

FINNAIR

VUOSI- KERTOMUS 2015



PIKALINKIT

Toimitusjohtajan katsaus s. 3

Strategia ja arvonluonti s. 8

Taloudellinen kehitys s. 22



Sisältö



Strategia &
arvonluonti
s.8



Talous
s.22



Hallinnointi
s.84

Vuosikertomuksesta 2
Toimitusjohtajan katsaus 3
Finnair lyhyesti 5
Vuoden 2015 kohokohtia 6

Strategia ja arvonluonti 8

Megatrendit 9
Toimintaympäristö 10
Strategia ja arvonluonti 12
Sidosryhmäyhteistyö 18
Katsaus kestävään kehitykseen 19
Olennaisuus 20
Liiketoiminnan mittarit 21

Talous 22

Avainlukuja 23
Hallituksen toimintakertomus 25
Tilinpäätös 37
Tunnuslukujen laskentakaavat 79
Tilitarkastuskertomus 80
Verojalanjälkiselvitys 82

Hallinnointi 84

Johtamisperiaatteet 85
Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 90
Riskienhallinta ja suurimmat riskit 100
Palkka- ja palkkioselvitys 105
Hallitus 112
Johtoryhmä 113

Tietoa osakkeenomistajille 114
Sanasto 116
Yhteystiedot 117

Vuosikertomuksesta

Finnair-konsernin liiketoiminnan ytimenä ovat lentoliikenne ja matkustuspalvelut. Vuosikertomuksessa ja sen osana helmikuun lopussa julkaistavassa G4-raportointiohjeiston mukaisessa GRI-osiossa raportoidaan yhtiön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä kerrotaan niiden strategisesta merkityksestä yhtiön liiketoiminnassa. Raportti on tarkoitettu osakkeenomistajille, sijoittajille, analyytikoille, medialle, asiakkaille, henkilöstölle, muille sidosryhmille sekä suurelle yleisölle.

Finnair pitää vastuullisuutta yritystoiminnan kriittisenä ja strategisena osana, ja siksi vastuullisuusraportointi on olennainen osa vuosikertomusta. Raportti sisältää Finnairin olennaiset tapahtumat sen kaikissa liiketoimintayksiköissä vuonna 2015. Olennaiset näkökohdat on esitelty sivulla 20.

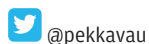
Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa. Ensinnäkin liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä. Toiseksi kiinnostavia lukuja on korostettu ympyröimällä, ja näitä ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehityksessä. Kolmanneksi tilinpäätöksen eri osioihin on lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

Toimitusjohtajan katsaus

Pekka Vauramo



Toimitusjohtaja



Vuosi 2015 oli Finnairille monessa mielessä uuden aikakauden alku. Maailmantalouden turbulenssista huolimatta pysyimme vakaassa nousukulmassa: paransimme jokaisella kvartaalilla suoritustamme vuoden takaisesta ja ylsimme koko vuodelta positiiviseen liiketoiminnalliseen tulokseen. Samaan aikaan osakekurssimme yli kaksinkertaistui.

Liikevaihtomme kasvoi vuoden aikana 1,7 prosenttia, vaikka keskityimme ydinliiketoimintaamme ja luovuimme useista sen ulkopuolisista toiminnoista. Viimeisellä neljänneksellä kasvuvauhtimme hipoi kuutta prosenttia matkustajaliikenteen vetämänä. Yksi vuoden liiketoiminnallisista kohokohdista oli lisäpalvelumyynnin kasvu peräti kolmasosalla hieman yli 100 miljoonaan euroon.

Matkustajamäärässä saavutimme uuden ennätyksen: kuljetimme vuoden aikana yli 10 miljoonaa matkustajaa – ja samalla reilusti yli 100 miljoonaa kiloa rahtia. Tarjotun kapasiteetin reippaasta kasvusta huolimatta matkustajakäyttöasteemme sekä lentojemme täsmällisyys paranivat entisestään ja asiakastytyväisyys pysyi hyvällä tasolla. Tavoitteemme ovat vielä korkeammalla.

Viime vuonna kirkastimme yhdessä henkilöstömme kanssa kaikkien finnairilaisten ohjenuorana toimivat arvot seuraavasti: olen rohkea, yksinkertaistan ja välitän. On ilahduttavaa, kuinka arvomme ovat alkaneet jalkautua arkipäiväämme:

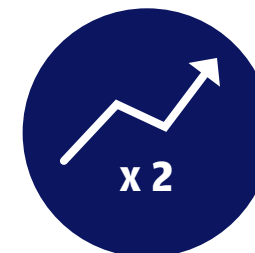
Vuonna 2015 aloitimme rohkean kaukoliikenteen kasvuloikan uusien A350-koneiden avulla, jotka saimme käyttööme ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä. Kerroimme tarvitsevamme sen tueksi syöttöliikennekapasiteettia sekä lisää henkilökuntaa erityisesti lentotoimintaan, mutta myös maapalveluihin. Samaan aikaan olemme yksinkertaistaneet esimerkiksi rahtitoiminnan prosesseja ja hinnoittelua sekä ottaneet matkustajaliikenteessä käyttöön ns. light-tuotteen, jossa ei makseta ruumaan menevistä matkatavaroista, jos matkustajalla ei sellaisia ole. Välittäminen puolestaan näkyy paitsi asiakastyössä, myös siinä, miten kaikki puhallamme yhteen hiileen.

Suuntamme on selvä: haluamme tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä parhaan lentoverkoston kotimarkkinoilamme maailmalle. Visioimme siintää ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus matkustajillemme. Etenimme oikealla kurssilla vuonna 2015.

Globaalisti toimialamme jatkaa edelleen muutostaan – perinteisiä lentoyhtiöitä on pudonnut kyydistä ja toisaalta useat niistä käyvät läpi merkittävää uudistusohjelmaa tai osallistuvat aktiivisesti meneillään olevaan konsolidaatioon. Tästä nähtiin esimerkkejä viime vuonnakin. Seuraamme aktiivisesti markkinoita ja pyrimme kehittämään omia vahvuksiamme, jotta pärjäämme kovassa kilpailussa. Viime vuonna panostimme muun muassa brändimme



Otimme A350-koneet käyttöön ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä.



Vuonna 2015 osakekurssimme yli kaksinkertaistui.



hiomiseen ja kotimaan liikenteen kannattavuuden parantamiseen.

Finnairilla on takanaan raju murros, kun yhtiö on keskittynyt ydintoimintaansa ja etsinyt säästöjä kilpailukykyä ja olemassaolonsa turvaamiseksi. Näin olemme tavoitelleet kestävä perustaa tulevaisuuden kasvulle. Kulut on pidettävä mielessä myös nyt, kasvumatkamme lähtökiihdytyksessä, jotta pääsemme terveeseen kasvuun.

Kasvuorganisaatio vaatii uudenlaisen DNA:n. Siksi kehitämme määrätietoisesti johtamisen käytäntöjä ja panostamme henkilöstömme hyvinvointiin. Näillä alueilla meillä on menossa ja kehitteillä monia ohjelmia. Kasvu ja uudet koneet innostavat ja inspiroivat henkilöstöämme. Tämän olen nähnyt niin maassa kuin ilmassakin, esimerkiksi niillä kymmenillä A350-lennoilla, joita viime vuonna osana markkinointiponnistuksiamme isännöin.

Taloudellinen menestys perustuu pitkällä aikavälillä vastuullisuuteen. Olemme sitoutuneet noudattamaan toiminnassamme YK:n Global Compact -aloitteen vastuullisuusperiaatteita. Menneenä vuonna vastuullisuustyössämme keskityimme yhdenvertaisuusasioihin ja toimitusketjun vastuullisuuden edistämiseen. Ympäristöraportointimme sai jälleen tunnustusta CDP:n Nordic Disclosure Leadership -indeksissä. Vastuullisuusraportoinnissamme on huomionarvoista siirtyminen GRI G4 -säännöstöön.

Kiitän hienosta vuodesta lämpimästi matkustajiamme, yhteistyökumppaneitamme sekä osakkeenomistajiamme. Aivan erityisen iso kiitos kuuluu henkilöstöllemme hyvästä työstä ja vankkumatomasta sitoutumisesta Finnairin uudistamiseen. Tästä on hyvä jatkaa eteenpäin reippaalla sykkeellä, yhtenä joukkueena!

Lue lisää:

Finnair.com

Finnair lyhyesti

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille kilpailuedun, sillä nopeimmat yhteydet useiden Euroopan kohteiden ja Aasian megakaupunkien välillä kulkevat Suomen yli. Tällä hetkellä Finnair lentää viiteentoista Aasian kohteeseen yhdeksässä eri maassa, joiden joukossa on sekä finanssikeskuksia että lomakohteita. Kesällä 2016 Finnair aloittaa lennot Japanin Fukuokaan ja Kiinan Guangzhouhun. Lisäksi Finnair lentää kolmeen kaupunkiin Pohjois-Amerikassa ja noin 60 eri kohteeseen Euroopassa.

Finnairin visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus ja missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle. Finnair on ainoa pohjoismainen 4 tähden lentoyhtiö Skytrax-luokituksessa ja oneworld-allianssin jäsen. Vuonna 2015 Finnairin liikevaihto oli 2 324 miljoonaa euroa ja sen palveluksessa oli vuoden lopussa 4 817 henkilöä.

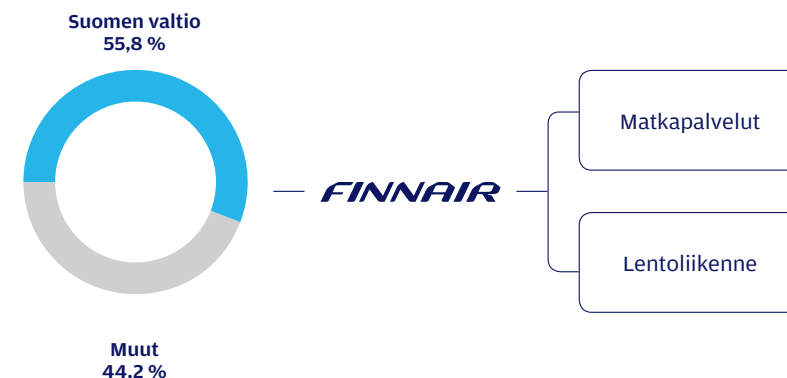
Omistus ja organisaatio

Finnair Oy:n osakkeet on noteerattu Nasdaq Helsingissä. Suomen valtio omistaa 55,8 prosenttia Finnairin osakkeista. Yhtiön liiketoiminta jakaantuu kahteen liiketoiminta-alueeseen: Lentoliikenteeseen ja Matkapalveluihin.

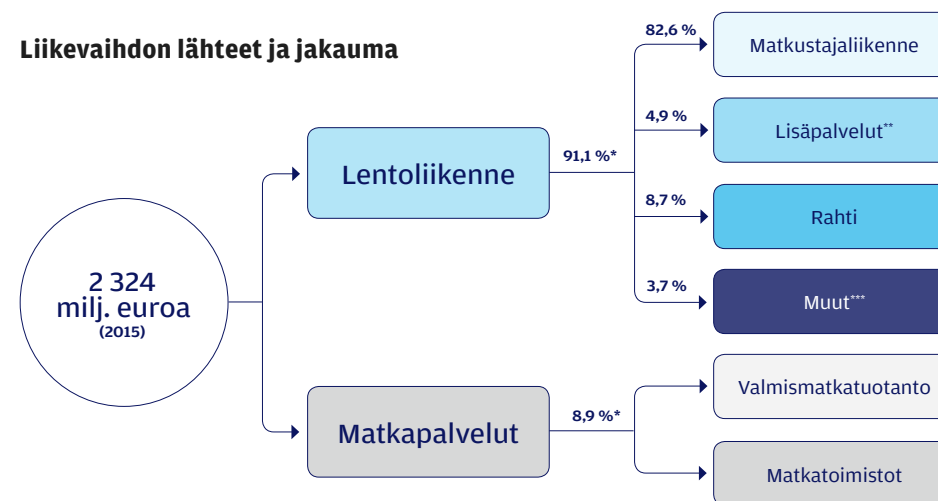
Lentoliikenne vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Vuonna 2015 segmentti muodosti noin 91 prosenttia yhtiön liikevaihdosta. Suurin osa segmentin liikevaihdosta muodostuu matkustajaliikenteen lippumyynnistä ja matkustajakoneen ruumassa kuljetettavasta rahdista, mutta lisäpalveluiden merkitys ja osuus kasvavat nopeasti. Lisäpalveluiden myynti kasvoi 32 prosenttia vuonna 2015.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot) liiketoiminta-alueen muodostivat vuonna 2015 matkanjärjestäjä Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, Suomen Matkatoimisto (SMT) sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan ohjelmistoja ja ratkaisuja. Segmentti muodosti noin 9 prosenttia Finnairin liikevaihdosta.

Liiketoiminta-alueet ja omistus



Liikevaihdon lähteet ja jakauma



* Kokonaisliikevaihto konserni-eliminointien jälkeen.

** Sisältäen mm.: matkatavaramaksut, istuinpaikan valinta, matkustusluokan korotus, Economy Comfort -tuote kaukoliikenteessä, Sky Bistro Euroopan ja kotimaan liikenteessä.

*** Vuoden 2014 lukuihin sisältyi Travel Retail ja Finncatering -liiketoiminnot; vuonna 2015 muut tuotot muodostuivat pääasiassa lentokonevuokrista.

Vuoden 2015 kohokohtia

Strategian päivitys

Finnairin hallitus hyväksyi toukokuussa osana yhtiön vuosittaista strategiatyötä yhtiön uuden vision, päivitetyn mission sekä päivitetyt strategiset ja taloudelliset tavoitteet. Finnairin uutena visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus, ja sen missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle. Yhtiön päivitetyt strategiset tavoitteet ovat kaksinkertaistaa Finnairin Aasian ja Euroopan välinen liikenne vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta, tarjota ainutlaatuinen asiakaskokemus, saavuttaa toiminnoissaan maailmanluokan laatu sekä tuottaa arvoa osakkeenomistajille.



A350-koneet aloittivat Finnairin kasvun

Finnairin tilaamista yhdeksästätoista ensimmäinen huippu-moderni A350-900 XWB -laajarakokone saapui Suomeen 7. lokakuuta. Koneet kasvattavat olennaisesti Finnairin matkustaja- ja rahtikapasiteettia sekä vähentävät polttoaineen kulutusta ja parantavat matkustusmukavuutta.

Ennen siirtymistään kaukoreiteille ensimmäinen A350-kone liikennöi aluksi Euroopan ja kotimaan reiteillä saaden osakseen erittäin laajaa julkisuutta ja positiivista palautetta. Vuoden loppuun mennessä Finnairilla oli yhteensä kolme uutta A350-konetta, jotka lentävät Shanghaiin, Pekingiin ja Bangkokiin.

Kasvuun suunnitelmien toteuttamiseksi Finnair aloitti 200 uuden lentäjän ja yli 400 matkustamohenkilökunnan jäsenen rekrytoinnin. Lisäksi maapalveluihin tarvitaan 50 työntekijää.

Finnair valotti syöttöliikennelaivaston kehittämissuunnitelmiaan

Finnair kertoi marraskuussa vuokraavansa uusien A350-koneiden tuoman kapasiteetin lisäyksen myötä kesällä 2016 Euroopan liikenteeseensä tilapäisesti kaksi A321-kapearunko-konetta. Joulukuussa Finnair kertoi lisäksi tilaavansa neljä samanlaista konetta pidempiaikaisiin vuokrasopimuksin. Samalla Finnair kertoi luopuvansa kahdesta pienestä Embraer-suihkukoneesta ja yhdestä ATR-potkurikoneesta.

Investoinnit rahtiterminaliin ja WiFi-yhteyksiin

Finnair kertoi maaliskuussa aloittavansa uuden COOL Nordic Cargo Hub -rahtiterminalin rakennustyöt Helsinki-Vantaan lentokentällä. Terminali sisältää erityiset rahtin käsittelyalueet lääke- ja life science -teollisuuden tuotteille sekä helposti pilaantuville tuotteille kuten kalalle ja äyriäisille. Viimeisintä teknologiaa hyödyntävän rahtiterminalin varastotilat tulevat olemaan pitkälti automatisoituja tehokkaan, korkealaatuisen ja kustannustehokkaan rahtinkäsittelyn varmistamiseksi. Uusi terminali avataan keväällä 2017.

Lisäksi Finnair ilmoitti asentavansa langattomat verkkoyhteydet Airbus -koneisiinsa. Ensimmäiset langattomat palvelut Finnairin koneissa nähtiin vuoden 2015 lopulla uusien Airbus A350 XWB -koneiden liittyessä laivastoon. Vuonna 2016 yhtiö aloittaa WiFi-yhteyden asentamisen kaukoliikenteessä käytettäviin Airbus A330 -koneisiinsa sekä Euroopan liikenteessä käytettäviin Airbus-kapearunkokoneisiinsa.

Norran omistusjärjestelyt

Finnair solmi tammikuussa StaffPointin ja GWS:n kanssa aiesopimuksen Finnairin alueellista liikennettä operoivan Norran (aiemmin Flybe Nordic) omistusjärjestelyistä. Yhteisyritys sai näin uuden pääomistajan Flybe UK:n tilalle.

Neuvottelut kestivät pitkään, mutta lopullinen sopimus solmittiin marraskuun alussa. Norran enemmistöomistajiksi tulivat StaffPoint ja Kilco.

IATAn ympäristö- ja lääkekuljetussertifikaatit

Finnairille myönnettiin tammikuussa lentoyhtiöiden kattojärjestön IATAn IEnvA-ympäristöohjelman toisen vaiheen sertifiointi ensimmäisenä lentoyhtiönä Euroopassa ja toisena koko maailmassa. Finnair Cargo puolestaan läpäisi ensimmäisenä maailmassa IATA CEIV Pharma -sertifiointiohjelman, joka on osoitus huippulaadukkaasta ja standardoidusta palvelusta herkästi pilaantuville lääketeollisuuden tuotteille.

Finnair vahvisti tasettaan laivastouudistusta varten

Finnair toteutti lokakuun alussa 200 miljoonan euron hybridilaina-annin. Suomen siihen saakka suurin



hybridilaina mahdollistaa Finnairin noin 2 miljardin euron laivastouudistuksen rahoittamisen kokonaisuutena kilpailukykyisin ehdoin sekä säilyttää Finnairin maksuvalmiuden ja pääomarakenteen vakaana. Loppuvuonna Finnair ilmoitti myös neljän A350-koneen myynnistä ja takaisin-vuokrauksesta, minkä arvioitiin tuottavan yhteensä 160 miljoonaa euroa kertaluonteista voittoa vuosina 2015-2017.

Finnair sai useita tunnustuksia vuoden aikana

FlightStats nimesi Finnairin täsmällisimmäksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuonna 2014. World Airline Awards nimesi Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kuudetta kertaa peräkkäin. Finnairin A350 XWB -koneiden sisustus palkittiin parhaana International Yacht & Aviation Awards 2015 -kilpailussa kategoriassa Commercial Aviation - Economy/Business Class. Lisäksi ympäristöraportointia

edistävä CDP-järjestö nimesi Finnairin yhdeksi Pohjoismaiden johtavista yrityksistä ilmastonmuutokseen liittyvän tiedon raportoinnissa sijoittajille ja muille sidosryhmille ja listasi Finnairin Nordic Disclosure Leadership -indeksiin. Finnairin pisteytystulos vuonna 2015 oli 99/100.

Uusia reittejä ja tuoteuudistuksia

Finnair laajensi keväällä ostoliikennesopimustaan Norran kanssa, joten Finnairin lentokohteiden määrä kasvoi 1.5.2015 kahdeksalla. Lisäksi Finnair kertoi avaavansa uudet reitit Gdanskiin, Luulajaan ja Uumajaan. Myös näitä reittejä operoi ostoliikenteenä Norra. Kesäkauden 2015 uudet kausireitit avattiin Ateenaan, Dubliniin, Maltalle ja Splitiin sekä Chicagoon. Miami vahvistettiin ympärivuotiseksi kohteeksi.

Maaliskuussa Finnair toi markkinoille uuden, edullisemman Light-lipputyypin matkustajille, jotka matkustavat Euroopan ja Lähi-idän reittilentokohteisiin vain käsimatkatavaroin. A350-lentokoneisiin tuotiin täysin uusi Nordic Sky -viihdejärjestelmä, jonka monipuolinen tarjonta, palvelut sekä WiFi-yhteys tarjoavat koneenmatkustajille entistä parempaa viihtyvyyttä ja matkustusmukavuutta kaukolentojen aikana. Aurinkomatkat panosti kuluneena vuonna erityisesti digitaalisiin palveluihin ja asiakassegmenteittäin räätälöityihin lomakonsepteihin.

