttöomaisuuteen aktivoidut palkat	0,0	-2,5
Yhteensä	344,5	381,3
Henkilöstökuluihin liittyvät kertaluonteiset erät	7,0	17,9
Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä	351,5	399,3

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontais- ja muista työsuhte- eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä vuonna 2014 oli 4,6 miljoonaa euroa (5,1). Henkilöstökulujen lisäksi tuloslaskelman kertaluonteisiin eriin sisältyi henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja yhteensä 7,0 miljoonaa euroa (17,9), jotka liittyvät konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen ratkaisujen toteuttamiseen. Tuloslaskelman henkilöstökulut kertaluonteiset erät mukaan lukien olivat yhteensä 351,5 miljoonaa euroa (399,3).

I = Laadintaperiaatteet

Henkilöstörahasiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasiirto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määrättyä hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin avainhenkilöstön pitkän aikavälin kannustinohjelman piiriin (LTI) kuuluvat henkilöt eivät kuulu henkilöstörahasiirtoon. Henkilöstörahasiirto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikausilta 2014 ja 2013 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täytyneet.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2014	2013
Lomapalkat	61,5	66,4
Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat	18,2	28,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat yhteensä	79,7	94,7

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

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten suoriteperusteiset palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitus-johtaja Pekka Vauramo	Johtoryhmä	Yhteensä 2014	Toimitus-johtaja Pekka Vauramo	Toimitusjohtajan sijainen Ville Iho	Toimitusjohtaja Mika Vehviläinen ***	Johtoryhmä ****	Yhteensä 2013
Kiinteä palkka	639	1 614	2 253	361	225	178	1 620	2 384
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot*	194	260	454	64	30	0	180	274
Luontaisedut	4	66	70	0	13	7	60	80
Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet	0	392	392	0	0	0	502	502
Osakepalkkiot	46	120	166	0	33	4	206	242
Lakisääteinen eläke**	134	322	456	62	49	48	340	499
Etuuspohjainen lisäeläke	0	0	0	0	0	0	53	53
Maksupohjainen lisäeläke	0	122	122	0	22	-245	95	-128
Yhteensä	1 016	2 897	3 913	487	371	-9	3 057	3 907

* Tilikauden 2014 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty. 2013 kannustimet toteutuivat 10 tuhatta euroa arviota suurempina. Erotus on raportoitu suoriteperusteeseen mukaisesti osana 2014 palkkioita.

** Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmään Yleisiin liittyvät työnantajamaksut.

*** Toimitusjohtaja Vehviläisen tilikaudella 2013 tapahtuneesta irtisanoutumisesta johtuen oikeus maksupohjaiseen lisäeläkkeeseen raukesi, ja tilikaudella 2014 tästä palautui 245 tuhatta euroa. Erä raportoidaan tilikauden 2013 palkkioissa kokonaispalkkiota pienentävänä eränä.

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

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot vuonna 2014 ja 2013 sisältävät kuluja osakepalkkiojärjestelmästä 2010-2012. Kuluvaikutus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisajanjaksole 2010-2016, aina osakkeiden luovutuksiellon päättymiseen asti. Osakepalkkiojärjestelmän 2010-2012 mukaisesti ansaitut osakkeet luovutettiin tilikaudella 2013. Lisäksi tilikauden 2014 osakepalkkioihin sisältyy kuluja sekä 2013-2015 että 2014-2016 LTI-osakepalkkiojärjestelmistä. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

Toimitusjohtajan eläköityminen määräytyy eläköitymishetkellä voimassa olevan lakisääteisen eläkeiän mukaan, ja on tällä hetkellä 63 vuotta. Johtoryhmän jäsenten maksupohjaiset lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä ja eläkeikä on 63 vuotta. Kaikki nykyiset järjestelyt ovat maksupohjaisia, eikä uusissa johtajasopimuksissa ole lainkaan oikeutta lisäeläkejärjestelyihin. Aikaisemmin johtoryhmään kuuluneiden henkilöiden etuusperusteiset järjestelyt päättyivät tilikauden 2014 aikana.

Konsernin osakeperusteisista palkkiojärjestelmistä on kerrottu tarkemmin myöhemmin tässä liitteessä ja erillisessä Palkka- ja palkkioselvityksessä. Palkka- ja palkkioselvityksessä on kerrottu myös johdon palkitsemisen perusteista sekä johdolle maksetuista palkkioista.

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2014	Vuosipalkkiot	Kokouspalkkiot	Luontaisedut	Yhteensä 2013
Hallitus yhteensä	358 227	243 600	92 400	22 227	382 410
Friman Maija-Liisa	47 266	30 000	7 800	9 466	
Heinemann Klaus	72 000	61 200	10 800	0	
Itävuori Jussi	60 361	30 000	24 000	6 361	
Kerminen Harri	43 466	32 400	9 600	1 466	
Kronman Gunvor	40 138	30 000	6 600	3 538	
Tuominen Jaana 27.3.2014 alkaen	27 300	22 500	4 800	0	
Turner Nigel 27.3.2014 alkaen	50 295	22 500	26 400	1 395	
Karhapää Merja 27.3.2014 asti	9 300	7 500	1 800	0	
Kuosmanen Antti 27.3.2014 asti	8 100	7 500	600	0	

Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippuettuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa, mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (luontaisedut).

Osakeperusteiset maksut

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

Finnair Oyj:n avainhenkilöiden pitkän aikavälin kannustinohjelma (LTI) 2013 alkaen

Finnairin avainhenkilöille suunnattu osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä. LTI jakautuu neljä-kuusivuotisiin osakeohjelmiin, jotka käynnistyvät vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja käynnissä on kaksi ohjelmaa (2013–2015 ja 2014–2016). Järjestelmän tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Järjestelmä on Suomen valtion palkitsemisohjeen mukainen.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistujia ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusaika Finnairin johtoryhmän jäsenillä on kolme vuotta ja muilla osallistujilla yksi vuosi. 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 (50 %, 30 % ja 20 %) ansaintajaksoa seuraavien kolmen vuoden aikana. Muille osallistujille ansaitut osakkeet maksetaan kahdessa 50 %:n erässä ansaintajaksoa seuraavien kahden vuoden aikana. Siirtyminen aiemmasta kiinteästä kolmen vuoden pituisesta ohjelmasta vuosittain alkavaan rullaavaan ohjelmakenteeseen aiheuttaa sen, että uusi järjestelmä toimii kokonaisuudessaan palkkio-osakkeiden osalta vasta vuonna 2018. Tästä syystä järjestelmään on lisätty kertaluonteinen 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 % vuosittaisesta peruspalkasta. 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 %: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.

LTI 2013–2015:n suoritusmittarit ovat yhtiön liikelulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan-liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot ovat 60 % ja 40 %. Ohjelmaa täydentävän elementin suoritusmittarina on toiminnallinen liikelulosprosentti. LTI 2014–2016:n suoritusmittarit ovat Finnairin sijoitetun pääoman tuotto (ROCE, painoarvo 50 %) ja osakkeen kokonaistuotto (TSR). Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle (4-6 vuotta). Ohjelmien palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnetaan osakkeiksi. Sen vuoksi osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan velaksi kokonaisuudessaan aina ansaintajakson päättymiseen eli osakkeiden myöntämispäivään asti, ja velka jaetaan myöntämispäivänä osakkeissa ja rahassa maksettaviin osuuksiin. Osakkeina maksettava osuus siirretään omaan pääomaan myöntämispäivänä. Tilikaudella 2014 ohjelmista kirjattiin yhteensä 0,4 miljoonan euron vaikutus tilikauden tulokseen. Tilikaudella 2013 mittareiden tavoitetasot eivät toteutuneet eikä 2013–2015 ohjelmasta aiheutunut tilikauden 2013 tulokseen tai taseeseen vaikutusta.

	2013-2015 ohjelma	2014-2016 ohjelma	Yhteensä
Maksimiansainta, miljoonaa euroa	3,9	2,7	6,6
Maksimiansainta, miljoonaa osaketta (30.12.2014 kurssilla)	1,6	1,1	2,7
Tavoitetaso ansainta, miljoonaa euroa	1,9	1,4	3,3
Tavoitetaso ansainta, miljoonaa osaketta (30.12.2014 kurssilla)	0,8	0,6	1,3
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,3	0,0	0,4
josta osakkeina toteutettavat (kirjataan velaksi myöntämispäivään asti)	0,2	0,0	0,2
josta rahana toteutettavat	0,2	0,0	0,2
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä	0,3	0,0	0,4
Myönnetty osakkeet	0,0	0,0	0,0

FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelma 2013 alkaen

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä kaksi ohjelmaa. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkita heitä pitkällä aikavälillä.

Ohjelma koostuu rullaavista, vuoden mittaisista säästökausista ja niitä seuraavista noin kahden vuoden mittaisista omistusjaksoista. 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 osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen. Ostetuille osakkeille säästökauden aikana maksetut osingot käytetään automaattisesti Finnairin osakkeiden ostamiseen seuraavana osingonmaksun jälkeisenä osakkeiden ostopäivänä.

Kahden vuoden omistusjakson jälkeen Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta ostettua säästöosaketta kohden. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Ensimmäisen säästökauden 2013–2014 lisäosakkeet luovutetaan helmikuussa 2016 ja toisen säästökauden 2014–2015 lisäosakkeet helmikuussa 2017. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti. Lisäksi Finnair antaa kaikille ohjelmaan ensimmäistä kertaa osallistuville 20 bonusosaketta ensimmäisen kolmen säästökuukauden jälkeen. Vaikutus kirjataan kuluksi luovutushetkellä.

Voimassa olevien ohjelmien kaikkien säästöjen kokonaismäärä voi olla enintään 4,0 miljoonaa euroa, mikä vastaa noin 1,6 miljoonaa osaketta laskettuna osakkeen päätöskurssilla 30.12.2014, 2,48 euroa per osake.

FlyShare-ohjelman vaikutus tilikauden tulokseen ja taloudelliseen asemaan, tuhatta euroa

	2014	2013
Tilikauden kulut FlyShare-ohjelmasta, yhteensä	370	76
Osakeperusteiset maksut, osakkeina toteutettavat	191	69
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka	179	7

Lentäjille suunnattu osakeperusteinen kannustinohjelma

Finnairin hallitus hyväksyi osana Suomen Lentäjäliiton (SLL) kanssa solmittua säästösopimusta lentäjille suunnatun kannustinjärjestelmän. Ohjelma hyväksyttiin tilikaudella 2014, ja se kattaa vuodet 2015–2018. Palkkion toteutumisen edellytyksenä on Finnairin ja SLL:n välisessä säästösopimuksessa määriteltyjen säästöjen toteutuminen sovittuun aikataulun mukaisesti vuosina 2015–2018. Lisäksi yhtiön osakekurssin tulee olla ohjelman päättyessä vähintään 4 euroa. Jos nämä edellytykset täyttyvät, lentäjillä on oikeus rahapalkkioon, joka perustuu osakkeen kurssiin. Palkkion arvo 4 euron osakekurssitasolla on yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti 8 euron osakekurssia vastaava ansainta on 24 miljoonaa euroa, mikä on myös ohjelman maksimiansaintataso. Finnair on suojautunut 4 euron osakekurssitason ylittävältä kustannusvaihtelulta markkinaehtoisella osto-optiolla.

Ohjelma luokitellaan käteisvaroina maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi. Ohjelman kuluvaikutus jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle myöntämispäivästä lähtien (2014–2018), ja sitä vastaava velka arvostetaan käypään arvoon jokaisena raportointipäivänä. Finnairin osakkeen päätöskurssi tilinpäätöshetkellä (2,48 euroa) oli alle minimitason (4 euroa), eikä ohjelmasta aiheutunut tilinpäätöksen kuluvaikutusta.

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 osakepalkkioallokaatiosta 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-prosenttisesti. 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 luovutuskielessä. 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. Tilikaudella 2014 Finnairille palautui tästä 34 000 kappaletta osakkeita, ja niiden arvo oli noin 86 000 euroa.

Osakkeista aiheutunut kuluvaikutus on jaksotettu oikeuden syntymisjaksolle vuosille 2010–2015 osakepalkkioita koskevan standardin IFRS 2 mukaisesti. Tilikauden 2014 tulokseen ohjelmasta kirjattu kuluvaikutus oli 0,2 miljoonaa euroa (0,9 miljoonaa).

3.8.2 Eläkkeet

L Etuus- ja maksupohjaiset eläkejärjestelyt

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuus- ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuus- ja maksupohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työn- tekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu mm. iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuorituksen perustavana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuus- ja maksupohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuus- ja maksupohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi veloitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuus- ja maksupohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoitua etuus- ja maksupohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvoa (projected unit credit method). Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioitujen vastaisien rahavirtojen 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.

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

L Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä, sekä herkkyyshanalyysi vakuutusmatemaattisten oletamien muutosten vaikutuksista. **L**

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 sääntöjä ja käytäntöjä. Viidellä johtoryhmään 2014 kuuluneella jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Sopimusten eläkeikä on 63 vuotta. Kahta edellisillä tilikausilla johtoryhmään kuulunutta jäsentä koskenut etuus- ja maksupohjainen lisäeläkejärjestely päättyi vuoden 2014 aikana. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuus- ja maksupohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläketurva koskee lähinnä lentävää henkilökuntaa, ja säätiö on muiden kuin lentäjien osalta suljettu. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu.

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

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

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

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

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

L = Laadintaperiaatteet

L = Kriittiset tilinpäätösarvot

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2014	2013
Tuloslaskelman etuus- ja maksupohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuorituksen perustuvat menot	8,8	8,0
Aikaisempaan työsuorituksen perustuvat menot	1,7	-0,4
Järjestelyjen supistamiset	-0,2	0,0
Työsuorituksen perustuvat menot yhteensä	10,3	7,6
Nettokorkomenot	0,3	-0,1
Tuloslaskelman eläke- ja korkokulut yhteensä	10,7	7,5
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuus- ja maksupohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	-24,4	16,5
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	50,5	0,2
Muutokset demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	0,0	-0,8
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-22,0	-16,3
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	4,1	-0,4
Järjestelyyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 502	5 048
Johdon etuus- ja maksupohjaisen lisäeläkevakuutuksen piirissä olevat henkilöt	0	2

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2014	2013
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	436,0	406,9
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-410,7	-396,3
Nettovelka	25,3	10,6

Vuoden 2014 nettovelasta 25,3 miljoonaa euroa (10,5) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,0 miljoonaa euroa (0,1) johdon etuus- ja maksupohjaisiin lisäeläkkeisiin. Tilikaudella 2014 eläkevastuun kasvua lisäsi diskonttokoron lasku 3,25 %:sta 2,1 %:iin. Diskonttokoron vaikutusta toisaalta nettoivat pitkän ajan palkankorotusolettaman lasku 3 %:sta 2,1 %:iin, muutokset eläkekannassa sekä sijoitustuotot.

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

Eläkelaitosten muutokset

Milj. euroa	2014	2013
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet tilikauden alussa	406,9	392,5
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	8,8	8,0
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	1,7	-0,4
Järjestelyjen supistamiset	0,3	0,0
Korkokulu	12,9	12,4
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	23,7	19,9
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	50,5	-0,6
Kokemuseräiset tarkistukset	-24,4	16,5
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	26,1	15,9
Maksetut etuudet	-20,7	-21,5
Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo	436,0	406,9

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2014	2013
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	396,3	388,8
Korkotuotto	12,6	12,5
Järjestelyjen supistamiset	0,5	0,0
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	13,1	12,5
Varojen tuotto	22,0	16,3
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	22,0	16,3
Kannatusmaksut	0,0	0,2
Maksetut etuudet	-20,7	-21,5
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	410,7	396,3

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2014	2013
Pörssiosakkeet	19,5	22,0
Velkakirjat	53,4	50,0
Kiinteistöt	18,8	17,0
Muut	8,3	11,0
Yhteensä	100,0	100,0

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2014	2013
Diskonttokorko	2,10 %	3,25 %
Inflaatio	2,00 %	2,00 %
Vuotuinen palkankorotusolettama	2,10 %	3,00 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset	2,10 %	2,10 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	11	13

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 laskentametoiteita kuin taseen nettomääräisen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettamassa kasvaessa, Milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettamassa pienentyessä, Milj. euroa	%
Diskonttokorko	0,25 %	-15,3	-3,51	16,2	3,72
Vuotuinen palkankorotusolettama	0,25 %	4,5	1,03	-4,5	-1,02
Tulevat eläkkeiden korotukset	0,25 %	11,5	2,64	-11,2	-2,58
Elinikäolettamien muutos	1 vuosi	13,3	3,05	-12,9	-2,96

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Ennustetut maksut ohjelmasta seuraaville viidelle vuodelle ovat n. 37 miljoonaa euroa. Tulevien maksujen määrän ennustamista vaikeuttaa se, että ne riippuvat voimakkaasti sijoitustoiminnan tuottojen kehityksestä.

Eläkelaitosten duraatio on 14,89 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 2,10 %.

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 hankintamenuon. Aineettomien hyödykkeiden poistot ja arvonalentumiset perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikeisiin:

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

Liikearvo

Liikearvo on määrä, jolla hankintamenu 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 kohdistetaan arvonalentumistestausta varten rahavirtaa tuottaville yksiköille. Liikearvo merkitään taseeseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä arvonalentumistappioilla. Liikearvosta kirjattuja arvonalentumistappioita ei peruuteta.

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 ajanjaksoilla. Hankitut IT-ohjelmien käyttöoikeudet ja lisenssit merkitään tietokoneohjelmien hankintamenuon, johon luetaan kustannukset lisenssin ja ohjelmiston saattamisesta käyttövalmiiksi. Tietokoneohjelmien ylläpitomenot sekä pienkehitysment kirjataan kuluksi 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 tulosvaikuttavasti siltä osin, kuin omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää siitä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksiköiden tasolla.

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

Aineettomat hyödykkeet 2014

Milj. euroa	Liikearvo	Muut aineettomat hyödykkeet	Yhteensä
Hankintamenu 1.1.2014	1,2	94,2	95,5
Lisäykset		4,3	4,3
Vähennykset		-3,3	-3,3
Siirrot erien välillä		0,7	0,7
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin		-0,2	-0,2
Hankintamenu 31.12.2014	1,2	95,8	97,0
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2014	0,0	-76,2	-76,2
Vähennykset		3,3	3,3
Tilikauden poistot		-5,7	-5,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2014	0,0	-78,6	-78,6
Kirjanpitoarvo 31.12.2014	1,2	17,1	18,4

Aineettomat hyödykkeet 2013

Milj. euroa	Liikearvo	Muut aineettomat hyödykkeet	Yhteensä
Hankintamenu 1.1.2013	1,2	97,6	98,8
Lisäykset		1,5	1,5
Vähennykset		-5,3	-5,3
Siirrot erien välillä		0,5	0,5
Hankintamenu 31.12.2013	1,2	94,2	95,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2013	0,0	-73,4	-73,4
Vähennykset		5,3	5,3
Tilikauden poistot		-8,1	-8,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2013	0,0	-76,2	-76,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2013	1,2	18,0	19,3

Liikearvosta kohdistuu lentoliikennesegmentille 0,5 miljoonaa euroa ja matkapalvelut-segmentille 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. Testauksen perusteella ei ilmennyt arvonalentumistarvetta.

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

4.2 Aineelliset hyödykkeet

L Aineelliset hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Aineelliset hyödykkeet sisältävät pääasiallisesti lentokoneita. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan koneen ja moottoreiden rungolle ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, moottorin performanssihuollot ja moottorin käyttöaika rajoitteiset osat. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan niille määritellyn taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehdyt merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokratuilla voi korkeintaan olla vuokratuuden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneen korjauskiertoiset varaosat aktivoidaan ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana.

Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin hyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa lentokoneen rakennustyötä. Ennakkomaksut ja aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön.

Aineellisten hyödykkeiden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusajoihin:

- 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
 - 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 laivastusuunnitelman mukaisena käyttöaikana
- Lentokoneiden raskashuollot, moottoreiden performanssihuollot ja käyttöaika rajoitteiset osat tasapoistoina huoltojakson aikana
- Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat 15-20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Rakennukset 50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon tai 3-7 %:n menojäännöspoistolla
- Muiden aineellisten hyödykkeiden poistot 23 %:n menojäännöspoistolla

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä, ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Aineellisten hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät kertaluonteisiin eriiin.

Aineellisten hyödykkeiden **laadintaperiaatetta** on lentokoneen huoltokomponenttien osalta **muutettu** tilikauden 2014 alussa. Muutoksen johdosta myös moottoreiden huoltokomponentit (performanssihuollot ja käyttöaika rajoitteiset osat) käsitellään omina käyttöomaisuusyksiköinä ja niiden kustannukset aktivoidaan huollon yhteydessä, ja poistetaan huoltojakson aikana. Aikaisemmin ainoastaan raskashuollot aktivoidiin, ja moottorin huoltokomponentit kirjattiin kuluksi sillä kaudella kun huolto tapahtui. Vertailutiedot on oikaistu vastaamaan muutunutta käytäntöä.

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.

Kerrytettävissä oleva määrä lasketaan rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistappio 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 nettorahavirtoihin. Arvonalentumistappio perutaan enintään hyödykkeen kirjanpitoarvoon ennen arvonalentumiskirjausta, jos kerrytettävissä oleva rahamäärä on muuttunut arvonalentumistappion kirjaamisajankohdasta. **L**

L 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, ennakoidut myyntivolyymit ja lentopetrolin hinta. **L**

L = Laadintaperiaatteet

L = Kriittiset tilinpäätösarviot

Aineelliset hyödykkeet 2014

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2014	0,7	148,1	2 052,2	75,7	66,0	2 342,7
Lisäykset			56,2	1,0	86,3	143,4
Vähennykset			-361,3	-5,5		-366,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus					-64,1	-64,1
Siirrot erien välillä			19,7	1,2	-21,8	-0,9
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin		-10,3	-146,6			-156,9
Hankintameno 31.12.2014	0,7	137,8	1 620,2	72,4	66,4	1 897,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2014		-112,3	-888,0	-49,8		-1050,1
Vähennykset			132,9	5,4		138,3
Tilikauden poistot		-1,2	-123,2	-4,1		-128,6
Poistot kertaluonteisissa erissä			-1,2	-0,2		-1,4
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin		5,2	37,0			42,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2014		-108,4	-842,6	-48,8		-999,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2014	0,7	29,4	777,6	23,6	66,4	897,8

Aineelliset hyödykkeet 2013

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2013	0,7	148,0	1 987,3	84,3	32,7	2 253,0
Laadintaperiaatteen muutos			35,3			35,3
Lisäykset		0,1	33,5	2,2	26,7	62,5
Vähennykset			-1,8	-12,7		-14,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus					11,2	11,2
Siirrot erien välillä			3,4	1,9	-4,7	0,6
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin			-5,6			-5,6
Hankintameno 31.12.2013	0,7	148,1	2 052,2	75,7	66,0	2 342,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2013		-110,5	-729,7	-50,2		-890,4
Laadintaperiaatteen muutos			-33,9			-33,9
Vähennykset			1,7	6,3		8,0
Tilikauden poistot		-1,8	-126,1	-4,7		-132,6
Poistot kertaluonteisissa erissä				-1,2		-1,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2013		-112,3	-888,0	-49,8		-1 050,1
Kirjanpitoarvo 31.12.2013	0,7	35,8	1 164,2	25,9	66,0	1 292,6

Laadintaperiaatteen muutoksesta johtuen tilikaudella 2013 lentokaluston hankintameno on aktivoitu moottorihuoltokuluja 35,3 miljoonaa euroa, kun kertyneet poistot ovat samalla kasvaneet 33,9 miljoonaa euroa ja tilikauden poistot 18,6 miljoonaa euroa. Laadintaperiaatteen muutoksesta on kerrottu myös liitetiedossa 6.5 Laskentaperiaatteen muutos. Tilikaudella 2014 lentokaluston pienentyminen johtuu A330-lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä myytävänä oleviin omaisuuseriin siirretyistä E190 ja ATR72 -lentokoneista, joiden myynnin odotetaan tapahtuvan tilikauden 2015 alkupuolella.

Velkojen vakuudeksi pantattujen lentokoneiden kirjanpitoarvo on 314,8 miljoonaa euroa (599,7).

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

Tilikaudella 2014 aktivoitiin aineellisten hyödykkeiden ennakkomaksuihin vieraan pääoman kuluja 1,9 miljoonaa euroa liittyen Airbus A350 -investointiohjelmaan. Käytetty korkokanta 5,0 % vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia.

Arvon alentumistestaus

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 2015. Vuosille 2016–2020 käytetään oheisiin keskeisiin oletuksiin ja yhtiön vallitsevaan laivastosuunnitelmaan perustuvaa tulosenustetta. 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 8,0 %, EUR/USD 1,24 ja inflaatio 1,0 %.

	2015	2016	2017
Lentopetroli, USD/tonni, suojaamaton	720	720	720
RASK muutos, %	1,0 %	1,0 %	1,0 %

Käyttöarvolaskelma on herkkä kaikille olennaisille parametrimuutoksille. Herkimmät erät ovat RASK (tuotot tarjottua penkikilometriä kohden), lentopetrolin hinta ja EUR/USD-valuuttakurssi. Koko tarkastelujaksolla tapahtuva RASK:n aleneminen 2 prosentilla ja vastaavasti polttoaineen keskihinnan 6 prosentin nousu pienentää kerrytettävissä olevaa rahamäärää niin paljon, että tasearvo on rahamäärän kanssa yhteneväinen. Dollarin vahvistuminen 4 prosentilla nostaisi lentokaluston nykyisen markkina-arvon euromääräisenä tasearvon yläpuolelle. Koko tarkastelujaksolla tapahtuva jenin aleneminen 23 prosentilla pienentää kerrytettävissä olevaa rahamäärää niin paljon, että tasearvo on rahamäärän kanssa yhteneväinen.

Investointisitoumukset

Tilikauden lopussa investointisitoumukset olivat yhteensä 1 950 miljoonaa euroa (974) 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	2014	2013
Rakennukset	1,2	1,8
Lentokalusto	123,2	126,1
Muu kalusto	4,1	4,7
Poistot aineellisista hyödykkeistä	128,6	132,6
Poistot aineettomista hyödykkeistä	5,7	8,1
Yhteensä	134,3	140,7

Kertaluonteisiin eriin sisältyy 1,2 miljoonaa euroa (0,0) lentokalustoon ja 0,2 miljoonaa euroa (1,2) muuhun kalustoon liittyviä poistoja. Lentokaluston poisto tilikaudella 2013 on kasvanut 18,6 miljoonaa euroa johtuen moottorihuoltoon liittyvästä laadintaperiaatteen muutoksesta.

4.4 Vuokrasopimukset

! Konserni vuokralle ottajana

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

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

Konserni vuokralle antajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut hyödykkeet käsitellään käyttöleasingisopimuksina, 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 vaikutusaikana. 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 suoritettavat 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 rahoitusleasingisopimus, kirjanpitoarvon ja myyntihinnan välinen erotus kirjataan taseeseen ja tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa.

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

! Konsernin lentoliikennesegmenttiin kuuluvien vuokrasopimusten luokittelu rahoitusleasing- ja muihin vuokrasopimuksiin edellyttää johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Ne tapaukset, joissa yhtiön johdon mukaan olennaiset riskit ja edut ovat yhtiöllä, käsitellään rahoitusleasingisopimuksina. Ne tapaukset, joissa riskit ja edut ovat jääneet vuokralle antajalle, käsitellään muina vuokrasopimuksina. !