STRATEGIA JA ARVON- LUONTI



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 voimakas ilmi-iluaan vaikuttavista trendeistä. Aasialaisyriykset 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 laatu- ja 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 toimitusketjuna 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 veroluonteiset maksut lisääntyvät. Lentoyhtiöiden on tehtävä entistä enemmän yhteistyötä turvallisuuden, 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
Kaupungistuminen	<ul style="list-style-type: none"> Uusia markkinoita syntyy Kilpailu kovenee 	<ul style="list-style-type: none"> Hyvät sidosryhmäsuhteet 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 Ainutlaatuinen pohjoismainen asiakaskokemus
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



Muuttuva toimintaympäristö

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

Lentoyhtiöt joutuvat tekemään päätökset merkittävistä laivastoinvestoinneista vuosia ennen kuin hinta- ja laatutietoiset 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 toimitusajan-kohtien välillä. Lentoliikenteen kapeiden voittomarginaalien ja lentoliikenteen operoimiseen tarvittavien tuntuvien käyttöomaisuusinvestointien vuoksi on välttämätöntä optimoida kaikki toiminnot lentoyhtiön menestymiseksi. Samalla on välttämätöntä kehittää yhtiön joustavuutta ja kykyä sietää odottamattomia markkinamuutoksia.

Johdon on turvattava yhtiön kilpailukyky

Finnairin tavoitteena on tuottaa arvoa osakkeenomistajille keskittymällä ydinliiketoimintaan ja investoimalla kilpailukykyyn ja kannattavaan kasvuun. Yhtiön johdon tärkeimpänä tehtävänä on turvata yhtiön menestyksenkäs 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 kilpailukykyyn parantamiseksi.

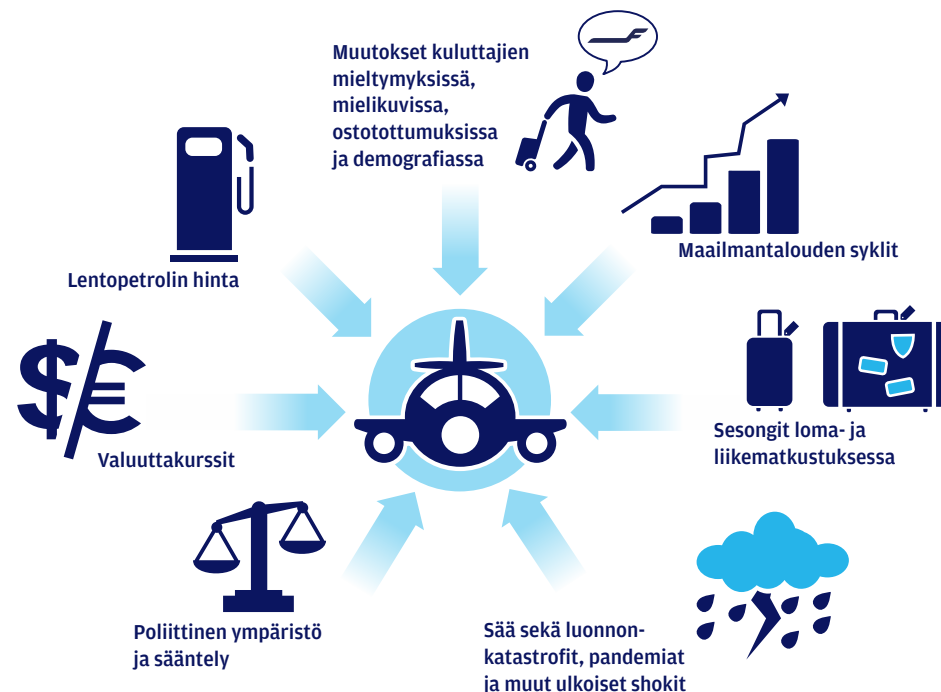
Finnairin taloudellista kehitystä on kuvattu sivulta 22 alkaen ja Finnairin hallinnointia sivulta 84 alkaen.

Kilpailtu, kasvava ala

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.

* Lähde: ICAO, Airbus Global Market Forecast 2014.

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä



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 vahvimassa 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.

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



*Lentoliikenne
kaksinkertaistuu
15 vuodessa.*

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 ulkoisvaikutukset. Viime kädessä arvonluonti perustuu Finnairin prosessien toimivuuteen sekä yhtiön johdon kykyyn kehittää yhtiötä ja hallita liiketoimintariskejä.

Vahva asema kotimarkkinoilla ja kokoaan suurempi Aasian liikenteessä

Finnairilla on vakaa asema Suomen lentoliikenteessä. Pienten kotimarkkinoiden vuoksi yhtiön kasvun painopiste on jo usean vuosikymmenen ajan ollut Aasian nopeasti kasvavassa liikenteessä. Aasia on viime vuosina ollut yksi nopeimmin kasvavista lentoliikenteen markkinoista ja sen painoarvon odotetaan kasvavan edelleen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Kilpailijoita suuremman Aasian-liikenteen osuuden vuoksi Finnair on ihanteellisessa asemassa hyötäkseen näistä kasvavista markkinoista. Vuonna 2015 Aasian-liikenne muodosti lähes 50 prosenttia Finnairin liikenteestä, ja pienestä koostaan huolimatta yhtiö oli markkina-osuudeltaan suurimpien joukossa liikennöimillään kaupunkipareilla.

Finnairin verkosto – sujuvimmat yhteydet Aasian ja Euroopan välillä

Finnair on liiketoimintamalliltaan verkostolento-yhtiö, ja se on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille rakenteellisen kilpailuedun, sillä maantieteellinen läheisyys mahdollistaa suorimmat ja nopeimmat yhteydet kasvaville Aasian markkinoille.

Finnair on myös ainoa eurooppalainen lentoyhtiö, joka voi operoida useimpiin Aasian kohteisiin 24 tunnin konerotaatiolla eli liikennöidä edestakaista reittiä säännöllisin kellonajoin vuorokaudensisäisesti yhdellä koneella. Tämä mahdollistaa erittäin korkean laivaston käyttöasteen kaukoliikenteessä, vähentää lentoaikarajoituksista johtuvaa tarvetta lisämiehistöille sekä polttoaineen kulutusta ja päästöjä lyhyempien lentoaikojen vuoksi. Helsingin maantieteellinen läheisyys tarkoittaa keskimäärin yli 2 tuntia lyhyempää matka-aikaa verrattuna yhden pysähdyksen matkaan muiden Euroopan hubien (keskuskenttä) kautta ja yli 4 tuntia lyhyempää matka-aikaa kuin Lähi-idän hubien kautta.

Lisäksi Helsinki-Vantaan lentokenttä tukee Aasian ja Euroopan välisen liikenteen kasvua; kentän kolmen kiitotien, nopeimmillaan 35 minuutin vaihtoajan ja ruuhkattoman ilmatilan ansiosta Helsinki on luonteva vaihtokenttä.

Finnair saa kilpailuetua maantieteellisestä sijainnista.



* Kausikohde

Finnairin strateginen tavoite on kaksinkertaistaa Aasian-liikenne vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tällä hetkellä Finnair lentää viiteentoista Aasian kohteeseen yhdeksässä eri maassa, joiden joukossa on sekä finanssikeskuksia että lomakohteita. Seuraavaksi Finnair aloittaa lennot Japanin Fukuokaan ja Kiinan Guangzhouhun kesällä 2016. Finnair lentää myös kolmeen kaupunkiin Pohjois-Amerikassa ja noin 60 kohteeseen Euroopassa.

Jäsenyytemme **oneworld**-allianssissa kasvattaa myyntikohdeverkostomme lähes tuhanteen kohteeseen ympäri maailmaa. Tiivis yhteistyö allianssikumppaneidemme kanssa Pohjois-Amerikan ja Japanin-liikenteessä on erityisen tärkeää Finnairille. **oneworld**-allianssijäsenyys ja yhteishankkeet vahvistavat kilpailukykyä ja vähentävät kasvuun liittyviä riskejä. Asiakkaille ne tarjoavat entistä suuremman kohdevalikoiman ja aikaisempaa joustavampia reitti- ja hintavaihtoehtoja. Lentoyhtiöille yhteishankkeet ovat keino saavuttaa tyyppillisesti konsolidaatioon liitettyjä hyötyjä kilpaillulla toimialalla ilman omistusjärjestelyjä. Allianssiyhteistyön ja yhteishankkeiden vaikutus Finnairin tuottoihin on merkittävä.

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



*Jäsenyytemme **oneworld**-allianssissa kasvattaa myyntikohdeverkostomme lähes tuhanteen kohteeseen ympäri maailmaa.*

Vuosi 2015 merkitsi Finnairille siirtymistä uuteen strategiavaiheeseen

Finnairin suunta: ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus

Finnairin uutena visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus.

Finnairin reittiverkosto yhdistää Aasian, Pohjois-Amerikan ja Euroopan pohjoiset alueet Helsinki-Vantaan kotikentän kautta. Sen toiminta perustuu laatuun, luotettavuuteen ja turvallisuuteen sekä pohjoismaisesta puhtaasta luonnosta inspiraationsa saaneeseen muotoiluun. Finnairin visio näkyy muun muassa helppokäyttöisissä digitaalisissa palveluissa ja business-luokan palveluiden edelleen kehittämisessä. Tavoitteena on, että palvelu lento-aseamalla, loungeissa ja lentokoneessa erottuu edukseen, minkä ansiosta asiakkaat saapuvat kohteisiinsa levänneinä ja rauhallisin mielin.

Finnairin visio antaa suunnan finnairilaisille ja yhtiön yhteistyökumppaneille asiakaspalvelussa, operaatioissa sekä toiminnan ja palveluiden kehittämisessä.

Finnairin tehtävä: nopeat ja sujuvat yhteydet

Finnairin missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä tarjota kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle.

Yhtiön päivitetetyt strategiset tavoitteet ovat:

- Kaksinkertaistaa Finnairin Aasian ja Euroopan välinen liikenne vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta
- Tarjota ainutlaatuinen asiakaskokemus ja saavuttaa toiminnoissaan maailmanluokan laatu
- Tuottaa arvoa osakkeenomistajille

Finnairin kasvustrategian ytimessä on Aasian ja Euroopan välisen lentoliikenteen kasvavan kysynnän hyödyntäminen. Strategia perustuu Aasian kasvaviin markkinoihin, nopeisiin yhteyksiin Koillis-Aasian ja Euroopan välillä, laadukkaaseen palveluun sekä kustannustehokkaaseen ja täsmälliseen operointiin. Helsingin sijainti antaa Finnairille selvän kilpailuedun, sillä nopeimmat yhteydet useiden Euroopan kohteiden ja Aasian mega-kaupunkien välillä kulkevat Helsingin kautta.

Strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi yhtiön hallitus hyväksyi vuosille 2015–2017 kuusi painopistealuetta, jotka ovat:

- Kaukoliikenteen kasvu, painopistealueena Koillis-Aasia
- Ainutlaatuinen asiakaskokemus
- Henkilöstö ja finnairilainen kulttuuri
- Digitalisaatio
- Rahoitus ja pääomarakenne
- Maailmanluokan toiminnot

Finnairin arvot: välitän, yksinkertaistan, olen rohkea

- Välitämme asiakkaistamme ja toisistamme. Otamme vastuuta ja toimimme vastuullisesti.
- Yksinkertaistaminen tarkoittaa selkeitä prosesseja, avoimuutta, läpinäkyvyyttä, selkeyttä, tehokkuutta, ammattitaitoista toiminnan kehittämistä.
- Rohkeus on ennakkoluulotonta suhtautumista tulevaisuuteen. Se on inspiraatiota, luovuutta, sisua, uskallusta kysyä ja antaa palautetta.

Finnairin visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus.



Airbus A350 XWB -lentokoneet aloittivat uuden aikakauden

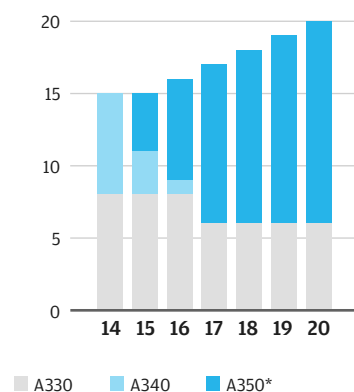
Finnairin laivastostrategia on olennaisen tärkeä sekä tuottojen kasvattamisen että kustannusten hallinnan kannalta. Finnairin kokoiselle operaattorille yhdenmukainen Airbus-laivasto lisää toiminnan tehokkuutta ja joustavuutta muun muassa optimoidun miehistönkäytön, keskitetyn varaosien hankinnan ja virtaviivaisempien huolto-ohjelmien kautta. Lisäksi se mahdollistaa koneiden tehokkaan hyödyntämisen ja joustavuuden reittiliikenteessä.

Uuden teknologisen sukupolven Airbus A350 XWB -koneiden käyttöönotto muodostaa kasvustrategian pohjan ja mahdollistaa hallitun, kannattavan kasvun. Airbus A350 XWB -lentokoneet aloittivat lentämisen reittiliikenteessämme lokakuussa 2015 ja aloittivat uuden aikakauden Finnairissa. Finnair on ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka sai nämä koneet käyttöönsä. Koneet 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.

Finnair on tilannut yhteensä 19 Airbus A350-900 XWB -lentokonetta Airbusilta. Vuoden 2015 lopussa Finnair oli saanut kolme A350-konetta, ja tällä hetkellä todennäköisen toimitusaikataulun mukaan Finnairilla on niitä viisi vuoden 2016 puolivälissä ja seitsemän vuoden 2016 loppuun, 11 vuoden 2017 loppuun ja 19 vuoden 2023 loppuun mennessä.

Finnairin kaukoliikennelaivasto kasvaa vuodesta 2016 alkaen:

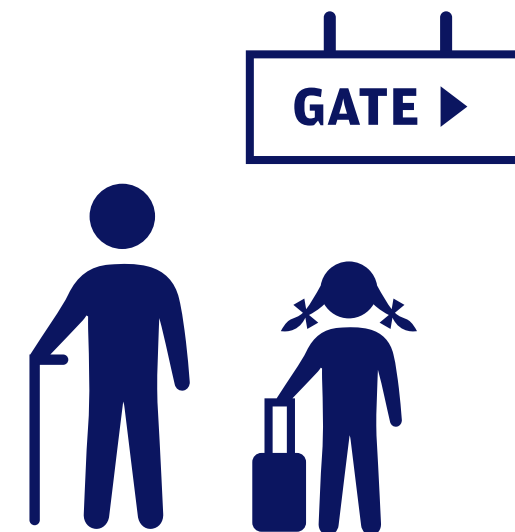
Koneiden määrä



* Ensimmäiset toimitukset Q4 2015, viimeiset vuonna 2023

Kasvustrategiansa toteuttamiseksi Finnair kasvattaa ja modernisoi myös Euroopan liikenteen laivastoaan myymällä vanhoja ja pienimpiä kapearunkokoneita ja vuokraamalla uusia, suurempia koneita. Kaukoliikenteen kasvun vuoksi syöttöliikenteen kapasiteettia kasvatetaan myös lisäämällä istuimien lukumäärää yhtiön nykyisissä kapearunkokoneissa. Yhtiö suunnittelee edelleen korvaavansa pienimpiä lentokoneita lähivuosina suuremmilla. Konekokoa ja istuinpaikkamäärää kasvattamalla Finnair luo lisäkapasiteettia mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Finnairin laivastoa on kuvattu tarkemmin sivuilla 27 ja 28.



Kaikkien aikojen matkustajaennätys: Finnair lennätti yli 10,3 miljoonaa asiakasta vuonna 2015.

Finnairin strategiset vahvuudet ovat:

- Vakaa asema kotimarkkinoilla.
 - Parhaat edellytykset hyötyä kasvavista Aasian markkinoista;
 - Aasian liikenne muodostaa yli 50 prosenttia Finnairin liikenteestä
 - Yhtiö on suurimpien joukossa Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä
- Suotuisa maantieteellinen sijainti:
 - Lyhyin etäisyys Koillis-Aasian kohteisiin mahdollistaa nopeimmat yhteydet ja 24 tunnin konerotaation
- Uuden teknologian Airbus A350 XWB -koneiden käyttöönotto tuo merkittäviä taloudellisia hyötyjä ja mahdollistaa kannattavan kasvun
- Euroopan-liikenteen laivaston konekoon kasvu lisää kustannustehokkuutta
- Vahva kassa ja pääomakuri
- Erinomainen operatiivinen laatu ja tehokkuus
- Korkeatasoinen palvelu – Pohjois-Euroopan paras lentoyhtiö*

* Lähde: Skytrax World Airline Awards -raportti, julkaistu kesällä 2015

Olemme ylpeitä sitoutuneesta henkilöstöstämme

Lentoliikenne on työvoimavaltainen toimiala, ja Finnairin menestys riippuu merkittävästi siitä, kuinka hyvin henkilöstö sitoutuu Finnairiin ja kuinka hyvin se onnistuu rekrytoimaan alan ammattilaisia tavoitteidensa saavuttamiseksi. Lentävällä henkilöstöllä ja maapalvelutyöntekijöillä on suuri rooli verkoston operoinnissa ja asiakasko-

kemuksen luomisessa, mutta yhtä lailla keskeistä arvонуonnin kannalta on esimerkiksi asiantuntijoiden kyky kehittää tuotetta, neuvotella liikenneoikeuksia ja johtaa kumppanuuksia.

Finnairin henkilöstöä, työhyvinvointia ja keskeisiä henkilöstöön vaikuttaneita hankkeita on kuvattu GRI-osiossa.

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 GRI-osiossa.

Helsinki – pysyvä maantieteellinen kilpailuetu

Finnairin kotikenttä Helsinki-Vantaa on tärkeä luotaessa arvoa asiakkaille ja suomalaiselle yhteiskunnalle. Suuri osa tästä arvosta syntyy kotikentän

tehokkaasta toiminnasta, jolla varmistetaan yhdessä Finnairin osaamisen kanssa lentojen täsmällisyys, hyvä asiakaspalvelu ja jatkoyhteyksien yli 98 prosentin luotettavuus.

Finnairin kotikentän maantieteellisen sijainnin ansiosta sillä on pysyvä kilpailuetu verrattuna läntempiin ja eteläisempiin Euroopan lentokenttiin. 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 ETLAn 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>

Arvonluonti Finnairissa

*Resurssit
ja panokset***Henkilöstö ja osaaminen**

4 817 työntekijää, koulutustunnit
33,9/työntekijä, ammattitaito

Taloudellinen

Korollinen velka 346,3 miljoonaa euroa
Oma pääoma 727,5 miljoonaa euroa

Aineeton

Liikenneoikeudet, ylilento-oikeudet,
asiakastieto, laatusertifioinnit,
reittiverkosto, brändi ja asiakkaiden
mieltymykset

Luonnonvarat

834 517 tonnia lentopolttoainetta

Sosiaalinen ja verkosto

Tavarantoimittajat ja
yhteistyökumppanit, AJB/
SJB-yhteishankkeiden jakeluverkosto,
allianssiyhteistyö, yhteiskuntasuhteet

Laivasto ja infrastruktuuri

Yli 70 lentokonetta

Liiketoimintamalli

*Visio,
missio, strategia
Johtamismalli
Arvot*

Liiketoimintaprosessit

- Tuotantoprosessi (reittiverkoston, laivaston ja liikenteen suunnittelu, resurssien allokointi, kenttäpalvelut, lentäminen, hankinta)
- Asiakasprosessi
- Kaupallinen prosessi

Tuotteet ja palvelut

- Matkustajien kuljetus (10,3 miljoonaa matkustajaa)
- Rahdin kuljetus (131 miljoonaa kiloa)
- Matkapaketit
- Asiakaskokemus ja -palvelu
- Muut

Tukitoiminnot

Taloushallinto, henkilöstöhallinto, lakiasiat, viestintä, yhteiskuntasuhteet, yhteiskuntavastuu

*Luotu arvo
ja vaikutukset***Nopeimmat yhteydet
Euroopan ja Aasian välillä****Asiakasarvo**

Asiakastyytyväisyys 8,1/10

Taloudellinen hyöty

Liiketulos 121,7 miljoonaa euroa,
verot, liikennöintimaksut, velka- ja
osakesijoitusten tuotto

Jätteet ja päästöt

Päästöt 2 920 810
tonnia CO₂, melu, jätteet

Sosiaalinen arvo

Liikenneyhteydet,
suora ja välillinen työllistäminen,
henkilöstökokemus 3,63/5, lisäarvo
kumppaneille, brändin arvo,
innovatiiviset ja kestävät tuotteet

Sidosryhmäyhteistyö

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 hankinta, vastuullinen matkailu, hyväntekeväisyys- ja yhteiskuntavastuuhankkeet Finnair Plus -ohjelman kautta.	Kyselyt, tutkimukset, kirjallinen palaute, Finnairin verkkosivut, sosiaalinen media, tapahtumat, asiakaspalvelukohtaamiset matkan eri vaiheissa, mobiilisovellus, viestit Finnair Plus -jäsenille, Blue Wings -lehti.
Henkilöstö	Työkyky, työhyvinvointi ja -turvallisuus, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, turvallisuus, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, arvot ja liiketoimintakäytännöt, luottamuksen kasvattaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, vastuullisuus kumppanuuksissa, henkilöstöön vaikuttavat muutokset	Intranet, sisäiset blogit, teemaviikot, Yammer, henkilöstötapahtumat, We together -työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointi- ja kehityskeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, johtamisfoorumit, Uraportti
Osakkeenomistajat ja sijoittajat	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, yhteiskuntavastuu, tavoitteet, raportointi, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuositarkastukset, tilinpäätöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analyttikko- 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, yhteistyöhankkeissa 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, raportointi, ilmailun taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet.	Keskustelu alueellisten, kansallisten ja EU-tason sekä Finnairin kohde- ja ylilentomaiden 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, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäsäätiön ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclosure Projectissa. Yhteistyö kestävän muotoilun yritysten kuten Tikaun ja GlobeHopen 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.