! = Laadintaperiaatteet

! = Kriittiset tilinpäätösarvot

Rahoitusleasingjärjestelyt

Milj. euroa	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno	4,2	197,2	8,4	209,8
Kertyneet poistot	-0,4	-57,9	-4,1	-62,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2014	3,7	139,3	4,3	147,3
Hankintameno	6,5	197,2	22,8	226,6
Kertyneet poistot	-2,4	-45,8	-18,3	-66,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2013	4,0	151,4	4,6	160,0

Rahoitusleasingsojimuksella vuokratut hyödykkeet sisältyvät aineellisiin hyödykkeisiin. Tilikaudella 2013 lentokaluston kertyneet poistot ovat kasvaneet 5,7 miljoonaa euroa moottorihuoltoon liittyvän laadintaperiaatteen muutoksen vuoksi. Lisätietoa löytyy liitteistä 4.2 Aineelliset hyödykkeet ja 6.5 Laskentaperiaatteen muutos.

Rahoitusleasingvelat

Milj. euroa	Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä		Tulevat rahoituskulut		Vähimmäisvuokrien nykyarvo	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
alle vuoden	17,5	19,8	2,1	2,9	15,4	16,9
1-5 vuotta	70,3	79,8	6,0	9,0	64,3	70,8
Yli 5 vuotta	49,5	75,1	8,3	10,8	41,2	64,3
Yhteensä	137,4	174,8	16,4	22,8	121,0	152,0

Muut vuokrajärjestelyt

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralle ottajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat		Muu kalusto	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
alle vuoden	89,5	53,6	20,2	19,1	6,3	6,8
1-2 vuotta	75,9	45,9	19,4	18,3	1,7	5,7
2-3 vuotta	64,6	35,1	19,1	17,8	0,8	1,2
3-4 vuotta	57,4	24,9	18,7	17,8	0,2	0,4
4-5 vuotta	55,7	19,2	18,2	17,6	0,0	0,0
yli 5 vuotta	292,7	80,5	141,8	140,0	0,0	0,0
Yhteensä	635,8	259,2	237,5	230,7	8,9	14,1

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Yhtiö on vuokrannut 28 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Lentokoneiden vuokrien kasvu johtuu pääosin aiemmin omistettujen A330-lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä uusien Airbus A321 Sharklet -lentokoneiden vuokrasopimuksista.

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralle antajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat	
	2014	2013	2014	2013
alle vuoden	52,5	57,8	5,2	3,5
1-2 vuotta	41,9	56,7	5,4	3,4
2-3 vuotta	33,1	46,1	5,5	3,3
3-4 vuotta	8,6	37,3	5,5	3,3
4-5 vuotta	3,7	12,8	5,5	3,3
yli 5 vuotta	0,2	8,4	43,6	36,4
Yhteensä	140,0	219,1	70,8	53,2

Konserni on vuokrannut lentokoneita ja toimitiloja ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Yhtiö on vuokrannut 30 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Lentokoneiden ei-purettavissa olevien vuokrasopimusten lasku johtuu tilikauden 2014 aikana myytyjen lentokoneiden vuokrasopimusten päättymisestä.

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 rahoituskäytännöstä olisi paremmin hahmotettavissa. Liitetieto osakekohtaisesta tuloksesta on liitetty osaksi oman pääoman tietoja. **I**

I Korkotuotot ja -kulut

Korkotuotot ja kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana.

Korkokulujen aktivoinnista on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.2 Aineelliset hyödykkeet. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 5.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 5.3.

Osinkotuotot

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

Milj. euroa	2014	2013
Korkotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	2,6	2,6
Muut korkotuotot	0,0	1,7
Osinkotuotot	0,0	0,1
Muut rahoitustuotot	0,9	36,7
Rahoitustuotot yhteensä	3,5	41,1
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoan arvostettavista rahoitusveloista	-9,0	-11,7
Rahoitusleasing-korot	-2,5	-2,5
Kurssivoitot ja -tappiot	-0,6	-1,2
Muut rahoituskulut	-14,8	-2,8
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	5,8	1,2
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	-5,8	-1,2
Rahoituskulut yhteensä	-26,9	-18,2
Rahoituskulut, netto	-23,4	22,9

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2014 eikä myöskään vertailuvuonna 2013. Rahoitustuottoihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Tilikaudella 2014 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 1,9 miljoonaa euroa korkokuluja (0,0). Vuoden 2014 muihin rahoituskuluihin sisältyy yhteisyritys Flybe Nordic-konsernille myönnetyn 10,8 miljoonan euron pääomalan (sisältäen korot) alaskirjaus. Vuoden 2013 muihin rahoitustuottoihin sisältyy Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeiden myyntivoitto 34 miljoonaa euroa. Lisätietoa Flybe Nordicista löytyy liitetiedoissa 1.6 Sijoitukset osakkuus- ja yhteisyrityksiin sekä 6.2 Lähipiiritapahtumat, ja korkojen aktivoinnista liitetiedossa 4.2 Aineelliset hyödykkeet.

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 pidettäviksi 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. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin.

Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset ovat johdannaissopimuksiin kuuluttomia rahoitusvaroja, jotka erääntyvät määräpäivänä ja jotka konsernilla on aikomus ja kyky pitää eräpäivään asti. Ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon 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 hankintamenoon 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.

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. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvoltaan alentuneista lainasaamisista kertyvät korkotuotot kirjataan alkuperäisen efektiivisen koron mukaisesti.

Rahavarat

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

5.2.1 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2014	2013
Lainasaamiset	0,3	10,2
Muut saamiset	8,9	10,3
Yhteensä	9,2	20,5

Lainasaamiset ovat pienentyneet 9,9 miljoonaa euroa johtuen Finnairin yhteisyritykseltä, Flybe Nordic -konsernilta olleen pääomalainasaamisen alaskirjauksesta. Katso lisätietoa aiheesta liitteistä 1.6 Sijoitukset osakkuus- ja yhteisyrityksiin sekä 6.2 Lähipiiritapahtumat.

Muut saamiset ovat pääosin vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasing sopimuksista. Tasearvot vastaavat parhaiten sitä rahamäärää, joka on luottoriskin enimmäismäärä ilman vakuuksien käypää arvoa, siinä tapauksessa, että toiset sopimosopuoleet 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 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2014	2013
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	287,9	255,4
Lyhyen koron rahastot	35,5	35,0
Talletukset, yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	9,4	45,1
Noteeraamattomat osakkeet	0,0	0,4
Yhteensä	332,8	335,9
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A	26,6	89,7
A	134,0	81,3
BBB	49,0	63,7
BB	10,0	10,0
Luottoluokittelemattomat	113,3	91,3
Yhteensä	332,8	335,9

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. Noteeraamattomat osakkeet siirrettiin tilikauden 2014 aikana ryhmään pitkäaikaiset ja muut saamiset (liitetieto 5.2.1)

5.2.3 Rahavarat

Milj. euroa	2014	2013
Käteinen raha ja pankkitalletukset	63,1	57,8
Talletukset, alle 3 kuukauden päästä erääntyvät	30,2	65,1
Yhteensä	93,4	122,9

Rahavarat sisältävät käteisvarat ja vaadittaessa nostettavia pankkitalletuksia. Valuuttamääräiset erät ja pankkitalletukset on arvostettu tilinpäätöspäivän keskikurssiin. 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 hankintamenoon. 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 keskikurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

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

Rahoitusvelat kirjataan taseesta pois kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen veloitteensa. **L**

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2014	2013
Pankkilainat	76,8	114,1
Joukkovelkakirjalainat	155,3	150,6
Rahoitusleasingvelat	105,6	120,8
Korolliset velat yhteensä	337,7	385,5
Korottomat velat	22,1	25,4
Yhteensä	359,8	410,9

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

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2014	2013
Pankkilainat	39,7	139,6
Yritystodistukset	28,0	44,5
Rahoitusleasingvelat	15,4	14,8
Muut lainat	6,8	8,6
Yhteensä	89,9	207,5

L = Laadintaperiaatteet

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2014	2015	2016	2017	2018	2019	Myöhemmin	Yhteensä
Pankkilainat, kiinteäkorkoiset	23,5	23,8	0,0	0,0	0,0	0,0	47,3
Pankkilainat, vaihtuvakorkoiset	16,2	15,2	12,7	10,3	14,8	0,0	69,2
Joukkovelkakirjalainat	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	150,0
Yritystodistukset	28,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,0
Rahoitusleasingvelat	15,4	15,3	15,9	16,4	16,7	41,2	121,0
Muut lainat	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,8
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	89,9	54,3	28,6	176,7	31,5	41,2	422,2
Maksut valuuttajohdannaisista	914,9	291,5	214,4	0,0	0,0	0,0	1 420,8
Saamiset valuuttajohdannaisista	-1 010,4	-323,2	-247,1	0,0	0,0	0,0	-1 580,7
Hyödykejohdannaiset	152,2	38,2	0,0	0,0	0,0	0,0	190,4
Korkojohdannaiset	2,5	0,0	0,6	-5,8	0,0	0,0	-2,7
Osakejohdannaiset	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Ostovelat ja muut velat	600,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	600,8
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	9,4	6,8	6,1	6,1	0,1	0,0	28,5
Yhteensä	759,4	67,5	2,7	176,9	31,0	41,2	1 078,7

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
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	207,5	77,8	30,1	28,3	177,7	72,1	593,6
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
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	13,5	8,6	7,3	6,2	6,1	0,0	41,7
Yhteensä	908,9	81,4	37,4	34,3	182,6	72,1	1 316,7

Osan pankkilainoista vakuutena on pankkitakauksia, jotka erääntyvät aiemmin kuin varsinainen laina. Näitä lainoja on merkitty lyhennyksiin 18 miljoonaa euroa vuodelle 2015 ja 19,5 miljoonaa euroa vuodelle 2016. Pankkilainat sisältävät myös yhden pitkäaikaisen valuutan- ja koronvaihtosopimuksen ja yhden koronvaihtosopimuksen, jotka suojaavat kahta lainaa. Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu kolmen tai kuuden kuukauden viitekorkoihin. Vuonna 2018 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ei sisällä käyvän arvon kirjausta 5,8 miljoonaa euroa ja 0,5 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2013.

Rahoitusleasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 4.4 Vuokrasopimukset.

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

Milj. euroa	2014	2013
EUR	407,3	564,6
USD	20,2	29,0
Yhteensä	427,6	593,6

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

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2014	2013
Enintään 6 kuukautta	87,7 %	64,2 %
6-12 kuukautta	0,0 %	0,0 %
1-5 vuotta	11,3 %	35,0 %
Yli 5 vuotta	1,0 %	0,8 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

5.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2014	2013
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	181,1	503,7
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	72,8	67,6
Muiden puolesta annetut takaukset	2,2	2,3
Yhteensä	256,1	573,5

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 kasvavirtaan, 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 lentopetrolipositoiden sekä sähkön hintariskien hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumentteja: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä tulevien kassavirtojen suojausiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojausiksi (kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) leasemaksujen valuuttasuojauksena, korkosuojauksena liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle (käyvän arvon suojaus), lentopetrolin hinta- ja valuuttariskien suojausta ja sähkön hintariskien suojausta sekä kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojausena lentokoneinvestointien valuuttasuojauksena IAS 39 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Lentopetrolin hintariskien hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisien kohde-etutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, koska yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu Pohjois- ja Länsi-Euroopan lentopetrolitoimitusten hintaindeksiin.

Reittilentojen osalta – joka muodostaa noin 95 prosenttia riskistä – Finnair noudattaa lentopetrolisuojaussuunnitelmaansa 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 petrolikulku ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulku 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 johdannaisten käyvän arvon muutoksiin juoksuaikanaan.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineistoistaan 75 prosenttia vuoden 2015 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 54 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2014 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli reilu neljännes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2015 on saman suuruinen, runsas neljännes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettuna – vuosittaista petrolikulua arviolta 43 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 16 miljoonaa euroa. Vuodenvaihteen positio kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta vallitsevassa hintaympäristössä.

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 suojauksina. 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 johdannaisten käyvän arvon muutoksiin juoksuaikanaan.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista.

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneistoista, lentokoneiden leasingmaksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Konsernin liikevaihdosta hieman vajaa 60 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Japanin jeni (9 %, prosenttiosuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (7 %), Ruotsin kruunu (5 %) ja Yhdysvaltain dollari (3 %). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 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. Suojausliimit 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. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 % laskien aina viimeisen neljänneksen 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 minimisuojausastetta.

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 investointiposition suojaukset toteutetaan IAS 39:n sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojausena.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut tulosvaikutteisesta USD-korista 82 prosenttia ja 73 prosenttia JPY-korista seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti vuositulokseen noin 65,5 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 16,5 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 12 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta 6 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririski 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 korkosidonnaisuusajakaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 0–24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusajaksi oli kolme kuukautta ja korollisten velkojen noin kolme 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.

Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasing sopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö suojautuu tätä vastaan rahavirran suojilla.

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 pitkäaikaisen velkojen vastapuolekset ovat vakavaraista hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2014 päättyessä 426,1 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, josta oli tilinpäätöshetkellä käytössä 28 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnairilla on käytämätön 180 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 107,5 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 osakkeenomistajille 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 nettovelkaantumistasella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumistaso oli vuoden 2014 lopussa 107,5 prosenttia (79,2).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 26,7 miljoonaa euroa (40,5) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 26,7 miljoonaa euroa (40,5). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 53,2 miljoonaa euroa (42,6) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 53,2 miljoonaa euroa (42,6). Jos tulevien leasien korkosuojien alla oleva 10 vuoden USD swap-korko olisi 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo 3,7 miljoonaa euroa (0,0) suurempi ja 10 prosentin heikentyminen pienentäisi rahastoa 3,7 miljoonalla eurolla. Sähkösuojaukset olivat tehottomia vuoden 2014 lopussa, jonka vuoksi niiden arvostuksella ei ole vaikutusta käyvän arvon rahaston saldoon (0,0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyyshuomautuksissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verosaamisen ja -velan muutosta.

5.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttavasti kirjattavat	Myytävissä olevat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintameno- arvostettavat	Kirjan- pitoarvo
31.12.2014						
Rahoitusvarat						
Saamiset			0,4	8,7		9,2
Muut rahoitusvarat		323,4		9,4		332,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset				194,0		194,0
Johdannaiset	126,1	37,6				163,7
Rahavarat				93,4		93,4
Kirjanpitoarvo yhteensä	126,1	361,0	0,4	305,6		793,0
Käypä arvo yhteensä	126,1	361,0	0,4	305,6		793,0
Rahoitusvelat						
Korolliset rahoitusvelat					306,6	306,6
Rahoitusleasingvelat					121,0	121,0
Johdannaiset	147,2	51,9				199,1
Ostovelat ja muut velat				22,1	600,8	623,0
Kirjanpitoarvo yhteensä	147,2	51,9		22,1	1 028,4	1 249,7
Käypä arvo yhteensä	147,2	51,9		22,1	1 028,8	1 250,1

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttavasti kirjattavat	Myytävissä olevat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintameno- arvostettavat	Kirjan- pitoarvo
31.12.2013						
Rahoitusvarat						
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
Kirjanpitoarvo yhteensä	18,2	317,2	0,4	424,6		760,4
Käypä arvo yhteensä	18,2	317,2	0,4	424,6		760,4
Rahoitusvelat						
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
Kirjanpitoarvo yhteensä	21,6	7,9		36,0	1 367,9	1 433,4
Käypä arvo yhteensä	21,6	7,9		36,0	1 372,7	1 438,2

Verovelkoja ei ole otettu huomioon tässä liitetiedossa. Konsernin taseessa on laskennallisia verovelkoja 0,0 miljoonaa euroa (3,4). Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset), jotka sisältyvät muissa liitteissä pankkilainoihin. Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkia taulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) ja joukkovelkakirjoja tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Lainat ja saamiset ovat lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Jaksotettuun hankintameno- arvostettavien lainojen lyhytaikaisten velkojen osuus on 89 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Jaksotettuun hankintameno- arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta merkittävin erä on liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina. Liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina noteerattiin 31.12.2014 arvolla 103,9, joka selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron (käypien arvojen hierarkiataso 1). Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2014	Taso 1	Taso 2	Taso 3
Varat				
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat				
Kaupankäyntiarvopaperit	323,4	35,5	287,9	
Kaupankäyntijohdannaiset				
Korkojohdannaiset	8,2		8,2	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,9		5,9	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,3		2,3	
Valuuttajohdannaiset	154,6		154,6	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	66,3		66,3	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	50,9		50,9	
Hyödykejohdannaiset	0,2		0,2	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,0		0,0	
Osakejohdannaiset	0,7		0,7	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,7		0,7	
Yhteensä	487,1	35,5	451,6	0,0
Velat				
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat				
Kaupankäyntijohdannaiset				
Korkojohdannaiset	5,5		5,5	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,8		4,8	
Valuuttajohdannaiset	3,0		3,0	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,0		0,0	
Hyödykejohdannaiset	190,5		190,5	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	142,3		142,3	
Osakejohdannaiset	0,1		0,1	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1	
Yhteensä	199,1		199,1	

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 (oikaisematomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla.

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävältä 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 merkittävältä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin 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	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat			Yhteensä
	Kaupankäynti-arvopaperit	Kaupankäyntijohdannaiset	Myyntissä olevat osakesijoitukset	
Alkusaldo	-	2,3	-	2,3
Voitot ja tappiot yhteensä tuloslaskelmassa	-	-0,3	-	-0,3
Laajassa tuloksessa	-	-	-	-
Ostot (ja myynnit)	-	-	-	-
Toteutukset (ja liikkeellelaskut)	-	4,1	-	4,1
Siirrot tasolle 3 ja pois sieltä	-	-6,1	-	-6,1
Loppusaldo	0,0	0,0	0,0	0,0
Raportointikauden lopussa hallussa olevista varoista kaudelle kirjatut voitot ja tappiot yhteensä				
Liiketoiminnan muissa kuluissa		-0,3		-0,3

Tilikauden aikana kaikki tason 3 rahoitusvarat tai -velat siirrettiin tasolle 2. Siirron syynä on johdannaisten todettavissa olevien arvostusmenetelmien markkinapohjaisen tiedon täsmäntäminen.

5.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2014	2013
Johdannaisvarat bruttomäärä	163,7	46,1
Netotettu taseessa	0,0	0,0
Taseessa esitetty määrä	163,7	46,1
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-63,5	-30,7
Johdannaisvarat netto	100,2	15,4
Johdannaisvelat bruttomäärä	199,1	30,7
Netotettu taseessa	0,0	0,0
Taseessa esitetty määrä	199,1	30,7
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-63,5	-30,7
Johdannaisvelat netto	135,6	0,0

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 suorittamaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivän kuluessa siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuoli on konkurssissa.

5.8 Johdannaiset

L Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödyke johdannaissopimuksia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakkoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynteistä sekä tulevista lentopetrolistoista.

Johdannaissopimukset kirjataan tehokkella taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksissa. 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 määritellään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliiteetteja ja hyödykehintanteerauksia. 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 valutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Osakeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaissopimuksiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaissopimuksia käytetään.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen suhteen sekä konsernin riskinhallintatavoitteet 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 (rahavirtasuojaus), polttoaineiden hinta- ja valuutariskin, sähkön hintariskin sekä leasingmaksujen ja lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauslaskennassa.

Rahavirran suojauksen 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. Leasingmaksujen korkosuojien osalta kertynyt voitto tai tappio jaksotetaan omasta pääomasta tuloslaskelmaan koko leasingkaudelle. Kuitenkin, jos ennakkoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan välittömästi tuloslaskelmaan. Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintameno.

Käyvän arvon suojausta toteutetaan Finnairissa lentokoneiden sitovien ostosopimusten, kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan ja lentäjien kanssa sovitun kannustinohjelman suojaamiseen. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisina sitoumuksina, 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.

Lentäjien kanssa lokakuussa 2014 sovitun kertaluonteisen kannustinohjelman toteutumiseen vaikuttaa Finnairin osakekurssi ohjelman päättyessä. Finnair-konserni on suojannut 12 miljoonan euron ylittävän osuuden tämän järjestelyn mahdollisista kustannusvaikutuksista osakeoptioilla. Suojin sovelletaan käyvän arvon suojausta. Optioiden realisoitumaton arvostustulos esitetään taseessa velkana ja saamisena ja tuloslaskelmassa realisoitumaton ja realisoitunut arvostustulos kirjataan henkilöstökuluihin. Vastaavasti kannustinohjelma käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, jonka realisoitunut ja realisoitumaton arvomuutos kirjataan tuloslaskelmassa henkilöstökuluihin ja esitetään taseessa velkana tai saamisena.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitustuottoihin ja kuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkorisistä 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 valuutariskin 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 määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakkoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan ja IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset johdannaisten käyvän arvon muutokset -erässä juoksuajanaan.

Finnair-konserni käyttää sähköjohdannaissopimuksia suojautuessaan sähkön hintariskiltä. Sähkösuojaukset kirjataan rahavirran suojausiksi. Rahavirran suojaukseksi IFRS:n mukaan määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon. Kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojaattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten käyvän arvon muutokset (jotka eivät täytä IFRS-suojauslaskennan kriteerejä) kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutoksiin juoksuajanaan.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien liiketoimintojen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset -erään. Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korjojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin. L

L = Laadintaperiaatteet

Milj. euroa	2014				2013			
	Nimellis-arvo	Käyvät arvot			Nimellis-arvo	Käyvät arvot		
	Positiiviset	Negatiiviset	Netto	Positiiviset	Negatiiviset	Netto		
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus	385,4	35,9	0,0	35,9	370,5	0,0	-17,1	-17,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	657,6	66,3	0,0	66,3	244,1	4,4	-2,3	2,2
Leasemaksujen suojaus	146,6	15,0	0,0	15,0	58,3	0,1	-1,7	-1,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 189,6	117,1	0,0	117,1	672,9	4,5	-21,0	-16,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	370,4	29,5	-0,1	29,5	407,9	7,3	-4,9	2,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	110,2	7,1	0,0	7,1	149,8	16,1	0,0	16,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	178,0	0,0	-3,0	-3,0	169,5	0,0	-0,8	-0,8
Taseen suojaus, termiinit	13,7	0,9	0,0	0,9	20,4	0,0	-1,2	-1,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	672,2	37,5	-3,0	34,5	747,5	23,4	-6,9	16,5
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 861,8	154,6	-3,0	151,6	1 420,4	27,9	-27,8	0,1
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	534 700	0,0	-142,3	-142,3	563 550	12,5	-0,7	11,8
Sähköjohdannaiset, MWh	30 220	0,0	-0,1	0,0	17 568	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		0,0	-142,3	-142,3		12,5	-0,7	11,8
Lentopetrolitermiinit, tonnia	33 500	0,0	-8,6	-8,6	18 000	0,8	0,0	0,8
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	162 500	0,1	0,0	0,1	201 000	3,4	0,0	3,4
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	171 500	0,0	-39,3	-39,3	201 000	0,0	-1,1	-1,1
Sähköjohdannaiset, MWh	46 904	0,0	-0,3	-0,3	71 100	0,1	-0,6	-0,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,1	-48,2	-48,1		4,3	-1,6	2,6
Hyödykejohdannaiset yhteensä		0,2	-190,5	-190,4		16,8	-2,3	14,4
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,9	-0,1	5,8	150,0	1,2	0,0	1,2
Ostetut korko-optiot	123,5	2,3	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Myydyt korko-optiot	123,5	0,0	-4,8	-4,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	397,1	8,2	-4,8	3,4	150,0	1,2	0,0	1,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	11,6	0,0	-0,6	-0,6	17,3	0,2	0,0	0,2
Koronvaihtosopimukset	25,0	0,0	-0,1	-0,1	25,0	0,0	-0,5	-0,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	36,6	0,0	-0,7	-0,7	42,3	0,2	-0,5	-0,3
Korkojohdannaiset yhteensä	433,7	8,2	-5,5	2,7	192,3	1,4	-0,5	0,9
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot	3,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Myydyt osakeoptiot	3,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	0,7	-0,1	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	0,7	-0,1	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Johdannaiset yhteensä*		163,7	-199,1	-35,4		46,1	-30,7	15,4

* Johdannaissovimusten positiivinen/negatiivinen käypä arvo 31.12.2014 esitetään taseessa saamisena ja velkana.

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2014	2013
Parempi kuin A	34,4	11,6
A	-53,1	2,9
BBB	-16,7	0,9
BB	-	-
Luottoluokittelemattomat	-	-
Yhteensä	-35,4	15,5

Johdannaiset toiminnallisissa kuluissa

Milj. euroa	2014	2013	
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	15,0	3,4
Leasemaksujen suojaus	Lentokaluston leasemaksut	-1,2	0,3
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	0,0	0,2
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		13,8	3,9
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	3,8	0,6
Liiketoiminnan kassavirran suojaus	Muut kulut	-15,4	-18,8
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	0,4	0,0
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		-11,3	-18,2
Yhteensä		2,6	-14,3

5.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

📌 Oma pääoma

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta. Muihin sidotun oman pääoman rahastoihin on kirjattu emissiovoitot ja omien osakkeiden myyntivoitot ennen osakeyhtiölain muutosta vuonna 2006.

Sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu osakeannissa 2007 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältää rahavirran suojausena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset sekä etuusperusteisten eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset ja muuntoerot.

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty omasta pääomasta, kunnes ne mitätöidään tai lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääomaan.

Hallituksen yhtiökokoukselle ehdottamaa osinkoa ei vähennetä jakokelpoisista varoista ennen yhtiökokouksen päätöstä. Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaihtokautella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. 📌

📌 = Laadintaperiaatteet

Osakkeiden lukumäärä	2014	2013
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 856 947	127 725 928
Omien osakkeiden osto	0	-600 000
Osakepalkkiojärjestelmästä 2010-2012 myönnetty osakkeet	0	708 679
Osakepalkkiojärjestelmästä 2010-2012 palautetut osakkeet	-33 864	0
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmista myönnetty osakkeet	940	22 340
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	127 824 023	127 856 947
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	312 092	279 168
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	128 136 115	128 136 115

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2013 ja 2014 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2014 aikana yhtiön haltuun palautui 33 864 osaketta muutamalta osakepalkkiojärjestelmään 2010–2012 osallistujalta heidän työsuhteensa päättyessä.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2014	2013
Polttoaineen hintasuojaus	-142,3	11,8
Polttoaineen valuuttasuojaus	35,9	-17,0
Leasemaksujen suojaus	15,0	-1,6
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-2,5	0,0
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-15,5	-11,5
Muuntoerot	0,1	-0,3
Verovaikutus	21,9	3,7
Yhteensä	-87,4	-15,0

Konsernin käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisaajat

Milj. euroa	2015	2016	2017	2018	2019	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-104,2	-38,1					-142,3
Polttoaineen valuuttasuojaus	27,7	8,1					35,9
Leasemaksujen suojaus	8,5	6,5					15,0
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-2,5						-2,5
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-15,5						-15,5
Muuntoerot						0,1	0,1
Verovaikutus	17,2	4,7					21,9
Yhteensä	-68,8	-18,8				0,1	-87,4

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan sisältyy vuonna 2012 nostettua hybridilainaa 120 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 8,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset neljä 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 neljän vuoden kuluttua liikkeeseen laskusta. Hybridilaina on vakuudeton ja muita velkasi-toumuksia 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 johtuva laimentava vaikutus. Osakkeen käypä arvo perustuu osakkeiden kaupankäynnillä painotettuun keskihintaan.

Milj. euroa	2014	2013
Tilikauden tulos, milj. euroa	-82,7	22,6
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-8,5	-8,5
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, milj. kpl	127,8	128,1
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	-0,71	0,11
Omien osakkeiden vaikutus	0,00	0,00
Tilikauden tulos/osake, euroa*	-0,65	0,18

* ilman oman pääoman ehtoisen hybridilainan korkokulujen vaikutusta verojen jälkeen

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2014 ei makseta osinkoa. Yhtiökokous päätti 27.3.2014, että vuodelta 2013 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 27.3.2013 jakaa osinkoa 0,10 euroa osaketta kohti. Kokonaisosingon määrä oli 12,7 miljoonaa euroa ja se perustui rekisteröityjen osakkeiden määrään 3.4.2013. Osingot maksettiin 10.4.2013.

Finnair Oyj:n jakelupoiset varat

Milj. euroa	31.12.2014
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	37,7
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	250,5
Käyvän arvon rahasto	-85,2
Tilikauden tulos	-53,8
Yhteensä	149,2

6 Muut liitetiedot

i Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsiteltyihin 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, mikäli niistä tiedetään aiheutuvan veroseuraamuksia.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat vähennetään toisistaan (netotetaan), kun ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin, ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. **L**

i Tappioista johtuvien laskennallisten verojen hyödyntäminen edellyttää johdon arviota liiketoiminnan tulevasta kehityksestä. **i**

Tuloverot

Milj. euroa	2014	2013
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,2	-0,2
Aiempiä tilikausia koskevat oikaisut	-0,5	-0,8
Laskennalliset verot	17,3	-2,9
Yhteensä	16,5	-3,9

Konsernin tuloslaskelman verokulu poikkeaa Suomen nimellisen verokannan 20,0 % (24,5 %) mukaan lasketusta verosta seuraavasti:

Milj. euroa	2014	2013
Tulos ennen veroja	-99,1	26,8
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	19,8	-6,6
Verokantamuutoksen vaikutus	0,0	3,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksesta	-0,6	-1,0
Verovapaat tulot	0,5	0,4
Vähennyskveltottomat kulut	-2,6	-0,5
Aiempiä tilikausia koskevat oikaisut	-0,5	0,1
Tuloverot yhteensä	16,5	-3,9
Efektiivinen verokanta	-16,7 %	14,5 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli -16,7 % (14,5 %). Verokantaan 2014 vaikutti Flybe Nordic -konsernin lainasaamisesta ja siihen liittyvistä korkosaamisista tehty 10,8 miljoonan euron alaskirjaus. Siitä aiheutunut verovaikutus -2,1 miljoonaa euroa sisältyy vähennyskveltomiin kuluihin. Lisätietoa alaskirjauksesta löytyy liitetiedosta 1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä sekä 6.2 Lähipiiritapahtumat.

Suomen tuloverokanta laski tilikauden 2014 alussa 24,5 %:sta 20 %:iin. Verokantamuutos vaikutti positiivisesti jo vuoden 2013 tuloslaskelman veroihin laskennallisten verojen uudelleenarvostamisen myötä, mikä aiheutti vertailukaudelle 4,5 miljoonan euron positiivisen kertaluonteisen vaikutuksen. Vertailukauden verot on oikaistu lentokoneen moottoreiden laskentakäytännön muutoksesta johtuen (ks. tarkemmin liite 6.5).

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

i = Kriittiset tilinpäätösarvot

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua, ja todennut niiden täyttävän IAS 12:n mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu, ja vertailukaudet on oikaistu vastaavasti.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2014 aikana:

Milj. euroa	2013	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2014
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	58,6	1,6	2,1	62,3
Työsuhde-etuudet	2,2	2,1	0,8	5,1
Rahoitusleasing	0,6	-0,6		0,0
Kiinteiden kulujen aktivointi	1,0	-1,0		0,0
Omien lentokoneiden moottorihuoltojen laskentaperiaatteen muutos 2014	3,4	-3,4		0,0
Muut väliaikaiset erot	2,1	0,5		2,7
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	1,3		17,4	18,7
Yhteensä	69,2	-0,7	20,3	88,8
Netotettu laskennallisesta verovelasta	-69,2			-55,0
Laskennalliset verosaamiset, netto	0,0			33,8
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,6			0,6

Milj. euroa	2013	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2014
Laskennalliset verovelat				
Käyttöomaisuus	68,4	-16,6		51,8
Rahoitusleasing	2,8	-0,6		2,2
Muut väliaikaiset erot	1,3	-0,3		1,0
Yhteensä	72,6	-17,5		55,0
Netotettu laskennallisesta verosaamisesta	-69,2			-55,0
Laskennalliset verovelat, netto	3,4			0,0
Laskennalliset verovelat, joiden odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	69,6			52,8

Vahvistetut tappiot vanhenevat aikaisintaan 5–10 vuoden kuluttua.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,4 miljoonan euron (0,4) verovaihtus.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2013 aikana:

Milj. euroa	2012	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2013
Laskennalliset verosaamiset				
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		0,6
Kiinteiden kulujen aktivointi	1,1	-0,1		1,0
Omien lentokoneiden moottorihuoltojen laskentaperiaatteen muutos 2014	8,3	-4,9		3,4
Leasingkoneiden raskashuolto- ja moottoreiden huoltovaruksen laskentaperiaatteen muutos 2009/2010	1,0	-1,0		0,0
Finnair Plus laskentaperiaatteen muutos 2009	1,5	-1,5		0,0
Muut väliaikaiset erot	3,4	-1,3		2,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,1		1,2	1,3
Yhteensä	85,9	-22,2	5,4	69,2
Netotettu laskennallisesta verovelasta	-85,9			-69,2
Laskennalliset verosaamiset, netto	0,0			0,0
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	8,5			0,6

Milj. euroa	2012	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2013
Laskennalliset verovelat				
Käyttöomaisuus	83,9	-15,5		68,4
Työsuhde-etuudet	-0,9	-2,4	3,3	0,0
Muut väliaikaiset erot	5,6	-1,5		4,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	3,0		-3,0	0,0
Yhteensä	91,6	-19,3	0,3	72,6
Netotettu laskennallisesta verosaamisesta	-85,9			-69,2
Laskennalliset verovelat, netto	5,7			3,4
Laskennalliset verovelat, joiden odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	88,6			69,6

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 eliminoitu konsernitilinpäätöksessä.

Suomen valtio omistaa 55,8 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin ja muiden suomalaisten valtion-yhtiöiden välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2014	2013
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt	1,4	4,7
Yhteisyritykset	59,9	60,8
Eläkesäätiö	0,1	
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt	20,8	20,3
Yhteisyritykset	228,3	85,5
Eläkesäätiö	4,6	
Rahoituskulut		
Yhteisyritykset	10,8	
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä		9,9
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	1,5	3,1
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	7,3	32,9
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	8,2	9,7
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	25,3	10,5
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	4,7	3,5
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	3,4	
Vastuusitoumukset		
Yhteisyritysten puolesta annetut takaukset	2,0	2,0

Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti, ja vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 3.8. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia. Tilikaudella 2014 Finnair on kirjannut alas 10,8 miljoonaa euroa (pääomaisia ja korko) ja 11,3 miljoonaa euroa (ennakkomaksu- ja muut operatiiviset saamiset) liittyen yhteisyritys Flybe Nordic -konserniin.

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 2014 ja 2013 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden lopussa oli 25,3 miljoonaa euroa (10,5).

6.3 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain sellaiset riita-asiat, joiden intressi on vähintään 400 000 euroa ja joita ei ole katettu vakuutuksella. 31.12.2014 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

6.4 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat

Tilikauden 2015 alussa Finnair solmi StaffPoint Holding Oy:n ja Oy G.W. Sohlberg Ab:n kanssa aiesopimuksen, jonka mukaan Flybe UK Ltd:n 60 %:n osuus Flybe Nordicin osakekannasta siirtyisi StaffPointille ja GWS:lle. Suomen Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan tammikuussa 2015. Katso lisätietoja liitteestä 1.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä.

6.5 Laskentaperiaatteen muutos

Finnair on muuttanut lentokoneidensa moottoreiden huoltokustannusten laskentakäytäntöä. Vuoden 2014 alusta lähtien Finnair aktivoi moottoreiden performanssihuollon ja käyttöaika rajoitteisten osien huoltojen kustannukset taseeseen ja tekee huoltokuluista poistot moottoreiden huoltojakson aikana. Aikaisemmin huoltokustannukset on kirjattu kuluksi niiden synty-mishetkellä.

Laskentakäytännön muutos pienentää huoltokustannuksiin liittyvää volatiliiteettia, mikä parantaa tuloksen ennustettavuutta ja vertailukelpoisuutta eri kausien välillä. Muutos myös parantaa vertailukelpoisuutta muihin lentoyhtiöihin nähden, koska muutettu laskentakäytäntö vastaa kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n tekemän tutkimuksen perusteella alan yleistä käytäntöä. Laskentakäytännön muutos kohdistuu kokonaisuudessaan Lentoliikenne-segmenttiin.

Lisäksi konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten ja -velkojen luonnetta ja luokittelua, ja todennut niiden täytävän IAS 12:n mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin kuin kyse on verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu, ja vertailukaudet on oikaistu vastaavasti. Lisätietoa laskennallisten verojen netottamisesta löytyy liitetiedosta 6.1 Tuloverot.

Laskentaperiaatteen muutoksen vaikutukset konsernin 2013 tuloslaskelmaan

Milj. euroa	Raportoitu	Muutos	Oikaistu
Lentokaluston huoltokulut	-161,2	35,3	-125,8
Poistot	-122,1	-18,6	-140,7
Toiminnallinen liiketulos, EBIT	-4,8	16,7	11,9
Tuloverot	1,0	-4,9	-3,9
Kauden tulos	11,0	11,9	22,9

Laskentaperiaatteen muutoksen vaikutukset konsernin 2013 avaavaan ja päättävään taseeseen

Milj. euroa	1.1.2013			31.12.2013		
	Raportoitu	Muutos	Oikaistu	Raportoitu	Muutos	Oikaistu
Aineelliset hyödykkeet	1 362,6	-33,9	1 328,7	1 309,8	-17,2	1 292,6
Laskennalliset verosaamiset	77,6	-77,6	0,0	65,8	-65,8	0,0
Vaikutus varoihin		-111,5			-83,0	
Oma pääoma	775,3	-25,6	749,7	691,8	-13,8	678,0
Laskennalliset verovelat	91,6	-85,9	5,7	72,6	-69,2	3,4
Vaikutus omaan pääomaan ja velkoihin		-111,5			-83,0	

7 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2014	2013
Liikevaihto	2	1 972,7	2 012,7
Liiketoiminnan muut tuotot	3	44,5	37,6
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		2 017,1	2 050,3
Materiaalit ja palvelut	4	1 107,6	1 125,9
Henkilöstökulut	5	261,7	272,9
Poistot	6	5,3	8,1
Liiketoiminnan muut kulut	7	809,1	718,4
Liiketoiminnan kulut yhteensä		2 183,7	2 125,3
Liiketulos		-166,6	-75,0
Rahoitustuotot ja -kulut	8	-32,1	30,2
Tulos ennen satunnaisia eriä		-198,7	-44,8
Satunnaiset erät	9	136,0	103,6
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		-62,7	58,8
Tilinpäätössiirrot	10	0,2	0,2
Tuloverot	11	-8,7	21,3
Tilikauden tulos		-53,8	37,7

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2014	2013
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	12	12,7	12,0
Aineelliset hyödykkeet	13	41,2	39,7
Sijoitukset	14		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		449,1	449,1
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä		4,7	15,4
Muut sijoitukset		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	15	12,0	24,7
Laskennalliset verosaamiset	16	73,2	44,2
Pysyvät vastaavat yhteensä		593,2	585,5
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	17	741,7	915,0
Rahoitusarvopaperit	18	332,8	335,5
Rahat ja pankkisaamiset	19	88,7	118,2
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 163,1	1 368,7
VASTAAVAA YHTEENSÄ		1 756,3	1 954,1
VASTATTAVAA			
Oma pääoma	20		
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-85,2	-4,2
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto		250,5	250,5
Edellisten tilikausien tulos		37,7	0,0
Tilikauden tulos		-53,8	37,7
Oma pääoma yhteensä		397,1	531,9
Tilinpäätössiirtojen kertymä	21	8,9	9,1
Pakolliset varaukset	22	87,2	94,0
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	23	304,9	322,3
Lyhytaikainen vieras pääoma	24	958,3	996,8
Vieras pääoma yhteensä		1 263,2	1 319,1
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		1 756,3	1 954,1

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2014	2013
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen satunnaisia eriä	-198,7	-44,8
Poistot	5,3	8,1
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	42,2	-39,7
Rahoitustuotot ja -kulut	32,1	-30,2
Käyttöpääoman muutos	-21,1	-18,9
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-23,5	-26,6
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	16,6	12,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	-147,2	-140,0
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-7,5	-3,6
Investoinnit muihin sijoituksiin	0,3	0,0
Luovutustulot muista sijoituksista	0,0	54,1
Saadut osingot	0,0	5,1
Laina- ja muiden saamisten muutos	53,2	26,4
Investointien nettorahavirta	46,0	82,0
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	0,0	150,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-34,6	-71,1
Hybridilainan takaisinmaksut	0,0	-52,4
Saadut konserniavustukset	103,6	74,8
Omien osakkeiden ostot	0,0	-1,7
Maksetut osingot	0,0	-12,7
Rahoituksen nettorahavirta	69,0	87,0
Rahavirtojen muutos	-32,2	28,9
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	453,6	424,7
Rahavirtojen muutos	-32,2	28,9
Rahavarat tilikauden lopussa	421,5	453,6

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 kulu- ja saamisten oikaisuereinä. 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 tulevista lentopetrolistoista. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti. Johdannaissopimuksiin ja suojauslaskentaan liittyviä laadintaperiaatteita kuvataan tarkemmin konsernin laadintaperiaateissa 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 omaisuuserän 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 merkittävältä 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 vaikutusajankohdiksi:

- Tietokoneohjelmat: 3–8 vuotta
- Muut aineettomat hyödykkeet: 3–10 vuotta
- Rakennukset: 50 vuotta hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon tai 3–7 %:n menojäännöspoistolla
- Muut aineelliset hyödykkeet 23 %:n menojäännöspoistolla

Tutkimus- ja kehityksen menot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämisen menot 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 tulevat 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 liikenneeläkejärjestelyjä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa 25 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut.

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 lennetyihin tunteihin.

2 Liikevaihto ja liike-tulos liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2014	2013
Liikevaihto toimialoittain		
Lentoliikenne	1 972,7	2 012,7
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	18 %	17 %
Eurooppa	39 %	38 %
Muut	43 %	45 %
Yhteensä	100 %	100 %
Liiketulos liiketoiminta-alueittain		
Lentoliikenne	-166,6	-75,0

3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2014	2013
Vuokratuotot	35,7	28,5
Muut tuotot	8,8	9,1
Yhteensä	44,5	37,6

4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2014	2013
Maaselvitys- ja cateringkulut	182,7	179,3
Polttoainekulut	643,0	667,4
Lentokaluston huoltokulut	190,8	183,5
Tietohallintokulut	46,0	48,0
Muut erät	45,0	47,7
Yhteensä	1 107,6	1 125,9

5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2014	2013
Palkat ja palkkiot	213,7	220,0
Eläkekulut	35,6	36,4
Muut henkilösivukulut	12,5	16,5
Yhteensä	261,7	272,9
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,0	0,9
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin		
Lentoliikenne	3 396	3 436
Muut toiminnot	157	139
Yhteensä	3 554	3 575

6 Poistot

Milj. euroa	2014	2013
Muista pitkävaikutteisista menoista	3,5	5,4
Rakennuksista	0,9	0,8
Muusta kalustosta	0,9	1,8
Yhteensä	5,3	8,1

7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2014	2013
Lentokaluston leasemaksut	240,0	238,9
Lentokapasiteetin muut vuokrat	96,7	93,0
Toimitila- ja muut vuokrat	33,6	30,3
Liikennöimismaksut	225,3	218,3
Myynti- ja markkinointikulut	54,5	59,5
Muut kulut	159,0	78,4
Yhteensä	809,1	718,4

8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2014	2013
Osinkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	0,0	4,0
Muilta	0,0	1,1
Yhteensä	0,0	5,1
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	9,9	10,6
Osakkuus- ja yhteisyrityksiltä	0,0	0,6
Muilta	2,0	2,0
Yhteensä	12,0	13,3
Muut rahoitustuotot ja fuusiovoitot		
Saman konsernin yrityksiltä	0,0	8,4
Muilta	0,0	1,1
Yhteensä	0,0	9,4
Myyntivoitot osakkeista	0,0	35,2
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	-1,3	-1,6
Muille	-19,4	-20,1
Yhteensä	-20,7	-21,6
Muut rahoituskulut		
Saman konsernin yrityksille	0,0	-6,1
Muille	-23,1	-2,9
Yhteensä	-23,1	-9,0
Kurssierot	-0,2	-2,2
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-32,1	30,2

Muut rahoituskulut sisältää Finnair Oyj:n yhteisyrityksen Flybe Nordic Ab -konsernin pääomailaina- ja korkosaamisen (10,8) ja osakesijoituksen alaskirjauksen (10,7).

9 Satunnaiset erät

Milj. euroa	2014	2013
Saadut konserniavustukset	136,0	103,6

10 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2014	2013
Poistoeron muutos	0,2	0,2

11 Tuloverot

Milj. euroa	2014	2013
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	-16,9	-15,5
Tuloverot satunnaisista eristä	27,2	25,4
Laskennallisten verojen muutos	-19,0	11,5
Yhteensä	-8,7	21,3

12 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2014	2013
Muut pitkävaikuttiset menot		
Hankintameno 1.1.	42,6	39,1
Lisäykset	4,1	0,4
Fuusion vaikutus	0,0	5,0
Vähennykset	-0,3	-1,8
Hankintameno 31.12.	46,5	42,6
Kertyneet poistot 1.1.	-30,6	-25,9
Vähennykset	0,2	1,8
Fuusion vaikutus	0,0	-1,1
Tilikauden poistot	-3,5	-5,4
Kertyneet poistot 31.12.	-33,9	-30,6
Kirjanpitoarvo 31.12.	12,7	12,0

13 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2014

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2014	0,7	51,0	8,3	4,1	64,1
Lisäykset			1,0	2,3	3,3
Vähennykset			-1,0		-1,0
Hankintameno 31.12.2014	0,7	51,0	8,3	6,5	66,5
Kertyneet poistot 1.1.2014	0,0	-19,3	-5,2	0,0	-24,5
Vähennykset			0,8		0,8
Tilikauden poistot		-0,9	-0,8		-1,7
Kertyneet poistot 31.12.2014	0,0	-20,2	-5,2	0,0	-25,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2014	0,7	30,8	3,2	6,5	41,2
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2014			2,8		

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
Hankintameno 31.12.2013	0,7	51,0	8,3	4,1	64,1
Kertyneet poistot 1.1.2013	0,0	0,0	-6,5	0,0	-6,5
Vähennykset			4,3		4,3
Fuusion vaikutus		-18,4	-2,3		-20,7
Poistot		-0,8	-0,8		-1,6
Kertyneet poistot 31.12.2013	0,0	-19,3	-5,2	0,0	-24,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2013	0,7	31,7	3,1	4,1	39,7
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2013			3,0		

14 Sijoitukset

Milj. euroa	2014	2013
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	449,1	489,7
Fuusion vaikutus		-40,6
Kirjanpitoarvo 31.12.	449,1	449,1
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	15,4	13,1
Fuusion vaikutus		2,2
Osakkeiden arvonalentuminen	-10,7	
Kirjanpitoarvo 31.12.	4,7	15,4
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,7
Vähennykset		-0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,4	0,4

Osakkuus- ja yhteisyritykset	Emoyhtiön omistus-%
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,5
Flybe Nordic, Ruotsi	40,0
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1, Suomi	28,3

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%	Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Kiinteistö Oy LEKO 8, Suomi 100,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	IC Finnair Ltd, Iso-Britannia** 100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	A/S Aero Airlines, Viro 100,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi 95,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi 100,0
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,0	SMT Oy, Suomi 100,0
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,0	Norvista Travel Ltd, Kanada 100,0
LSG Sky Chefs Finland Oy, Suomi*	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi 100,0
Kiinteistö Oy Air Cargo Center 1, Suomi	100,0	Backoffice Services Estonia Oü, Viro 100,0

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

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

Finnair Cargo Terminal Operations Oy sulautui Finnair Cargo Oy:öön 31.3.2014.

Finland Travel Bureau Oy sulautui SMT Oy:öön 30.9.2014.

15 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2014	2013
Konserniyrityksiltä	11,6	14,5
Osakkuus- ja yhteisyrityksiltä	0,0	9,9
Muilta yrityksiltä	0,4	0,2
Yhteensä	12,0	24,7

16 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2014	2013
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	44,2	66,2
Tilikauden tuloksesta	-10,3	-9,8
Jaksotuseroista	19,0	-13,1
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	20,2	1,1
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	73,2	44,2

17 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2014	2013
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	43,5	33,7
Siirtosaamiset	140,0	106,2
Muut saamiset	329,3	379,9
Yhteensä	512,8	519,8
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	4,2	0,0
Siirtosaamiset	0,0	206,6
Yhteensä	4,2	206,6
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	91,4	109,1
Siirtosaamiset	105,7	69,1
Muut saamiset	27,5	10,3
Yhteensä	224,6	188,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	741,7	915,0

18 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2014	2013
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	332,8	335,5

19 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2014	2013
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	88,7	118,2

20 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2014	75,4	24,7	147,7	-4,2	250,5	37,7	531,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-80,9			
Osakeperusteiset maksut					-0,1		
Tilikauden tulos						-53,8	
Oma pääoma 31.12.2014	75,4	24,7	147,7	-85,2	250,5	-16,1	397,1

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2013	75,4	24,7	147,7	9,3	250,4	12,7	520,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-13,6			-13,6
Omien osakkeiden osto					-1,7		-1,7
Osakeperusteiset maksut					1,9		1,9
Osingot						-12,7	-12,7
Tilikauden tulos						37,7	37,7
Oma pääoma 31.12.2013	75,4	24,7	147,7	-4,2	250,5	37,7	531,9

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2014	2013
Käyvän arvon rahasto	-85,2	-4,2
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	250,5	250,5
Edellisten tilikausien tulos	37,7	0,0
Tilikauden tulos	-53,8	37,7
Yhteensä	149,2	284,0

21 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2014	2013
Kertynyt poistoero 1.1.	9,1	0,0
Fusion vaikutus	0,0	9,3
Poistoeron muutokset	-0,2	-0,2
Kertynyt poistoero 31.12.	8,9	9,1

22 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2014	2013
Varaukset 1.1.	94,0	109,7
Uudet varaukset	31,4	21,9
Varausten purku	-47,2	-33,1
Kurssierot	8,8	-4,5
Varaukset 31.12.	87,2	94,0
Joista pitkäaikaista	53,2	69,3
Joista lyhytaikaista	33,9	24,8
Yhteensä	87,2	94,0

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2020 mennessä.

23 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2014	2013
Lainat konserniyrityksiltä	1,0	1,0
Lainat rahoituslaitoksilta	23,8	48,2
Joukkovelkakirjalainat	155,8	151,2
Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	120,0	120,0
Muut velat	4,3	1,8
Yhteensä	304,9	322,3
Korollisten velkojen erääntymisaajat		
2015	24,5	
2016	23,8	
2017	0,0	
2018	150,0	
2019	0,0	
2020 ja myöhemmin	120,0	
Yhteensä	318,3	

24 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2014	2013
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	42,8	25,7
Siirtovelat	15,8	24,5
Muut velat	133,1	138,9
Yhteensä	191,7	189,1
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,3	0,0
Siirtovelat	3,1	164,3
Yhteensä	3,4	164,3
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	24,5	10,5
Yritystodistukset	28,0	44,5
Ostovelat	49,1	52,8
Siirtovelat	648,2	514,2
Muut velat	13,3	21,5
Yhteensä	763,1	643,4
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	958,3	996,8
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	252,3	255,6
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	63,9	248,9
Lomapalkat	50,7	52,3
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	29,6	32,2
Johdannaiset	193,7	23,9
Muut erät	76,8	90,1
Yhteensä	667,1	703,0

25 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2014	2013
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	253,9	571,3
Osakkuus- ja yhteisyritysten puolesta	2,0	2,0
Muiden yritysten puolesta	0,2	0,3
Yhteensä	256,1	573,5
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	227,7	223,6
1-5 vuoden kuluessa	1 047,6	658,3
Myöhemmin	259,1	139,9
Yhteensä	1 534,4	1 021,7
Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston kokonaan omistamaltaan tytäryhtiöltä.		
Milj. euroa	2014	2013
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,8	27,5
1-5 vuoden kuluessa	83,9	80,9
Myöhemmin	141,8	140,0
Yhteensä	253,5	248,4
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	328,8	317,8
Lakisääteistä osuutta katettu	-	-
Lisäetuosuutta katettu	-328,8	-317,8
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	0,0	0,0
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0

26 Johdannaisopimukset

Milj. euroa	31.12.2014		31.12.2013	
	Nimellisarvo	Käypä arvo	Nimellisarvo	Käypä arvo
Valuuttajohdannaiset				
Polttoaineen valuuttasuojaus	385,4	35,9	370,5	-17,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	385,4	35,9	370,5	-17,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	370,4	29,5	407,9	2,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	110,2	7,1	149,8	16,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	178,0	-3,0	169,5	-0,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	658,5	33,6	727,2	17,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 043,9	69,5	1 097,7	0,7
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	534 700	-142,3	563 550	11,8
Sähköjohdannaiset, MWh	30 220	0,0	17 568	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-142,3		11,8
Lentopetrolitermiinit, tonnia	33 500	-8,6	18 000	0,8
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	162 500	0,1	201 000	3,4
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	171 500	-39,3	201 000	-1,1
Sähköjohdannaiset, MWh	46 904	-0,3	71 100	-0,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-48,1		2,6
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-190,4		14,4
Korkojohdannaiset				
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,8	150,0	1,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	150,0	5,8	150,0	1,2
Koronvaihtosopimukset	25,0	-0,1	25,0	-0,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	25,0	-0,1	25,0	-0,5
Korkojohdannaiset yhteensä	175,0	5,8	175,0	0,7
Osakejohdannaiset				
Ostetut osakeoptiot	3,0	0,7		
Myydyt osakeoptiot	3,0	-0,1		
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	0,6	0,0	0,0
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	0,6	0,0	0,0
Johdannaiset yhteensä		-114,5		15,8

Tunnuslukujen laskentakaavat

Toiminnallinen liiketulos:

Liiketulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja kertaluonteisia eriä

Kertaluonteiset erät:

Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja -tappiot, rakennejärjestelyihin liittyvät ja muut kertaluonteiset erät

Toiminnallinen EBITDAR:

Toiminnallinen liiketulos + poistot + lentokaluston leasemaksut

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskimäärin)

Korollinen nettovelka:

Korolliset velat - muut lyhytaikaiset rahoitusvarat - rahavarat

Osakekohtainen tulos:

Tilikauden tulos - oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut verojen jälkeen

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Osakeantioikaistu osakemäärä tilikauden lopussa

Osinko tuloksesta, %:

Osinko/osake

Tulos/osake x 100

Tulos/osake

Efektiivinen osinkotuotto, %:

Osinko/osake

x 100

Osakkeen hinta tilikauden lopussa

Liiketoiminnan rahavirta/osake:

Liiketoiminnan rahavirta

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Hinta/voitto-suhde (P/E):

Osakkeen hinta tilikauden lopussa

Tulos/osake

Omavaraisuusaste, %:

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

x 100

Taseen loppusumma - saadut ennakat

Nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus x 100

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka + 7 x lentokaluston leasemaksut

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus x 100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Tilikauden tulos

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin) x 100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut

Sijoitettu pääoma keskimäärin x 100

Sijoitettu pääoma keskimäärin

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikipometrit (ATK):

Matkustajien, rahdin ja postin kuljetukseen tarjotut tonnit x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikipometrit (RTK):

Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikipometriä osuus tarjotuista tonnikipometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta, RASK:

Lentoliikenteen tuotot + rahtilaveloitus + belly-rahtitoiminnan toiminnallinen tulos

Tarjotut henkilökilometrit

Yksikkökustannukset tarjotulta henkilökilometrilta, CASK:

Lentoliikenteen kulut - muut lentotoiminnan tuotot - lentotoiminnan tukipalveluiden toiminnallinen tulos

Tarjotut henkilökilometrit

Yksikkökustannukset ilman polttoainetta tarjotulta henkilökilometrilta, CASK excl. fuel:

Lentoliikenteen kulut - muut lentotoiminnan tuotot - lentotoiminnan tukipalveluiden toiminnallinen tulos - polttoainekulut

Tarjotut henkilökilometrit

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilinpäätöksen 31.12.2014 mukaan Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat ovat 149 223 743,79 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei osinkoa jaeta ja tilikauden tulos siirretään edellisten tilikausien voit-tovaroihin.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 10. päivänä helmikuuta 2015

Finnair Oyj:n hallitus

Klaus Heinemann

Harri Kerminen

Maija-Liisa Friman

Jussi Itävuori

Gunvor Kronman

Jaana Tuominen

Nigel Turner

Pekka Vauramo

Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 10. päivänä helmikuuta 2015

PricewaterhouseCoopers Oy

KHT-yhteisö

Mikko Nieminen

KHT

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2014. 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 virheellisyttä, ja siitä, ovatko emoyhtiön hallituksen jäsenet tai toimitusjohtaja syyllistyneet tekoon tai laiminlyöntiin, josta saattaa seurata vahingonkorvausvelvollisuus yhtiötä kohtaan, taikka rikkoneet osakeyhtiölakia tai yhtiöjärjestystä.