Katsaus kestävään kehitykseen – Leave no one behind

Kati Ihamäki



Kestävän
kehityksen johtaja



Viime vuosina niin yksityisten toimijoiden kuin valtioidenkin sitoutuminen kestävään kehitykseen ja yhteiskuntavastuuseen on globaalisti kasvanut selvästi. Parhaat tulokset kestävässä kehityksessä saavutetaankin yhteistyöllä – siis silloin, kun valtiot, yritykset, järjestöt ja kansalaiset toteuttavat yhteisiä pyrkimyksiä.

Yhteistyötä ja yksityissektorin roolia korostettiin myös YK:n syyskuussa 2015 lanseeraamissa kestävä kehityksen SDG-tavoitteissa (Sustainable Development Goals) ja toimintaohjelmassa. Nämä tavoitteet ohjaavat kestävä kehityksen työtä vuoteen 2030 asti, ja niiden tarkoituksena on äärimmäisen köyhyyden poistaminen ja kestävä kehitys kaikilla osa-alueilla: niin talouden, ihmisten hyvinvoinnin kuin ympäristönkin kehittäminen kestävästi. Lähtökohtana on yhteistyö – yhteiskunnan eri toimijoiden tulee omilla toimillaan edistää ja myös rahoittaa kehitystä. Valtioiden vastuuta tai järjestöjen osaamista ei toki voida korvata yritysten vastuullisuushankkein, mutta kaikkien osapuolien osaamista ja resursseja hyödyntäen saadaan aikaan pitkäkestoisia, globaaleja tuloksia.

Vuonna 2015 saavutettiin sopu myös Pariisissa COP21 -ilmastoneuvotteluissa. Yhteisen sitoumuksen tavoitteena on pysäyttää ilmaston lämpeneminen 1,5 asteeseen. Lentoliikenne jäi sopimustekstin ulkopuolelle, sillä IATA (kansainvälinen ilmakuljetusliitto) ja ICAO (YK:n alainen Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö) ovat ponnistelleet yhteisen globaalin markkinapohjaisen päästövähennysmallin luomiseksi jo usean vuoden ajan. Lokakuussa 2016 toivottavasti saamme hyviä tuloksia, kun ICAOn yleiskokous käsittelee lentoliikenteen päästövähennysmekanismeja. IATA:n ja ICAOn ajama markkinapohjainen mekanismi tukisi merkittävästi alan muita päästövähennystoimia.

Finnairille kuluva vuosi on ollut tärkeä. Merkittävimmät virstanpylväät olivat uuden Airbus A350 XWB -konetyypin saapuminen ja Finnairin päivitettyjen arvojen lanseeraus.

Finnairin lokakuussa ensimmäisenä Euroopassa käyttöön ottama Airbus A350 XWB -kone on merkittävä uudistus vastuullisuudenkin näkökulmasta: koneen polttoaine- ja päästötehokkuus ovat huipussaan ja meluarvot huomattavasti aiempia konetyyppejä alhaisemmat niin koneen ulkopuolella kuin matkustamossakin. Muutoinkin kehittynyt teknologia lisää niin koneessa työskentelyn kuin matkustamisen mukavuutta.

Uudet arvomme – välitän, yksinkertaistan ja olen rohkea – ovat tärkeitä myös Finnairin vastuullisuuden suuntaviivoja määritettäessä ja toteutettaessa.

- Välitämme asiakkaistamme ja toisistamme. Otamme vastuuta ja toimimme vastuullisesti.
- Yksinkertaistaminen tarkoittaa selkeitä prosesseja, avoimuutta, läpinäkyvyyttä, selkeyttä, tehokkuutta, ammattitaitoista toiminnan kehittämistä.
- Rohkeus on ennakkoluulotonta suhtautumista tulevaisuuteen. Se on inspiraatiota, luovuutta, sisua, uskallusta kysyä ja antaa palautetta.

Merkittävää on myös siirtyminen GRI-raportoinnissamme G4-standardiin. Teimme yhteistyössä sidosryhmiemme kanssa vastuullisuuden olennaisuusarvion ja päivitimme tämän pohjalta valitut mittarit. Valittujen näkökohtiin perustuen syvennämme raportointiamme ja pyrimme yhä enemmän ottamaan huomioon myös hankintaketjumme vaikutukset. Raportointiuudistuksen lisäksi aloitimme muita yhteistyö- ja vastuullisuushankkeita, joista kerromme tarkemmin raportin GRI-osiossa.

”Leave no one behind” on YK:n tulevien vuosien kestävä kehityksen teema. Meillä Finnairissa on vakaa aikomus vauhdittaa työtä kestävä kehityksen eteen yhteistyökumppaniemme ja sidosryhmiemme kanssa. Tarkoituksemme on tänä vuonna määrittää SDG-ohjelmasta Finnairin toiminnan kannalta olennaisimmat kohdat ja keskittyä niiden työstämiseen.

Tunnistettut olennaiset näkökohdat

Finnair päivitti vuoden 2015 aikana yritys vastuun olennaisuusanalyysinsä GRI G4 -raportointiohjeiston mukaisesti. Olennaisuusanalyysin avulla tunnistettiin Finnairin arvoketjussa olennaiset taloudelliset-, ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset sekä vaikutukset liiketoimintaan ja sidosryhmien päätöksentekoon.

Olennaisuusanalyysiä varten tunnistettiin Finnairin toimintaympäristöstä nousevia yritys vastuun asioita analysoimalla toimialatrendejä, lainsäädäntöä, yritys vastuun raportointiohjeistoja, verrokkiyh-tiöiden raportointia sekä eri sidosryhmien esille nostamia asioita.

Tunnistettut yritys vastuun näkökohdat priorisoi-tiin niiden liiketoimintavaikutuksen sekä sidosryh-mien kiinnostuksen perusteella asiantuntijatyöpa-joissa. Priorisoinnin tulokset käytiin läpi keskeisten sidosryhmien edustajien kanssa. Finnairin johto-ryhmä sekä hallitus hyväksyivät olennaisuusanalyysin tulokset.

Olennaisuusanalyysin tuloksena määritellyt Finnairin olennaiset yritys vastuun teemat ja näkökohdat on esitetty viereisessä kuvassa ja johtamis-käytännöt sivulla 85. Olennaisiin teemoihin ja näkö-kohtiin liittyvät vaikutukset, ja tunnusluvut esitellään yksityiskohtaisesti helmikuussa julkaistavassa GRI G4 -ohjeiston mukaisessa yritys vastuuraportissa.

Olennaiset yritys vastuun teemat ja näkökohdat

Eettinen liiketoiminta ja vastuullinen hankinta

- Eettiset toimintaohjeet
- Korruption ja lahjonnan vastaiset menettelyt
- Ihmisoikeudet
- Ostokäytännöt ja hankintaketjun vastuullisuus

Ympäristö

- Polttoainetehokkuus
- Energia ja kasvihuonekaasupäästöt
- Ympäristölainsäädäntö ja -määräykset
- Reittisuunnittelu
- Luonnon monimuotoisuus

Henkilöstö

- Työntekijöiden turvallisuus
- Henkilöstön osaaminen, hyvinvointi, monimuotoisuus ja yhdenvertaisuus

Talous

- Taloudelliset tulokset ja tulevaisuuden kilpailukyky
- Paikalliset, taloudelliset vaikutukset

Asiakas

- Matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus
- Asiakastytyytyväisyys
- Täsmällisyys



Liiketoiminnan mittarit

Mittari (KPI) ja tavoitetaso	Toimenpiteet vuonna 2015	Toteuma vuonna 2015
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 Laivasto-investoinnit, lue lisää s. 27 alkaen Norra-myynti, lue lisää s. 25 alkaen NGA-rahtilentoyhtiön lopettaminen Hybridilaina-anti, lue lisää s. 26 alkaen Vuonna 2015 toteutetut lentokonerahoitusjärjestelyt, lue lisää s. 25 alkaen 	<ul style="list-style-type: none"> × Toiminnallinen liiketulos 1,0 % liikevaihdosta
<ul style="list-style-type: none"> EBITDAR vähintään 17 % liikevaihdosta 		<ul style="list-style-type: none"> × EBITDAR 9,9 % liikevaihdosta
<ul style="list-style-type: none"> Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) vähintään 7 % 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Toiminnallinen liiketulos voitollinen ✓ ROCE 12,2 %
<ul style="list-style-type: none"> Oikaistu nettovelkaantumisaste enintään 175 % 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oikaistu nettovelkaantumisaste 45,8 %
<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"> Hallitus ehdottaa, että vuodelta 2015 ei jaeta osinkoa
LIIKETOIMINNAN MUUT MITTARIT		
<ul style="list-style-type: none"> Polttoaineen kulutus tarjotulta tuolikilometriltä (ASK) laskee 	<ul style="list-style-type: none"> Airbus A350:n käyttöönotto Päästöjen vähentäminen lue lisää GRI-osiosta 	<ul style="list-style-type: none"> × Polttoaineen kulutus/ASK nousi 10,01 % vuodesta 2014 (kasvu johtui liikenteen rakennemuutoksista)
<ul style="list-style-type: none"> Päästöt tarjotulta tuolikilometriltä laskevat 		<ul style="list-style-type: none"> × CO₂-päästöt/ASK nousivat 10,01 % vuodesta 2014 (kasvu johtui liikenteen rakennemuutoksista)
<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys 	<ul style="list-style-type: none"> Tuotteen, palvelun ja verkoston kehittäminen vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeita, lue lisää GRI-osiosta 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Asiakastyytyväisyyden yleisarvosana oli 8,1/10
<ul style="list-style-type: none"> We Together @ Finnair -henkilöstötutkimus 	<ul style="list-style-type: none"> Johtamis- ja koulutusohjelmat, lue lisää GRI-osiosta 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Henkilöstötutkimus uudistettiin vuonna 2015 Henkilöstökokemus 3,65/5
<ul style="list-style-type: none"> Sairauspoissaolojen määrä laskee 		<ul style="list-style-type: none"> × Sairauspoissaolojen määrä oli 4,8 % vuonna 2015 (4,6 % vuonna 2014)

TALOUS

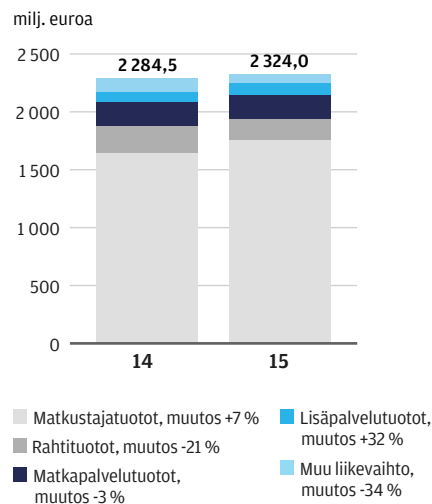


Avainlukuja

Liikevaihto

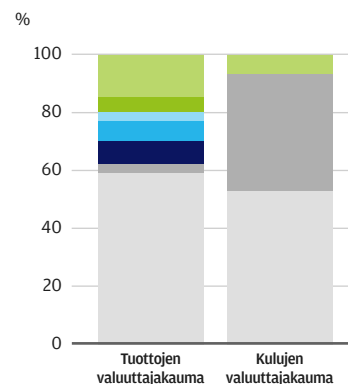


Liikevaihto tuotteittain

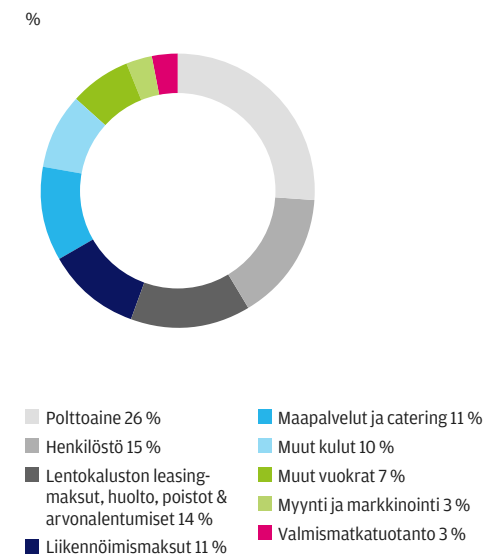


* Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksen vuoksi.

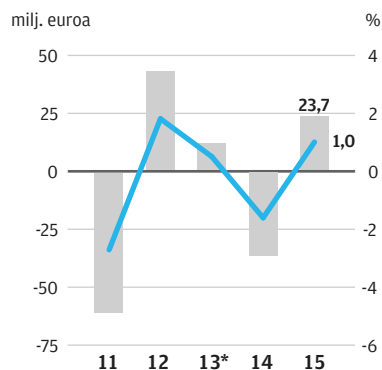
Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2015



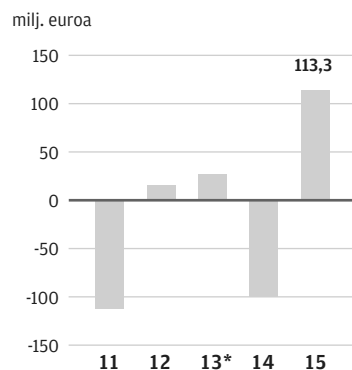
Toiminnallisten kulujen 2 316,0 milj. euroa jakautuminen



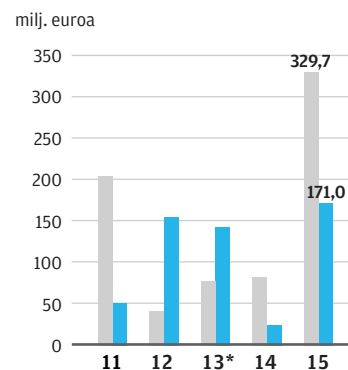
Toiminnallinen liiketulos**



Tulos ennen veroja



Bruttoinvestoinnit ja liiketoiminnan nettorahavirta



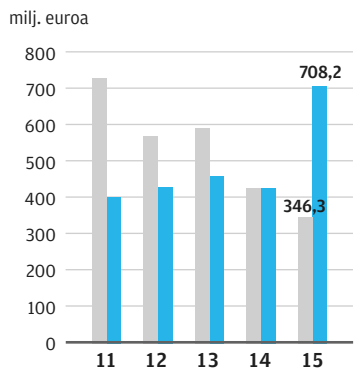
■ % liikevaihdosta

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

■ Bruttoinvestoinnit

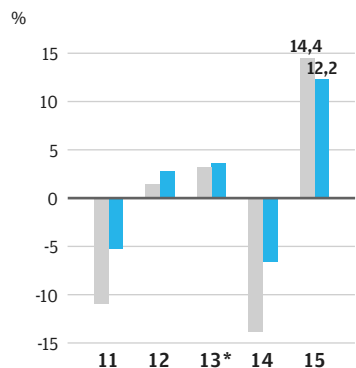
■ Liiketoiminnan nettorahavirta

Korolliset velat ja likvidit varat



■ Korolliset velat
■ Likvidit varat

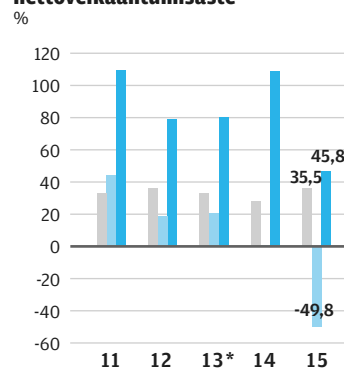
Oman pääoman tuotto (ROE) ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



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

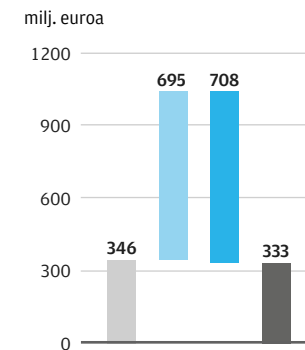
* Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksen vuoksi.

Omavaraisuusaste, nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelkaantumisaste



■ Omavaraisuusaste
■ Nettovelkaantumisaste
■ Oikaistu nettovelkaantumisaste

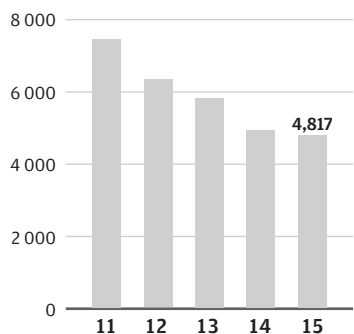
Oikaistun nettovelan koostumus**



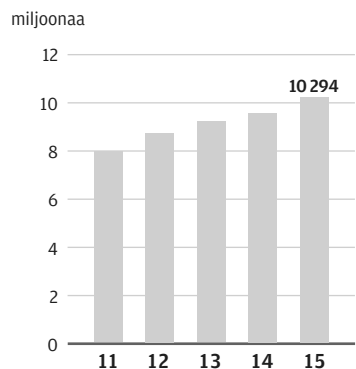
■ Velka
■ Kassa
■ Lentokaluston leasingmaksut
■ Oikaistu nettovelka

** Sis. lyhyt- ja pitkäaikaiset velat + leasingvastuut (vuoden leasingkulut 7x) - (rahavarat)

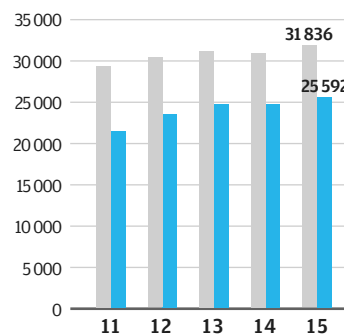
Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Matkustajamäärä

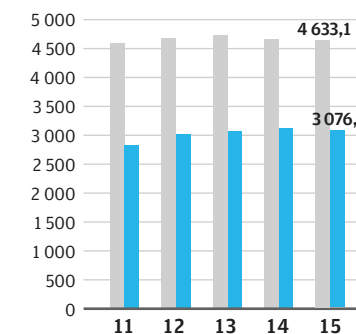


Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
■ Myydyt henkilökilometrit (RPK)

Tarjotut tonnikilometrit (ATK) ja myydyt tonnikilometrit (RTK)



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

Hallituksen toimintakertomus 2015

Markkinaympäristö

Liikenteen kasvu Finnairin päämarkkina-alueilla jatkui vuonna 2015. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina kasvoi noin 4,7 prosenttia ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen suorien reittien markkina kasvoi 2,5 prosenttia edellisvuotisesta.* Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä oli 57,9 prosenttia (52,4) ja Eurooppa–Aasia-liikenteessä 4,5 prosenttia (4,8).**

Matkustajakysyntä kasvoi kapasiteetin kasvun mukaisesti, ja Finnairin matkustajaliikenteen yksikkötuotot kasvoivat suurimmilla liiketoiminta-alueillamme Euroopassa ja Aasiassa. Samaan aikaan yksikkötuottokehitys jäi vaimeammaksi Pohjois-Amerikassa, jossa kapasiteettimme kasvu on ollut nopeampaa.* Kuluttaja- ja liikematkakysynnän piristymisestä oli nähtävissä merkkejä kaikilla alueilla. Suomessa toimivien matkanjärjestäjien vuoden 2015 sopeutettu valmismatkatarkonta vastasi hyvin kysyntää.

Rahtiliikenne Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kärsi koko vuoden rakenteellisesta ylikapasiteetista, mikä heikensi entisestään keskituottoja ja täyttöasteita Finnairin rahtiliikenteen keskeisillä markkinoilla.

Dollarin vahvistuminen suhteessa euroon laimensi hyötyä, jota lentopetrolin syksyllä 2014 alkanut voimakas hinnan lasku tuo lentoyhtiöille. Samalla se nosti muita dollarimääräisiä kuluja merkittävästi. Toisaalta useat eri tulovaluutat vahvistuivat euroon nähden, millä oli positiivinen vaikutus Finnairin euromääräisiin tuottoihin. Finnairin liiketoiminnassa Yhdysvaltain dollari on merkittävä kuluvaluutta ja Japanin jeni sekä Kiinan yuan merkittäviä tulovaluuttoja.