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 virheellisuuden 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 toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 10. päivänä helmikuuta 2015

PricewaterhouseCoopers Oy

KHT-yhteisö



Mikko Nieminen
KHT

Luettelo käytetyistä kirjanpitokirjoista ja tositelajeista

Tasekirja	paperimuodossa	
Päivä- ja pääkirja	sähköisessä muodossa	
Reskontraerittelyt	sähköisessä muodossa	
Pankkitositteet	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit 42, 43, 68, 69, 70 ja YI
Myyntilaskut	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit 30, 31, 40, 41, XV, XW, YJ ja YW
Lentolipputositteet	sähköisessä muodossa	tositelajit SC, SE, SF, SH, SI, SJ, SM, SN, SO, SR,SS ja ST
Ostolaskut	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit 63, 64, 66, 67, YA, YM, YN, YP, YT, YU ja YX
Palkkatositteet	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit XQ ja YV
Matka- ja kululaskut	sähköisessä muodossa	tositelaji YQ
Rahoitustositteet	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit XK ja XM
Käyttöomaisuustositteet	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit AA ja AF
Finnair Plus tositteet	sähköisessä muodossa	tositelaji XY
Muistiotositteet	paperitositteina ja sähköisessä muodossa	tositelajit 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, XX ja YY
Clearing-tositteet	sähköisessä muodossa	tositelajit 22 ja SU

Taloudellisen 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	2014	2013	2012	2011
Suora taloudellinen arvo				
Konsernin liikevaihto	2 284,5	2 400,3	2 449,4	2 257,7
Liiketoiminnan muut tuotot	18,3	18,8	20,8	13,9
Rahoitustuotot*	3,5	42,6	7,9	9,0
Tuotot yhteensä	2 306,3	2 461,7	2 478,1	2 280,6
Jaettu taloudellinen arvo				
Yrityksen ulkopuolelle maksetut rahavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut	1 905,4	1 861,6	1 839,8	1 748,6
Maksut henkilöstölle**	344,3	408,0	420,3	447,9
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille				
Osingot***	0	12,8	0	0
Korot ja muut rahoituskulut****	26,9	19,7	25,5	30,6
Maksut valtiolle*****	7,6	10,8	7,7	8,5
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	n/a	n/a	n/a	n/a
Jaettu yhteensä	2 284,3	2 312,9	2 293,3	2 235,6
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen arvo	22,0	148,8	184,8	45,0
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	82,4	77,3	41,4	158,6
Toiminnallinen tulos	-36,5	11,9	43,2	-60,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	-6,5	3,6	2,8	-5,2

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen.

* 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 2014 Palkka- ja palkkioselvityksestä sivuilta 141-142.

*** Hallitus ehdottaa vuoden 2015 varsinaiselle yhtiökokoukselle, ettei vuodelta 2014 maksettaisi osinkoa.

**** Sisältää Flybe Finland Oy:lle myönnetyn pääomallainan ja sen koron alaskirjauksen, yhteensä 10,8 miljoonaa euroa.

***** Sisältää tuloverot, sosiaaliturvamaksut ja kiinteistöverot.

Finnairin maksamia veroja ja veronluonteisia maksuja on käsitelty myös sivulla 120 olevassa Verojalanjälkiselvityksessä.

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 päivitettiin vuonna 2014. Tavoitteena on vähentää vuoteen 2017 mennessä CO₂-päästöjä 20 prosenttia lennettyä sataa tonnikilometriä kohden 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 vuodesta 2015 alkaen uuden sukupolven polttoainetehokkaisiin laajarunkokoneisiin kilpailuetunsa turvaamiseksi.

Finnair on jo useiden vuosien ajan tukenut maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka toimialan operatiivisten, teknologia- ja infrastruktuuriponnisteluja lisäksi edistäisivät kasvihuonekaasujen vähentämistä. Vuonna 2014 Finnair osallistui EU:n päästökauppaan, jota sovellettiin Euroopan sisäisiin lentoihin (Emission Trading Scheme, EU-ETS), ja vuoden 2014 päästökaupasta suoraan aiheutuneet kustannukset olivat Finnairille noin 2,6 miljoonaa euroa. Päästökaupan suoraa kustannusta tulevana vuosina on vaikeaa arvioida mahdollisten järjestelmään tulevien muutosten 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 valittiin vuonna 2014 Carbon Disclosure Project (CDP) -järjestön Climate Performance Leadership Index (CPLI) 2014 -indeksin A-luokkaan niiden toimien perusteella, joilla Finnair pyrkii vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja ilmastonmuutokseen liittyviä liiketoimintariskejä. Finnair on ainoa lentoyhtiö, joka sai parhaan arvosanan (A) ilmastotoimiensa tuloksellisuudesta ja ansaitsi paikan ilmastonmuutosta hillitsevien yritysten maailmanlaajuisessa kärkikastissa. CDP on maailman ainoa globaali ympäristötiedon raportointijärjestelmä, ja se edustaa 767 kansainvälistä sijoittajaa. Finnair on osallistunut CDP:hen vuodesta 2007 lähtien.

Finnair sertifioitiin IATA (International Air Transport Association) Environmental Assessment (IEnVA) -ohjelman toiseen vaiheeseen yhdessä South African Airlines kanssa maailman ensimmäisinä lentoyhtiöinä tammikuussa 2015. Kyseessä on järjestelmä, joka on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumatonta arviointia ja parantamista varten.

EC3

Eläkesitoumusten kattavuus

Työntekijän eläkelain (TyEL) mukainen eläketurva koskee kaikkia Finnairin työntekijöitä. Vuonna 2014 eläkemaksujen osuus palkoista oli 16,1 prosenttia ja eläkkeisiin liittyvä osuus henkilöstökuluista 12,6 prosenttia. Lisäksi osaa henkilöstöstä koskee eläkesäätiön lisäetu ja johtoa heidän sopimustensa mukainen mahdollinen lisäetu. Yhtiön henkilöstöstä 42,6 prosenttia kuuluu eläkesäätiön lisäedun piiriin. Finnairin eläkevastuu (FAS) oman eläkesäätiönsä suhteen oli 344,6 miljoonaa euroa vuoden 2014 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 2014 Finnairin Ilmailuopisto sai opetushallitukselta tukea yhteensä noin 1,6 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 viranomaissäädelyjä, 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. Lentopetroli hankitaan tyypillisesti paikallisesti eri lehtokohteista noin 55 eri toimittajalta.

Finnair-konserniin kuuluvan Aurinkomatkat Oy:n valikoimassa on kansainvälisten hotelliketjujen lisäksi laaja valikoima pieniä ja keskisuuria hotelleja, joilla on pääsääntöisesti paikalliset omistajat. Esimerkiksi Aurinkomatkojen suurimmassa kesäkohdemaassa, Kreikassa, Aurinkomatkojen kesällä 2014 käyttämät hotellit olivat noin 80 prosenttisesti paikallisessa omistuksessa.

Aurinkomatkoilla on lisäksi joka kohteessaan paikallinen edustaja, jolta Aurinkomatkat ostaa muun muassa maakuljetukset, retkijärjestelyt ja muita toimintaan liittyviä palveluita. Myös liikematkoihin keskittynyt SMT 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).* Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen ETLA:n syksyllä 2014 tekemän analyysin perusteella Finnair on Suomen kansantalouden kannalta kymmenenneksi merkittävin yritys.** Lentoliikenteen vaikutuksia maailmanlaajuisesti esimerkiksi työllisyyteen, BKT:een ja ympäristöön on käsitelty myös IATA:n huhtikuussa 2014 julkaistussa Aviation Benefits Beyond Borders -raportissa.*** Finnairin toimiva Aasia-strategia on olennainen osa lentoliikenteen Suomen BKT-kontribuutiossa.

Lisätietoja:

* Oxford Economics, "Economic Benefits from Air Transport in Finland".
<http://www.iata.org/policy/Documents/Benefits-of-Aviation-Finland-2011.pdf>

** ETLA Muistio No 28. <http://pub.etla.fi/ETLA-Muistio-Brief-28.pdf>

*** http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf

Verojalanjälkiselvitys

Finnairin periaatteena on maksaa kussakin maassa sille kuuluvat välilliset ja välittömät verot paikallisten säännösten mukaisesti. Verosuunnittelun tavoitteena on tukea liiketoimintaratkaisuja ja varmistaa niiden asianmukainen toteuttaminen myös verotuksen näkökulmasta. Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyrityksien kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin ja myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyritykset eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä vaan emoyhtiön kiinteitä toimipaikkoja, ja niiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta liittyy lähinnä matkapalveluihin, ja on suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäistä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä jälleenvakuutustoimintaa harjoittava tytäryhtiö Guernseyn saarilla, jonka tulos verotetaan väliyhteisölainsäädännön mukaisesti Suomessa.

Koska Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä, esitetään verojalanjäljessä Suomi erikseen, ja tämän lisäksi kaikki muut maat yhteen laskettuna ryhmänä.

Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	2014			2013		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	2 269,9	14,5	2 284,5	2 383,1	17,2	2 400,3
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	-100,4	1,4	-99,1	25,6	1,1	26,8
Henkilöstömäärä	4 496	676	5 172	5 149	710	5 859

* Suomen verotettavaan tuloon sisältyy Guernseyn saarella toimivan jälleenvakuutusyhtiön tulos yht. 0 miljoonaa euroa (0,8).

Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	2014			2013		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Työnantajamaksut	5,7	1,0	6,8	6,0	1,1	7,1
Kiinteistöverot	0,6	0,0	0,6	0,6	0,0	0,6
Muut verot	1,7	0,0	1,7	2,3	0,0	2,3
Saadut julkiset tuet	-1,7	0,0	-1,7	-2,3	0,0	-2,3
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	6,4	1,0	7,4	6,7	1,1	7,8
Maksettavat tuloverot*	0,0	0,2	0,2	2,8	0,2	3,1
Maksettavat välittömät verot yhteensä	6,4	1,3	7,6	9,5	1,3	10,9

* Maksettavat tuloverot sisältävät tilikauden tuloksen perusteella maksettavat verokulut sekä aikaisempiin tilikausiin kohdistuvat maksetut verot. Tilikaudella 2013 Suomen positiivisesta tuloksesta ei aiheutunut veron maksua, koska Finnair hyödynsi aikaisemmilta tilikausilta kertyneitä verotuksessa vahvistettuja tappioita. Suomen 2013 maksettavat tuloverot sisältävät vain aikaisempiin tilikausiin kohdistuvia oikaisuja.

Muut verot sisältävät lähinnä vakuutusmaksu- ja sähköveroja. Kansainvälisen lentoliikennetoinnin luonteen mukaisesti lentopolttoaine on verotonta.

Julkiset tuet koskevat Finnairin saamia koulutustukia, jotka liittyvät lähinnä Finnairin tarjoamiin lentoliikenteen koulutuspalveluihin. Julkisiin tukiin ei ole sisällytetty eri maiden viranomaisahojen lentoliikenteelle maksamia tukia, koska ne kuuluvat liikesalaisuuden piiriin. Suomalaisilta viranomaisahoilta ei ole saatu tällaisia tukia.

Tilikaudelta 2013 Suomessa maksettavaksi kertyneet verot liittyivät aikaisempien kausien oikaisuihin. Finnairilla on kertynyt Suomessa aikaisemmilta verokausilta verotuksessa vahvistettuja tappioita yhteensä noin 290 miljoonaa euroa. Nämä voidaan hyödyntää seuraavien 5–10 vuoden aikana kertyvää positiivista verotettavaa tuloa vastaan. Maksettavaa tuloveroa kertyy vasta, kun aikaisemmat tappiot on täysimääräisesti käytetty. Lisätietoa välittömistä veroista, kuten konsernin tuloslaskelman mukaiset verot, laskennalliset verosaamiset ja -velat, sekä efektiivisen verokannan täsmäytys on nähtävillä Finnair-konsernin tilinpäätöksen liitetiedossa 6.1.

Tilikaudelta maksettavat välilliset verot, miljoonaa euroa	2014			2013		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	83,0	0,0	83,1	79,3	0,1	79,4
Arvonlisäverot, ostot	97,9	3,0	100,9	83,5	2,8	86,4
Arvonlisäverot, netto	-14,8	-2,9	-17,8	-4,2	-2,8	-7,0
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	88,0	2,0	90,1	93,6	2,2	95,8
Valmisteverot	0,9	0,0	0,9	1,1	0,0	1,1
Yhteensä	74,1	-0,9	73,2	90,5	-0,5	90,0

Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimminä erinä ennakonpidätysvelat, arvonlisäverot ja valmisteverot. Muut verot sisältävät lähinnä lähdeveroja.

Finnair ei katso, että lentomatikustajilta kerätyt matkustajamaksut olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raportoitaisiin osana verojalanjälkeä. Matkustajamaksut tilitetään kunkin maan lentoasematoimintaa harjoittavalle taholle (yksityinen tai julkinen), ja ne ovat suoraa korvausta lentoasemapaalveluiden ylläpidosta, eivätkä täten vastaa veron määritelmää.



HALLINNOINTI

Johtamisjärjestelmän
tavoitteena on saavuttaa
strategiset tavoitteet.

GRI:
HR7, S05

Johtamisperiaatteet

Yleiset johtamisperiaatteet

Finnairin johtamisjärjestelmän tavoitteena on saavuttaa strategiset tavoitteet, luoda lisäarvoa yhtiön omistajille ja muille sidosryhmille, hallita toimintaan liittyviä riskejä sekä parantaa yhtiön suorituskykyä.

Toimintaa ohjaavat yhtiön määrittelemät periaatteet, politiikat ja niitä tarkentavat ohjeet, joita ovat muun muassa seuraavat:

- Finnairin eettiset ohjeet (Code of Conduct)
- Hankinnan eettiset ohjeet (Supplier Code of Conduct)
- Yhteiskuntavastuupolitiikka
- Ympäristöpolitiikka
- Riskienhallintapolitiikka ja siihen liittyvät yksityiskohtaisemmat ohjeistukset eri osa-alueille
- Sponsorointiohje
- Kilpailuoikeusohje
- Konsernin lahjonnanvastainen ohjeistus
- Konsernin eturistiriitaohjeistus
- Tietoturvapolitiikka ja -ohjeistus
- Tiedonantopolitiikka
- Tasa-arvopolitiikka
- Palkitsemispolitiikka
- Turvallisuuspolitiikka
- Hankintapolitiikka ja ohjeistus toimittajasuhteiden hallinnasta

Finnair noudattaa taloudellisessa raportoinnissa pörssiyhtiöitä koskevia säännöksiä sekä kansainvälistä tilinpäätösstandardia. Pääosa Finnairin operatiivisesta toiminnasta on viranomaisvalvonnan alaista. Finnairin toiminnan lainmukaisuutta valvotaan osana konsernin yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Vastuu lentotoiminnan viranomaismääräysten noudattamisesta on viranomaisen hyväksymillä vastuuhenkilöillä. 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, kontrollitoimia ja sisäistä valvontaa sekä näihin liittyviä rooleja ja vastuita on kuvattu tarkemmin sivuilla 127–136 selvityksessä yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä.

Vastuullinen Finnair

Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan kuin menestystekijöihinkin, joita ovat raikkaus, luovuus ja laatu. Vastuullisuus näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita vuonna 2012 hyväksytyyn toimintaohjeeseen (Code of Conduct) mukaisesti. Vuonna 2014 konsernin johtoryhmä hyväksyi eettistä toimintaohjetta tarkentavia konserninlaajuisia ohjeistuksia lahjonnan torjumisesta ja vieraanvaraisuudesta, intressikonflikteista sekä kilpailusäännösten noudattamisesta.

Ohjeistusten noudattamista edistettiin tiedottamalla niiden sisällöstä sekä järjestämällä koulutus-tilaisuuksia. Vuonna 2014 järjestettyjen koulutus- ja tiedotustilaisuuksien painopistealueena olivat lahjontasäännökset sekä tietoisuuden lisääminen yhtiön compliance-toiminnasta, jonka tavoitteena on varmistaa säännösten noudattaminen kaikessa toiminnassa. Lisäksi vuonna 2014 aloitettiin eettisen toimintaohjeen kokonaisuudistus. Uudistuksen tavoitteena on määritellä selkeästi vaatimukset, joita kaikkien Finnairin työntekijöiden on noudatettava.

Yhtiön compliance-toiminnan tulevia painopisteitä ovat koulutusohjelmien jatkaminen ja laajentaminen, eettisen toimintaohjeen uudistus sekä compliance-toimintoon liittyvien kontrollien ja seurantajärjestelmän kehittäminen ja eettisen palautekanavan (whistleblowing-järjestelmä) käyttöönotto.

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen

Lentotoiminta on tiukasti säädelty toimiala ja siksi on tärkeää, että osallistumme Finnairin toimintaedellytyksiä koskevaan keskusteluun ja päätöksentekoon. Finnair valvoo etujaan eettisesti kestäväällä tavalla esittelemällä asianmukaisesti näkemyksiään ja asiantuntemustaan. Yhtiö ei painosta eikä myöskään tue taloudellisesti poliittisia tahoja vaikuttaakseen etuihinsa. Edunvalvontatoimien laillisuutta ja eettisyyttä kontrolloidaan osana yrityksen yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Finnairin edunvalvonnan tavoitteena on ylläpitää liikennepolitiikkaan liittyviä vaikuttaja- ja viranomaissuhteita sekä osallistua näihin asioihin liittyviin neuvotteluihin sekä edunvalvontaorganisaatioiden 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 pörssiyhtiöille ja osakeyhtiöille asetettuja säännöksiä ja velvoitteita, yhteistoimintalain velvoitteita sekä valtion omistajaohjausyksikön viestintälinjauksia.

Finnair ottaa viestinnässään huomioon myös erilaiset näkemykset ja kunnioittaa niitä. 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 salliva työympäristö, joka mahdollistaa aidon, rakentavan keskustelun.

Taloudellisen vastuun johtaminen

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 ympäröivään yhteiskuntaan. Näitä vaikutuksia tunnistavat ja arvioivat yhteiskuntavastuu- ja riskienhallintaorganisaatiot, jotka toimivat toimitusjohtajan valtuuttamina.

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisen osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Ympäristövastuun johtaminen

Finnairin tavoitteena on olla johtava lentoyhtiö ympäristövastuun saralla. Olemme sitoutuneet Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n määrittelemiін kestävän kehityksen periaatteisiin ja pyrimme kaikin keinoin vähentämään ympäristövaikutuksiamme. Pyrimme myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä Kansainvälisen ilmailuliiton (IATA) periaatteiden ja tavoitteiden mukaan. Finnairin tavoitteena on ylittää viranomaisten ympäristövaatimukset ja olla suunnannäyttävä ympäristövaikutusten arvioinnissa, raportoinnissa sekä niiden vähentämisessä.

Finnairin yhteiskuntavastuupolitiikka määrittää myös ympäristöjohtamisen strategian. Finnair toimii aktiivisesti IATA:n ja AEA:n ympäristökomiteoissa sekä suomalaisissa ja pohjoismaisissa alan yhteistyöelimissä edistäen lentoliikenteen ympäristökuormituksen vähentämistä. 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.

Ympäristövastuuta johdetaan Finnairin ympäristöpolitiikan ja -järjestelmän puitteissa. Finnair ja South African Airways saivat vuonna 2014 ensimmäisinä lentoyhtiöinä maailmassa IATA Environmental Assessment (IEnvA) Stage 2 -sertifiointin ympäristöjärjestelmälleen. IEnvA on IATA:n lentoyhtiöille kehittämä ympäristöjärjestelmä, jonka avulla pyrimme hyödyntämään toimialamme parhaita käytäntöjä. Ympäristöjärjestelmäämme arvioivat IATA:n valtuuttamat kolmannen osapuolen arvioijat, joilla on ympäristöjärjestelmien auditoinnissa tarvittava pätevyys. Suoritussemme parantamiseksi olemme tunnistaneet toimintamme kannalta merkittävimmät ympäristönäkökohdat, joiden pohjalta olemme määritelleet niille tavoitteet.

Lisätietoa toimista polttoaineen kulutuksen ja päästöjen sekä muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi löytyy sivuilta 36–45.

Sosiaalisen vastuun johtaminen

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa kussakin noudatetaan erilaisia lakeja ja toimintatapoja. Keskeisimmät sosiaalisen vastuun alueet liittyvät turvallisuuteen, henkilöstöön, hankintaketjuun sekä asiakkaisiin.

Ihmisoikeudet

Finnairin ihmisoikeuksien johtamista kuvataan eettisissä ohjeissa (Code of Conduct) sekä henkilöstöön liittyvissä johtamisperiaatteissa. Finnair kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia. 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 hankintaohjeet (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. Vastuullisuusnäkökohtia tarkastellaan yhteistyössä yhteiskuntavastuuyksikön kanssa.

Henkilöstöön liittyvät johtamisperiaatteet

Johtaminen, henkilöstön kehittäminen ja työhyvinvointi

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.

Finnair tarjoaa kaikille yhtäläisen mahdollisuuden työllistyä, tehdä työtä, edetä urallaan ja kehittyä. Yhtiö noudattaa myös tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuuden periaatetta ja antaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet työn ja perhe-elämän tasapainottamiseen.

Finnair allekirjoitti vuonna 2011 ensimmäisenä suomalaisyrityksenä 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 suosittamia mallia.

Työhyvinvointi ja -terveys

Finnairin työhyvinvointiohjelman 2011–2015 periaatteet koskevat kaikkia yhtiön liiketoimintayksiköitä ja sen koko henkilöstöä. Ohjelman tavoitteena on edistää työyhteisön toimivuutta ja huolehtia henkilöstön hyvinvoinnista työuran kaikissa vaiheissa. Ohjelma edistää osaltaan myös henkilötötuottavuuden, yhtiön kilpailukykyä ja houkuttelevan työnantajakuvaan sekä yhteiskuntavastuun sosiaalisen osuuden toteutumista.

Finnairissa työterveyshuollosta vastaa sen oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnair Terveyspalvelut, Finnair Aeromedical Centre FAeMC, koordinoi ja vastaa työterveyshuollon toteutamisesta koko Finnair-konsernissa. Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatupalkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehykseen. Laatujärjestelmän avulla varmistetaan, että hyvälle työterveyshuoltokäytännölle asetetut ilmailualan työterveyshuollon ja ilmailulääketieteellisten palvelujen vaatimukset täyttyvät. Työterveyshuollon ja ilmailulääketieteelliset palvelut kattava laatukäsikirja päivitettiin vuonna 2014.



Yhdistymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus

Yhdistymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus 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. Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti. Henkilöstön ja johdon palkitsemisperiaatteita on kuvattu sivuilla 141–147.

Tuotteeseen ja asiakkaisiin liittyvät johtamisperiaatteet

Lentotoimiala koostuu tarkasti säännellystä arvoketjusta, johon kuuluu lukuisia tuote- ja palvelutoimittajia. Arvoketjun huipulla oleva lento- ja palveluyhtiö Finnair luo asiakkailleen lisäarvoa tarjoamalla heille kokonaisvaltaisen ja korkealaatuisen palvelukokonaisuuden. Meillä on vastuu ihmisten ja heidän matkatavaroidensa kuljettamisesta sovittuun määränpähän turvallisesti, sujuvasti ja aika-tilan mukaisesti. Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lento- ja elintarviketurvallisuus, vastuu henkilöasiakkaista ja kuljetettavasta 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. Olemme asiakkaalle vastuussa tämän kokemuksen kokonaislaadusta siitäkkin huolimatta, ettemme välttämättä tuota kaikkia palveluita itse vaan teemme yhteistyötä kumppaniemme kanssa. 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 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 materialisointuminen.

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 laatuajrjestelmän avulla.

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 Magazine -julkaisun avulla. Lisäksi lentävälle henkilökunnalle julkaistaan tarpeen mukaan erityisiä turvallisuustiedotteita. Vuoden 2014 tavoitteena oli jokaisen finnairilaisen suorittama Safety Management System -koulutus.

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 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 rajat.

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. Lentojen tarkkailemista lentotallenteiden perusteella kutsutaan FDA:ksi (Flight Data Analysis). 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. Turvallisuustutkijat 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

Poikkeustilanteita varten Finnairilla on oma erillinen yksikkönsä. Lentoliikenteen epäsäännöllisyytilanteet hoidetaan keskitetysti Helsingistä, jolloin 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 testiasiointeihin sekä ulkopuolisten suorittamiin mittauksiin. Myös yhteistyökumppaneiden toimintaa arvioidaan jatkuvasti. Seuranta on järjestelmällistä ja sen perusteella asetetaan tavoitteita sekä seurataan tavoitteiden täyttymistä. Henkilöstön osaamista kehitetään 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

Finnair-konsernin matkanjärjestäjät edistävät kohdeyhteisöjä hyödyttävää kestävä matkailua. Finnairin tytäryhtiöiden harjoittama valmismatkatoiminta noudattaa sekä Suomen valmismatkalakia että alan yleisiä ehtoja. Suomen Kilpailu- ja kuluttajavirasto valvoo valmismatkajärjestäjien sopimuskäytäntöjä ja sääntöjen noudattamista konkurssitapauksissa. 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. Kuljetuksessa noudatetaan Finnair Cargon yleisiä kuljetusehtoja (<http://www.finnaircargo.fi/fi/cargo/yleiset-kuljetusehdot.html>) sekä kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Tavoitteena on tarjota rahtiasiakkaille sujuvia logistiikkapalveluita. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että kuljetettavaksi luovutettu rahti toimitetaan perille siten kuin asiakkaan kanssa on sovittu.

Finnairin Ground Operations puolestaan vastaa lentoasemilla tapahtuvien maapalveluiden hankinnasta, laatukriteereistä ja laadunvalvonnasta. Yksikön tehtävänä on varmistaa, että Finnairin käytämät maapalvelut täyttävät niille asetetut vaatimukset niin laadullisesti kuin turvallisuuden ja viranomaismääräystenkin suhteen.

Palvelulupaustensa varmistamiseksi sekä Finnair Cargo Oy että Ground Operations -yksikkö valitsevat palveluja tuottavat alihankkijansa ja yhteistyökumppaninsa 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 lentoasemakohtaisten laatuauditointien lisäksi laaduntarkastuksia, joilla säännöllisesti valvotaan sekä omaa että alihankkijoiden toimintaa. Finnair Cargon ja Ground Operationsin laatupäälliköt vastaavat omien laatujärjestelmiensä ylläpidosta ja päivittämisestä sekä valvovat, että operatiivinen toiminta on vaatimusten mukaista.

Ground Operations -yksiköllä on lisäksi lentoasemien operatiivisesta toiminnasta vastaavat aluepäälliköt, 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 Kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön (IATA) turvallisuus- ja laatuauditoinneista:

<http://www.iata.org/>

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2014

SISÄLLYSLUETTELO

Säännökset 127

Hallintoelimet 127

Yhtiökokous 128

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta 128

Hallitus 129

Hallituksen valiokunnat 130

Yhtiön johtaminen 132

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet 134

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus 134

Valvontaympäristö 134

Riskien arviointi 134

Valvontatoimenpiteet 135

Tiedotus ja viestintä 135

Seuranta ja kehittäminen 136

Sisäinen tarkastus 136

Compliance 136

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 Helsingin antamat lista-yhtiöitä koskevat säännöt ja ohjeet sekä Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi. Finnair noudattaa kaikkia edellä mainittuja normeja. Finnairin hallinnointia ohjaavat lisäksi sen yhtiöjärjestys ja yhtiön määrittelemät periaatteet, politiikat ja ohjeet.

Finnairin yhtiöjärjestys, kaikki julkaistut toimintapolitiikat sekä muuta tietoa yhtiön hallinnosta on saatavana yhtiön internetsivuilla osoitteessa www.finnairgroup.com. Hallinnointikoodi on julkisesti

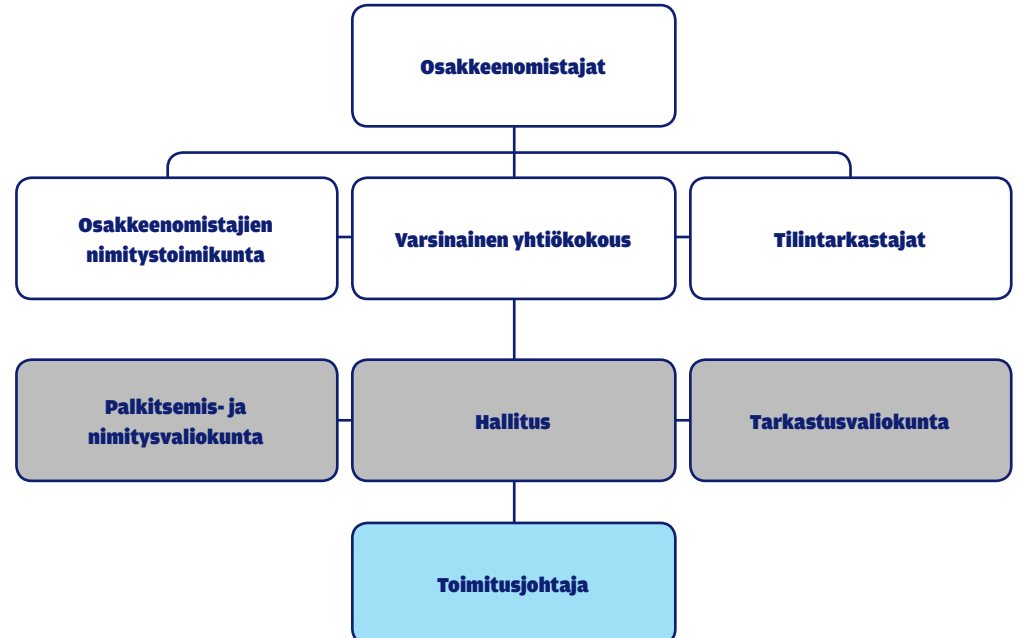
saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n internet-sivuilla osoitteessa www.cgfinland.fi.

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
- hallituksen puheenjohtajan nimittäminen
- tilintarkastajan valinta ja palkkiot.

Hallitus kutsuu yhtiökokouksen koolle julkistamalla yhtiökokouskutsun aikaisintaan kolme kuukautta ja viimeistään kolme viikkoa ennen yhtiökokousta, kuitenkin aina vähintään yhdeksän päivää ennen yhtiökokouksen täsmäytyspäivää. Yhtiökokouskutsu 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 ilmoittauduttava kokoukseen kokouskutsussa 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 2014

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2014 pidettiin Helsingissä 27.3. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 251 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 63 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Hallituksen jäsenet yhtä lukuun ottamatta ja hallituksen jäsenehdokkaat 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.

2013 ja 2014 nimitystoimikunnat

Vuonna 2013 perustetun nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2013 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, s. 1971, KTM, salkunhoitaja, Keva
- Per Wennberg, s. 1969, KTK, Skagenin Ruotsin-toimintojen johtaja
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 5.

Toimikunta kokoontui kolme kertaa, ja kaikki jäsenet olivat paikalla kaikissa kokouksissa. Nimitystoimikunta antoi 31.1.2014 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 27.3.2014 pidettyä varsinaista yhtiökokousta varten.

Vuonna 2014 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2014 ensimmäisen arkipäivän suurimpien omistajien eli Suomen valtion, Kevan ja Skagen Global Verdipapirfondin edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Skagen-rahastojen luovuttua osakeomistuksestaan Finnair Oyj:ssä marraskuussa niiden nimeämä toimikunnan jäsen erosi tehtävästään, ja uuden jäsenen nimeämis-oikeus siirtyi Ilmariselle, joka syyskuun ensimmäisenä arkipäivänä omisti neljänneksi eniten Finnair Oyj:n osakkeita. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Eero Heliövaara, ks. edellä, (pj.)
- Robin Backman, ks. edellä
- Per Wennberg, ks. edellä (joulukuun alkuun 2014 asti)
- Harri Sailas, s. 1951, ekonomi, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen toimitusjohtaja (15.12.2014 alkaen)
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 5.

Toimikunta kokoontui kaksi kertaa, ja kaikki jäsenet olivat paikalla kaikissa kokouksissa. Nimitystoimikunta antoi 29.1.2015 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 25.3.2015 pidettävää varsinaista yhtiökoukosta varten. Ehdotukset ovat nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

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, ja käytti vuonna 2014 tähän myös ulkopuolista asiantuntijaa. Vuonna 2014 valittuun hallitukseen kuuluu neljä miestä ja kolme naista.

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

Finnairin 27.3.2014 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Klaus Heinemannin ja muiksi jäseniksi Maija-Liisa Frimanin, Jussi Itävuoren, Harri Kermisen, Gunvor Kronmanin, Jaana Tuomisen ja Nigel Turnerin. Hallitus valitsi Harri Kermisen varapuheenjohtajaksi.

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 kaikki hallituksen jäsenet ovat riippumattomia sekä yhtiöstä että sen merkittävistä osakkeenomistajista.

Hallituksen jäsenten osallistuminen hallituksen ja valiokunnan kokouksiin vuonna 2014

Vuonna 2014 hallitus kokoontui yhdeksän kertaa (seitsemän kokousta varsinaisen yhtiökokouksen 2014 valitsemalla kokoonpanolla ja kaksi kokousta varsinaisen yhtiökokouksen 2013 valitsemalla kokoonpanolla). Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoonutumatta (per capsulam) kuusi kertaa. Seuraavan sivun taulukossa on esitetty tarkemmat tiedot osallistumisesta kokouksiin:

Nimi	Henkilötiedot	Osallistuminen hallituksen kokouksiin vuonna 2014	Osallistuminen valiokunnan kokouksiin vuonna 2014	
			Tarkastusv.	Palkitsemis- ja nimitysv.
Klaus W. Heinemann	Hallituksen jäsen 27.3.2013 alkaen Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s. 1951, ekonomi Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta 27.3.2014 asti	9/9	1/1	
Harri Kerminen	Hallituksen jäsen 24.3.2011 alkaen Hallituksen varapuheenjohtaja 28.3.2012 alkaen s. 1951, DI, MBA Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta ja palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	9/9	6/6	4/5
Maija-Liisa Friman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1952, DI Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta (pj.)	9/9	6/6	
Jussi Itävuori	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1955, ekonomi Päätoimi: senior partner, RJI Partners Limited. Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta (pj.)	9/9		5/5
Gunvor Kronman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1963, FM Päätoimi: Hanasaaren suomalais-ruotsalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	8/9		5/5
Jaana Tuominen	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1960, DI Päätoimi: Paulig Oy:n konserni- ja toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	7/7		3/3
Nigel Turner	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1958, BA (Hon.) Päätoimi: - Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	7/7	5/5	
Hallituksen jäsenenä vuoden 2014 varsinaisen yhtiökokouksen päättämiseen saakka				
Merja Karhapää	Hallituksen jäsen 27.3.2014 asti s.1962, OTK, PG IPR Diploma Päätoimi: Sanoma Oyj:n lakiasiainjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	2/2	1/1	
Antti Kuosmanen	Hallituksen jäsen 27.3.2014 asti s. 1950, LuK, FM Päätoimi: Suurlähettiläs Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemisvaliokunta	0/2		1/2

Lisätietoja hallituksen jäsenistä on Finnairin internet-sivuilla.

Hallituksen toiminta vuonna 2014

Hallitus kokoontui yhdeksän kertaa vuonna 2014. Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoontumatta kuusi kertaa. Säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi hallitus mm.:

- Arvioi yhtiön strategiaa, seurasi käynnissä olevien strategisten hankkeiden etenemistä sekä vahvisti tulevien hankkeiden painopistealueet;
- Hyväksyi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman ja konsernin avainhenkilöille suunnatun pitkän aikavälin osakepalkkio-ohjelman sekä vahvisti henkilöstörahaston tulospalkkiotavoitteet vuodelle 2014;
- Hyväksyi lentäjille suunnatun pitkän aikavälin kannustinohjelman osana työehtosopimusratkaisua;
- Päättyi luopua Finn catering Oy:n ja lentokenttämyymälöiden omistuksesta;
- Päättyi Flybe Nordicin osakkeiden hankkimisesta;
- Arvioi keskeisten ulkoistettujen palveluiden laatu- ja kustannustavoitteiden toteutumista;
- Vahvisti yhtiön rahoitusriskien politiikat, käsittelee yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin investointi- ja rahoitussuunnitelman, hyväksyi yhtiön lentokonekaupat, mm. neljän Airbus A340 -lentokoneen myynnin Airbusille sekä kahdeksan Airbus A350 -lentokoneen osto-optioiden käytön;
- Muutti taloudellisten näkökulmien ohjeistusta kesäkuussa ja elokuussa 2014;
- Arvioi ja kehitti omaa työskentelyään; ja
- Hyväksyi palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan uuden työjärjestyksen.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle ja palkitsemis- ja nimitysvaliokunnalle.

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 tilinpäätösten ja osavuositarkastusten 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.

Vuoden 2014 yhtiökokouksen jälkeen tarkastusvaliokunnan jäsenenä toimivat Maija-Liisa Friman (pj.), Harri Kerminen ja Nigel Turner. Valiokunnan jäsenet ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia.

Vuonna 2014 tarkastusvaliokunta kokoontui kuusi kertaa (kerran vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen valitseman hallituksen kokoonpanolla ja viisi vuoden 2014 varsinaisen yhtiökokouksen valitseman hallituksen kokoonpanolla). Jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 100. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja, talousjohtaja ja sisäisen tarkastuksen sekä riskienhallinnan johtaja ja tilintarkastaja. Finnairin lakiasiaintoimittaja toimi tarkastusvaliokunnan sihteerinä. Tarkastusvaliokunta piti myös suljettuja tilaisuuksia sekä tilaisuuksia, joihin osallistuivat yhtiön sisäiset ja ulkoiset tarkastajat ilman yhtiön johtoa. Valiokunta suoritti myös vuosittaisen itsearvioinnin.

Tarkastusvaliokunnan toiminta vuonna 2014

Tarkastusvaliokunta käsitteli vuonna 2014 säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi valitsemiaan erityisteemoja, joita olivat työn tuottavuus, Atlantin ja Japanin liikenteen yhteishankkeet, rahoitusriskien hallinta, tietoturva, sisäisten kontrollien kehittämishanke, lentokonerahoitus sekä kumppanuusien hallinta.

Lisäksi tarkastusvaliokunta:

- Käsittelee yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin investointisuunnitelmat;
- Tarkasteli yhtiön riskienhallintaprosesseja, valvontaympäristöä, merkittävimpiä riskejä vuonna 2014 sekä niiden hallintakeinoja. Valiokunta käsitteli ja hyväksyi sisäisen tarkastuksen riskilähtöisen toimintasuunnitelman ja arvioi sisäisen valvonnan resurssien riittävyttä;
- Tarkasteli konsernin GRC -järjestelmien (riskienhallinnan, vaatimustenmukaisuuden ja hallinnoinnin järjestelmien) nykytilannetta ja kehittämisuunnitelmia;
- Piti riskienhallintatyöpajan konsernin riskinottohalukkuuden määrittämiseksi ja dokumentoimiseksi;
- Keskusteli tilintarkastajien ja johdon kanssa merkittävistä kirjanpitoperiaatteista sekä raporttien laadinnassa käytettävistä ennusteista ja arvioista;
- Suositteli hallitukselle taloudellisten näkymien ohjeistuksen muuttamista kesäkuussa ja elokuussa 2014;
- Arvioi sisäisten ja ulkoisten tarkastajien suoritusta ja esitti vuoden 2014 varsinaiselle yhtiökokoukselle, että PricewaterhouseCoopers valittaisiin uudelleen yhtiön tilintarkastajaksi; ja
- Suoritti vuoden itsearvioinnin ja laati valiokunnan työsuunnitelman vuodelle 2015 ja valitsi vuoden 2015 erityisteemoiksi lisäeläkkeet, Atlantin ja Japanin liikenteen yhteishankkeet, taloushallinnon prosessit ja kontrollit, IT:n, lentokonerahoituksen sekä toimittajahallinnan.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta 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.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan pääasialliset tehtävät

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta valmistelee seuraavia asioita hallituksen päätettäväksi

- Finnairin toimitusjohtajan palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä muut keskeiset toimitusjohtajan ehdot
- konsernin ylimmän johdon palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä mahdolliset yleisestä linjasta poikkeavat työsopimuksen ehdot
- toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon nimitysasiat
- 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 anomien johtoon kuuluville.

Valiokunnan työjärjestys on kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

Vuoden 2014 yhtiökokouksen jälkeen palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan jäseninä toimivat Jussi Itävuori (pj.), Harri Kerminen, Gunvor Kronman ja Jaana Tuominen. Kaikki valiokunnan jäsenet ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia.

Vuonna 2014 palkitsemis- ja nimitysvaliokunta kokoontui viisi kertaa (kaksi vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen valitseman hallituksen kokoonpanolla ja kolme vuoden 2014 varsinaisen yhtiökokouksen valitseman hallituksen kokoonpanolla). Jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 90. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja ja Finnairin henkilöstöjohtaja. Finnairin lakiasianjohtaja toimi palkitsemisvaliokunnan sihteerinä.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan toiminta vuonna 2014

Valiokunta mm.:

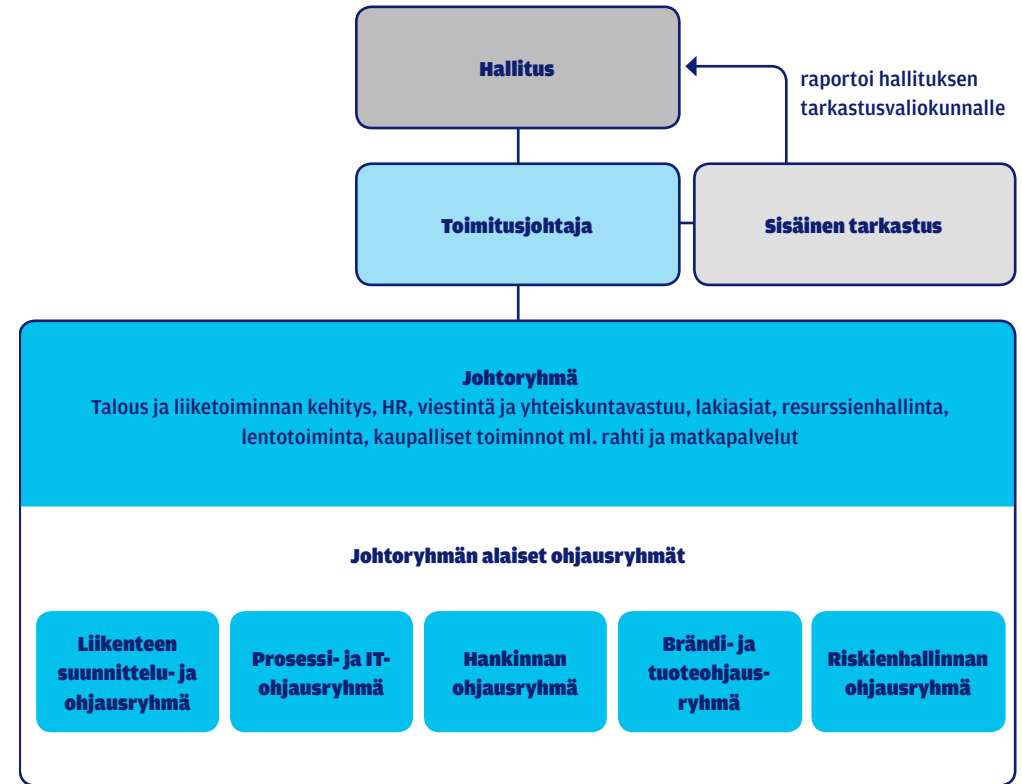
- Valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi vuoden 2014 ansaintajakson osalta koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman, FlySharen;
- Arvioi ylimmän johdon palkitsemista suhteessa markkinatasoon sekä johdon suoriutumista yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinjärjestelmien tavoitteista;
- Avusti hallitusta määrittämään vuoden 2014 puolivuositteiset johdon kannustinpalkkiotavoitteet sekä henkilöstörahas-ton tulospalkkiotavoitteet;
- Arvioi yhtiön palkitsemisperiaatteita ja -käytäntöjä;
- Avusti hallitusta määrittämään konsernin avainhenkilöille suunnatun osakepalkkio-ohjelman tavoitteet seuraavalle ansaintajaksolle ja arvioi osakepalkkiojärjestelmän jatkokehitystarpeita;
- Keskusteli yhtiön johdon kanssa strategian toteuttamisen edellyttämistä työvoimakustannusten säästöistä sekä työehtosopimusneuvottelujen tavoitteista ja tuloksista;
- Valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi lentäjille suunnatun pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän osana lentäjien työehtosopimusratkaisua; ja
- Arvioi kokouskäytäntöjään ja tehtäviään sekä laati uuden työjärjestyksen, jonka hallitus hyväksyi alkuvuodesta 2014.

Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiörakenne

Finnairilla on kaksi liiketoiminta-aluetta, jotka ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot). Yhtiön taloudellinen segmenttiraportointi noudattaa tätä jakoa. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous ja liiketoiminnan kehittäminen, henkilös-töhallinto, viestintä ja yhteiskuntavastuu, lakiasiat ja sisäinen tarkastus.

Yhtiön johtaminen



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 internet-sivuilla.

Finnairin toimitusjohtaja on Pekka Vauramo, s. 1957, DI.

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin liiketoiminnasta, taloudesta ja liiketoiminnan kehityksestä, henkilöstöstä, viestinnästä ja yhteiskuntavastuusta sekä lakiasioista vastaavat johtajat. Johtoryhmän jäsenten vastuuta ja osakeomistusta Finnairissa on kuvattu tarkemmin yhtiön internet-sivuilla. 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 2014 Finnairin johtoryhmä kokoontui keskimäärin kaksi kertaa kuukaudessa. Johtoryhmä keskittyi Finnair-konsernin strategian arviointiin, kehittämiseen ja täytäntöönpanoon, konsernin taloudelliseen tilanteeseen, tuoteuudistukseen ja tuottojen lisäämiseen, riskienhallintaan, tietotekniikan muutosohjelmaan ja siihen liittyviin investointeihin, ulkoistuksiin, toimittajanhallintaan, seuraaja- ja kykykartoitukseen sekä osaamisen kehittämiseen. Johtoryhmä työskenteli myös reittikannattavuuden, toiminnan laadun ja asiakastyytyväisyyden parantamiseksi. Lisäksi johtoryhmä käsittelee lähes viikoittain työehtosopimusneuvotteluja ja yhtiön kannattavuus- ja tuottavuusparanushjelmia.

Johtoryhmän alaisuudessa toimivat ohjausryhmät

Finnairilla on viisi 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 matkustaja- ja rahtiliikenteen 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 palveluiden titeetistä ja Finnairin yritysilmestä. Ohjausryhmä kokoontuu joka toinen kuukausi ja sen puheenjohtajana toimii toimitusjohtaja.

Lisäksi Finnairilla on **Riskienhallinnan ohjausryhmä**, joka muodostuu johtoryhmän jäsenistä. Riskienhallinnan ohjausryhmä vastaa konsernin strategisten riskien arvioinnista ja riskienhallintatoimenpiteiden painopistealueiden valinnasta ja arvioi konsernin riskienhallintapolitiikan asianmukaisuutta ja ajantasaisuutta sekä sitä missä määrin ulkoisten kumppanien tulee sitoutua siinä määriteltyihin periaatteisiin. Lisäksi se katselee ja hyväksyy konsernin riskiraportointiin, riskikäsitteistöön ja riskimalliin tehtävät muutokset. 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, asiakastyytyväisyydestä sekä merkittävistä kehityshankkeista. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista.

Vuonna 2014 johtokunta kokoontui seitsemän kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä sekä eräissä yhtiöissä myös henkilöstöryhmien ehdottamista edustajista. Tytäryhtiöiden hallitusten tärkeimpiä tehtäviä ovat strategian laatiminen, toimintasuunnitelman ja budjetin vahvistaminen sekä investoinneista ja vastuusitoumuksista päättäminen Finnair Oyj:n hallituksen määrittelemien valtuuksien rajoissa.

Finnairin tytäryhtiöt on esitetty tilinpäätöksen 2014 liitetiedossa 1.3 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 yhteensovitettu 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

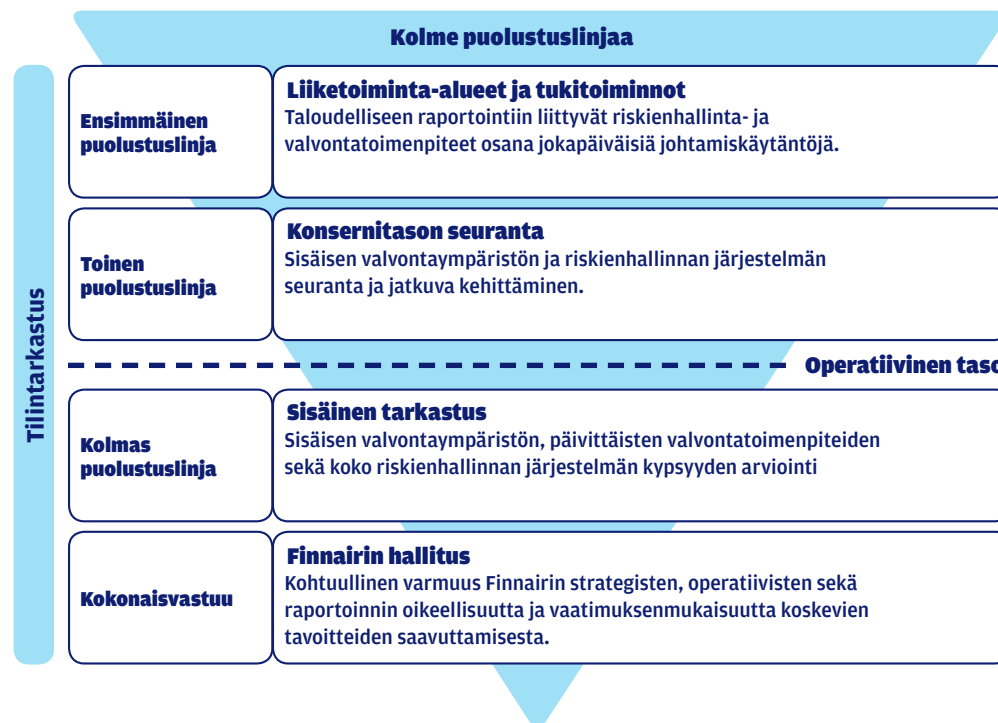
Finnairin taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän tavoitteena on antaa hallitukselle, johdolle ja muille keskeisille sidosryhmille riittävä varmuus siitä, että yhtiön taloudellinen ja operatiivinen raportointi on luotettavaa ja oikein, ja että lakeja, 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 ohjausvälineitä ovat muun muassa tilinpäätöksen laadintaperiaatteet, rahoituspolitiikka, hankintapolitiikka, luottopolitiikka ja tiedonantopolitiikka.

Finnairin hallituksella on kokonaisvastuu yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä. 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.

Roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän käytännön toteuttamisessa



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. Yllä olevassa kuvassa esitetään yhteenveto lueteltujen sidosryhmien rooleista 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 Finnair on tunnistanut ne prosessit, joilla on merkittävä vaikutus taloudelliseen raportointiin. Lisäksi taloudellisen raportoinnin luotettavuuteen ja oikeellisuuteen vaikuttavat riskit on arvioitu koordinoitusti. Osana tätä prosessia otetaan 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.