Strategian toteutus

Finnairin hallitus hyväksyi toukokuussa osana yhtiön vuosittaista strategia työtä yhtiön uuden vision, päivitetyn mission sekä päivitetty strategiset ja taloudelliset tavoitteet. Finnairin uutena visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus, ja sen missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle. Yhtiön päivitetty strategiset tavoitteet ovat kaksinkertaistaa Finnairin Aasian ja Euroopan välinen liikenne vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta, tarjota ainutlaatuinen asiakaskokemus, saavuttaa toiminnoissaan maailmanluokan laatu sekä tuottaa arvoa osakkeenomistajille.

Yhteishankkeet

Finnairin yhteishankkeista Euroopan ja Pohjois-Amerikan väliset lennot kattava Atlantic Joint Business onnistui nostamaan markkinaosuuttaan premium-segmentissä mutta kärsi turistiluokassa

kireästä kilpailusta ja ylikapasiteetista. Siberian Joint Businessin myynti pysyi ennallaan, kun Euroopan ja Japanin välinen kokonaisliikenne supistui hieman, mikä vahvisti Finnairin suhteellista markkina-asemaa. Finnairista tulee kesällä 2016 ainoa lentoyhtiö, joka tarjoaa suoria lentoja Euroopasta neljään Japanin metropoliin.

Merkittävät tapahtumat katsauskaudella

Norra-yrityskauppa saatiin päätökseen

Finnair solmi Staffpoint Holding Oy:n (StaffPoint) ja Oy G.W. Sohlberg Ab:n (GWS) kanssa 7.1.2015 aiesopimuksen yritysjärjestelystä, jossa Staffpoint ja GWS hankkivat yhteensä 60 prosenttia Flybe Nordicista. Finnair osti 31.3.2015 Flybe Group plc -konsernilta (Flybe UK) 60 prosenttia Flybe Nordic AB:n osakkeista 1 euron kauppahintaan, ja Flybe Nordic siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen. Ostoliikennesopimusta Flybe Finlandin kanssa laajennettiin 1.5.2015 lähtien niin, että kaikki Flybe Finlandin omalla kaupallisella riskillään siihen saakka operoimat reitit siirtyivät Finnairin kaupalliselle riskille. Lisäksi Flybe Finlandin nimi vaihdettiin Nordic Regional Airlines Oy:ksi (Norra) ja sen emoyhtiön Flybe Nordicin nimi vaihdettiin Nordic Regional Airlines AB:ksi.

Marraskuun alussa Finnair, Staffpoint ja Kilco Oy sopivat yritysjärjestelystä, jossa 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n osakkeista siirtyy Staffpointin ja Kilcon omistukseen 1 euron kauppahintaan. Neuvotteluissa aiemmin mukana olleen Oy G.W. Sohlberg Ab:n (GWS) asemasta osakkaaksi tuli Kilco Oy. Kauppa saatiin päätökseen marraskuun lopussa. Järjestelyillä ei ollut merkittävää taloudellista vaikutusta Finnairille vuonna 2015.

Rahtiyhtiö NGA:n toiminnan lopettaminen

Finnairin osakkuusyhtiö Nordic Global Airlines Ltd (NGA) päätti yhtiön toiminnan alasajosta 31.5.2015 mennessä taloudellisin perustein. Finnair Cargo Oy omisti NGA:sta 40 prosenttia, ja yhtiön muut omistajat olivat Neff Capital Management LLC, Daken Capital Partners LLC sekä Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen. Toiminnan lakkauttamisella ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin rahtiliiketoimintaan eikä Finnairin taloudelliseen asemaan.

Investointipäätökset uudesta rahtiterminaalista ja laivaston langattomasta verkkoyhteydestä

Finnair kertoi maaliskuussa noin 80 miljoonan euron investoinnista uuteen rahtiterminaalisiin ja noin 30 miljoonan euron investointiohjelmasta langattoman internetyhteyden asentamiseksi valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Molemmat investoinnit jakautuvat lähivuosille.

* Vertailukelpoisuussyistä luvut eivät sisällä Finnairin kausireittejä lomakohteisiin, jotka on muutettu vuonna 2014 and 2015 reittilennoiksi.

** Luvut Finnairin arvioita. Arviot perustuvat matkatoimistojen myyntimääristä kerättyyn MIDT-dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien, kuten internetin, kautta. Laskentapohjana ovat kohdekaupungit, eivät lentokentät.

Lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset

Maaliskuun lopussa toteutui Finnairin joulukuussa 2014 solmima aiesopimus sen omistamien ja Norran operoimien kolmen Embraer 190 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co:n kanssa. Lisäksi maaliskuussa toteutui joulukuussa 2014 solmittu aiesopimus kuuden Finnairin omistaman ja Norran operoiman ATR 72 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta Doric Asset Finance GmbH & Co. KG:lle. Myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteuduttua Finnair jatkoi lentokoneiden edelleenvuokraamista Norralle. Järjestelyjen kertaluonteinen vaikutus Finnairin vuoden 2015 ensimmäisen neljänneksen liiketuloon oli noin 40 miljoonaa euroa.

Finnair myi ja vuokrasi takaisin vuoden 2015 viimeisellä neljänneksellä kaksi ensimmäistä Airbus A350 XWB -lentokonetta niiden toimituspäivinä 6.10. ja 16.12.2015. Finnair arvioi syyskuussa, että laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien tulosvaikutus vuoden 2015 jälkimmäisellä puoliskolla olisi yhteensä noin 70 miljoonaa euroa positiivinen. Nämä kertaluonteiset erät liittyvät kahden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin sekä A340-koneiden poistumiseen yhtiön omistamasta ja hallinnoimasta laivastosta. Tuotto toteutui noin 10 miljoonaa euroa arvioitua suurempana dollarin vahvistumisen vuoksi.

Lisäksi Finnair solmi joulukuussa GECASin kanssa aiesopimuksen kahden muun vuosina 2016 ja 2017 toimitettavan A350-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Vuodenvaihteen valuuttakursseilla laskettuna järjestelyillä arvioitiin olevan Finnairin liiketuloon noin 90 miljoonan euron nettomääräinen kertaluonteinen positiivinen vaikutus, joka käsittää myyntivoiton lisäksi valuuttasuojauksista ja ennakkomaksuista muodostuvan valuuttakurssivoiton. Lopullinen taloudellinen vaikutus riippuu euron dollarikurssista kunkin koneen toimitushetkellä. Tulo kirjataan kunkin koneen toimitushetkellä eli tämänhetkisen odotetun toimitusaikataulun mukaan ensimmäinen arviolta vuoden 2016 kolmannella ja jälkimmäinen vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä.

Syöttöliikennelaivaston uudistus

Finnair kertoi marraskuussa lisäävänsä Euroopan syöttöliikenteen kapasiteettia korvaamalla pieniä kapearunkokoneita suuremmilla. Ensimmäisessä Finnair vuokraa kaksi A321-kapearunkokonetta osittain miehistöineen vuodeksi toukokuusta 2016 alkaen.

Joulukuussa Finnair kertoi lisäävänsä vuoden 2017 aikana istuimia nykyisiin Airbus-kapearunkokoneisiin tehostamalla säilytys- ja teknisiä tiloja koneiden etu- ja takaosassa. Investoinnin arvo on yhteensä noin 40 miljoonaa euroa, ja se koskee 22 Airbus-kapearunkokonetta Finnairin laivastossa.

Myöhemmin joulukuussa Finnair kertoi vuokraavansa neljä uutta Airbus A321-200-kapearunkokonetta BOC Aviationilta vuoden 2017 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana vähintään kahdeksan vuoden ajaksi. Samalla Finnair kertoi sopineensa yhden ATR-potkurikoneen ja kahden Embraer E170-suihkukoneen myynnistä. Kaupat ovat toteutuneet ja koneet poistuneet Finnairin ja Norran liikenteestä tammi-helmikuun 2016 aikana.

Hybridilainan liikkeeseenlasku

Finnair laski 13.10.2015 liikkeeseen 200 miljoonan euron hybridilainan, jonka kuponkikorko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa ja jota käsitellään IFRS-konsernitilinpäätöksessä omana

pääomana. Laina ylimerkittiin selvästi ja myytiin yli 100 sijoittajalle. Samalla Finnair lunasti ja mitätöi kaikkiaan 81,7 miljoonan euron osuuden vuonna 2012 liikkeeseen laskemastaan 120 miljoonan euron hybridilainasta.

Helsinki-Vantaan toimitilojen myynti Finavialle

Finnair myi joulukuussa Helsinki-Vantaan lentoasema-alueella sijaitsevia toimitilojaan Finavialle osana Helsinki-Vantaan lentoaseman infrastruktuurikehitystä. Kaupat koskevat Finnairin nykyistä, vuonna 2017 käytöstä poistuvaa rahtiterminaalia sekä toimistorakennusta, joka oli Finnairin ja Finavian yhteisomistuksessa. Lisäksi yhden lentokonehallin maanvuokrausopimuksen päättymistä aikaistettiin, jotta Finavia voi toteuttaa investointinsa Helsinki-Vantaan terminaalin laajentamiseksi. Sen korvaajaksi Finnair osti Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elolta toisen lentokonehallin. Toimitilakaupat mahdollistavat Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisen Finnairin ja Finavian kasvusuunnitelmien mukaisesti. Kauppojen kertaluonteinen positiivinen vaikutus Finnairin liiketuloon vuonna 2015 oli yhteensä noin 15 miljoonaa euroa.

Taloudellinen kehitys vuonna 2015

Vuoden 2015 liikevaihto kasvoi 1,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 324,0 miljoonaa euroa (2 284,5). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, ja sitä laskivat rahtiliikenteen ja -tuottojen väheneminen sekä vertailukaudella myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 3,1 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 2,5 prosenttia vertailukaudesta 1 720,5 miljoonaan euroon (1 678,8). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuneet kulut, laskivat 9,8 prosenttia vertailukaudesta 595,5 miljoonaan euroon (660,4). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan noin 42 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin noin 17 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Liikennöimismaksut nousivat 258,5 miljoonaan euroon (230,9) pääasiassa dollarin vahvistumisen vuoksi. Henkilöstökulut kasvoivat 2,5 prosenttia 353,2 miljoonaan euroon (344,5). Kokonaisuuksena euromääräiset toiminnalliset kulut laskivat 1,0 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 316,0 miljoonaa euroa (2 339,2). Yhtiön EBITDAR oli 231,2 miljoonaa euroa (176,6). Toiminnallinen liike-tulos eli liike-tulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli 23,7 miljoonaa euroa (-36,5).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -12,3 miljoonaa euroa (-43,7). Tammi-joulukuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä 110,2 miljoonaa euroa (7,7), ja niihin sisältyi pääasiassa A350-, ATR- ja Embraer-koneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimuksiin liittyviä tuottoja sekä käytöstä poistettaviin A340-koneisiin liittyviä kuluja. Liike-tulos oli 121,7 miljoonaa euroa (-72,5), tulos ennen veroja 113,3 miljoonaa euroa (-99,1) ja tulos verojen jälkeen 89,7 miljoonaa euroa (-82,5).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,17 eurosenttiä (6,23). Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä

kohden kasvoivat 3,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 5,50 eurosenttiä (5,33). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssien kasvoi 0,6 prosenttia ja oli 4,52 eurosenttiä (4,49).

Tase 31.12.2015

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 2 050,3 miljoonaa euroa (1 885,1 miljoonaa euroa 31.12.2014). Oma pääoma kasvoi 727,5 miljoonaan euroon (514,3) eli 5,69 euroon osakkeelta (4,02). Oma pääoma kasvoi vertailukaudesta pääasiassa yhtiön voitollisen laajan tuloksen sekä hybridilainan noston vuoksi.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2015 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -67,9 miljoonaa euroa (-87,4), ja siihen vaikuttivat erityisesti muutokset etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattisissa voitoissa ja tappioissa.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi–joulukuussa 2015 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 171,0 miljoonaa euroa (24,2). Muutos johtuu pääasiassa voiton kasvusta vertailukauteen nähden sekä käyttöpääoman muutoksesta. Investointien nettorahavirta oli 78,6 miljoonaa euroa (14,4), ja siihen vaikutti yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteutuminen vuoden ensimmäisellä neljänneksellä sekä erityisesti kahden uuden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteutuminen vuoden viimeisellä neljänneksellä. Vertailukaudella toteutuivat puolestaan neljän A330 lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimukset. Katsauskauden jälkeen Finnair toteutti noin 135 miljoonan euron velkaraohitusjärjestelyn uusimmalle A350-koneelle. Valmisteilla on kaksi vastaavaa järjestelyä.

Omavaraisuusaste oli 35,5 prosenttia (27,3) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -49,8 prosenttia (0,3). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 45,8 prosenttia (107,5). Joulukuun lopussa korollinen velka oli 346,3 miljoonaa euroa (427,6) ja korollinen nettovelka negatiivinen -362,0 miljoonaa euroa (1,4).

Yhtiön maksuvalmius säilyi katsauskaudella vahvana. Konsernin rahavarat olivat joulukuun lopussa 708,2 miljoonaa euroa (426,1). 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 raukeaa heinäkuun 2016 lopussa.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 77,5 miljoonaa euroa (66,4).

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, joka oli vuoden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli 18,1 miljoonaa euroa (-180,3). Rahoituskulut olivat 9,7 miljoonaa euroa (26,9) ja rahoitustuotot 1,3 miljoonaa euroa (3,5).

Investoinnit

Vuonna 2015 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 329,7 miljoonaa euroa (82,4), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon ja moottorien perusparannuksiin. Summa sisältää myös kaksi A350-konetta, jotka myytiin ja vuokrattiin takaisin vuoden 2015 aikana. Vuoden 2016 sitovien investointien – ennakkomaksut mukaan lukien – arvioidaan olevan noin 420 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon. Nettoinvestoinnit ovat noin 220 miljoonaa euroa valuuttasuojaukset huomioiden ja edellyttäen, että kaikki tähän mennessä ilmoitetut lentokoneiden myynti- sekä myynti ja takaisinvuokraussopimukset toteutuvat suunnitellusti.

Vuoden 2017 sitovien investointien rahavirran arvioidaan olevan noin 325 miljoonaa euroa ja nettomääräisesti noin 60 miljoonaa euroa valuuttasuojaukset huomioiden ja edellyttäen, että kaikki tähän mennessä ilmoitetut lentokoneiden myynti- sekä myynti ja takaisinvuokraussopimukset toteutuvat suunnitellusti.

Finnair lisää vuoden 2017 aikana istuimia nykyisiin Airbus-kapearunkokoneisiinsa tehostamalla säilytys- ja teknisiä tiloja koneiden etu- ja takaosassa. Investoinnin arvo on yhteensä noin 40 miljoonaa euroa, ja se koskee 22 Airbus-kapearunkokonetta Finnairin laivastossa.

Laivastoinvestointien lisäksi Finnair kertoi maaliskuussa noin 80 miljoonan euron investoinnista uuteen rahtiterminaaliin ja noin 30 miljoonaan euron investointiohjelmasta langattoman internetyhteyden asentamiseksi valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Molemmat investoinnit jakautuvat lähivuosille.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen hyvä tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukyysisin ehdoin. Yhtiöllä on 30 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 66 prosenttia koko laivaston 0,7 miljardin euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy kolme rahoitusleasing-konetta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2015 lopussa Finnair operoi itse 46 lentokonetta, joista 16 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Koneista 23 oli Finnairin itse omistamia, 20 vuokrattu ja 3 hankittu rahoitusleasingopimuksella.

Vuonna 2015 Finnair luopui kahdesta A340-laajarunkokoneesta ja otti vastaan kolme uutta A350-900 XWB -laajarunkokonetta. Niistä kaksi myytiin välittömästi GECASille myynti- ja takaisinvuokraussopimuksella ja kolmas rahoitettiin aluksi kassavaroin, kunnes sille hankittiin tammi-kuussa 2016 JOLCO-rahoitus (Japanese Operating Lease with Call Option), jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-tilinpäätöksessä lainana ja kone omistettuna.

Vuoden 2015 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,1 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 31.12.2015*

	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2014 verrattuna		Vuokratut			Tilaukset
			Omat		(käyttö- leasing)	(rahoitus- leasing)	Keski-ikä 31.12.2015	
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	9	7	2			14,4	
Airbus A320	165	10	6	4			13,4	
Airbus A321	209/196	11	4	7			9,1	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8	0	5	3		6,2	
Airbus A340	263/257	5	-2	5			10,7	
Airbus A350	297	3	3	1	2		0,1	16
Yhteensä		46	1	23	20	3	10,1	16

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

Kaukoliikennelaivastouudistus

Finnair on tilannut yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta Airbusilta. Niistä kolme toimitettiin vuonna 2015. Koneiden käyttöönottoon liittyy lentoyhtiökohtaisia valmisteluja ja perusteellisia tarkastuksia, mistä syystä alustavasti ilmoitetut toimituspäivät saattavat vaihdella jonkin verran. Tällä hetkellä todennäköisen toimitusaikataulun mukaan A350-koneita on yhteensä viisi vuoden 2016 ensimmäisen puoliskon aikana ja seitsemän vuoden 2016 loppuun, 11 vuoden 2017 loppuun ja 19 vuoden 2023 loppuun mennessä. Finnairin investointisitoumukset käyttömaisyshyödykkeisiin, yhteensä 1 818 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair luopuu kaikista operoimistaan A340-koneista vuoden 2017 loppuun mennessä, kun niitä korvaavat A350-koneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä. Finnair on sopinut myyvänsä vanhimman omistamansa A340-300-koneen purettavaksi vuoden 2016 ensimmäisen puoliskon aikana sekä myyvänsä vuosina 2016 ja 2017 loput neljä Airbus A340-300 lentokonettaan takaisin Airbusille. Finnairin ja Airbusin sopimus mahdollistaa sujuvan siirtymisen A340-laivastosta A350-laivastoon ja lieventää mahdollisia laivastouudistuksesta johtuvia operatiivisia riskejä sekä A340-lentokoneisiin liittyvää jäännösarvoriskiä. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eripituisten vuokrasopimusten avulla.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 26 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Norran operoimista lentokoneista 13 oli Finnairin omistamia ja 13 vuokrattuja. Alla mainituista yksi ATR-potkurikone ja kaksi Embraer E170-suihkukonetta on myyty vuoden 2016 ensimmäisen neljänneksen aikana. Taulukossa esitettyjen lentokoneiden lisäksi Finnair on edelleenvuokrannut neljä E170-konetta AS Estonian Airille. Näiden suunniteltu palautus vuokranantajille loppuvuonna 2015 on viivästynyt Estonian Airin ajaututtua selvitystilaan syksyllä 2015 ja konkurssiin 29.12.2015.

Norran operoima laivasto 31.12.2015*

	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2014 verrattuna	Finnairin omistamat lentokoneet	Vuokratut** (käyttö- leasing)	Keski-ikä 31.12.2015	Tilaukset
ATR 72	68-72	12		6	6	6,4	
Embraer 170	76	2		2		9,8	
Embraer 190	100	12		5	7	7,5	
Yhteensä		26	0	13	13	7,2	0

* Nordic Regional Airlines Oy:n lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Finnair on vuokrannut lentokoneet ja edelleenvuokrannut ne Nordic Regional Airlinesille.

Liiketoiminta-alueiden kehitys vuonna 2015

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

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Flight Academy Oy ja Finnair Aircraft Finance Oy. Segmenttiin sisältyvät myös lentokonehuolto, Finnair Travel Retail Oy ja Finnairin kiinteistöomaisuuteen sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi, ylläpito ja toimitilapalvelut.

Avainluvut	2015	2014	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos			
Liikevaihto, milj. euroa	2 205,7	2 167,7	1,8
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	17,1	-43,5	> 200 %
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	113,4	-78,4	> 200 %
Liiketulos liikevaihdosta, %	5,1	-3,6	> 200 %
Henkilöstö			
Henkilöstö, keskimäärin	4 002	4 232	-5,4

Liikennetiedot	2015	2014	2013	2012	2011
Matkustajat, tuhatta	10 294	9 630	9 269	8 774	8 013
Tarjotut henkilökilometrit, miljoonaa	31 836	30 889	31 162	30 366	29 345
Myydyt henkilökilometrit, miljoonaa	25 592	24 772	24 776	23 563	21 498
Matkustajaliikenteen käyttöaste, %	80,4	80,2	79,5	77,6	73,3
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	130 697	149 141	146 654	148 132	145 883
Tarjotut tonnikilometrit, miljoonaa	4 633	4 644	4 709	4 647	4 571
Myydyt tonnikilometrit, miljoonaa	3 077	3 130	3 107	3 029	2 824
Kokonaiskäyttöaste	66,5	67,4	66,0	65,2	61,8

Lentoliikenteen liikevaihto vuonna 2015 kasvoi 1,8 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 2 205,7 miljoonaa euroa (2 167,7). Liikevaihtoa kasvattivat parantunut lippu- ja lisäpalvelumyynti, ja sitä pienensivät erityisesti NGA:n rahtikoneliikenteen alasajo sekä rahtiliikenteen tuottojen yleinen lasku. Liikevaihto jakautui seuraavasti: matkustajaliikenteen tuotot muodostivat noin 82 prosenttia, lisämyyntituotot (ancillary revenue) reilut 5 prosenttia, rahtiliikenteen tuotot noin 9 prosenttia ja muut tuotot vajaat 4 prosenttia segmentin liikevaihdosta. Segmentin toiminnallinen liiketulos oli 17,1 miljoonaa euroa (-43,5).