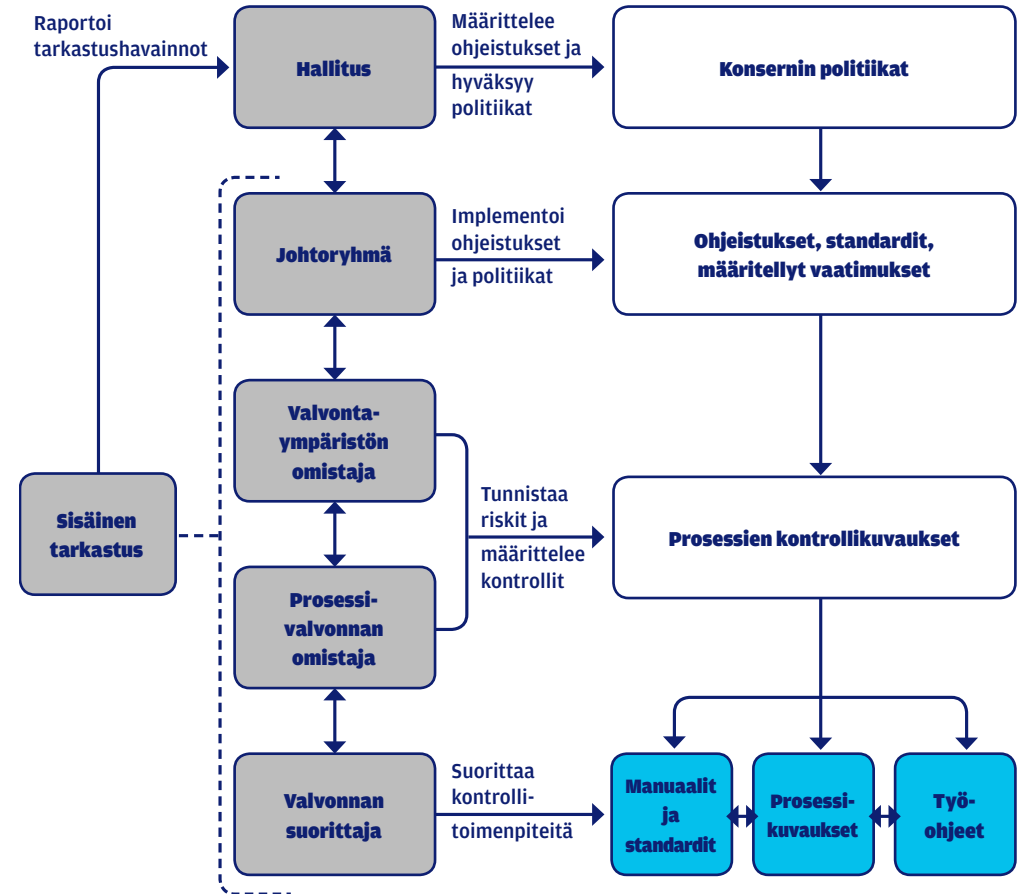
Taloudelliseen raportointiin liittyviä riskejä hallitaan valvontatoimenpiteillä, joiden tarkoituksena on tuoda riittävä varmuus siitä, että osavuosikatsausten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiötä koskevien säännösten mukaisesti. 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 Finnairissa 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 määriteltujen 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 seuraavassa kaaviossa:



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.

Talusojohtaja vastaa, sijoittajasuhdeyksikön avustuksella, taloudellisen informaation julkaisemisesta ja listayhtiön tiedonantovelvollisuusvaatimusten täyttamisestä. Sijoittajasuhdeyksikkö vastaa sijoittajaviestinnän suunnittelusta ja toteutuksesta sekä päivittäisestä yhteydenpidosta sijoittajien ja analyttikoiden 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.

Taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan painopistealueet vuonna 2014 ja 2015

Vuoden 2014 keskeiset toimenpiteet

Riskien ja kontrollitoimenpiteiden arviointia toteutettiin suunnitellun vuosikalenterin mukaisesti. Erityistä huomiota kohdistettiin kriittisiin prosesseihin, joiden rooleissa ja vastuissa oli tapahtunut muutoksia. Lisäksi sisäinen tarkastus ja tilintarkastajat suorittivat tarkastuksia määriteltyjen valvontatoimenpiteiden osalta vuosittaisen tarkastussuunnitelman puitteissa.

Valvontaympäristön kontrollit päivitettiin oman arvioinnin sekä tarkastushavaintojen perusteella. Käytössä oleva valvontamalli ulotettiin useampiin avainprosesseihin, jotka tukevat osaltaan taloudellisen raportoinnin oikeellisuuden varmistamista. Erityistä huomiota kohdistettiin prosessialueille, joiden rooleissa ja vastuissa oli tapahtunut muutoksia.

Vuoden 2015 keskeiset suunnitellut toimenpiteet

Valvontaympäristön kontrolleja tullaan kehittämään sekä itsenäisesti kontrollivastuullisten toimesta että sisäisen tarkastuksen ja tilintarkastajien tarkastushavaintojen perusteella. Vuoden 2015 loppuun mennessä kaikkiin avainprosesseihin on suoritettu tarkastustoimenpiteitä.

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.

Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2014 ja 2015

Vuoden 2014 keskeiset toimenpiteet

Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2014 valittiin Finnairin strategian, johdon toteuttaman riskien arvioinnin tuloksien sekä sisäisissä prosesseissa tapahtuneiden muutosten pohjalta. Erityiset huomion kohteet vuonna 2014 liittyivät myyntistrategian toteutukseen sekä liiketoiminnan palautumiskykyyn häiriötilanteiden tapauksessa. Finnairin sisäinen tarkastus osallistui vuonna 2014 asiantuntijana hankesuunnitteluun, joka tähtää hallinto-, riski ja vaatimustenmukaisuuden johtamismallin ja sitä tukevan tietojärjestelmän kehittämiseen. Lisäksi se asiantuntijan roolissaan tuki konsernin riskinottohalukkuuden määrittelyä ja dokumentointia.

Vuoden 2015 keskeiset suunnitellut toimenpiteet

Hallituksen tarkastusvaliokunta hyväksyi joulukuussa 2014 sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuodelle 2015. Tarkastustoiminnot kiinnittävät edelleen erityishuomiota myyntistrategian toteutukseen, ja keskittyvät sen lisäksi strategisesti tärkeiden kumppanuuksien ja ohjelmien tarkastamiseen sekä tiedon oikeellisuuden tarkastamiseen. Sisäinen tarkastus osallistuu asiantuntijana avainprosessien kontrollien kehittämiseen tähtäävään projektiin, sekä jatkaa osallistumistaan asiantuntijaroolissa hallinto-, riski- ja vaatimustenmukaisuuden johtamismallin kehittämisessä.

Compliance (toiminnan lain- ja säännöstenmukaisuus)

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita vuonna 2012 hyväksytyyn eettisen toimintaohjeen (Code of Conduct) mukaisesti. Yhtiön lakiasiaintoimintajohdon vastuualueelle kuuluva compliance-toiminto tukee liiketoimintoja ja konsernihallinnon muita toimintoja lainsäädännön tunnistamiseen ja noudattamiseen liittyvien toimintatapojen kehittämisessä. Compliance-toiminnon keskeisiä tehtäviä ovat säännösten noudattamisen varmistaminen kaikessa toiminnassa, Finnairin compliance-ohjelman ylläpitäminen ja jatkuva kehittäminen sekä eettisen yrityskulttuurin edistäminen.

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 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 Finnair-konsernissa. Viitekehys on linjassa yleisesti hyväksytyn 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. Taloudellisen raportoinnin riskienhallinnan periaatteet käsitellään tilinpäätöksen liitetiedossa 5.5. Rahoitusriskien hallinta, s. 97.

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 riskienhallintapolitiikan sisällyttämisestä johtamisjärjestelmiinsä ja riskienhallinnan ohjeiden menettelytapojen ja strategioiden yhdenmukaistamisesta konsernin riskienhallintapolitiikan kanssa.

Prosessi

Tavoitteiden asettaminen

Finnair-konsernin riskienhallintajärjestelmä varmistaa, että johdolla on käytössään prosessi, jonka avulla tavoitteisiin liittyvät epävarmuustekijät analysoidaan ja hallitaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

Riskien arviointi

Riskien arvioinnit toteutetaan konsernin riskienhallintapolitiikassa määritellyn vuosisyklin mukaisesti. Finnairin riskienarviointiprosessi tapahtuu osana sekä strategiaprosessia että organisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista.

Finnair-konsernin 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.

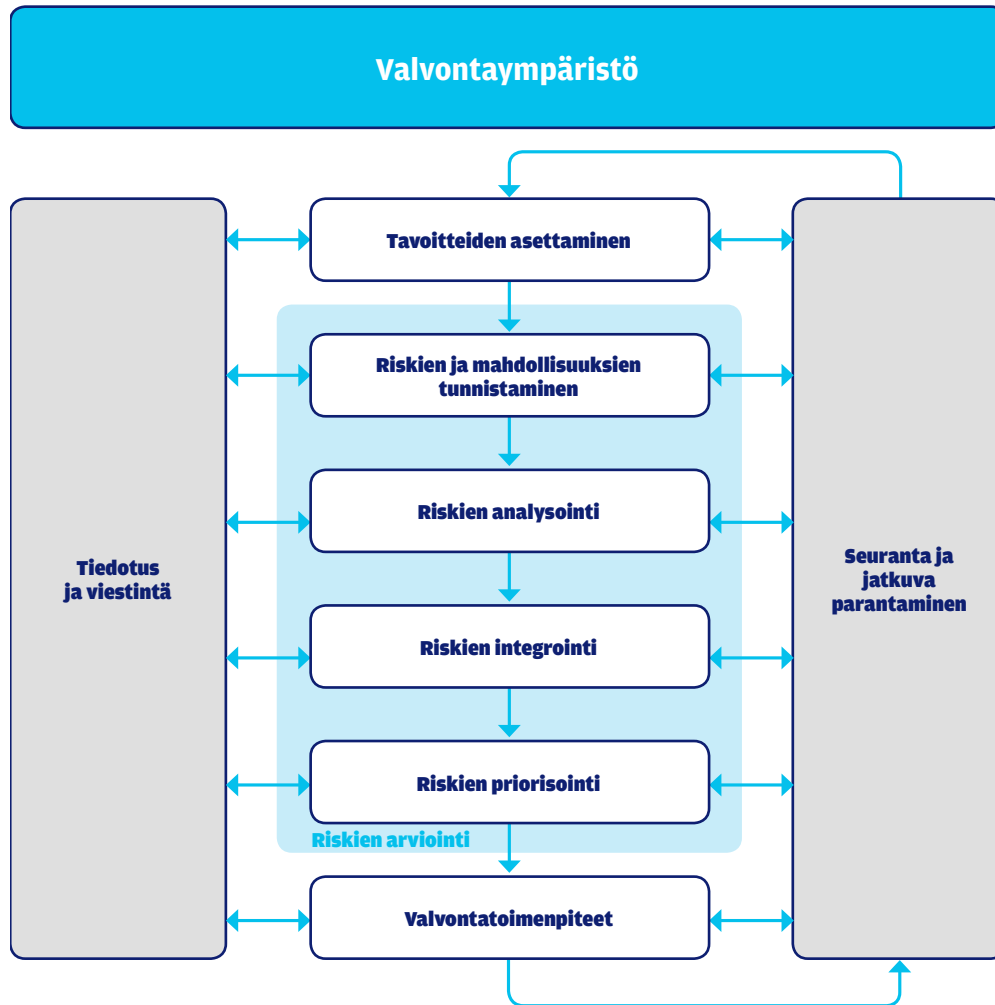
Finnairissa on laadittu yleinen riskimalli, riskien arviointikriteeristö ja riskitietovarasto kattavan riskien tunnistamisen ja systemaattisen arvioinnin varmistamiseksi. Myös strategisten tavoitteiden taustalla olevat oletukset tunnistetaan ja niiden vaikutukset analysoidaan osana strategista riskinarviointia.

Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan riskiarvioinnin koordinoitua liiketoimintayksiköissä, konsernin laajuisissa toiminnoissa ja tytäryhtiöissä ja varmistamaan, että riskien arviointi tapahtuu konsernin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti.

Riskeihin reagointi ja valvontatoimenpiteet

Yhtiön priorisoituihin riskeihin sovelletaan riskienhallintastrategioita kohtuullisen varmuuden saamiseksi siitä, että niiden tulokset vastaavat hyväksyttyä tasoa. Nämä riskienhallintastrategiavaihtoehdot ovat:

- riskin hyväksyminen
- riskin välttäminen
- riskin siirto
- riskin vähentäminen



Toimitusjohtaja ja hänen tukena 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 tunnistettu.

Informaatio ja viestintä

Riskienhallinnan tietojärjestelmän avulla pyritään antamaan Finnairin henkilöstölle keinot riskiarviointiin ja kontrollitoimenpiteiden toteuttamiseen ja tiedon jakamiseen kaikissa yhtiön toiminnoissa. Tunnistetut riskit ja niiden kontrollitoimenpiteet on dokumentoitu riskilokeihin seurantaan varten. Operatiivisten riskitapahtumien tunnistamista ja analysointia varten on käytössä dedikoidut tietojärjestelmät, jotka tukevat myös operatiivisen tarkastustoiminnan toteutusta. Riskienhallinnan tietojärjestelmää kehitetään edelleen vuoden 2015 aikana.

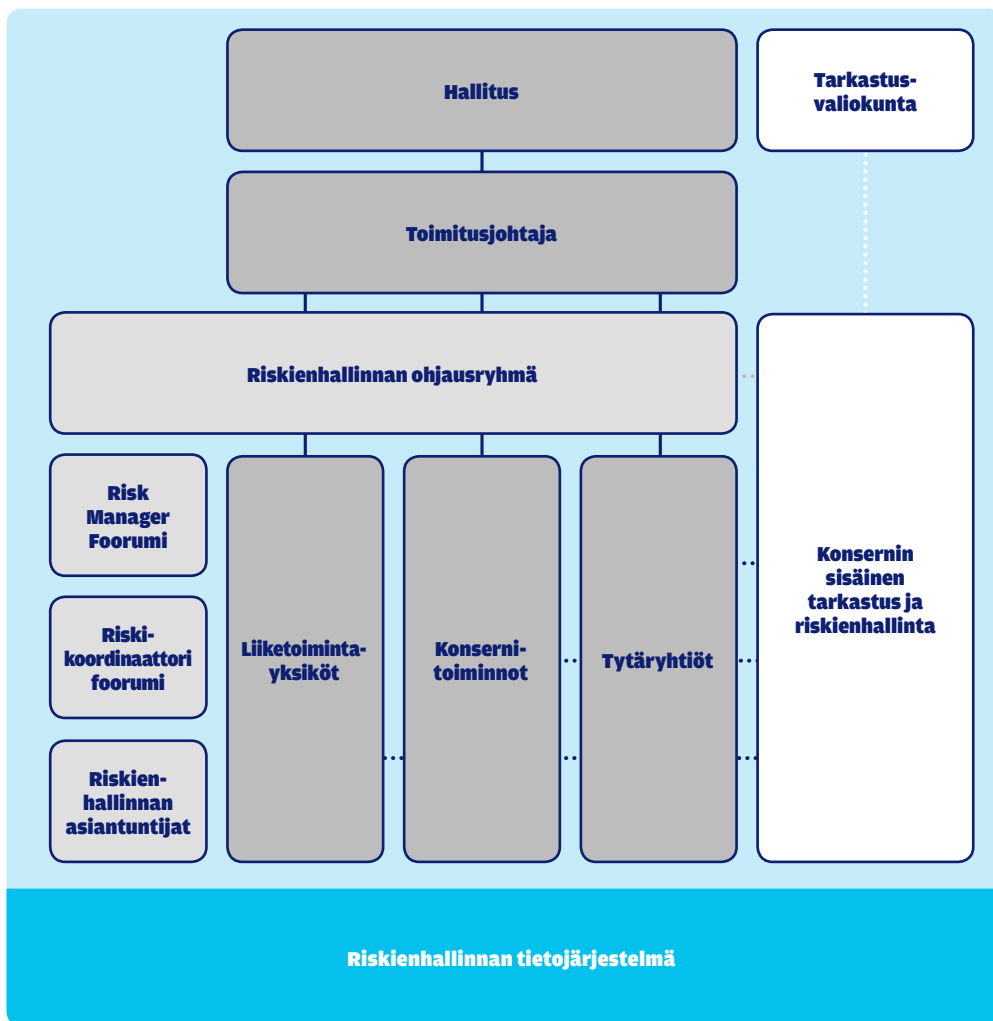
Riskien raportointi hallitukselle ja Riskienhallinnan ohjausryhmälle tapahtuu vuosineljänneksittäin konsernin sisäisen tarkastuksen ja riskienhallinnan koordinoimana. Riskienhallinnan kehittämistoimien ja strategisten kontrollien tilasta raportoidaan hallituksen tarkastusvaliokunnalle kuusi kertaa vuodessa. 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.

Jatkuva seuranta on yritysjohdon, liiketoiminta-yksiköiden ja konserninlaajuisen toimintojen vastuulla osana normaalia, toistuvaa toimintaa. Lentoturvallisuuteen liittyviä valvontatoimia sekä yleisten määräysten noudattamista seurataan laatujärjestelmän kautta. Yhtiön turvallisuuden kannalta keskeisiä elementtejä auditoidaan vuosittain laatujärjestelmän mukaisesti.

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 koordinoidun riskienhallinnan kehittämistoiminnan ja parhaiden käytäntöjen jakamisen varmistamiseksi on perustettu erillinen Risk Manager -foorumi, joka koostuu riskienhallinnan asiantuntijoista. Se kokoontuu neljännesvuosittain.



Riskienhallinnan painopistealueet vuonna 2014 ja 2015

Vuonna 2014 kehitystoimet painottuivat muodollisen riskinottohalukkuuden ja sietokyvyn asettamiseen sekä riskilähtöisen lähestymistavan viemiseen osaksi uuden liiketoiminnan ja strategisten hankkeiden suunnittelua ja toteutusta. Näiden lisäksi toteutettiin konserninlaajuinen analyysi riskitiedonhallintajärjestelmän (GRC-alusta) vaatimuksista.

Osana riskienhallintajärjestelmän jatkuvaa parantamista vuodelle 2015 on suunniteltu seuraavat toimet: integroidun, konserninlaajuisen riskitiedonhallintajärjestelmän käyttöönotto, asetetun riskinottohalukkuuden ja sietokyvyn vieminen osaksi päätöksentekoprosesseja sekä riskitietoisuuteen liittyvät hankkeet koko organisaatiossa.

Suurimmat riskit

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 tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskit jäävät yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

Seuraavalla sivulla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Suurimmat riskit

Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)
ULKONEN		
Kilpailijat	Riski, että kilpailijat tai uudet markkinoille tulijat ryhtyvät toimiin, joiden tarkoituksena on luoda kestäväää kilpailuetua Finnairia vastaan.	<ul style="list-style-type: none"> Kilpailijoiden toiminnan jatkuva seuranta Skenaarioanalyysi Valmiussuunnittelu
Liikennöintimaksut ja -luvat	Riski, että yllentolupien ja liikennöimismaksujen kuten laskeutumis-, lähtö- ja navigointimaksujen hinta ja saatavuus vaikuttavat kielteisesti Finnairin liiketoimintaan ja kannattavuuteen.	<ul style="list-style-type: none"> Politiittisen ympäristön jatkuva seuranta Lobbyaus
Pääoman saatavuus	Riski, että riittämätön pääoman saatavuus vaikeuttaa yhtiön kykyä kasvaa ja tuottaa liikevoittoa.	<ul style="list-style-type: none"> Rahoitussuunnitelma Rahoituspolitiikka
Taloudellinen epävakaus	Riski, että merkittävä taloudellinen epävakaus tai muu laajamittainen taloudellinen häiriö hidastaa matkustamista.	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva markkinakehityksen analysointi Säännölliset riskinarviointit Valmiussuunnittelu
Maariski	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"> Jatkuva seuranta ja markkinatuntemus Konsernitason riskinarviointi Ulkomaan yksiköiden riskinarviointi
Allianssit ja yhteisyritykset	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"> Aktiivinen allianssisyhteistyö Yhteishankkeiden hallinnointimalli Nimetyt allianssi- ja yhteisyritystiimit
Kumppanit ja toimittajat	Riski, että laatu- ja saatavuusongelmilla ja / tai kumppanuusien ja toimittajien odottamattomilla kustannuksilla on haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen ja kannattavuuteen tai toimittajat saavat neuvotteluvoimaa suhteessa Finnairiin.	<ul style="list-style-type: none"> Toimittajien monipuolistaminen Toimittajien riskinarviointi Sopimusriskihallinta
Markkinariski	Riski, että kustannukset kasvavat haitallisten korkomuutosten, heikon valuuttakurssiposition ja / tai lentopetrolin hinnan nousun seurauksena.	<ul style="list-style-type: none"> Hallituksen hyväksymä rahoituspolitiikka Rahoituspolitiikan täytäntöönpanon sisäinen valvonta
Lainsäädäntö ja muu sääntely	Riski, että muutokset lainsäädännössä, asetuksissa tai niiden tulkinnassa vaikuttaa merkittävästi yhtiön liiketoiminnalliseen suorituskykyyn.	<ul style="list-style-type: none"> Compliance management -ohjelma ulkoisten vaatimusten muutosten tunnistamiseksi ja sisäisten toimintojen tukemiseksi niiden noudattamisessa Sisäiset poliitikat
SISÄINEN		
Strategian toimeenpano	Riski, että Finnairin strategisten ohjelmien ja hankkeiden täytäntöönpano epäonnistuu.	<ul style="list-style-type: none"> Virallisten projektinhallinnan menetelmien käyttö kaikissa strategisissa hankkeissa mukaan lukien riskien tunnistaminen, arviointi ja hallintatoimenpiteiden suunnittelu
Inhimillinen pääoma	Riski, että Finnair ei voi toteuttaa strategiaansa inhimillisen pääoman riittämättömästä laadusta, sitoutumisesta tai resursoinnista johtuen.	<ul style="list-style-type: none"> Strategisten kyvykkyyksien johtaminen HR-prosessien jatkuva parantaminen Muutosjohtamisen ohjelma Työhyvinvointistrategia
Kapasiteetin suunnittelu	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"> Verkostostrategia Kysynnän ennustaminen Reittikannattavuuden seuranta
Operatiiviset häiriöt	Riski, että Finnair ei kykene toipumaan puuttuvien resurssien, kuten kriittisten liiketoimintatietojen ja tietojärjestelmien, aikaansaamista toiminnan katkoksesta.	<ul style="list-style-type: none"> Yritykseen kohdistuvien vaikutusten analyysi Häiriörisiki- ja haavoittuvuusarviointit Liiketoiminnan jatkuvuuden suunnittelu ja testaus Vakavista tietojärjestelmähäiriöistä toipumisen suunnittelu ja testaus
Myyntituottojen hallinta	Riski, että Finnair ei pysty kilpailukykyiseen tuottojen hallintaan ja optimoimaan tulojaan tuolikielometriä kohden.	<ul style="list-style-type: none"> Myyntituottojen optimointiprosessi Varaustrendien, ennakkovarausraporttien ja myyntitoteuman päivittäinen seuranta Keskeisten muuttujien kuten markkinaosuuksien, hinnoittelurakenteen ja olennaisten kilpailijoiden lentoyhtiöiden hintatason sekä reittikannattavuuden seuranta

Palkka- ja palkkioselvitys 2014

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto 141

Finnairin kokonaispalkitseminen 141

Muuttuvat palkanosat 142

Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot 142

Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot 143

Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys 145

Hallituksen palkkiot vuonna 2014 145

Johdon palkitseminen vuonna 2014 146

Lisäeläkkeet 146

Työsuhteen päätyminen ja erokorvaus 146

Muut edut 146

Johdanto

Finnairin palkka- ja palkkioselvitys kuvaa yhtiön palkitsemiskäytäntöjä sekä ylimmän johdon eli hallituksen, toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkitsemista vuonna 2014. Lisätietoja saa myös yhtiön internet-sivuilta 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 arvellemme 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 kustannuksiltaan kilpailukykyistä. Lentoliikenteen kilpailutilanteen ja Finnairin strategian toteuttamisen kannalta on keskeistä, että kaikkien henkilöstöryhmien työvoimakustannukset olisivat markkinatasoisia.

Palkitsemisessa ja palkkiorakenteissa otetaan huomioon eri palkitsemismuotojen vaikuttavuus ja kustannukset. Finnairin palkitsemiskäytännöt noudattavat paikallisia lakeja, määräyksiä ja käytän-

töjä. 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

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 määriteltä pääosin suomalaisissa työehtosopimuksissa. Suomen ulkopuolella Finnair noudattaa kunkin paikallisen maan palkkakäytäntöjä ja työehtosopimuksia. Finnairissa noudatettavat työehtosopimukset ovat nähtävillä yhtiön internetsivuilla www.finnairgroup.com

Koko henkilöstön työsuhde-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 etuuksien 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 vähäistä. Vuoden 2014 koko henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien pituus Finnairissa oli 17,4 vuotta.

Finnairin suurimpien suomalaisten työntekijäryhmien kuukausiansiot 2014*

Henkilöstöryhmä	Mediaani**	
	2014	2013
Johtoryhmä	18 486	18 998
Lentäjät (SLL)	10 216	10 469
Johtotehtävissä olevat	8 517	9 004
Ylemmät toimihenkilöt (FYT)	5 253	5 333
Insinöörit (FIRY)	5 154	5 305
Tekniset toimihenkilöt (FT)	5 116	4 877
Tekniset palvelut, Ilmailualan Unioni (IAU)	4 777	4 577
Matkustamohenkilökunta (SLSY)	4 207	4 152
Maapalvelutyöntekijät (IAU)	3 911	3 825
Lentoalan toimihenkilöt (SLV)	3 551	3 486

* 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 päivärahajoja.

Esimiehinä toimivat lentäjät eivät ole mukana luvuissa. Pitkän aikavälin kannustimet eivät ole luvuissa mukana.

** Mediaaniansiot kuvaavat kunkin ryhmän keskipalkkaa, eli puolet ryhmän työntekijöistä ansaitsee tätä enemmän ja puolet tätä vähemmän.

Keskimääräiset palvelusvuodet suurimmissa suomalaisissa työntekijäryhmissä 31.12.2014

Henkilöstöryhmä	Keskimääräiset palvelusvuodet
Johtoryhmä	6,3
Lentäjät (SLL)	14,5
Johtotehtävissä olevat	15,7
Ylemmät toimihenkilöt (FYT)	16,6
Insinöörit (FIRY)	21,7
Tekniset toimihenkilöt (FT)	26,4
Tekniset palvelut, Ilmailualan Unioni (IAU)	19,9
Matkustamohenkilökunta (SLSY)	20,7
Maapalvelutyöntekijät (IAU)	18,7
Lentoalan toimihenkilöt (SLV)	21,9
Suurimpien suomalaisten työntekijäryhmien keskiarvo	19,2

Muuttuvat palkanosat määräytyvät yhtiön menestyksen ja henkilön suorituksen mukaisesti.



Palkkatason määrittelyssä käytetään taustalla työn vaativuuden arviointia

Finnair käyttää toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden, insinöörien ja ulkomaan toimipisteiden henkilökunnan palkkatason 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. Vaativuusluokka mahdollistaa palkitsemisen yhdenmukaisuuden sekä yhtiön sisällä että ulkoiseen markkinaa nähden.

Muuttuvat palkanosat

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 kannustimilla 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 tehtävaluokasta riippuen 2,5–30 prosenttia peruspalkasta. Mikäli henkilö ylittää hänelle asetetut tavoitteet merkittävästi, voi kannustinpalkkio olla maksimissaan 5–60 prosenttia vuositason peruspalkasta. Kannustinjärjestelmä seuraa yhtiön budjettikautta, joka on kuusi kuukautta, ja palkkiot maksetaan puolivuositain. Palkkiot lasketaan kyseisen jakson aikana maksetusta peruspalkasta.

Yhtiön toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten kannustinpalkkio määräytyy hallituksen puolivuositain asettamien tavoitteiden perusteella, ja kunkin johtajan tavoitteet perustuvat hallituksen kyseiselle kaudelle määrittelemiin koko Finnairia koskeviin tavoitteisiin ja johtajan vastuulla

olevan liiketoiminta-alueen tavoitteisiin. Tavoitteet perustuvat pääasiallisesti taloudellisiin tekijöihin, mutta myös operatiiviseen toimintaan ja laatuun liittyviin mittareihin kuten esimerkiksi asiakas- ja henkilöstötyytyväisyyteen.

Johtoryhmällä kannustinpalkkion tavoitetaso oli 20 prosenttia ja maksimitaso 40 prosenttia peruspalkasta vuonna 2014. Toimitusjohtajalla tavoite- ja maksimitasot olivat 30 ja 60 prosenttia.

Valtion palkitsemisohjeen, eli Talouspoliittisen ministerivaliokunnan 13.8.2012 yritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemisesta antaman kannanoton, mukaisesti yksittäisen henkilön lyhyen aikavälin kannustinpalkkio ei minään vuonna voi ylittää 60 prosenttia 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 2014 henkilöstörahaston tavoitteet eivät täytyneet.

Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

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.

Ohjelma koostuu rullaavista, vuoden mittaisista säästökausista ja niitä seuraavista noin kahden vuoden mittaisista omistusjaksoista. Ohjelman ensimmäiselle säästökaudelle, joka alkoi 1.7.2013, ilmoitautui noin 20 prosenttia kutsutuista, toisin sanoen yli tuhat Finnairin työntekijää. Toinen säästökausi alkoi 1.7.2014 ja mukaan ilmoitautui 15 prosenttia kutsutuista eli noin 700 henkilöä. Uusista säästökausista päättää yhtiön hallitus vuosittain.

Ohjelmaan osallistuminen on vapaaehtoista. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 prosenttia ja vähimmäissäästön 2 prosenttia kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta, kuitenkin enintään 8 000 euroa vuodessa per osallistuja. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositarkastusten julkistamispäivien jälkeen. Ostetuille osakkeille säästökauden aikana maksetut osingot käytetään automaattisesti Finnairin osakkeiden ostamiseen seuraavana osingonmaksun jälkeisenä osakkeiden ostopäivänä.

Kahden vuoden omistusjakson jälkeen Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta ostettua säästöosaketta kohden. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Ensimmäisen säästökauden 2013–2014 lisäosakkeet luovutetaan helmikuussa 2016 ja toisen säästökauden 2014–2015 lisäosakkeet helmikuussa 2017. Lisäksi Finnair antaa kaikille ohjelmaan ensimmäistä kertaa osallistuville 20 bonusosaketta ensimmäisen kolmen säästökuukauden jälkeen.

Avainhenkilöiden suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti 7.2.2013 suunnata yhtiön avainhenkilöille uuden suoritusperusteisen, osakepohjaisen kannustinjärjestelmän. Järjestelmä korvasi aiemman, vuoden 2012 lopussa päättyneen ohjelman. Järjestelmän tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Järjestelmä on valtion palkitsemisohjeen 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 aloittaminen edellyttää erillistä hyväksyntää Finnairin hallitukselta.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraa rajoitusaika, jonka aikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusaika on kolme vuotta Finnairin johtoryhmän jäsenillä ja yksi vuosi muilla osallistujilla. Lisäksi johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä - ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä - kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan johtoryhmän jäsenille kolmessa erässä (50, 30 ja 20 prosenttia) ansaintajaksoa seuraavien kolmen vuoden aikana. Muille osallistujille ansaitut osakkeet maksetaan kahdessa 50 prosentin erässä ansaintajaksoa seuraavien kahden vuoden aikana.

Siirtyminen aiemmasta kiinteästä, kolmen vuoden pituisesta ohjelmasta vuosittain alkavaan rullaavaan ohjelmarakenteeseen aiheuttaa sen, että uusi järjestelmä toimii kokonaisuudessaan palkkiosakkeiden osalta vasta vuonna 2018. Tästä syystä järjestelmään on lisätty kertaluonteinen siirtymäkauden lisäohjelma, joka täydentää vuosien 2016 ja 2017 palkkio-osakkeita, mikäli lisäohjelman erillinen tavoite saavutetaan. Vuosina 2014 ja 2015 johdolle ei makseta lainkaan palkkio-osakkeita.

Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 30 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat enimmäistasolla, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden tavoitetaso on 20–25 prosenttia ja maksimitaso vastaavasti 40–50 prosenttia henkilön vaativuusluokan mukaisesta vuosittaisesta, keskimääräisestä peruspalkasta.

Ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle tämän osakeohjelman perusteella myönnettyjen osakkeiden arvo ei minään vuonna saa ylittää 60 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavia osakkeita vähennetään määrällä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

Henkilö ei ole oikeutettu palkkioon, mikäli hän irtisanoutuu tai hänet irtisanotaan ennen osakkeiden maksuhetkeä. Lisäksi hallitus on oikeutettu niin halutessaan perimään takaisin jo luovutetut osakkeet, mikäli osakeohjelmaan kuuluvan henkilön työsuhde päättyy rajoitusaikana.

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.

Vuosia 2013–2015 koskeva ohjelma

Finnairin hallitus päätti vuosia 2013–2015 koskevasta osakeohjelmasta 7.2.2013. Ohjelmaa koskevat yllä kuvatut järjestelmän yleiset säännöt. 2013–2015 ohjelmaan oikeutettuja osallistujia oli noin 40.

Osakeohjelman 2013–2015 suoritusmittarit ovat yhtiön liikelulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot ovat 60 ja 40 prosenttia. Ohjelmaa täydentävän siirtymäkauden ohjelman suoritusmittarina on toiminnallinen liikelulosprosentti.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Vuosia 2014–2016 koskeva ohjelma

Finnairin hallitus päätti vuosia 2014–2016 koskevasta osakeohjelmasta 10.2.2014. Ohjelmaa koskevat yllä kuvatut järjestelmän yleiset säännöt. 2014–2016 ohjelmaan oikeutettuja osallistujia oli 31.12.2014 yhtiössä noin 50.

Osakeohjelman 2014–2016 suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Näiden mittarien painoarvot ovat 50 ja 50 prosenttia.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Vuosia 2015–2017 koskeva ohjelma

Finnairin hallitus päätti vuosia 2015–2017 koskevasta osakeohjelmasta 16.12.2014. Ohjelmaa koskevat yllä kuvatut järjestelmän yleiset säännöt. 2015–2017 ohjelmaan oikeutettuja osallistujia on yhtiössä noin 60.

Osakeohjelman 2015–2017 suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Näiden mittarien painoarvot ovat 50 ja 50 prosenttia.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti 13.10.2014 suunnata yhtiön lentäjille pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän. Ohjelma on osa Finnairin ja Suomen Liikennelentäjäliiton (SLL) solmimaa sopimusta, jossa sovittiin 17 miljoonan euron vuosittaisista, pysyvistä säästöistä lentäjien kuluissa. Säästösopimuksen ehtona oli lentäjien kannustinjärjestelmän toteutuminen.

Ohjelma kattaa vuodet 2015–2018 ja palkkion toteutumisen edellytyksenä on Finnairin ja SLL:n välisessä säästösopimuksessa määriteltyjen säästöjen toteutuminen sovitun aikataulun mukaisesti vuosina 2015–2018. Lisäksi yhtiön osakekurssin tulee olla ohjelman päättyessä vähintään 4 euroa. Jos nämä edellytykset täyttyvät, lentäjillä on oikeus rahapalkkioon, joka perustuu osakkeen kurssiin. Palkkion arvo 4 euron osakekurssitasolla on yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti 8 euron osakekurssia vastaava ansainta on 24 miljoonaa euroa, mikä on myös ohjelman maksimiansaintataso. Koko neljän vuoden jaksolle laskettuna yksittäisen lentäjän ansaintamahdollisuus vuositasona on 5–10 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta.

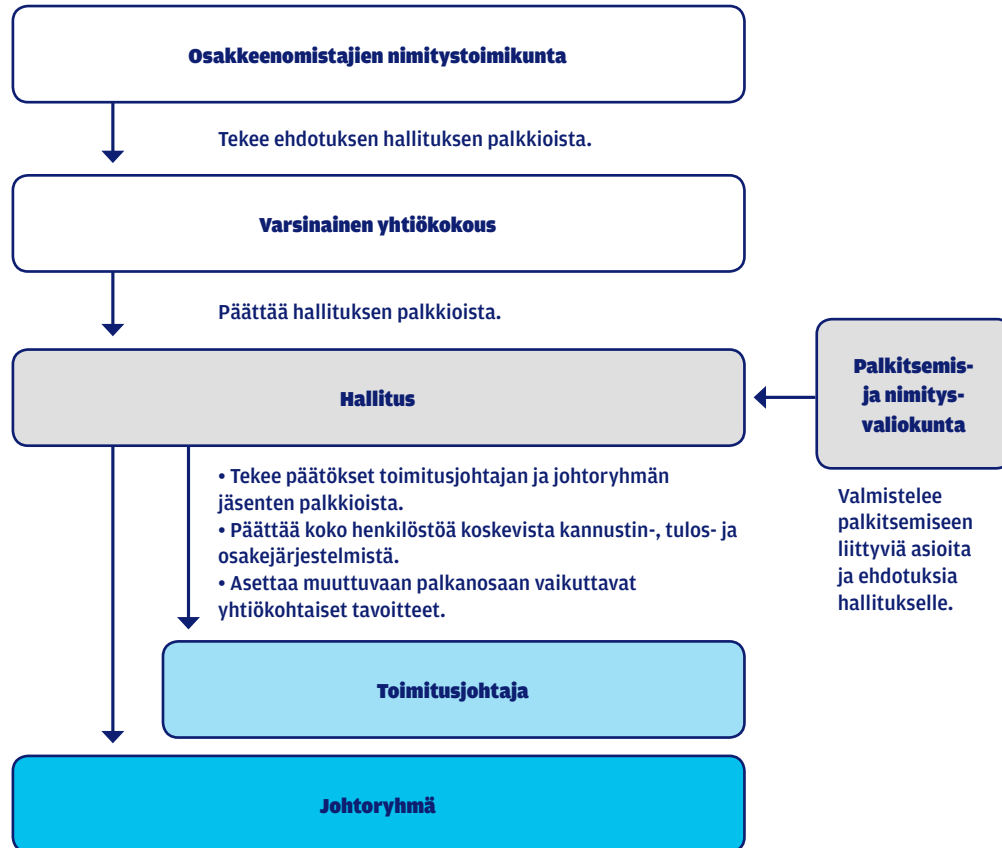
Ohjelmaan oikeutettuja lentäjiä on yhtiössä noin 700. Rahapalkkio maksetaan lentäjille keväällä 2019, mikäli edellä mainitut maksamisen edellytykset täyttyvät.

Johdon palkitsemisperiaatteen 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 palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan valmistelun pohjalta. Palkitsemisessa on otettu huomioon valtion palkitsemisohjeet.

Palkitsemisen päätöksentekojärjestys



Hallituksen palkkiot vuonna 2014

Finnairin hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot sekä muut taloudelliset edut päättää vuosittain varsinainen yhtiökokous. Hallituksen jäsenten valintaa ja heidän palkitsemistaan valmis-

telee suurimpien osakkeenomistajien edustajien muodostama nimitystoimikunta. Hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot maksetaan rahakorvauksina.

Hallituksen jäsenet eivät ole yhtiön osakeohjelman eivätkä kannustinpalkkiojärjestelmän piirissä. Vuoden 2014 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 2 400 euroa hallituksen tai sen valiokunnan kokousta kohden.

Finnairin hallituksen palkkiot vuodelta 2014 maksuperusteisesti

	Vuosi- palkkiot*	Hallituksen kokoukset	Valiokunnan kokoukset	Kokous- palkkiot	Kokous- palkkiot yhteensä	Vero- tettavat etuudet**	Yhteensä
Jäsenet 1.1.-31.12.2014							
Klaus Heinemann (pj)	61 200,00	9/9	1/6	1 200,00	10 800,00	0,00	72 000,00
Harri Kerminen (varapj.)	32 400,00	9/9	10/11	600,00	9 600,00	1 465,72	43 465,72
Maija-Liisa Friman	30 000,00	9/9	6/6	600,00	7 800,00	9 466,19	47 266,19
Gunvor Kronman	30 000,00	8/9	5/5	600,00	6 600,00	3 538,39	40 138,39
Jussi Itävuori	30 000,00	9/9	5/5	2 400,00	24 000,00	6 361,26	60 361,26
Jäsenet 27.3.-31.12.2014							
Jaana Tuominen	22 500,00	7/7	3/3	600,00	4 800,00	0,00	27 300,00
Nigel Turner	22 500,00	7/7	5/5	2 400,00	26 400,00	1 395,40	50 295,40
Jäsenet 1.1.-27.3.2014							
Merja Karhapää	7 500,00	2/2	1/1	600,00	1 800,00	0,00	9 300,00
Antti Kuosmanen	7 500,00	0/2	1/2	600,00	600,00	0,00	8 100,00

Hallituksen kokouspalkkiot on esitetty yllä maksuperusteisesti.

* Hallituksen palkkio on ilmaistu vuosisatasella, mutta palkkio maksetaan kuukausittaisina erinä.

** Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on mahdollisuus käyttää.

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnairin reittilennoilla erillisen hallituksen lippuohjesäännön mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa.

Finnairin hallituksen palkkiot ovat olleet muuttumattomat vuodesta 2008 lähtien.

Johdon palkitseminen vuonna 2014

Finnair Oyj:n toimitusjohtajana toimi vuonna 2014 Pekka Vauramo. Johtoryhmässä oli vuonna 2014 toimitusjohtajan lisäksi seitsemän henkilöä. Henkilöstöjohtaja Manne Tiensuu ja kaupallinen johtaja Allister Paterson erosivat johtoryhmästä vuoden 2014 aikana. Heidän tilallaan aloittivat 1.10.2014 henkilöstöjohtaja Eija Hakakari ja 1.11.2014 kaupallinen johtaja Juha Järvinen. Lisäksi Greg Kaldahl jätti Finnairin 31.12.2014. Johtoryhmän jäsen maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2014 on esitetty sivulla 8.

Vuodelta 2014 johdolle ei tullut maksettavaksi lainkaan pitkän aikavälin kannustimia. Johtoryhmän lyhyen aikavälin kannustimet laskivat vuodesta 2013 merkittävästi yhtiön tappiollisen tuloskehityksen vuoksi.

Johdolle ja muille avainhenkilöille keväällä 2013 maksetut pitkän aikavälin kannustimet perustuvat kolmen vuoden ohjelmaan, joka alkoi vuonna 2010 ja päättyi vuonna 2012. 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 ehdoissa otettiin huomioon tuolloin voimassa ollut valtion palkitsemisohje. Pitkän aikavälin kannustinpalkkio kolmen vuoden aikajaksolta toteutui 43-prosenttisesti maksimiin nähden. Palkkiona maksetut osakkeet ovat luovutuskielessä vuoden 2015 loppuun saakka. Lisäksi osakkeet, joista on maksettu ostokannustimia vuosina 2011 ja 2013, olivat luovutuskielessä vuoden 2013 loppuun saakka.

Lisäeläkkeet

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja Pekka Vauramolle kertyy eläkettä ja hänen eläkeikänsä määräytyy työntekijän eläkelain mukaisesti. Toimitusjohtaja Vauramolla ei ole lisäeläke-etuuksia.

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 ovat maksuperusteisia ja lisäeläkejärjestelmän piirissä on neljä johtoryhmän jäsentä. Lisäeläkemaksun suuruus on 10 prosenttia vuoden TyEl -ansioista. Lisäeläkkeessä on vapaakirjaoikeus, ja eläkeikä on 63 vuotta. Finnairin johtoryhmässä ei ole henkilöitä, joilla olisi etuusperusteinen lisäeläkejärjestely.

1.1.2013 jälkeen tehtyihin 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.

Johtoryhmä

Johtoryhmän jäsenten toimitusjohtajasopimusten mukaan molemmilla osapuolilla on mahdollisuus irtisanoa sopimus ilman erityisiä perusteita. Irtisanomisaika on molemminpuolisesti enintään 6 kuukautta. Yhtiön päättäessä työsuhteen johtajalle maksetaan enintään 12 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 prosenttia vuosipalkasta ja nousee vuosittain. Korvaussumma ei kuitenkaan voi ylittää 500 000 euroa. Lisäksi toimitusjohtajalla on matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Johtoryhmä

Johtoryhmän jäsenillä on vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus, johdon vastuuvakuutus sekä oikeus sairaskuluvakuutukseen. Lisäksi johtoryhmän jäsenillä on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Johdon palkitsemista, yhtiön pitkän aikavälin kannustinjärjestelmää sekä eläkemaksuja on kuvattu lisäksi tilinpäätöksen liitetiedossa 3.8 Palkitseminen.

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa	Toimitusjohtaja 2014		Toimitusjohtajat 2013			Johtoryhmä 2014 ¹⁾	Johtoryhmä 2013 ¹⁾
		Pekka Vauramo	Mika Vehviläinen (Toimitusjohtaja 28.2.2013 asti)	Ville Iho (Toimitusjohtajan sijainen 27.1.-31.5.2013) ²⁾	Pekka Vauramo (Toimitusjohtaja 1.6.2013 alkaen)		
Peruspalkka³⁾							
Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä on hallituksen päättämä kuukausittain maksettava peruspalkka.	Yhteensä, euroa	638 600	178 039	225 040	360 500	1 614 461	1 620 049
Luontaisetuedet							
Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten työsuhte-etuja on kuvattu sivulla 7.	Autoetu, verotusarvo	0	1 890	12 540	0	60 999	58 080
	Puhelinetu, verotusarvo	240	40	240	140	1 720	2 240
	Asuntoetu, verotusarvo	0	4 699	0	0	0	0
	Muut verotettavat etuudet ⁸⁾	3 695	-	-	-	2 916	-
	Yhteensä, euroa	3 935	6 629	12 780	140	65 635	60 320
Lyhyen aikavälin kannustimet⁴⁾							
Periaatteita on kuvattu sivuilla 2–3.	Tavoitepalkkio, %	30 %	20 %	20 %	30 %	20 %	20 %
	Maksettu palkkio, % peruspalkasta ⁵⁾	18 %	53 %	19 %	0 %	10 %	18 %
	Yhteensä, euroa	117 508	94 382	43 299	0	163 104	289 699
Pitkän aikavälin kannustimet							
Pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä 2010–2012							
Kolmevuotinen osakeohjelma, jonka periaatteita on kuvattu sivulla 5.	Osakepalkkio, rahaosuus	0	0	102 850	0	0	640 910
	Osakepalkkio, osakeosuus euroissa ⁶⁾	0	0	68 567	0	0	427 273
	Ostokannustin euroissa ⁷⁾	0	150 147	49 572	0	0	265 766
	Yhteensä, euroa	0	150 147	220 989	0	0	1 333 949
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä		760 042	429 197	502 108	360 640	1 843 200	3 304 017

1) Ei sisällä toimitusjohtajan sijaisena toimineen Ville Ihon palkkoja ja palkkiota vuodelta 2013. Sisältää palkat ja palkkiot siltä ajalta kun henkilö on toiminut johtoryhmän jäsenenä.

2) Ville Ihon palkat ja palkkiot koko vuodelta 2013.

3) Peruspalkka sisältää myös lomarahat.

4) Ansaintajakso 2013 maksettujen palkkioiden osalta oli 1.7.2012–30.6.2013 ja 2014 maksettujen palkkioiden osalta 1.7.2013–30.6.2014.

5) Maksetut lyhyen aikavälin kannustimet verrattuna maksettuihin peruspalkkoihin.

6) Arvo maksuhetken osakekurssin (EUR 2,5337) mukaan.

7) Maksetun ostokannustimen ansaintajakso on edellinen vuosi.

8) Muut verotettavat etuudet sisältävät mm. sairaskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstöliput.

Hallitus 31.12.2014



Klaus Heinemann



Harri Kerminen



Maija-Liisa Friman



Jussi Itävuori



Gunvor Kronman



Jaana Tuominen



Nigel Turner

Klaus Heinemann

s. 1951, Diplom Kaufmann, Saksan kansalainen. Hallituksen puheenjohtaja 27.3.2013 alkaen, hallituksen jäsen vuodesta 2012.

Valiokunnat: -

Päätoimi: Hallitusammattilainen.

Keskeiset luottamustehtävät: Skyworks Holdings LLC Advisory Boardin jäsen, Algeco Scotsman Holdingsin hallituksen jäsen ja Avinomics GmbH Advisory Boardin johtaja.

Harri Kerminen

s. 1951, vuorineuvos, DI, MBA, Suomen kansalainen. Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2012, jäsen vuodesta 2011.

Valiokunnat: Palkitsemis-, tarkastus- ja nimitysvaliokunta.

Päätoimi: Hallitusammattilainen.

Keskeiset luottamustehtävät: MetGen Oy:n, HST Partners Oy:n ja Magsort Oy:n hallituksen puheenjohtaja, Tikkurila Oy:n, Normet Oy:n ja Harjavalta Oy:n hallituksen jäsen.

Maija-Liisa Friman

s. 1952, DI, Suomen kansalainen. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta (pj.).

Päätoimi: Hallitusammattilainen.

Keskeiset luottamustehtävät: Neste Oil Oy:n hallituksen varapuheenjohtaja, Talvivaara Oy, 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: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta (pj.).

Päätoimi: Senior Partner, RJJ Partners Limited.

Keskeiset luottamustehtävät: -

Gunvor Kronman

s. 1963, FM, Suomen kansalainen. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

Valiokunnat: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta.

Päätoimi: Hanasaaren ruotsalais-suomalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja.

Keskeiset luottamustehtävät: Kalevala Korun ja Plan Finlandin hallituksen puheenjohtaja, Crisis Management Initiativen ja Suomen kehityspoliittisen toimikunnan varapuheenjohtaja. Veripalvelun, Helsingin yliopiston, Konstsamfundetin, Plan Internationalin, Suomen Unesco-toimikunnan, Ruotsin kuninkaallisen draamateatterin Dramatenin, Rand Corporations (US/UK) ja Augusta Victoria Hospitalin (Palestiina) hallitusten jäsen.

Jaana Tuominen

s. 1960, DI, Suomen kansalainen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014.

Valiokunnat: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta.

Päätoimi: Paulig Oy:n konserni- ja toimitusjohtaja vuodesta 2008.

Keskeiset luottamustehtävät: Suomen Oyj:n, Suomen Messut Osuuskunnan ja Elintarviketeollisuusliitto ry:n hallituksen jäsen.

Nigel Turner

s. 1958, BA (Hon.), Ison-Britannian kansalainen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014.

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta.

Päätoimi: -

Keskeiset luottamustehtävät: Jetscape Inc:n hallituksen varapuheenjohtaja ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja.

Hallitus valittiin 27.3.2014 pidetyssä yhtiökokouksessa. Lisätietoa hallituksen jäsenistä sekä heidän Finnair-osakkeiden omistuksesta löytyy osoitteesta www.finnairgroup.com.

Johtoryhmä 31.12.2014



Pekka Vauramo
@pekkavau



Eija Hakakari
@eijahakakari



Erno Hildén
@ernohilden



Ville Iho



Juha Järvinen
@juhahelsinki



Gregory Kaldahl 31.12.2014 asti



Sami Sarelius



Arja Suominen
@arjasuominen

Pekka Vauramo

s. 1957, DI, Finnairin toimitusjohtaja 1.6.2013 alkaen. Vauramo toimi vuosina 2007–2013 lastinkäsittely-yhtiö Cargotecin palveluksessa, viimeksi MacGregor-liiketoiminta-alueen operatiivisena johtajana Hongkongissa. Ennen Cargotecia Vauramo työskenteli ruotsalaisessa kaivos- ja rakennusyhtiö Sandvikissa vuosina 1985–2007.

Eija Hakakari

s. 1961, KM, henkilöstöjohtaja, aloitti tehtävässään 1.10.2014. Eija Hakakari siirtyi Finnairin palvelukseen Stora Enson Printing and Living -divisioonan henkilöstöjohtajan tehtävästä. Hän on aikaisemmin toiminut Rautaruukin henkilöstöjohtajana sekä henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Kiinassa ja Suomessa.

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 on toiminut aiemmin Finnairin resurssienhallinnasta vastaavana johtajana ja Finnair Reittiliikenteen eri tehtävissä, viimeksi tuotannonohjauksesta vastaavana johtajana.

Juha Järvinen

s. 1976, MBA, kaupallinen johtaja, aloitti tehtävässään 1.11.2014, Finnairin palveluksessa vuodesta 2012. Järvisellä on pitkä kokemus lentoliikenteen eri palveluiden johtotehtävistä. Ennen nykyistä tehtäväänsä hän toimi Finnair Cargon toimitusjohtajana ja sitä ennen SAS Scandinavian Airlinesin kansainvälisten maapalveluiden johtajana.

Gregory Kaldahl

s. 1957, BS, resurssien hallinnasta vastaava johtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2011. Kaldahl on aiemmin työskennellyt useassa eri lentoyhtiössä. Viimeksi hän on toiminut United Airlinesin resurssienhallinnasta vastaavana johtajana. Kaldahlin nelivuotiskausi Finnairin palveluksessa päättyi 31.12.2014.

Sami Sarelius

s. 1971, OTK, lakiasiainjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998.

Arja Suominen

s. 1958, FM, e-MBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2011 lähtien. Suominen on aiemmin työskennellyt Nokiassa viestinnän johtotehtävissä, viimeksi Nokian viestintäjohtajana.

Lisätietoa johtoryhmän jäsenistä sekä heidän Finnair-osakkeiden omistuksestaan on osoitteessa www.finnairgroup.com.

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 suoraan tunnistanut riskejä, jotka liittyivät pakkotyövoiman käyttöön. Tämä johtuu sekä toimialan yleisestä luonteesta että alaa koskevasta tiukasta viranomaissäätelystä ja valvonnasta.

Ilmailuala ja Finnairin toiminta koskettavat kuitenkin globaaleja toimialoja, joilla pakkotyövoiman käyttöä ei voida sulkea pois, esimerkiksi tekstiiliteollisuutta. Finnairissa käytetyt virkapuvut ja työvaatteet hankitaan toimittajilta, jotka ovat ottaneet eettiset näkökohdat huomioon omassa toiminnassaan. Pakkotyövoiman käyttöön liittyviä riskejä seurataan ja valvotaan riskien toteutumisen estämiseksi osana Finnairin hankintaketjun arviointia ja valvontaa. Finnairin eettiset ohjeet toimittajille (Finnair Supplier Code of Conduct) sisältävät vaatimukset työvoiman ja ihmisoikeuksien kunnioittamisesta.

505

Organisaation osallistuminen poliittiseen vaikuttamiseen ja lobbaukseen

Finnair seuraa ilmailualan yhteiskunnallista toimintaympäristöä ja osallistuu avoimesti alan sääntelyyn liittyvään keskusteluun. Finnairin edunvalvonnan tavoitteina on ennakoida toimintaympäristön kehitystä sekä vaikuttaa yhtiön toimintaan olennaisesti vaikuttavaan sääntelyyn kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.

Lentoyhtiöille merkittävimpiä viranomaistahoja ovat liikenneministeriöt ja ilmailuviranomaiset. Finnairin edustajat osallistuvat myös aktiivisesti sidosryhmäkuulemisiin eduskunnassa ja muissa ministeriöissä, sekä tapaavat muutoin poliittisia päättäjiä ja virkamiehiä keskustellakseen Finnairin liiketoimintaan vaikuttavasta säätelystä. Tärkeimpinä edunvalvontakohteina Finnairilla on liikenneoikeuksiin ja kustannustekijöihin sekä kansainvälisiin kauppasuhteisiin vaikuttava sääntely.

Uudet lentoreitit mahdollistavat liikenneoikeudet määritellään valtioiden tai niiden välisten yhteenliittymien välisin lentoliikennesopimuksin. Koska Finnair pyrkii tarjoamaan asiakkailleen suorimmat ja kattavimmat reitit Euroopan ja usean tärkeän Aasian kohteen välillä, yhtiön tavoitteena on turvata tarvittavat liikenneoikeudet Open Skies -sopimusten ulkopuolisissa maissa.