Matkustajaliikenteen tuotot kasvoivat vuonna 2015 vertailukaudesta ja kannattavuus parani muun muassa lisämyyntituottojen kasvun sekä tulovaluuttojen positiivisen valuuttakurssikehityksen ansiosta. Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat kaikkiaan 3,2 prosenttia. Lisäpalveluiden matkustajakohtainen myynti kasvoi 23,7 prosenttia vertailukaudesta 10,16 euroon matkustajaa kohti.

Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla matkustajakilometreillä mitattuna supistui 2,0 prosenttia vertailukaudesta muun muassa istuinmäärää vähentäneiden matkustusmukavuutta parantavien laajarunkokoneiden matkustamomuutosten vuoksi. Samaan aikaan Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi peräti 26,2 prosenttia, kun viime vuodesta poiketen Finnair lensi loppuvuonna New Yorkin lisäksi Chicagoon, Torontoon ja Miamiin.

Uusien reittiavausten lisäksi Euroopan-liikenteen kapasiteetin 5,3 prosentin kasvua voimisti aiemmin lomalentoina operoitujen kohteiden siirtyminen reittilennoiksi sekä Norran omalla riskillään lentämien reittien siirtyminen Finnairille toisella neljänneksellä. Samoin kotimaan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 10,6 prosenttia, kun Norran aiemmin omalla riskillään lentämät Suomen reitit muutettiin Finnairin reiteiksi.

Koko matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi 3,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 3,3 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat kaikilla liikennealueilla paitsi Aasiassa, jossa ne supistuivat hieman. Matkustajakäyttöaste kokonaisuutena nousi 0,2 prosenttiyksikköä ja oli 80,4 prosenttia.

Rahtiliikenteen tuotot laskivat selvästi vertailukaudesta mutta tulos pysyi jokseenkin vuodentakaisella tasolla. Rahtiliikenne muodostui katsauskaudella pääasiassa reittilennoilla mukana kuljettavasta rahdista (niin sanotusta belly-rahdistä) Finnairin luovuttua omista rahtikoneliennoista Aasiaan vuoden 2014 lopussa. Lisäksi Finnair Cargo myy ja hallinnoi JAL Cargon kapasiteettia

Helsinki-Tokio (Narita) -reitillä ja vuokraa rahtilentokonekapasiteettia Helsingin ja Brysselin sekä Helsingin ja Lontoon hubiensä välisille lennoille yhteistyössä IAG Cargon kanssa.

Tarjotut rahtitonnikilometrit supistuivat 2,8 prosenttia vuonna 2015. Belly-rahtikapasiteetti kasvoi kaikilla liikennealueilla, mutta kokonaiskapasiteetti supistui siksi, että erillinen rahtikoneliikennöinti väheni merkittävästi vuodesta 2014, jolloin Finnairilla oli omaa rahtikoneliikennettä Aasiaan. Kapasiteettia supisti Hongkongin rahtikonelentojen lopettaminen joulukuussa 2014 ja samaan aikaan sitä kasvatti laajarunkoliikenteen kasvu sekä lomareittien muuttaminen reittiliikenteeksi, jolloin reitti lasketaan mukaan rahtikapasiteettiin. Myydyt rahtitonnikilometrit Finnairin reittiliikenteessä vähenivät kapasiteetin 11,2 prosentin kasvusta huolimatta 0,1 prosenttia vertailukaudesta. Yli 70 prosenttia kuljetuista rahtikiloista lennetään Aasian liikenteessä; seuraavaksi suurimmat markkinat ovat Eurooppa (19 prosenttia), Pohjois-Amerikka (7 prosenttia) ja kotimaa (2 prosenttia).

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 2015 lentoja Aasiaan oli enimmillään 75 viikossa, ja talvikaudella 2015/2016 niitä on 78.

Finnair on osa **oneworld**-allianssia ja se tekee myös syvempää yhteistyötä tiettyjen **oneworld**-kumppaniensa kanssa osallistumalla Siberian Joint Business- ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeisiin, jotka ovat sopimuksia mm. lentojen tuottojen jakamisesta ja hintojen koordinoinnista kyseisillä reittialueilla.

Norran aiemmin omalla kaupallisella riskillään operoimat lennot ovat olleet vuoden 2015 toisesta neljänneksestä alkaen Finnairin lentoja. Tämä kasvatti Finnairin lentokohteiden määrää kahdeksalla. Finnair avasi uudet reitit myös Gdanskiin, Luulajaan ja Uumajaan. Myös näitä reittejä operoi Norra. Finnair avasi kesäkaudella 2015 uudet kausireitit Ateenaan, Dubliniin, Maltalle ja Splitiin sekä Chicagoon.

Lisäksi Finnair laajensi codeshare-yhteistyötä Euroopassa **oneworld**-kumppaninsa Airberlinin kanssa toukokuun alusta alkaen sekä Aasiassa ja Australiassa Japan Airlinesin ja Qantasin kanssa.

Finnair julkisti elokuussa kesäkauden 2016 uudet reittikohteet Helsingistä (Edinburgh, Billund, Svalbard, Pula, Zakynthos, Skiathos, Santorini, Mytilene, Preveza, Rimini, Verona ja Varna) sekä kerran viikossa Oulusta Haniaan ja Alanyaan. Kaukoliikenteeseen Finnair ilmoitti avaavansa Miamiin ympärivuotiseksi kohteeksi ja lisäävänsä yhteyksiä Chicagoon kesäksi. Aasiassa Finnair avaa kesäksi kolme viikkovuoroa Fukuokaan ja neljä Guangzhouhun.

Finnairin lentorahtiyhtiö Finnair Cargo laajensi syyskuussa reittiverkostoaan yhteistyösopimuksella IAG Cargon kanssa. Yhtiöt jakavat kahdesti viikossa Lontoon ja Helsingin välillä operoivan rahtilentokoneen kapasiteetin, ja Lontoosta tuli näin Helsingin ja Brysselin lisäksi Finnair Cargon kolmas rahtikeskus Euroopassa. Uusi rahtiyhteys yhdisti Finnairin ja IAG Cargon lentorahtiverkostot, ja sen myötä Finnair sai kymmeniä uusia rahtikohteita Pohjois-Amerikkaan. Rahtikone operoi Helsingin ja Lontoon välillä keskiviikkoisin ja lauantaisin, ja Finnair lentää Lontoon reitillä laajarunkokoneella maanantaisin, perjantaisin ja sunnuntaisin.

Tunnustukset ja palkinnot

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

World Airline Awards nimesi kesäkuussa Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kuudetta kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, ja kyselyyn vastasi noin 18 miljoonaa matkustajaa yli 160 maasta. Samassa kyselyssä oneworld-allianssi palkittiin maailman parhaana lentoyhtiöallianssina kolmantena peräkkäisenä vuonna.

Finnairin Airbus A350 XWB -koneiden sisustus palkittiin toukokuussa parhaana International Yacht & Aviation Awards 2015 -kilpailussa kategoriassa Commercial Aviation - Economy/Business Class.

Ympäristöraportointia edistävä CDP-järjestö nimesi Finnairin marraskuussa yhdeksi Pohjois-maiden johtavista yrityksistä ilmastonmuutokseen liittyvän tiedon raportoinnissa sijoittajille sekä muille sidosryhmille ja listasi Finnairin Nordic Disclosure Leadership -indeksiin. Finnairin tulos vuonna 2015 oli 99/100.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, liikematkatoimisto SMT (29.12.2015 saakka myös sen virolainen tytäryhtiö Estravel) sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan tietojärjestelmiä ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoamalla erilaisiin matkustusmotiveihin ja eri asiakassegmenteille suunniteltuja valmismatkoja.

Avainluvut	2015	2014	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos			
Liikevaihto, milj. euroa	208,1	216,7	-4,0
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	6,7	7,0	-5,0
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	8,3	5,9	39,8
Liiketulos liikevaihdosta, %	4,0	2,7	45,6
Henkilöstö			
Henkilöstö, keskimäärin	567	645	-12,1

Matkapalveluiden liikevaihto vuonna 2015 supistui 4,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 208,1 miljoonaa euroa (216,7). Samaan aikaan segmentin toiminnallinen tulos parani muun muassa SMT:n myynnin kasvun ja erinomaisen kannattavuuden ansiosta, joskin segmentin liiketulos supistui hieman 6,7 miljoonaan euroon (7,0). SMT myi 29.12.2015 osuutensa (71,3 prosenttia) Baltiassa toimivasta tytäryhtiöstään Estravelista virolaiselle yhtiökumppanilleen. Kaupasta muodostui konsernille 2 miljoonan euron myyntivoitto. Estravelin palveluksessa oli 168 työntekijää.

Aurinkomatkojen tulosparannusohjelma eteni alkuperäistä suunnitelmaa nopeammin. Aikaisemmin tehdyt muutokset myynninohjauksessa ja tuoteuudistuksessa johtivat erityisesti loppuvuonna korkeaan valmismatkojen täyttöasteeseen (97 prosenttia) sekä vertailukautta korkeampiin keskihintoihin.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnairin talousjohtaja ja johtoryhmän jäsen KTM, eMBA Pekka Vähähyyppä aloitti yhtiön palveluksessa 17.8.2015. Toukokuun alusta siihen saakka talousjohtajan tehtävää hoiti tilapäisesti yhtiön rahoitusjohtaja Mika Stirkinen.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2015 keskimäärin 4 906 (5 172) henkilöä eli 5,1 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli keskimäärin 4 002 (4 232) henkilöä. Matkapalveluissa työskenteli keskimäärin 567 (645) henkilöä ja muissa toiminnoissa 337 (295) henkilöä. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2015 oli 4 817 (4 981).

Suomalaisen työeläkelainsäädännön muutokset

Eduskunta hyväksyi marraskuussa 2015 työeläkelainsäädännön muutoksen, joka muun muassa nostaa työntekijöiden lakisääteistä eläkeikää. Finnair tiedotti lainmuutoksen mahdollisista taloudellisista vaikutuksista pörssitiedotteella 24.9.2015 hybridilainan liikkeeseenlaskun yhteydessä.

Finnairin eläkesäätiön hallitus on tehnyt periaatepäätöksen, jonka mukaisesti eläkelainsäädännön muutokset viedään säätiön sääntöihin siten, etteivät säätiön vastuut työeläkelainsäädännön muutoksen johdosta muutu tai kasva.

Finnairin lentäjien lakisääteiset eläkkeet ylittävistä eläke-eduista on sovittu heidän työehtosopimuksessaan. Finnairin näkemyksen mukaan lentäjien lisäeläke-etuihin liittyvät vastuut eivät työeläkelainsäädännön muutoksen seurauksena kasva tai muutu. Finnair on hankkinut asiasta oikeudellisen kannanoton.

Finnair ei ole kirjannut tilinpäätökseensä lisävastuuta työeläkelainsäädännön muutoksen vuoksi.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kauppakasteriin 31.12.2015 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 2015 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 64 675 osaketta 31.12.2015. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 223 859 osaketta, mikä edustaa 0,17 prosenttia osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnair ei hankkinut omia osakkeita vuonna 2015. Yhtiölle palautui vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 14 893 osaketta Finnairin vuosien 2010–2012 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Viimeisellä neljänneksellä omia osakkeita luovutettiin 1 780 kappaletta Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman FlySharen kannustinpalkkioina. Hallitus päätti luovutuksesta henkilöstön osakesäästöohjelman mukaisesti ja Finnairin vuoden 2015 varsinaisen yhtiökokouksen antaman valtuutuksen nojalla. Finnairin hallussa oli 31.12.2015 yhteensä 325 205 yhtiön osaketta (312 092), mikä vastaa 0,25 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Liputusilmoitukset

Vuonna 2015 ei annettu liputusilmoituksia.

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
2015	14 893	37 734,40	2,53
2015	-1 780	-6 764,00	3,80
31.12.2015	325 205	922 678,40	2,84

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2015	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2015
1 Suomen valtio / Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2 KEVA	6 200 875	4,8	50 000
3 Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	3 675 564	2,9	0
4 Varma Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö	3 354 002	2,6	935 000
5 Kyöstillä Heikki	2 870 000	2,2	1 540 000
6 Tiiviste-Group Oy	2 450 000	1,9	0
7 Valtion Eläkerahasto	2 100 000	1,6	0
8 Nordea -sijoitusrahastot	1 584 784	1,2	-1 560 133
9 OP -sijoitusrahastot	1 431 600	1,1	204 631
10 Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	1 250 000	1,0	0
11 Etra Invest Oy	1 000 000	0,8	0
12 Finnair Oyj:n henkilöstörahas	759 000	0,6	-151 000
13 Etola Erkki	750 000	0,6	750 000
14 Taaleritehdas Arvo Markka Osake sijoitusrahasto	600 000	0,5	-300 000
15 Norvestia Oyj	423 394	0,3	-26 357
Hallintarekisteröidyt	11 177 265	8,7	1 753 828
Muut	16 994 205	13,3	
Yhteensä	128 136 115	100,0	

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2015	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1-200	663 418	0,5	7 276	47,1
201-1 000	2 950 724	2,3	5 504	35,6
1 001-10 000	6 659 516	5,2	2 435	15,8
10 001-100 000	4 632 874	3,6	186	1,2
100 001-1 000 000	7 243 692	5,7	19	0,1
1 000 001-	94 789 970	74,0	9	0,1
Hallintarekisteröidyt	11 177 265	8,7	12	0,1
Yhteistilillä	18 656	0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100,0	15 441	100,0

Osakkeenomistajaryhmät

31.12.2015	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	88 640 706	69,2	12	0,1
Kotitaloudet	16 979 790	13,3	14 862	96,3
Yritykset	6 156 498	4,8	452	2,9
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	4 037 782	3,2	19	0,1
Yhteisöt	905 602	0,7	35	0,2
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	116 720 378	91,1	15 380	99,6
Hallintarekisteröidyt	11 177 265	8,7	12	0,1
Ulkomaiset	219 816	0,2	49	0,3
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	11 397 081	8,9	61	0,4
Arvo-osuuskiksi vaihtamatta	18 656	0,0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100	15 441	100,0

Omistuksen jakaantuminen omistumäärittäin

%



1-200 osaketta 0,5 %
201-1 000 osaketta 2,3 %
1 001-10 000 osaketta 5,2 %
10 001-100 000 osaketta 3,6 %
100 001-1 000 000 osaketta 5,7 %
1 000 001- osaketta 74,0 %
Hallintarekisteröidyt osakkeet 8,7 %
Yhteistilillä 0 %

Omistuksen jakaantuminen omistajaryhmittäin

%



Julkisyhteisöt 69,2 %	Yhteisöt 0,7 %
Kotitaloudet 13,3 %	Hallintarekisteröidyt 8,7 %
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset 3,2 %	Ulkomaiset 0,2 %
Yritykset 4,8 %	Arvo-osuuskiksi vaihtamatta 0,0 %

Osakassopimukset

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

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

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

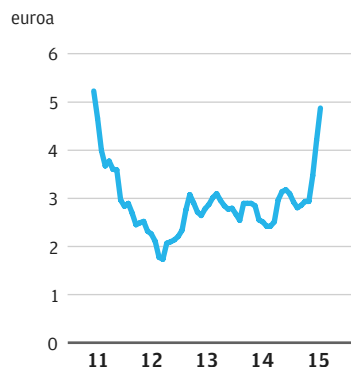
Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät**Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare**

Finnairin hallitus päätti helmikuussa 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 2015 ohjelman kolmanteen vaiheeseen osallistui noin 700 finnairilaista eli 16 prosenttia kutsutuista. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internet-sivuilla. Aikaisemmin päätettyjä osakepohjaisia ohjelmia on kuvattu yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internet-sivuilla.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

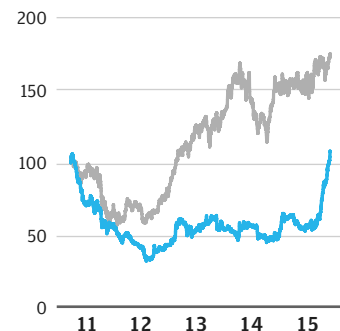
Finnairin markkina-arvo oli joulukuun 2015 lopussa 694,5 miljoonaa euroa (317,8) ja päätöskurssi 5,42 euroa (2,48). Vuonna 2015 Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsingin pörssissä oli 5,50 euroa (3,01), alin kurssi 2,49 euroa (2,30) ja keskipurssi 3,54 euroa (2,32). Osakkeita vaihdettiin 25,5 miljoonaa kappaletta (10,8) yhteensä 90,1 miljoonalla eurolla (25,0). Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 8,9 prosenttia (7,6).

Finnairin osake 2011–2015



■ Keskihinta

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt

■ Finnair
■ Eurooppalaiset lentoyhtiöt

Vertailu Nasdaq Helsinki

■ Finnair
■ OMX Helsinki
■ OMX Helsinki benchmark

Osakemäärät ja pörssikehitys		2015	2014	2013	2012	2011	2010
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	128 136 115	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	128 136 115
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	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	128 136 115
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Ylin kaupantekokurssi	euroa	5,50	3,01	3,25	2,64	5,37	5,72
Alin kaupantekokurssi	euroa	2,49	2,3	2,40	1,67	2,30	3,61
Osakkeen markkina-arvo 31.12.	milj. euroa	695	318	355	305	295	646
Osakkeiden vaihto	kpl	25 456 779	10 750 318	26 024 070	19 668 495	21 422 076	27 299 521
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	19,87 %	8,39 %	20,31	15,35	16,72	21,31

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatärpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa. Vuonna 2015 kauden

tulos osakkeelta (ennen hybridilainan korkoja) oli 0,70 (-0,65) euroa ja osakekohtainen tulos oli 0,57 (-0,71) euroa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 181 101 862,30 euroa 31.12.2015. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2015 ei jaeta osinkoa.

Yhteiskuntavastuu

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Finnair haluaa olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiensä tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa muun muassa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi.

Yhtiön tavoitteena on vähentää CO₂-päästöjään 20 prosenttia myytyä tonn kilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Alan yhteisenä tavoitteena on hiilineutraali kasvu vuodesta 2020. Syksyllä Finnairin liikenteessä aloittaneet uudet A350 XWB -laajarakokoneet vievät matkustusmukavuuden lisäksi energiatehokkuuden uudelle tasolle, sillä niiden polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt ovat korvattavina A340-laajarakokoneisiin verrattuna istuinta kohti neljänneksen pienemmät. Siten ne vähentävät merkittävästi liikennöinnistä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä.

Finnairin henkilöstön työtyytyväisyyttä arvioitiin vuonna 2015 uudistetulla We Together @ Finnair -henkilöstötutkimuksella. Henkilöstökokemus eli kaikkien kyselyn väittämiä vastausten keskiarvo oli 3,63/5 ja henkilöstön sitoutuneisuus 3,85/5. Tulokset on käsitelty sekä yhtiötasolla että eri yksiköissä ja tiimeissä. Yhtiötasolla Finnair panostaa vuonna 2016 muun muassa työhyvinvoinnin ja johtamisen kehittämiseen.

Finnairin omaan toimintaan ei liity välittämiä, merkittäviä ihmisoikeusriskejä tai -vaikutuksia. Välillisesti tällaisia vaikutuksia voi kuitenkin liittyä etenkin toimitusketjuun tai ulkoistettuihin toimintoihin. Tehostaakseen oman toimintansa sekä toimitusketjun valvontaa, Finnair aloitti vuonna 2015 kehitystyön sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioimiseksi. Samalla Finnair liittyi osana **oneworld**-allianssia hankintaketjun auditointityökaluja koskevaan SEDEX-yhteistyösopimukseen. Finnair osallistuu myös vuosien 2015–16 aikana matkailualan toimijoiden ja UNICEFin hankkeeseen, jossa tarkastellaan erityisesti lastenoikeuksien tilaa matkaketuissa. Hankkeen pilottivaihe toteutettiin Vietnamin, ja tarkoitus on jatkossa hyödyntää tuloksia myös muissa kohteissa.

Eettisen toimintaohjeen kokonaisuudistus on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2016 alkupuoliskolla. Osana uudistusta syksyllä 2015 lanseerattiin niin sanottu sisäinen whistleblowing-kanava.

Vastuullisuuden tunnuslukuja on kuvattu edellä sivulla 21.

Raportointi

Finnair on raportoinut ympäristövastuusta vuodesta 1997 lähtien, ja vuonna 2008 Finnair oli yksi ensimmäisistä lentoyhtiöistä, joka alkoi raportoida GRI-ohjeistuksen mukaisesti. YK:n ympäristöohjelman tuella muodostettu Global Reporting Initiative on laajimmin tunnustettu kansainvälinen kestävä kehityksen raportointiohjeistus. Finnairin vuoden 2015 vuosikertomus käsittää helmikuun 2016 lopussa julkaistavan GRI-osion, ja siinä raportoidaan GRI:n uuden G4 -kehikon mukaisesti yhtiön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä kerrotaan niiden strategisesta merkityksestä yhtiön liiketoiminnalle. Osana ilmestyvää raporttia Finnair raportoi myös YK:n Global Compactin mukaisista tavoitteistaan.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloustilanteen muutoksiin. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallinnanprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Hyödynnäkönsä luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan myös hallittuja riskejä riskinkantokykensä rajoissa.