Finnairin kustannustekijöihin liittyvä edunvalvonta keskittyy ennen muuta työmarkkina- ja kuluttajaoikeuspolitiikkaan sekä liikennöintimaksujen sääntelyyn. 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 päästökauppa-sopimus, joka kohtelisi tasapuolisesti lentoyhtiöitä ja tukisi muita alan päästövähennystavoitteita.

Elinkeinoelämän ja oman toimialan yleisiin toimintaedellytyksiin liittyvää edunvalvontaa Finnair pyrkii edistämään yhteistyössä etujärjestöjen kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvälisissä kattojärjestöissä, kuten AEA:ssa sekä IATA:ssa, myös Elinkeinoelämän keskusliitossa ja sen alaisissa toimialajärjestöissä sekä monessa kauppakamarissa.

Finnairin eettiset ohjeet toimittajille sisältävät vaatimukset työvoiman ja ihmisoikeuksien kunnioittamisesta.



GRI

Olemme yksi maailman ensimmäisistä lentoyhtiöistä, joka raportoi toiminnastaan GRI:n mukaisesti.

Raportointiperiaatteet

Finnair oli yksi maailman ensimmäisiä lentoyhtiöitä, joka raportoi yhteiskuntavastuunasiastaan kansainvälisen 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. Finnair ei raportoi ulkoistetuista toiminnoista. Raportoivat liiketoimintayksiköt ja tytäryhtiöt ovat:

Toimintasegmentti	Liiketoimintayksikkö /tytäryhtiö	Sisältyy raporttiin	Perustelu
Lentoliikenne	Lentoliikenne	X	
	Finnair Cargo Oy	X	
	Finnair Aircraft Finance Oy ja FAF:n tytäryhtiöt	X	
	Finnair Technical Services Oy	X	
	Finnair Engine Services Oy	X	
	LSG SkyChefs (materiaalivirtojen osalta)	X	
Matkapalvelut	Oy Aurinkomatkat - Suntoours Ltd Ab	X	
	Suomen Matkatoimisto Oy (SMT)	X	
	A/S Estravel Ltd	Ei	Ulkomainen tytäryhtiön tytäryhtiö (matkatoimisto)
	Amadeus Finland Oy	X	
Muut toiminnot	Konsernihallinto	X	
	Yhteiset toiminnot	X	
	FTS Financial Services Oy	X	
	Finnair Flight Academy Oy	X	

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.

Raportin tietolähteet, mittaus- ja laskentamenetelmät

Raportin tiedot on kerätty yhtiön sisäisistä tilastointijärjestelmistä sekä eri alihankkijoilta. Mittaus- ja laskentamenetelmät noudattavat 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 varmentama.

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 tilastointikäytäntö ei mahdol-

lista 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 2014 luvut saattavat vielä tarkentua. Ihmisoikeuksiin ja paikallisyhteisöihin liittyvät tiedot ovat peräisin hankintasopimuksesta, hankinnoista vastaavilta, alihankkijoilta sekä matkailun vaikutusten osalta pääasiassa Aurinkomatkat Oy:ltä, joka matkanjärjestäjänä on tässä suhteessa avainasemassa. Toiminnan lakien ja määräystenmukaisuus on vahvistettu yhtiön lakiasianosastolta. Asiakastytyväisyyteen liittyvät tiedot puolestaan perustuvat asiakastytyväisyystutkimuksiin sekä yhtiön saamaan palautteeseen.

Muutokset raportoitavissa tiedoissa

Raportoitavissa tiedoissa ei ole tapahtunut suuria muutoksia edelliseen raporttiin verrattuna. 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, joka on tarkemmin kuvattu sivuilla 14–15.

GRI-sisältövertailu

GRI-ohjeistus GRI-indikaattori	Finnair-konsernin raportti		Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
	Sisältö	Sivu/sisältö		
1 Strategia ja analyysi				
1.1 Toimitusjohtajan katsaus	Kyllä	3-4		
1.2 Yhteiskuntavastuun vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	Kyllä	7-12, 14-16, 23, 29-35, 47-48, 69-71, 122-126, 137-140		
2 Organisaation taustakuvaus				
2.1 Organisaation nimi	Kyllä	Finnair Oyj		
2.2 Tärkeimmät tuotteet, palvelut ja tavaramerkit	Kyllä	5, 18-22, 35, 63-64		
2.3 Operatiivinen rakenne	Kyllä	63-65, 127-129		
2.4 Organisaation pääkonttorin sijainti	Kyllä	HOTT, Tietotie 9, Vantaa		
2.5 Toimintojen maantieteellinen sijainti	Kyllä	7, 60, 64		
2.6 Omistussuhteet ja yhtiömuoto	Kyllä	63-68		
2.7 Markkinoiden kuvaus	Kyllä	7-12, 18-21, 60		
2.8 Organisaation toiminnan laajuus	Kyllä	58-66		
2.9 Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa tai omistuksessa raportointikaudella	Kyllä	60-71		
2.10 Raportointikaudella saadut palkinnot	Kyllä	3, 64		
3 Raportointiperiaatteet				
3.1 Raportointiajanjakso	Kyllä	1.1.2014–31.12.2014		
3.2 Edellisen raportin ilmestymisajankohta	Kyllä	Maaliskuu 2013		
3.3 Raportointitiheys	Kyllä	Vuosittain		
3.4 Yhteystiedot	Kyllä	Finnair Oyj, Tietotie 9, 01053 Finnair. Kati Ihamäki, johtaja, kestävä kehitys kati.ihamaki(a)finnair.com		
3.5 Raportin sisällön määrittely	Kyllä	14-15		
3.6 Raportin rajaus	Kyllä	152-153		
3.7 Erityiset rajoitukset raportin laajuudessa tai rajauksessa	Kyllä	152-153		
3.8 Raportointiperiaatteet yhteisyritysten, tytäryhtiöiden, vuokraohteiden ja ulkoistettujen toimintojen raportoinnille	Kyllä	70, 78-80, 152-153		
3.9 Mittaus- ja laskentamenetelmät	Kyllä	152-153	Mahdolliset poikkeamat mainitaan kunkin indikaattorin kohdalla erikseen.	
3.10 Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	Kyllä	152-153		
3.11 Merkittävät muutokset raportin kattavuudessa, rajauksissa tai mittausmenetelmissä	Kyllä	152-152		
3.12 GRI-sisältövertailu	Kyllä	154-161		
3.13 Periaatteet ja käytäntö raportin ulkopuoliseen varmennukseen	Kyllä	Raporttia ei ole varmennettu		
4 Hallintotapa, sitoumukset ja vuorovaikutus				
4.1 Organisaation hallintorakenne	Kyllä	127-136		
4.2 Hallituksen puheenjohtajan asema	Kyllä	127-136, 148		
4.3 Hallituksen jäsenten riippumattomuus	Kyllä	127-136, 148		10

GRI-ohjeistus	Finnair-konsernin raportti		Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
	GRI-indikaattori	Sisältyy		
4.4 Osakkeenomistajien ja henkilöstön vaikutusmahdollisuudet hallituksen toimintaan	Kyllä	122-136		
4.5 Organisaation tulosten vaikutus hallituksen ja johdon palkitsemiseen	Kyllä	141-147		
4.6 Intressiristiriitojen ehkäiseminen hallitustyöskentelyssä	Kyllä	122-136		
4.7 Hallitusten jäsenten pätevyys strategisen johtamisen ja yhteiskuntavastuun alueilla	Kyllä	122-136, 148		
4.8 Missio, arvot ja eettiset periaatteet	Kyllä	7-11, 122-136		1
4.9 Hallituksen tavat seurata yhteiskuntavastuun johtamista	Kyllä	60-71, 122-136		10
4.10 Hallituksen toiminnan arviointi	Kyllä	127-136		
4.11 Varovaisuusperiaatteen soveltaminen	Kyllä	127-136		
4.12 Sitoutuminen ulkopuolisiin yhteiskuntavastuun aloitteisiin	Kyllä	7-12, 14, 122-136		
4.13 Jäsenyydet järjestöissä, yhdistyksissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Kyllä	16, 122-136		
4.14 Organisaation sidosryhmät	Kyllä	16		
4.15 Sidoryhmien tunnistaminen ja valinta	Kyllä	16		
4.16 Sidoryhmävuorovaikutuksen muodot	Kyllä	16		
4.17 Sidoryhmävuorovaikutuksessa esiin nousseet asiat ja huolenilmaukset	Kyllä	14-16		1, 10
5 Johtamistapa ja toimintaindikaattorit				
Lähestymistapa taloudellisen vastuun johtamiseen	Kyllä	122-136		
Taloudellisen 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	Osittain	118	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.	
EC2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle	Kyllä	118		
EC3 Eläkesitoumusten kattavuus	Kyllä	118-119		
EC4 Valtiolta saatu merkittävä taloudellinen tuki	Kyllä	119		
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	119	Finnair ei kerää konsernitasolla tietoa toimittajiensa paikallisuudesta.	
EC7 Paikallista rekrytointia koskevat menettelytavat sekä paikallisyhteisöistä palkatun ylemmän johdon osuus organisaation keskeisimmissä toimipaikoissa	Osittain	47, 50	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	7-11, 119		
Lähestymistapa ympäristövastuun johtamiseen	Kyllä	112-126		7, 8
Ympäristövastuun tunnusluvut				
EN1 Käytetyt materiaalit painon ja määrän mukaan	Kyllä	36-37		
EN2 Kierrätysmateriaalin 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 selvittävissä.	
EN3 Suora primäärienergiankulutus	Kyllä	38		

GRI-ohjeistus GRI-indikaattori	Finnair-konsernin raportti		Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
	Sisältyy	Sivu/sisältö		
EN4 Välillinen primäärienergiankulutus	Kyllä	39	Sähkön primäärienergianlähteitä ja niiden osuuksia ei ole vuodelta 2014 selvitetty, koska ne riippuvat mm. kullakin ajanhetkellä vallitsevasta vesivoiman tuotantokapasiteetista ja vesivoiman osuudesta kantaverkossa.	
EN5 Energiansäästötoimenpiteet, energiatehokkuuden parantaminen sekä saavutetut säästöt	Kyllä	30-32, 39-40		8, 9
EN6 Aloitteet energiatehokkaiden tai uusiutuviin energianlähteisiin perustuvien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi sekä näiden vaikutukset energiankäyttöön	Kyllä	5, 40-41		8, 9
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.	
EN8 Vedenotto vesilähdekohtaisesti	Kyllä	41		
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 lentoasema-alueella. Kaavoitettu alue on lähellä pohjavesialuetta. Tekniikalla on voimassaoleva ympäristölupa, jonka lupamääräyksissä veloitetaan Tekniikkaa tarkkailemaan toimintansa vaikutuksia ympäristöön sekä raporttoimaan 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 lentoreittiakohteiden osalta eivät puolestaan ole kohtuudella Finnairin selvitettävissä.	
EN13 Suojellut tai kunnostetut elinympäristöt	Kyllä	Suomen luonnonsuojeluliiton (SLL) kanssa toteutettavassa hankkeessa laajennetaan Madagaskarin sademetsäalueita ja pyritään yhdistämään pirstaloituneet alueet kokonaisuudeksi, jotta mahdollistetaan alkuperäisten lajien luontainen liikkuminen sekä metsäluonnon vahingoittumisen monitorointi. 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.		8
EN14 Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien vaikutusten hallintastrategiat, nykyiset toimenpiteet ja suunnitelmat	Kyllä	41	Toiminnan luonteen vuoksi konsernitasolla ei ole katsottu aiheelliseksi tehdä konkreettisia strategioita tai suunnitelmia biodiversiteetin suhteen.	8, 9

GRI-ohjeistus	Finnair-konsernin raportti			
GRI-indikaattori	Sisältyy	Sivu/sisältö	Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
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 ympäristölupiansa perusteella jatkuva seurantavollisuus toimintansa vaikutuksista ympäröiviin vesistöihin.		
EN16 Suorien ja välillisten kasviuonekaasupäästöjen kokonaismäärät	Kyllä	41-42		
EN17 Muut merkittävät välilliset kasviuonekaasupäästöt	Ei		Finnairin toiminnasta aiheutuvat merkittävät suorat ja välilliset kasviuonekaasupäästöt ilmoitetaan kohdassa EN16. Keskeisimmät EN16:n ulkopuolelle jäävät välilliset päästöt aiheutuvat lentokoneissa käytettävän polttoaineen tuotannosta ja jakelusta sekä uusien lentokoneiden valmistuksesta. Niiden osalta Finnairilla ei ole vaikutusmahdollisuuksia päästömääriin.	
EN18 Aloitteet kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja toteutuneet vähennykset	Osittain	5, 7-9, 30-32, 39-41	Finnairin toiminnassa energiankulutus ja kasviuonekaasupäästöt kulkevat käsi kädessä. Näin ollen kaikki vuoden aikana tehdyt toimet energiankulutuksen vähentämiseksi vaikuttavat samansuuntaisesti ja samassa suhteessa myös konsernin toiminnasta aiheutuneisiin kasviuonekaasupäästöihin.	
EN19 Otsonikatoa aiheuttavien aineiden päästöt	Kyllä	43		
EN20 Typen ja rikin oksidien (NO _x , SO _x) päästöt sekä muut merkittävät päästöt ilmaan	Kyllä	43-44		
EN21 Päästöt vesiin	Kyllä	Finnairin toiminnasta aiheutuvat jätevedet johdetaan kunnalliseen viemäriverkostoon. Poikkeuksena on lentokoneen jäänehkäisyssä ja jäänpoistossa käytetty vesi-propyleeniglykoliseos, jota pääsee pieniä määriä Helsinki-Vantaan lentoasemaa ympäröiviin puroihin ja ojiin. Alueen purot ja ojat laskevat Vantaanjokeen ja Keravanjokeen. Jäänpoiston ja -ehkäisyn yhteydessä maaperään ja vesistöön päässeestä glykolista ja sen määrästä raportoi Helsinki-Vantaan lentoasemaa ylläpitävä Finavia Oy.		
EN22 Jätteiden kokonaismäärät jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti	Kyllä	44		
EN23 Merkittävien vuotojen lukumäärä ja kokonaistilavuus	Kyllä	45		
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	45	Katso myös EN5, EN6 ja EN16.	
EN27 Tuotteiden ja pakkausmateriaalien takaisinotto, kierrätys ja uudelleenkäyttö	Ei		Ei oleellinen indikaattori Finnairin kannalta, sillä konserni ei LSG Sky Chefs Finland Oy:tä lukuun ottamatta valmista tuotteita. LSG Sky Chefs Finland Oy kerää ja kierrättää lennoilla tarjottavien aterioiden pakkaukset, ylijääneet annokset sekä juoma-astiat.	
EN28 Ympäristölainsäädännön ja -määräysten noudattamatta jättämisestä määrättyjen merkittävien sakkojen rahallinen arvo ja muiden rangaistusten kokonaismäärä	Kyllä	Ei tapauksia		

GRI-ohjeistus	Finnair-konsernin raportti			
GRI-indikaattori	Sisältyy	Sivu/sisältö	Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
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	Finnair käytti 2014 jätehuoltoon, laitteiden ylläpitoon, ympäristökoulutuksiin, ympäristöjärjestelmään ja erilaisiin jäsenmaksuihin, ympäristöselvityksiin sekä ympäristömaksuihin yhteensä noin 1,08 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 henkilöstövuonon johtamiseen	Kyllä	122-126		3, 6
LA1 Henkilöstön jakautuminen työsuhteen, työsopimuksen ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan	Kyllä	47, 50		
LA2 Henkilöstön vaihtuvuuden kokonaismäärä ja -aste ikäryhmän, sukupuolen ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan	Osittain	50	Finnair ei pidä tilastoa vaihtuvuusluvusta sukupuolen, ikäryhmän tai muiden monimuotoisuusnäkökohtien suhteen.	
LA3 Kokopäiväisille työntekijöille tarjotut edut, joita ei ole tarjottu määräaikaaisille tai osa-aikaaisille työntekijöille	Kyllä	Finnairin henkilöstöä koskevat samat edut työsuhdetyyppistä 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.		6
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 (762 henkilöä). Työsopimukset ja työsuhteen ehdot perustuvat paikalliseen lainsäädäntöön. Henkilökunnalla on oikeus sopia työehdoistaan kollektiivisesti, kunkin maan paikallisen käytännön mukaisesti. Finnair ei rajoita työntekijöidensä mahdollisuuksia osallistua ammattiyhdistystoimintaan.		3
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 työntekijälle edullisempi lomautusilmoitus aika.		
LA6 Osuus kokonaistyövoimasta, joka on edustettuna virallisissa henkilöstön ja johdon yhteisissä työterveyttä ja -turvallisuutta valvovissa ja neuvoa-antavissa toimikunnissa	Kyllä	50-51		
LA7 Tapaturmien ja ammattitautien, menetettyjen työpäivien ja poissaolojen määrät ja työhön liittyvien kuolemantapausten lukumäärä maantieteellisen sijoittumisen mukaan	Osittain	51	Koko indikaattori pyritään saamaan GRI:n mukaiseksi tulevan vuoden raporteissa.	
LA8 Organisaation työntekijöille, heidän perheilleen ja muille toimintayhteisön jäsenille suunnatut koulutus-, harjoittelu-, opastus-, ennaltaehkäisy- ja riskienhallintaohjelmat vakavien sairauksien varalta	Kyllä	51-54	Finnairin ohjelmat vakavien sairauksien varalta koskettavat suoraan ainoastaan konsernin henkilökuntaa.	

GRI-ohjeistus	Finnair-konsernin raportti			Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
	GRI-indikaattori	Sisältyy	Sivu/sisältö		
LA9 Ammattiliittojen kanssa solmittujen sopimusten käsittämät terveys- ja turvallisuusteemat	Kyllä	54-55		Keskusjärjestöjen (SAK-EK) yleissopimuksen mukaan yksittäisen työntekijän turvallisuus ja terveys, syrjimättömyys sekä tasa-arvoinen kohtelu ovat lähtökohtana sopimusmääräyksille. http://ttk.fi/toimialat/kuljetus_ja_logistiikka/ilmailuala .	6
LA10 Keskimääräiset koulutustunnit työntekijää kohden henkilöstöryhmittäin	Kyllä	55		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	55			6
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	56			6
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	123			1, 2, 4, 5
HR1 Niiden merkittävien investointisopimusten suhteellinen osuus ja kokonaismäärä, jotka sisältävät ihmisoikeusehtoja tai joiden osalta on tehty ihmisoikeusarviointi	Kyllä		Vuonna 2014 solmitut investointisopimukset olivat sellaisia, että niissä ei ole tunnistettu ihmisoikeusloukkausten riskiä eikä asiaa näin ollen ole erikseen huomioitu sopimuksissa. Finnair ei itse suorita ihmisoikeusarvioita.		1, 2, 5
			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 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.		1, 2
			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 2014. Ihmisoikeusteema nostettiin kuitenkin esille vuonna 2013 aloitetussa uusien eettisten ohjeiden koulutustyössä.		1, 2, 5
HR4 Syrjintätapausten lukumäärä ja toteutetut toimenpiteet	Kyllä		Finnairissa on esiintynyt vuoden 2013 aikana yksi työsyRJintäepäily, jossa syyttäjää lopulta nosti kanteen työturvallisuusrikoksesta. Tuomioistuimien antoi vapauttavan päätöksen 2014.		

GRI-ohjeistus	Finnair-konsernin raportti			
GRI-indikaattori	Sisältö	Sivu/sisältö	Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
HR5 Toiminnot, joissa järjestäytymisvapaus ja kollektiivinen neuvottelu-oikeus ovat uhattuina	Ei		Indikaattori ei ole oleellinen, sillä suomalaisena yrityksenä Finnair toimii työmarkkinakulttuurissa, jossa työntekijöiden oikeudet järjestäytyä ja neuvotella työehdoistaan kollektiivisesti ovat tunnustettuja perusoikeuksia.	3
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.		1, 2, 5
HR7 Merkittävät pakkotyövoiman käytön riskit ja toimenpiteet tämän estämiseksi	Kyllä	150		4
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	122-126		1, 2, 4, 5
SO1 Paikallisyhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointiin ja hallintaan liittyvät ohjelmat	Kyllä	24-25	Finnairilla ei ole konsernitason ohjelmia paikallisyhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arvioimiseksi ja hallitsemiseksi.	5
SO2 Korruptioon liittyvän riskianalyysin läpikäyneiden liiketoimintayksiköiden määrä ja suhteellinen osuus	Kyllä	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		Tietyt 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. Konsernin yleisistä koulutusohjelmista vastaava FFA ei ole järjestänyt korruptionvastaista koulutusta 2014.	
SO4 Korruptiotapausten yhteydessä toteutetut toimenpiteet	Kyllä	Ei tapauksia.		
SO5 Organisaation osallistuminen poliittiseen vaikuttamiseen ja lobbaukseen	Kyllä	150		10
SO6 Poliittisille tahoille annettujen tukien määrä	Kyllä	Finnair ei anna minkäänlaista tukea poliittisille tahoille.		10
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	124-126		
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.		

GRI-ohjeistus GRI-indikaattori	Finnair-konsernin raportti		Puutteet/poikkeamat/perustelut	Global Compact
	Sisältyy	Sivu/sisältö		
PR2 Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaatimuksiin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomukset	Kyllä	Ei tapauksia		
PR3 Tuotteisiin ja palveluihin liittyvä pakollinen tuoteinformaatio	Kyllä	25-26		
PR4 Tuoteinformaatioon ja tuotemerkintöihin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomukset	Kyllä	Ei tapauksia		
PR5 Asiakastyytyväisyyteen liittyvät käytännöt ja asiakastyytyväisyystutkimusten tulokset	Kyllä	26-27		
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 asiastietojen 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		

Global Compact

Global Compact -aloitteessa pyydetään yrityksiä omaksumaan, tukemaan ja toteuttamaan omassa vaikutuspiirissään näitä ihmisoikeuksiin, työelämän periaatteisiin sekä ympäristöön ja lahjonnanvastaiseen toimintaan liittyviä perusarvoja.

Ihmisoikeudet	
Periaate 1:	Yritysten tulee tukea ja kunnioittaa yleismaailmallisia ihmisoikeuksia omassa vaikutuspiirissään.
Periaate 2:	Yritysten tulee huolehtia, että ne eivät ole osallisina ihmisoikeuksien loukkauksiin.
Työelämä	
Periaate 3:	Yritysten tulee vaalia yhdistymisvapautta sekä kollektiivisen neuvotteluvoimavarojen tehokasta tunnustamista.
Periaate 4:	Yritysten tulee tukea kaikenlaisen pakkotyön poistamista.
Periaate 5:	Yritysten tulee tukea lapsityövoiman käytön tehokasta poistamista.
Periaate 6:	Yritysten tulee tukea työmarkkinoilla ja ammatinharjoittamisen yhteydessä tapahtuvan syrjinnän poistamista.
Ympäristö	
Periaate 7:	Yritysten tulee tukea varovaisuusperiaatetta ympäristöasioissa.
Periaate 8:	Yritysten tulee tehdä aloitteita, jotka edistävät vastuullisuutta ympäristöasioissa.
Periaate 9:	Yritysten tulee kannustaa ympäristöystävällisten teknologioiden kehittämistä ja levittämistä.
Korruption vastaisuus	
Periaate 10:	Yritysten tulee toimia kaikkia korruption muotoja vastaan, mukaan lukien kirstys ja lahjonta.

Tietoa osakkeenomistajille

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään keskiviikkona 25.3.2015 klo 16.00 alkaen Messukeskuksessa, Messuaukio 1, Kokoustamon sisäänkäynti. Ilmoittautuneiden vastaanottaminen alkaa klo 15.00. 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 perjantaina 13.3.2015 Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon.

Ilmoittautuminen

Osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää äänioikeuttaan, tulee ilmoittaa osallistumisestaan yhtiölle perjantaina 20.3.2015 kello 10 mennessä. Ilmoittautua voi

- internetissä osoitteessa <http://www.finnairgroup.com>,
- sähköpostitse osoitteeseen yhtiokokous@finnair.fi,
- puhelimitse maanantaista perjantaihin klo 9.00–16.00 numeroon 020 770 6866,
- faksilla numeroon (09) 694 0205 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 perjantaina 20.3.2015 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

13.3.2015 yhtiökokouksen täsmäytyspäivä
20.3.2015 klo 10.00 viimeinen ilmoittautumisaika
25.3.2015 klo 15.00 alkaa yhtiökokoukseen ilmoittautuneiden vastaanotto sekä kahvitarjoilu ja klo 16.00 alkaa varsinainen yhtiökokous

Osingonjakoehdotus

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat olivat 149 223 743,79 euroa 31.12.2014. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2014 ei makseta osinkoa.

Taloudelliset katsaukset vuonna 2015

Finnairin vuoden 2015 osavuositiedot julkaistaan seuraavasti:

- tammi–maaliskuulta torstaina 7.5.2015
- tammi–kesäkuulta perjantaina 14.8.2015
- tammi–syyskuulta perjantaina 30.10.2015

Vuosikertomus, tilinpäätös ja osavuositiedot julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Materiaalit ovat luettavissa konsernin verkkosivuilla. Osakkeenomistaja voi halutessaan tilata tai perua Finnairin tulos-tiedotteet tai kaikki pörssi- ja lehdistöiedotteet sähköpostiinsa osoitteessa 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 pankkiriikotteet julkaisevat sijoitustutkimusta yhtiöstä: Evli Pankki, Carnegie, HSBC, Nordea ja Pohjola Pankki. Finnair ei vastaa analytikoiden esittämistä mielipiteistä tai arvioista.

Sanasto

AEA	Euroopan lentoyhtiöjärjestö Association of European Airlines
Carbon Disclosure Project	Kansainvälinen voittoa tavoittelematon organisaatio, joka tarjoaa yrityksille ja kaupungeille järjestelmän ympäristöön liittyvän tiedon mittaamiseen, julkistamiseen, hallintaan ja jakamiseen
CASK	Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (cost per available seat kilometre)
First Carbon Solutions	Ympäristövastuuseen erikoistunut yritys, joka tarjoaa konsultointia, ohjelmistoja ja tiedonhallintapalveluja yrityksille ja viranomaisille
IATA	Kansainvälinen ilmailualan järjestö International Air Transport Association
IEnvA	IATA:n ohjelma, jonka tarkoituksena on mitata ja kehittää lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallintaa
ICAO	Yhdistyneiden kansakuntien ilmailujärjestö International Civil Aviation Organization, jonka tarkoituksena on kehittää turvallista siviili-ilmailua
IOSA	Kansainvälisesti tunnustettu järjestelmä IATA Operational Safety Audit, joka arvioi lentoyhtiöiden operatiivista johtamista ja valvontajärjestelmiä
Just Culture	Organisaatiokulttuuri, jonka tavoitteena on määritellä mahdollisesti turvallisuutta uhkaavan teon seuraukset yksilön vastuiden ja velvollisuuksien sekä vallinneiden olosuhteiden perusteella
LEED Certificate	Yhdysvaltalainen vihreiden kiinteistöjen sertifiointijärjestelmä, jonka avulla pyritään vähentämään rakentamisen ja kiinteistöjen käytön aikaista ympäristökuormitusta, Leadership in Energy and Environmental Design
Open Skies	Kansainvälinen ilmailusopimus jonka tavoitteena on vähentää erityisesti kaupallisen lentoliikenteen sääntelyä vapaan markkinaympäristön luomiseksi
RASK	Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (revenue per available seat kilometre)
Skytrax	Tutkimusyritys joka arvioi lentoyhtiöitä ja niiden palveluja
STLN	Kestävän matkailun verkosto Sustainable Travel Leadership Network
UNWTO	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
www.finnairgroup.com



www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi



www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi



blogs.finnair.com
blogit.finnair.fi