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta 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 valuuttakurssien äkilliset, epäedulliset muutokset. Hidastuvasta tai olemattomasta talouskasvusta johtuva lentomatkojen tai rahtikysynnän heikkeneminen Finnairin päämarkkina-alueilla muodostaa myös riskin Finnairin tuottokehitykselle.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat

vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän.

Finnairin kumppanuus- ja ulkoistushankkeilla tavoiteltujen strategisten hyötyjen ja säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä. Esimerkiksi laatu- ja saatavuusongelmilla ja/tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla lisäkustannuksilla voi olla haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen, maineeseen ja kannattavuuteen.

Seuraavan sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneiden käyttöön liittyy uuden teknologian ja käyttöönottoprosessien tuomia riskejä. Lisäksi Finnairin strategian toteutukseen liittyy merkittävien toimintamallien ja sisäisten muutosten toteutusriskejä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita EU- ja kansainvälisen tason sääntelyhankkeita, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyhankkeista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä kansainvälinen sääntely, melumääräykset sekä muu ympäristöperustainen sääntely, EU:n yksityisyyden suoja koskeva sääntely sekä EU-tuomioistuimen antamat päätökset lentomatkestäjien oikeuksista. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon (vastuullisuus) raportoinnin sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

Geopoliittisella epävarmuudella ja mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla www.finnairgroup.com.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkyydet

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.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasing-maksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasing-maksut ja polttoainekulut sekä liikennöimismaksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vahvistaman riskien-hallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF)	21 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	19 milj. euroa
Matkustajaliikenteen yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	16 milj. euroa

Polttoaineherkkydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausasteet			
	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	H1 2016	H2 2016
Polttoaine	32 milj. euroa	14 milj. euroa	68 %	53 %

Valuuttajakauma %	2015		2014		Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä)		Suojausaste (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä)
	2015	2014	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen			
Myyntivaluutat							
EUR	59	58	-	-			
USD*	3	3	ks. alla	ks. alla	ks. alla		
JPY	8	9	18 milj. euroa	9 milj. euroa	67 %		
CNY	7	7	-	-			
KRW	3	3	-	-			
SEK	5	5	-	-			
Muut	15	15	-	-			
Ostovaluutat							
EUR	53	52	-	-			
USD*	40	41	56 milj. euroa	10 milj. euroa	81 %		
Muut	7	7					

* Herkkyyyslaskelmassa oletetaan Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair järjesti rahoituksen kolmannelle A350-lentokoneelleen

Finnair järjesti tammikuussa BNP Paribasin kanssa kolmannelle A350-900 XWB -koneelleen, jonka se otti vastaan 30.12.2015, täyden markkina-arvon rahoituksen. Noin 135 miljoonan euron suuruinen rahoitus toteutettiin ns. JOLCO-rakenteella, jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-tilinpäätöksessä lainana ja kone omistettuna.

Tulevaisuuden näkymät

Vaikka matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin Finnairin päämarkkina-alueilla liittyy jälleen epävarmuutta, Finnair arvioi, että sen kapasiteetti ja liikevaihto kasvavat vuonna 2016.

Lentopetrolin alentunut hinta tukee Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2016. Tiedonantopoliittikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden toiminnallisen tuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen tammi–kesäkuulta annettavan osavuosisikatsauksen yhteydessä.

FINNAIR OYJ

Hallitus

Taloudellinen kehitys 2011–2015

TULOSLASKELMA		2015	2014	2013	2012	2011
Liikevaihto	milj. euroa	2 324	2 284	2 400	2 449	2 258
muutos	%	1,7	-4,8	-2,0	8,5	11,6
Toiminnallinen liike-tulos	milj. euroa	24	-36	12	43	-61
suhteessa liikevaihtoon	%	1,0	-1,6	0,5	1,8	-2,7
Liiketulos	milj. euroa	122	-72	8	34	-88
suhteessa liikevaihtoon	%	5,2	-3,2	0,3	1,4	-3,9
Nettokorkokulut	milj. euroa	-2	-9	-10	-13	-14
suhteessa liikevaihtoon	%	-0,1	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6
Tulos ennen veroja	milj. euroa	113	-99	27	15	-111
suhteessa liikevaihtoon	%	4,9	-4,3	1,1	0,6	-4,9

TASE		2015	2014	2013	2012	2011
Oma pääoma ja määräysvallattomien omistajien osuus	milj. euroa	727	514	678	775	753
Oma pääoma ja velat yhteensä	milj. euroa	2 050	1 885	2 118	2 231	2 357
Bruttoinvestoinnit ilman ennakkoja	milj. euroa	330	82	77	41	204
suhteessa liikevaihtoon	%	14,2	3,6	3,2	1,7	9,0
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	1 008	1 106	1 295	1 413	1 550
Osingot tilikaudelta*	milj. euroa	0	0	0	13	0
Korolliset velat	milj. euroa	346	428	593	569	729
Likvidit varat	milj. euroa	708	426	459	430	403
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-362	1	134	138	326
suhteessa liikevaihtoon	%	-15,6	0,1	5,6	5,6	14,4

TUNNUSLUVUT		2015	2014	2013	2012	2011
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)	euroa	0,57	-0,71	0,11	0,01	-0,75
Oma pääoma/osake	euroa	5,69	4,02	5,30	6,06	5,89
Osinko/osake*	euroa	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00
Osinko tuloksesta*	%	0,0	0,0	0,0	121,2	0,0
Efektiiivinen osinkotuotto*	%	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	1,34	0,19	1,12	1,21	0,40
Hinta/voitto-suhde, P/E		9,46	-3,47	25,02	174,96	-3,07
Omavaraisuusaste**	%	35,5	27,3	32,0	34,7	31,9
Nettovelkaantumisaste	%	-49,8	0,3	19,9	18,0	43,5
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	45,8	107,5	79,2	77,8	108,4
Oman pääoman tuotto	%	14,4	-13,8	3,2	1,4	-10,9
Sijoitetun pääoman tuotto	%	12,2	-6,5	3,6	2,8	-5,2

RAHAVIRTA		2015	2014	2013	2012	2011
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj. euroa	171	24	142	155	51
suhteessa liikevaihtoon	%	7,4	1,1	5,9	6,3	2,2

HENKILÖSTÖ		2015	2014	2013	2012	2011
Henkilöstö, keskimäärin		4 906	5 172	5 859	6 784	7 467

* Tilikauden 2015 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

** Omavaraisuusaste on oikaistu laskentakaavan muutoksen vuoksi. Katso lisätietoja liitteestä 5.4 Tunnuslukujen laskentakaavojen muutos.

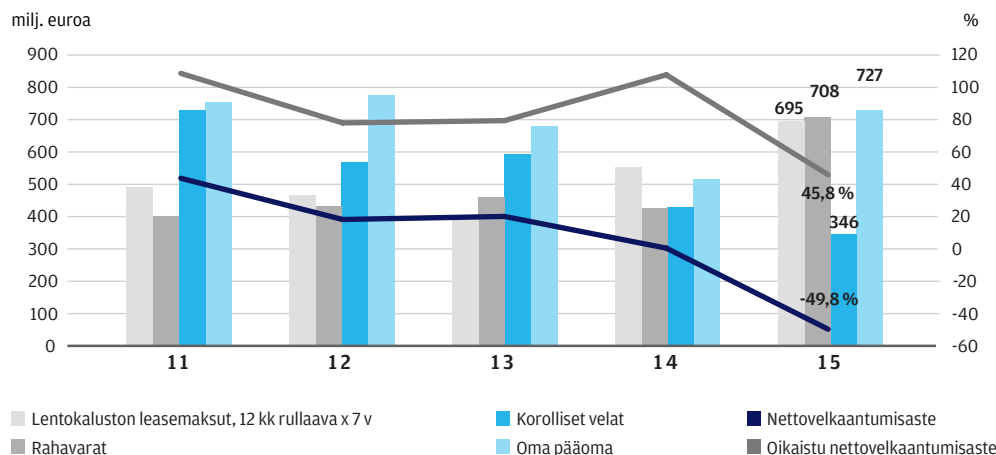
★ Finnair on nettovelaton – myös oikaistu nettovelkaantumisaste laski 45,8 prosenttiin

Finnairin korollinen nettovelka -362 miljoonaa euroa laski negatiiviseksi rahavarojen kasvaessa 708 miljoonaa euroon, erityisesti positiivisen liiketoiminnan rahavirran, lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimusten ja hybridilaina-annin ansiosta.

Myös oikaistu nettovelkaantumisaste, joka huomioi korollisten velkojen lisäksi myös lentokoneiden tulevat käyttöleasingmaksut, las-ki hieman yli 60 prosenttiyksikköä viime vuodesta 45,8 prosenttiin oman pääoman vahvistuessa ja rahavarojen kasvaessa. Tämä alitti reilusti myös hallituksen tunnusluvulle määrittelemän 175 prosentin enimmäistason.

Positiivisen tuloskehityksen ansiosta sijoitetun pääoman tuotto nousi lähes 19 prosenttiyksikköä viime vuodesta 12,2 prosenttiin.

Nettovelkaantumisaste



★ = Kohokohdat

Tilinpäätös 1.1.–31.12.2015

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa. Liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä. Lisäksi kiinnostavia lukuja on korostettu ympyröimällä, ja näitä ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehyksessä. Tilinpäätöksen eri osioihin on myös lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

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**-merkistä.

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**.

***** Aihepiiriin liittyvistä kohokohdista on kerrottu tähdellä merkityissä kehyksissä olennaisten asioiden esiin nostamiseksi.

O Kiinnostavia lukuja on korostettu ympyröimällä, ja niitä on selostettu yllämainituissa kohokohdat -kehyksissä.

Sisältö

Konsernin tuloslaskelma 38

Konsernin laaja tuloslaskelma 38

Konsernin tase 39

Konsernin rahavirtalaskelma 40

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista 41

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot 42

1 Segmentit ja liiketulos 43

1.1 Segmentti-informaatio 43

1.2 Liiketoiminnan tuotot 44

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain 45

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa 45

1.2.3 Myynti- ja muut saamiset 45

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot 46

1.3 Liiketoiminnan kulut 46

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa 46

1.3.2 Vuokratulot 46

1.3.3 Muut kulut 46

1.3.4 Muihin kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat 47

1.3.5 Varaukset 47

1.3.6 Toiminnallisesta tuloksesta oikaistut erät 47

1.3.7 Palkitseminen 47

1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut 47

1.3.7.2 Eläkkeet 51

2 Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasingjärjestelyt 53

2.1 Aineelliset hyödykkeet 53

2.2 Vuokrasopimukset 54

2.3 Aineettomat hyödykkeet 55

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut 56

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut 56

3.2 Rahoitusvarat 56

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat 57

3.2.2 Rahavarat 57

3.3 Rahoitusvelat 57

3.4 Vastuositoumukset 59

3.5 Rahoitusriskien hallinta 59

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu 60

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus 62

3.8 Johdannaiset 62

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot 64

4 Konsolidointi 65

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet 65

4.2 Tytäryhtiöt 65

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot 66

4.4 Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat 66

4.5 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä 66

4.6 Lähipiiritapahtumat 68

4.7 Konsernin soveltat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit 68

5 Muut liitetiedot 69

5.1 Tuloverot 69

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit 70

5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat 70

5.4 Tunnuslukujen laskentakaavojen muutos 70

6 Emoyhtiön tilinpäätös 71

Tunuslukujen laskentakaavat 79

Hallituksen esitys osingonjaosta 79

Tilintarkastuskertomus 80

Luettelo käytetyistä kirjanpitokirjoista ja tositelajeista 81

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2015	2014
Liikevaihto	1.1, 1.2	2 324,0	2 284,5
Liiketoiminnan muut tuotot		15,7	18,3
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstökulut	1.3.7	-353,2	-344,5
Polttoainekulut		-595,5	-660,4
Muut vuokrat	1.3.2	-159,4	-159,7
Lentokaluston huoltokulut		-118,9	-119,4
Liikennöimismaksut		-258,5	-230,9
Maaselvitys- ja cateringkulut		-250,3	-251,8
Valmismatkatuotannon kulut		-79,6	-76,7
Myynti- ja markkinointikulut		-74,0	-65,3
Muut kulut	1.3.3	-219,3	-217,4
Toiminnallinen EBITDAR		231,2	176,6
Lentokaluston leasemaksut	1.3.2	-99,3	-78,8
Poistot ja arvonalentumiset	2.1, 2.3	-108,1	-134,3
Toiminnallinen liiketulos		23,7	-36,5
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	1.3.6	-12,3	-43,7
Kertaluonteiset erät	1.3.6	110,2	7,7
Liiketulos		121,7	-72,5
Rahoitustuotot	3.1	1,3	3,5
Rahoituskulut	3.1	-9,7	-26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	4.5	0,1	-3,2
Tulos ennen veroja		113,3	-99,1
Tuloverot	5.1	-23,6	16,5
Tilikauden tulos		89,7	-82,5
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		89,4	-82,7
Määräysvallattomille omistajille		0,3	0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos			
Osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)		0,57	-0,71
Tilikauden tulos/osake, euroa		0,70	-0,65

★ **Toiminnallinen tulos kääntyi voitolliseksi +23,7 (-36,5)**

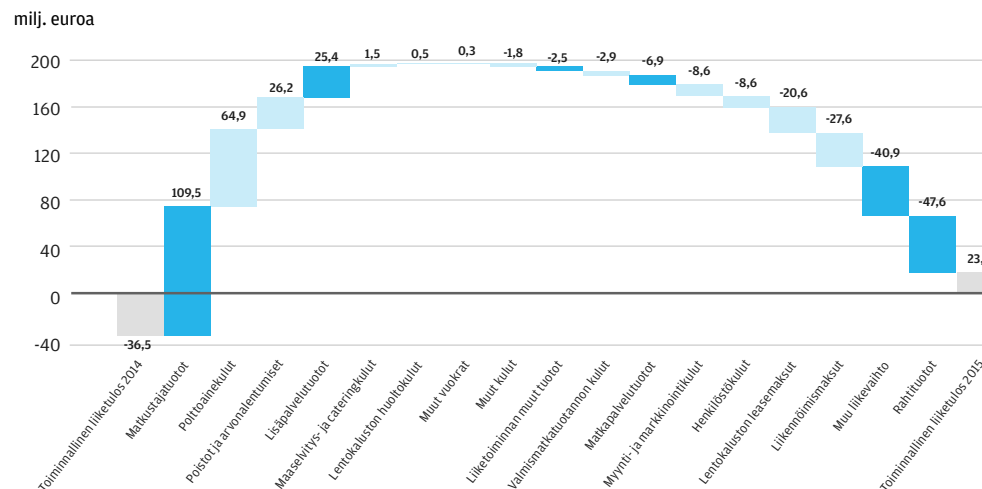
Rohkaisevan tuloskehityksen taustalla ovat lentolipputuottojen ja lisämyyntipalveluiden kasvu. Myös matkustajaliikenteen käyttöaste kasvoi hieman. Polttoaineen hinnan lasku alensi toiminnallisia kustannuksia.

Liikevoittoa kasvattivat erityisesti lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrasopimuksista saadut myyntivoitot.

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2015	2014
Tilikauden tulos		89,7	-82,5
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	3.9	-14,1	-87,0
Muuntoerot		0,6	0,4
Verovaikutus		2,8	17,4
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.7.2	37,7	-4,1
Verovaikutus		-7,5	0,8
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		19,5	-72,4
Tilikauden laaja tulos		109,2	-154,9
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		108,9	-155,1
Määräysvallattomille omistajille		0,3	0,2

Toiminnallisen liiketuloksen muutokset 2015

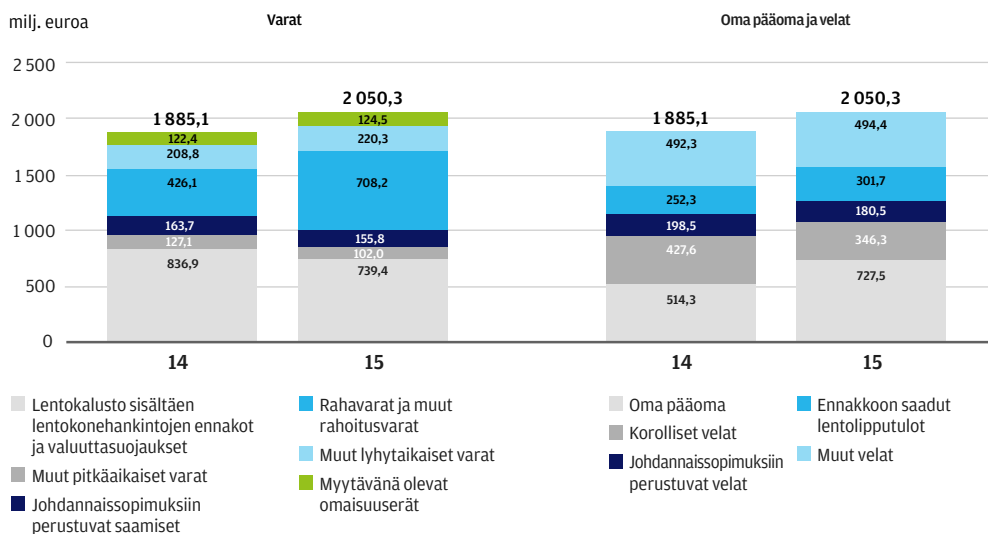


★ = Kohokohdat

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	31.12.2015	31.12.2014
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	2.3	9,5	18,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	2.1	811,6	897,8
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.5	2,6	4,9
Laina- ja muut saamiset		8,7	9,2
Laskennalliset verosaamiset	5.1	9,1	33,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä		841,5	964,1
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	2.1	11,8	14,7
Myynti- ja muut saamiset	1.2.3	208,5	194,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	3.8	155,8	163,7
Muut rahoitusvarat	3.2.1	427,7	332,8
Rahavarat	3.2.2	280,5	93,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 084,3	798,6
Myyttävänä olevat omaisuuserät	4.4	124,5	122,4
Varat yhteensä		2 050,3	1 885,1

Tase



Milj. euroa	Liite	31.12.2015	31.12.2014
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	3.9	75,4	75,4
Muu oma pääoma	3.9	652,0	438,3
Yhteensä		727,5	513,7
Määräysvallattomien omistajien osuus		0,0	0,6
Oma pääoma yhteensä		727,5	514,3
Pitkäaikaiset velat			
Korolliset velat	3.3	271,0	337,7
Eläkevelvoitteet	1.3.7.2	4,4	25,3
Varaukset	1.3.5	55,7	52,1
Muut velat	3.3	15,8	22,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		346,9	437,3
Lyhytaikaiset velat			
Varaukset	1.3.5	38,3	44,2
Korolliset velat	3.3	75,2	89,9
Ostovelat		67,5	56,2
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	3.8	180,5	198,5
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	374,8	327,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat	1.3.7.1	91,0	79,7
Muihin kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat	1.3.4	148,7	137,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		976,0	933,4
Velat yhteensä		1 322,9	1 370,7
Oma pääoma ja velat yhteensä		2 050,3	1 885,1

★ Vahva rahoitusasema, vahva oma pääoma

Finnairin oma pääoma ja rahoitusasema vahvistuivat positiivisen toiminnallisen tuloksen, A350-koneiden myynti- ja takaisinvuokrasopimusten ja uuden hybridilainan nostamisen johdosta.

Omarvaraisuusaste nousi 35,5 prosenttiin (27,3).

Laivastouudistus eteni ja Finnair sai laivastoonsa ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä kolme uutta A350-lentokonetta. Näistä kaksi myytiin ja vuokrattiin takaisin käyttövuokrasopimuksilla heti hankinnan jälkeen ja kolmas ostettiin Finnairin omaan taseeseen.

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2015	2014
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos	89,7	-82,5
Poistot ja arvonalentumiset	148,5	135,7
Muut oikaisut tilikauden tuloksesta		
Rahoitustuotot	-1,3	-3,5
Rahoituskulut	9,7	26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-0,1	3,2
Tuloverot	23,6	-16,5
EBITDA	270,2	63,2
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua*	-137,5	6,2
Käyttöpääoman muutos	43,1	-33,2
Maksetut korkokulut	-5,3	-14,1
Maksetut muut rahoituskulut	-2,3	-4,5
Saadut korkotuotot	3,0	6,7
Maksetut tuloverot	-0,2	-0,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	171,0	24,2
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-4,3	-4,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-352,5	-142,1
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	448,1	267,6
Yli 3 kk:n päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-14,4	-109,5
Pitkäaikaisten saamisten muutos	1,7	2,6
Investointien nettorahavirta	78,6	14,4
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-82,5	-169,4
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-81,7	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	200,0	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-17,6	-10,7
Maksetut osingot	-0,2	-0,2
Rahoituksen nettorahavirta	18,1	-180,3
Rahavirtojen muutos	267,7	-141,8
Rahavarat tilikauden alussa	190,1	331,8
Rahavirtojen muutos	267,7	-141,8
Rahavarat kauden lopussa**	457,7	190,1

* = Kohokohdat

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

* Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua

Milj. euroa	2015	2014
Työsuhde-etuuudet	15,6	11,4
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	2,1	34,9
Muut oikaisut	-155,2	-40,1
Yhteensä	-137,5	6,2

Muut oikaisut sisältävät lähinnä lentokoneiden ja muun omaisuuden myyntivoitot ja -tappiot sekä huolto- ja muiden varustusten muutokset.

** Rahavarat

Milj. euroa	2015	2014
Muut rahoitusvarat	427,7	332,8
Rahavarat	280,5	93,4
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	708,2	426,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-250,5	-236,0
Yhteensä	457,7	190,1

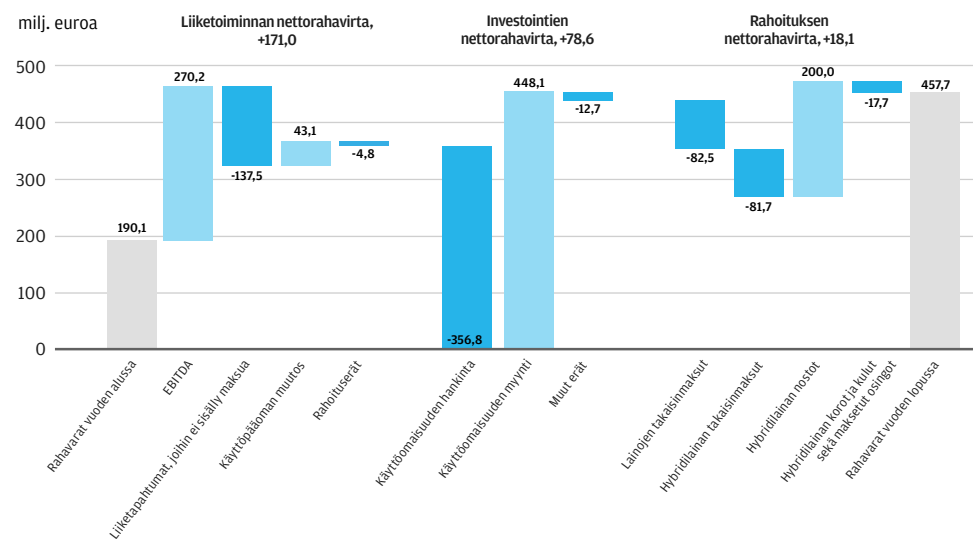
* Vahva rahoitusasema tukee liiketoiminnan kehitystä ja laivastouudistuksen rahoitusta

Liiketoiminnan rahavirta vahvistui tilikauden tulosparannuksen ja käyttöpääoman muutosten, kuten lentoliipusta saatujen ennakkomaksujen ja valuuttamääräisten (USD) lyhytaikaisten osto- ja muiden velkojen kasvun ansiosta.

Finnair investoi uuteen laajarunkolaivastoon ja vastaanotti kolme uutta A350-lentokonetta vuoden 2015 aikana. Useat operatiiviset myynti- ja takaisinvuokrasopimukset (2 x A350, 3 x E190 ja 6 x ATR72) käänsivät investointien rahavirran positiiviseksi.

Rahavarojen nettokasvusta 118,3 miljoonaa euroa aiheutuu uuden hybridilainan liikkeellelaskusta ja vanhan hybridilainan takaisinmaksusta.

Rahavirta 2015, +267,7 milj. euroa



Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osaakepääoma	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 1.1.2015	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3
Tilikauden tulos					89,4		89,4	0,3	89,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-11,3				-11,3		-11,3
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			30,2		-0,1		30,1		30,1
Muuntoerot			0,6				0,6		0,6
Tilikauden laaja tulos	0,0	0,0	19,5	0,0	89,3	0,0	108,8	0,3	109,1
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						198,2	198,2		198,2
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-81,7	-81,7		-81,7
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-13,0	0,7	-12,2		-12,2
Osingot					0,0		0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6		0,6
Muutokset määräysvallattomien omistajien osuudessa							0,0	-0,7	-0,7
Oma pääoma 31.12.2015	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5	0,0	727,5

Milj. euroa	Osaakepääoma	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
Etuuspohjaisten 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

Finnair laski liikkeelle uuden 200 miljoonan euron hybridilainan, joka kasvatti kulujen jälkeen omaa pääomaa 198,2 miljoonaa euroa. Samalla Finnair maksoi takaisin vuonna 2012 nostettua hybridilainaa 81,7 miljoonaa euroa. Finnairin tytäryhtiö Estravel AS myytiin tilikauden aikana, minkä johdosta määräysvallattomien omistajien osuus poistui.

★ **Oma pääoma kasvoi tuloksen ja hybridiannin vuoksi (kasvu +213,1) - mahdollistaa joustavan rahoituksen kasvun tukemiseksi**

Finnairin oma pääoma vahvistui tilikauden aikana 514,3 miljoonasta eurosta 727,5 miljoonaan euroon (kasvu 213,1 miljoonaa euroa) lähinnä tilikauden tuloksen (89,4), laajan tuloksen (19,5) ja hybridilaina-annin ansiosta. Vahva oma pääoma mahdollistaa kasvun joustavan rahoittamisen.

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?

Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana tätä kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaateissa keskitytään kuvaamaan konsernin vallitsevasta laadintaperustasta muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä ei ole toistettu ellei Finnair ole katsonut sitä liitetiedon sisällön ymmärtämisen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty, ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IAS 18, IAS 39, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.5	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.7	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.7.2	IAS 19
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	Aineelliset hyödykkeet	2.1	IAS 16, IAS 36
Rahoitusleasing- ja muut vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IAS 17
Aineettomat hyödykkeet	Aineettomat hyödykkeet	2.3	IAS 38
Korko- ja osinkotuotot	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IAS 18, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IAS 39, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IAS 39, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IAS 39, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IAS 39, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	4.4	IFRS 5
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.5	IFRS 11
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	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 listattu NASDAQ OMX Helsingin pörsissä. Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 9.2.2016 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen. Yhtiökokouksella on myös mahdollisuus muuttaa tilinpäätöstä.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös vuodelta 2015 on laadittu 31.12.2015 voimassaolevien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) ja IFRIC-tulkintojen mukaisesti. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölaainsäädännön mukaiset. Tilikaudella ja tulevilla kausilla käyttöön otettujen standardien vaikutuksia on kuvattu liitetiedossa 4.7 Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit.

Vuoden 2015 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 sataanuhanteen 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 liiketoiminnasta aiheutuvat kulut, kuten huoltokulut, materiaalikulut, lentokaluston vuokratulot ja muut vuokratulot, 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; muutoin ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eräiä.

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella toiminnallinen EBITDAR ja liiketulos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Toiminnalliseen liiketulokseen ei laskea mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovaruksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eräiä. Toiminnallinen EBITDAR on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata toiminnallisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja riippumatta siitä, ovatko lentokoneet omistettuja vai vuokrattuja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja ja lentokaluston leasemaksuja.

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 loudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty seuraavassa kohdassa Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät.

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

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

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

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Eläkevelvoitteet	1.3.7.2	Eläkkeet
Arvon alentumistestaus	2.1	Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet
Vuokrasopimusten luokittelu	2.2	Vuokrasopimukset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot

1 Segmentit ja liike-tulos

i Segmentit ja liike-tulos -liitetietoon on koottu segmentti-informaatiota ja liike-tulokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **i**

1.1 Segmentti-informaatio**i Segmenttiraportointi**

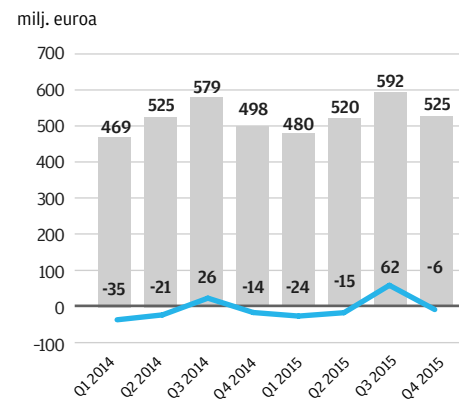
Segmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toimintasegmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin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

Liiketoimintasegmentit perustuvat Finnairin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Raportoivat segmentit ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut, ja niihin kuuluvat yksiköt on eritelty liitteessä 4.2 Tytäryhtiöt.

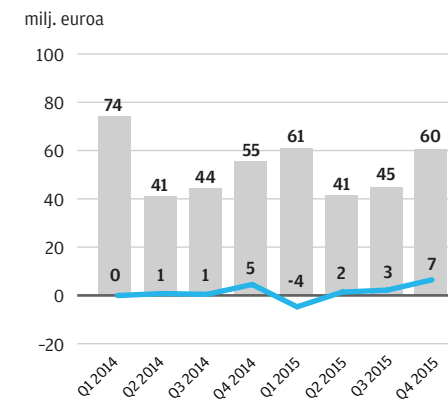
Lentoliikenne vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan, huoltoon ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Segmentti vastaa myös Finnairin omistamien kiinteistöjen hallinnoinnista.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

Matkapalvelut koostuu konsernin matkatoimistojen toiminnasta ja valmismatkatoiminnasta sekä matkailualan ohjelmistoliiketoiminnasta. Tilikauden 2015 lopussa myyty Estravel AS ja sen tytäryhtiö Estravel Vilnius UAB sisältyvät segmentin lukuhiin 29.12.2015 asti.

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

Lentoliikenne (tilintarkastamaton)

■ Ulkoinen liikevaihto ■ Toiminnallinen liike-tulos

Matkapalvelut (tilintarkastamaton)

- i** = Kriittiset tilinpäätösarviot
- i** = Osion sisältö
- i** = Laadintaperiaatteet
- ★ = Kohokohdat

★ Lentoliikenteen tilikauden 2015 jokainen vuosineljännes on toteutunut sekä liikevaihdon että toiminnallisen tuloksen suhteen vertailukauttaan parempana.

Liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 2015

Milj. euroa	Lento- liikenne	Matka- palvelut	Elimi- noinnit	Muut toiminnot	Konserni yhteensä
Ulkoinen liikevaihto	2 117,1	206,9			2 324,0
Sisäinen liikevaihto	88,6	1,2	-89,8		0,0
Liikevaihto	2 205,7	208,1	-89,8		2 324,0
Toiminnallinen liiketulos	17,1	6,7			23,7
Liiketulos	113,4	8,3			121,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista					0,1
Rahoitustuotot					1,3
Rahoituskulut					-9,7
Tuloverot					-23,6
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva tilikauden tulos					89,4
Poistot ja arvonalentumiset	106,9	1,2			108,1
Henkilöstö keskimäärin	4 002	567		337	4 906
Henkilöstö vuoden lopussa	4 083	397		337	4 817

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

1.2 Liiketoiminnan tuotot

i Liiketoiminnan tuottojen liitetietoon on koottu liikevaihtoon liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta tuottojen kokonaiskuva sekä niiden vaikutus Finnairin tulokseen ja taseeseen olisivat paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset, lentolipuista ja matkapaketeista saadut ennakot sekä myyntiin liittyvät siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. **i**

i 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.

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 liikevaihtoon 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 siirrynyt asiakkaalle. Huoltopalveluja myydään uudelleenjärjestelyjen vuoksi 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.

Myyntisaamiset

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

i Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä

Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutusajankohta edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvän arvon ja pisteiden vanhenemisen määrittelyn osalta. Pisteiden markkina-arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttämisen mukaisesti eli samassa suhteessa kuin 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 pisteikohtaisella arvolla, jolloin saadaan tilinpäätöksessä esitettävä Finnair Plus -velka. **i**

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

i = Kriittiset tilinpäätösarvot

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain

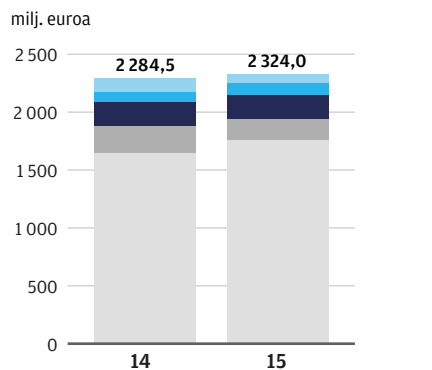
Milj. euroa	2015	2014
Lentoliikenne	2 117,1	2 070,7
Matkustajatuotot	1 749,7	1 640,2
Lisäpalvelutuotot	104,6	79,1
Rahtituotot	183,7	231,3
Muu liikevaihto	79,1	120,0
Matkapalvelutuotot	206,9	213,8
Yhteensä	2 324,0	2 284,5

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2015	2014
EUR	1 372,8	1 313,2
JPY	191,4	211,6
CNY	163,0	152,1
SEK	110,3	106,2
KRW	70,4	63,3
USD	57,6	64,1
Muut valuutat	358,6	373,9
Yhteensä	2 324,0	2 284,5

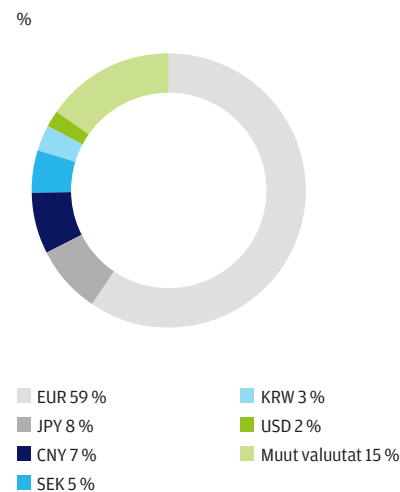
Valuuttoihin liittyvä suojauspolitiikka on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

Liikevaihto tuotteittain



■ Matkustajatuotot, muutos +7 %
 ■ Lisäpalvelutuotot, muutos +32 %
 ■ Matkapalvelutuotot, muutos -3 %
 ■ Rahtituotot, muutos -21 %
 ■ Muu liikevaihto, muutos -34 %

Liikevaihto valuutoissa



1.2.3 Myynti- ja muut saamiset

Milj. euroa	2015	2014
Myyntisaamiset	113,0	108,6
Siirto- ja muut saamiset yhteensä	95,5	85,4
Myynnin siirto- ja muut saamiset	51,6	33,0
Arvonlisäverosaamiset	8,1	6,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saamiset	7,6	2,8
Ennakkoon maksetut käyttöleasingvuokrat	7,4	7,2
Korot ja muut rahoituserät	3,2	3,0
Muut erät	17,7	33,3
Yhteensä	208,5	194,0

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Myyntisaamisten ikäjakauma	2015	2014
Erääntymättömät	98,4	96,2
Erääntynyt alle 60 pv	1,9	3,5
Erääntynyt yli 60 pv	12,7	8,9
Yhteensä	113,0	108,6

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista yhteensä 2,4 miljoonaa euroa (12,3). Tilikauden 2014 lopussa Finnair kirjasi alas 11,3 miljoonaa euroa saamia Flybe Finland Oy:ltä (nykyinen Nordic Regional Airlines Oy) yhtiön uudelleenjärjestelytarpeen vuoksi, lisätietoa löytyy liitteessä 4.5 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Myyntisaamiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä, koska asiakaskanta on hajautunut. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2015	2014
EUR	69,9	72,1
USD	6,2	3,2
CNY	6,0	5,8
JPY	5,4	4,0
SEK	4,3	3,2
KRW	3,1	3,2
Muut valuutat	18,0	17,2
Yhteensä	113,0	108,6

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2015	2014
Ennakkoon saadut lentolipputulot	301,7	252,3
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	31,9	29,6
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	30,8	27,1
Muut erät	10,4	18,9
Yhteensä	374,8	327,9

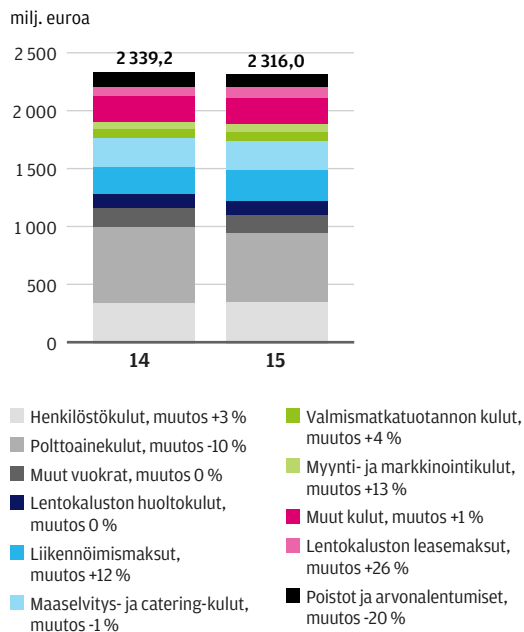
Myynnistä saatuihin ennakkomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Näiden kasvu viime tilikaudesta selittyy lähinnä myynnin kasvulla.

Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa.

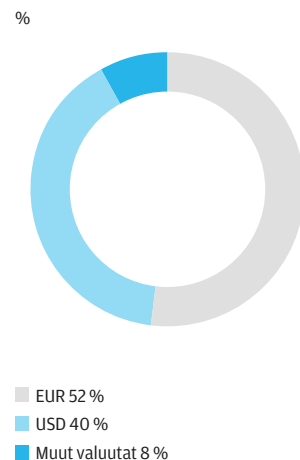
1.3 Liiketoiminnan kulut

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

Toiminnalliset kulut



Toiminnalliset kulut valuutoissa



1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2015	2014
EUR	1 211,3	1 219,2
USD	919,2	954,7
Muut valuutat	185,4	165,3
Yhteensä	2 316,0	2 339,2

Valuuttoihin liittyvä suojauspolitiikka on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Vuokratulot

Milj. euroa	2015	2014
Rahtikapasiteetin vuokrat	11,1	25,2
Ostoliikenteen kulut ja lentokonevuokrat miehistöineen	116,3	96,7
Toimitila- ja muut vuokrat	32,0	37,8
Muut vuokrat yhteensä (sisältyy toiminnalliseen EBITDAR:iin)	159,4	159,7
Lentokaluston leasemaksut	99,3	78,8
Yhteensä	258,7	238,4

Lentokaluston leasemaksujen kasvu johtuu pääosin Embraer E190, ATR 72 ja Airbus A350 -lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Lentokapasiteetin muut vuokrat sisältävät Nordic Regional Airlines Oy:n ostoliikenteen kustannuksia.

1.3.3 Muut kulut

Milj. euroa	2015	2014
IT-kulut ja paikanvarausmaksut	93,2	82,1
Muut erät	126,1	135,3
Yhteensä	219,3	217,4

Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa

Milj. euroa	2015	2014
PricewaterhouseCoopers Oy		
Tilintarkastuspalkkiot	0,2	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,1
Muut palkkiot	0,2	0,2
Yhteensä	0,5	0,4

i = Osion sisältö

1.3.4 Muihin kuluihin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2015	2014
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	67,2	79,1
Valmismatkatuotannon kulut	9,8	6,6
Lentokaluston huoltokulut	5,4	6,8
Korot ja muut rahoituserät	5,0	5,6
Muut erät	61,4	39,0
Yhteensä	148,7	137,1

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

1.3.5 Varaukset

L Varaukset ja ehdolliset velat

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman vuoksi 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 toimeenpanoaika.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Varauksen perusteena on huoltojakson lennetyt lentotunnit. L

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2015	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2014
Varaus kauden alussa	82,5	13,8	96,3	92,4	17,4	109,8
Uudet varaukset	30,6	4,4	35,0	25,5	20,3	45,8
Käytetyt varaukset	-36,5	-11,1	-47,5	-44,2	-23,9	-68,1
Kurssierot	10,1		10,1	8,8		8,8
Yhteensä	86,8	7,1	94,0	82,5	13,8	96,3
Joista pitkäaikaista	52,0	3,7	55,7	52,1		52,1
Joista lyhytaikaista	34,8	3,5	38,3	30,4	13,8	44,2
Yhteensä	86,8	7,1	94,0	82,5	13,8	96,3

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2027 mennessä.

Muut varaukset sisältää rakennejärjestelyihin liittyviä eriä.

1.3.6 Toiminnallisesta tuloksesta oikaistut erät

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

Milj. euroa	2015	2014
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-2,1	-34,9
Valuuttamääraisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutokset	-10,1	-8,8
Kertaluonteiset erät	110,2	7,7
Yhteensä	98,0	-36,0

1.3.7 Palkitseminen

1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

L Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille ja lentäjille suunnatuista osakeperusteisista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asetamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrättyä 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 henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Rahana maksettavan palkkion arvostus perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä, ja siitä aiheutuva kulu kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuhetken saakka.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomisetuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö irtisanoutuu vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistetavasti sitoutunut lopettamaan työntekijän 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.

Eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet on esitetty tarkemmin liitetiedossa 1.3.7.2 Eläkkeet L

Henkilöstökulut

Milj. euroa	2015	2014
Palkat ja palkkiot	277,1	275,3
Eläkekulut	57,0	54,6
Maksupohjaiset järjestelyt	42,6	44,3
Etuuspohjaiset järjestelyt	14,4	10,3
Muut henkilöstökulut	19,0	14,6
Yhteensä	353,2	344,5
Henkilöstökuluihin liittyvät kertaluonteiset erät	2,9	7,0
Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä	356,1	351,5

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontais- ja muista työsuhde-eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä vuonna 2015 oli 6,3 miljoonaa euroa (4,6). Henkilöstökulujen lisäksi tuloslaskelman kertaluonteisiin eriin sisältyi henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja yhteensä 2,9 miljoonaa euroa (7,0), jotka liittyvät konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen ratkaisujen toteuttamiseen. Tuloslaskelman henkilöstökulut kertaluonteiset erät mukaan lukien olivat yhteensä 356,1 miljoonaa euroa (351,5).

Henkilöstörahasiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasiirto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden mukaan. Finnairin avainhenkilöstön pitkän aikavälin kannustinohjelman piiriin (LTI) kuuluvat henkilöt eivät kuulu henkilöstörahasiirtoon. Henkilöstörahasiirto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikaudelta 2015 ja 2014 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täyttyneet.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2015	2014
Lomapalkat	62,0	61,5
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	29,0	18,2
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat yhteensä	91,0	79,7

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat siirto- ja muut velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin liittyviä velkoja. Lisäksi tilinpäätöksen varauksien ryhmään sisältyi henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 5,5 miljoonaa euroa (8,7).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten suoriteperusteiset palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo	Johtoryhmä	Yhteensä 2015	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo	Johtoryhmä	Yhteensä 2014
Kiinteä palkka	649	1 196	1 845	639	1 614	2 253
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot*	235	352	588	194	260	454
Luontaisedut	3	61	63	4	66	70
Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet		369	369		392	392
Osakepalkkiot	115	182	297	46	120	166
Lakisääteinen eläke**	153	277	429	134	322	456
Maksupohjainen lisäeläke		69	69		122	122
Yhteensä	1 155	2 506	3 661	1 016	2 897	3 913

* Tilikauden 2015 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista toteumaa ei vielä tilinpäätöspäivän ole vahvistettu. 2014 kannustimet toteutuivat noin 4 000 euroa arviota pienempinä.

** Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmään TyEL:iin liittyvät työnantajamaksut.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Tilikauden 2015 osakepalkkioihin sisältyy kuluja sekä 2013–2015, 2014–2016 että 2015–2017 LTI-osakepalkkiojärjestelmistä ja FlyShare-osakesäästöohjelmasta. Johtoryhmän osakepalkkiot vuonna 2015 ja 2014 sisältävät lisäksi kuluja osakepalkkiojärjestelmästä 2010–2012. Kuluvaikeus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisajankohdalle 2010–2015, aina osakkeiden luovutuskiellon päättämiseen asti. Osakepalkkiojärjestelmän 2010–2012 mukaisesti ansaitut osakkeet luovutettiin tilikaudella 2013. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

Toimitusjohtajan eläköityminen määräytyy eläköitymishetkellä voimassa olevan lakisääteisen eläkeiän mukaan, joka on tällä hetkellä 63 vuotta. Johtoryhmän jäsenen maksupohjaiset lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä ja eläkeikä on 63 vuotta. Kaikki nykyiset järjestelyt ovat maksupohjaisia, eikä 1.1.2013 jälkeen tehdyissä johtajasopimuksissa ole lainkaan oikeutta lisäeläkejärjestelyihin.

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

Hallituspalkkiot

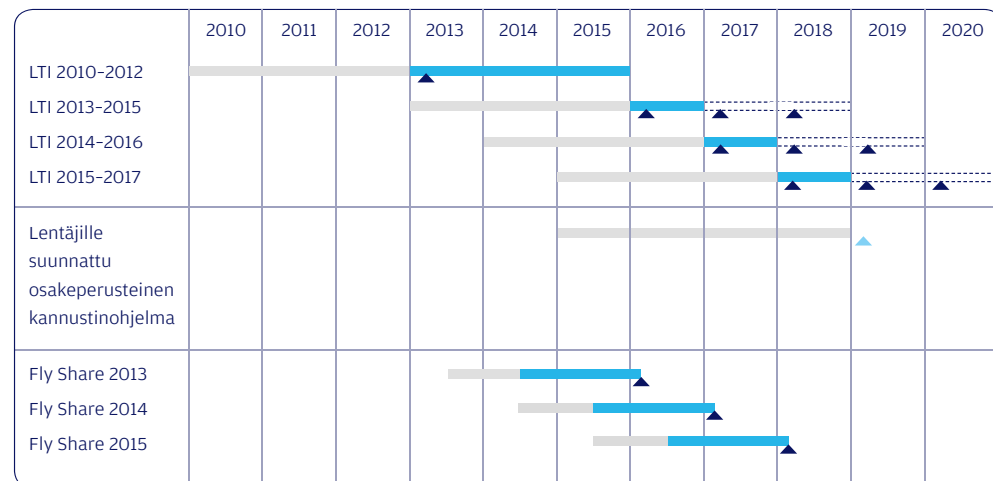
Hallitusyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2015	Vuosipalkkiot	Kokouspalkkiot	Luontaisedut	Yhteensä 2014
Hallitus yhteensä	383 015	247 200	118 200	17 615	358 227
Friman Maija-Liisa	49 980	31 800	10 800	7 380	
Heinemann Klaus	77 400	61 200	16 200	0	
Itävuori Jussi	63 153	31 800	29 400	1 953	
Kerminen Harri	44 400	32 400	12 000	0	
Kronman Gunvor	42 926	30 000	8 400	4 526	
Tuominen Jaana	42 309	30 000	9 600	2 709	
Turner Nigel	62 847	30 000	31 800	1 047	

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 lentolippuun Finnairin henkilöstölippuhjesäännön 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 lentomatkaan 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 (ks. ylläolevasta taulukosta luontaisedut).

Osakeperusteiset maksut

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

Finnairin pitkän aikavälin osakeperusteiset kannustinohjelmät



■ Ansainta-/säätöjakso □ Rajoitusajaksi johtoryhmälle ▲ Osakkeiden luovutus
■ Rajoitusajaksi ▲ Palkkion maksu rahana

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

Finnairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä. Osakepalkkiojärjestelmä jakautuu neljä–kuusivuotisiin osakeohjelmiin, jotka käynnistyvät vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja käynnissä on kolme ohjelmaa (2013–2015, 2014–2016 ja 2015–2017). Osakeohjelman tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelma on valtion talouspoliittisen ministerivaliokunnan antaman, yritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemista koskevan kannanoton mukainen.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusajaksi osallistujia ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusajaksi 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 erässä 50 prosenttiin erässä ansaintajaksoa seuraavien kahden vuoden aikana. Siirtymineen aiemmasta kiinteästä kolmen vuoden pituisesta ohjelmasta vuosittain alkavaan rullavaan ohjelmakanteeseen aiheuttaa sen, että uusi järjestelmä toimii kokonaisuudessaan palkkio-osakkeiden osalta vasta vuonna 2018. Tästä syystä järjestelmässä on kertaluonteinen siirtymäkauden lisäohjelma, joka täydentää vuosien 2016 ja 2017 palkkio-osakkeita. Siirtymäkauden lisäohjelmalle asetettuja tavoitteita ei saavutettu.

Mikäli ohjelman suoritusavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 30 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritusavoitteet toteutuvat enimmäistasolla, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden tavoitetaso vastaa 20–25 prosenttia ja maksimitaso vastaavasti 40–50 prosenttia henkilön vaativuusluokan mukaisesta vuosittaisesta keskimääräisestä peruspalkasta.

Ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle tämän osakeohjelman perusteella myönnettävien 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.

Osakeohjelman 2013–2015 suoritusmittarit ovat yhtiön liiketulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan-liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot ovat 60 % ja 40 %. Ohjelmaa täydentävän elementin suoritusmittarina on toiminnallinen liiketulosprosentti. Osakeohjelmien 2014–2016 ja 2015–2017 suoritusmittarit ovat Finnairin sijoitetun pääoman tuotto (ROCE, painoarvo 50 prosenttia) ja osakkeen kokonaistuotto (TSR). Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisajaksolle (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. Tilikauden 2015 päätteeksi, ohjelman 2013–2015 myöntämispäivänä, siirrettiin veloista yhteensä 0,2 miljoonaa euroa omaan pääomaan. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle kuluja yhteensä 1,0 miljoonaa euroa (0,4).

	2013-2015 ohjelma	2014-2016 ohjelma	2015-2017 ohjelma	Yhteensä
Maksimiansainta, miljoonaa euroa	3,4	2,5	2,8	8,6
Maksimiansainta, miljoonaa osaketta (31.12.2015 kurssilla)	0,6	0,5	0,5	1,6
Tavoitetason ansainta, miljoonaa euroa	1,7	1,2	1,4	4,3
Tavoitetason ansainta, miljoonaa osaketta (31.12.2015 kurssilla)	0,3	0,2	0,3	0,8
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,1	0,6	0,3	1,0
josta osakkeina toteutettavat (kirjataan velaksi myöntämispäivään asti)	0,0	0,2	0,1	0,4
josta rahana toteutettavat	0,0	0,4	0,2	0,6
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä	0,4	0,7	0,3	1,4
Myönnetty osakkeet	0,0	0,0	0,0	0,0

FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelma 2013 alkaen

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättyessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä kolme 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 kahdeksan prosenttia ja vähimmäissäästön kaksi prosenttia kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta, kuitenkin enintään 8 000 euroa vuodessa per osallistujaa. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen.

Finnair antaa 20 bonusosaketta jokaiselle työntekijälle, joka osallistuu ohjelmaan ensimmäistä kertaa ja osallistuu säästämiseen vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeet luovutetaan vuosittain lokakuussa, ja vaikutus kirjataan tilikauden kuluksi. Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päättyttyä. Bonus- ja lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

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

	2015	2014
Tilikauden kulut FlyShare-ohjelmasta, yhteensä	1,6	0,4
josta osakkeina toteutettavat	0,5	0,2
josta rahana toteutettavat	1,2	0,2
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä	1,3	0,2

Lentäjille suunnattu osakeperusteinen kannustinohjelma

Finnairin hallitus hyväksyi tilikaudella 2014 osana Suomen Lentäjiliiton (SLL) kanssa solmittua säästösopimusta lentäjille suunnatun kannustinjärjestelmän. Ohjelma kattaa vuodet 2015–2018. 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 neljä euroa. Jos nämä edellytykset täyttyvät, lentäjillä on oikeus rahapalkkioon, joka perustuu osakkeen kurssiin. Palkkion arvo neljän euron osakekurssitasolla on yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti kahdeksan euron osakekurssia vastaava ansainta on 24 miljoonaa euroa, mikä on myös ohjelman maksimiansaintataso. Finnair on suojaunut neljän euron osakekurssitason ylittävältä kustannusvaikutukselta 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 (5,42 euroa) ylitti minimitason (4 euroa) ja alustavien arvioiden perusteella myös säästötavoitteet saavutettiin, minkä johdosta ohjelmasta kirjattiin yhteensä 4,5 miljoonan euron suuruinen velka. Koska Finnair on suojaunut 4 euron osakekurssitason ylittäviltä kustannusvaikutuksilta, rajoittui ohjelmasta tilikaudelle 2015 aiheutunut tulosvaikutus toiminnallisessa tuloksessa 3,2 miljoonaan euroon (0,0).

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.

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

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 vastasi 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.

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 olivat luovutuskielossa vuoden 2015 loppuun saakka. Kokonaisuutena ohjelmasta maksettu summa oli määrältään 5,3 miljoonaa euroa, josta 1,8 miljoonaa euroa vastaava summa maksettiin osakkeina, 2,7 miljoonaa euroa rahapalkkiona veroja varten, sekä 0,8 miljoonaa euroa osakkeiden hankintaan liittyvänä ostokannustimena.

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

1.3.7.2 Eläkkeet

Etuus- ja maksupohjaiset eläkejärjestelyt

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi veloitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat 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 veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät.

Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä ja herkkyyksanalyysi vakuutusmatemaattisten oletamien muutosten vaikutuksista.

Kuvaus konsernin eläkejärjestelystä

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kolmella johtoryhmän jäsenenä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Sopimusten eläkeikä on keskimäärin 63 vuotta. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty pääsääntöisesti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. 700:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiössä järjestetyn lisäeläkkeen lisäksi erityinen, eläkevakuutusyhtiössä järjestetty etuusperusteinen lisäeläke, joka koskee ainoastaan yli 58-vuotiaiksi työskenteleviä liikennelentäjiä. Finnairiin vuonna 2015 tai sen jälkeen palkattujen liikennelentäjien lisäeläketurva on maksuperusteinen.

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatilitteeririski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia 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.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2015	2014
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	9,2	8,8
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	5,3	1,7
Järjestelyjen supistamiset	1,7	-0,2
Työsuoritukseen perustuvat menot yhteensä	16,2	10,3
Nettokorkomenot	0,5	0,3
Tuloslaskelman eläke- ja korkokulut yhteensä	16,7	10,7
Laaajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	2,8	-24,4
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-28,9	50,5
Muutokset demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	10,6	0,0
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-22,2	-22,0
Päätyneeseen järjestelyyn liittyvien vakuutusmatemaattisten erien siirto voittovaroihin	-0,1	
Laaajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	-37,7	4,1
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 797	4 502
Muut etuuspohjaiset järjestelyt	10	0

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2015	2014
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	426,3	436,0
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-422,0	-410,7
Nettovelka	4,4	25,3

Vuoden 2015 nettovelasta 2,6 miljoonaa euroa (25,3) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 1,7 miljoonaa euroa (0,1) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Eläkevastuun lasku johtuu ennen kaikkea käytetyn inflaatio-olettaman muutoksesta. Tilikaudella 2015 Finnair siirtyi käyttämään markkinaperusteista inflaatiota. Tämän johdosta inflaatio-olettama laski 2,0 prosentista 1,2 prosenttiin ja eläkkeiden korotusolettama laski 2,1 prosentista 1,4 prosenttiin. Diskonttokorko 2,0 prosenttia pysyi lähes viime vuoden tasolla (2,1). Nämä vaikutukset sisältyvät taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa tapahtuneisiin muutoksiin. Etuuspohjaisen nettovelan laskua lievensi osittain kuolevuusperusteen muutos. Suomalaisessa kansallisessa työeläkejärjestelmässä käytettävää kuolevuusperustetta tullaan tarkentamaan 31.12.2016 alkaen. Tarkennetut perusteet on otettu huomioon IFRS:n mukaisessa eläkevastuun laskennassa jo 2015 tilinpäätöksessä. Kuolevuusperusteen muutoksesta aiheutunut eläkevastuun kasvu sisältyy demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa tapahtuneisiin muutoksiin.

L = Laadintaperiaatteet

I = Kriittiset tilinpäätösarvot

Suomalaisen työeläkelainsäädännön muutos

Eduskunta hyväksyi marraskuussa 2015 työeläkelainsäädännön muutoksen, joka muun muassa nostaa työntekijöiden lakisääteistä eläkeikää. Finnairin eläkesäätiön hallitus on tehnyt periaatepäätöksen, jonka mukaisesti eläkelainsäädännön muutokset viedään säätiön sääntöihin siten, etteivät säätiön vastuut työeläkelainsäädännön muutoksen johdosta muutu tai kasva. Finnairin lentäjien lakisääteiset eläkkeet ylittävistä eläke-eduista on sovittu heidän työehtosopimuksessaan. Finnairin näkemyksen mukaan lentäjien lisäeläke-etuihin liittyvät vastuut eivät työeläkelainsäädännön muutoksen seurauksena kasva tai muutu. Finnair on hankkinut asiasta oikeudellisen kannanoton. Finnair ei ole kirjannut tilinpäätökseensä lisävastuuta työeläkelainsäädännön muutoksen vuoksi.

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2015	2014
Järjestelyyn kuuluvat veloitteet tilikauden alussa	436,0	406,9
Tilikauden työsuorituksen perustuvat menot	9,2	8,8
Aikaisempaan työsuorituksen perustuvat menot	5,3	1,7
Järjestelyjen supistamiset	1,7	0,3
Korkokulu	9,0	12,9
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	25,1	23,7
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-18,3	50,5
Kokemuseräiset tarkistukset	2,8	-24,4
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	-15,5	26,1
Maksetut etuudet	-19,3	-20,7
Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo	426,3	436,0

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2015	2014
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	410,7	396,3
Korkotuotto	8,4	12,6
Järjestelyjen supistamiset	0,0	0,5
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	8,4	13,1
Varojen tuotto	22,2	22,0
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	22,2	22,0
Kannatusmaksut	0,0	0,0
Maksetut etuudet	-19,3	-20,7
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	422,0	410,7

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2015	2014
Pörsiosakkeet	21,4	19,5
Velkakirjat	53,6	53,4
Kiinteistöt	17,5	18,8
Muut	7,5	8,3
Yhteensä	100,0	100,0

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältään arvolta 0,6 miljoonaa euroa (0,3) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 2,0 miljoonaa euroa (3,3).

Etusopijaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2015	2014
Diskonttokorko	2,0 %	2,1 %
Inflaatio	1,2 %	2,0 %
Vuotuinen palkankorotusolettama	2,1 %	2,1 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset	1,4 %	2,1 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	11	11

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.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä oletaman kasvaessa, Milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä oletaman pienentyessä, Milj. euroa	%
Diskonttokorko	0,3 %	-14,9	-3,5 %	15,8	3,7 %
Vuotuinen palkankorotusolettama	0,3 %	4,6	1,1 %	-4,5	-1,1 %
Tulevat eläkkeiden korotukset	0,3 %	11,1	2,6 %	-10,8	-2,5 %
Elinikäoletaman muutos	1 vuosi	12,1	2,9 %	-11,8	-2,8 %

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Ennustetut maksut ohjelmasta seuraaville viidelle vuodelle ovat noin 45 miljoonaa euroa. Tulevien maksujen määrän ennustamista vaikeuttaa se, että ne riippuvat voimakkaasti sijoitustoiminnan tuottojen kehityksestä.

Eläkevelvoitteen duraatio on 14,93 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 2,0 %.

2 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**

Finnairin omistamat ja vuokratut hyödykkeet koostuvat pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista. Finnairin laivastosta noin puolet on omassa omistuksessa. Liitetiedossa 2.1 on esitetty tarkemmat tiedot Finnairin omistamien ja liitetiedossa 2.2 Finnairin vuokraamien koneiden osalta.

Laivasto

	Omistettut, 36	Rahoitus-lease, 3	Operatiivinen lease, 33
Kapearunko, 56			
Laajarunko, 16			

■ Finnairin operoima, 46

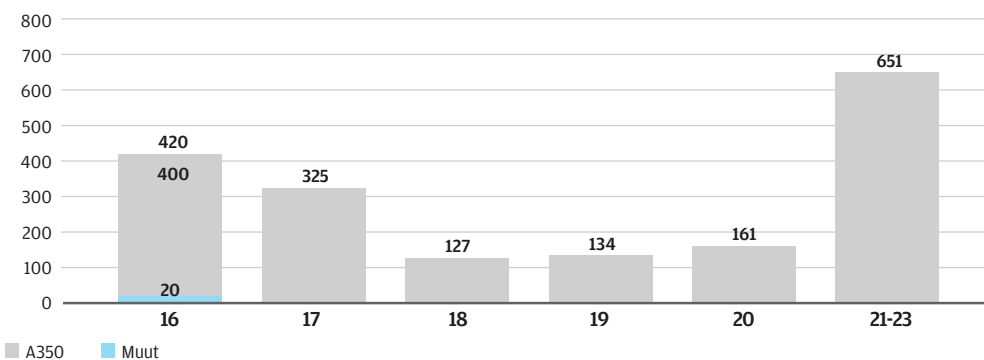
■ Norran operoima, 26

Investointisitoumukset

Tilikauden lopussa investointisitoumukset olivat yhteensä 1 818 miljoonaa euroa (1 950) sisältäen sitovat lentokonetilaukset ja uuden rahtiterminaalin rakennusprojektiin liittyvät tilaukset. 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.

Investointisitoumukset

milj. euroa



2.1 Aineelliset hyödykkeet

i 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. Huoltokomponenteina 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 peruseränsä investoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokratuneilla voi korkeintaan olla vuokratukauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneen korjauskiertoiset varaosat aktivoidaan ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin hyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintameno siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden sitovien, valuuttamääräisten ostosopimusten valuuttakurssiriskiä suojaavien johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan ennakkomaksuihin. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojaajat 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 A350-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- 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
- Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon

• 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 menoijäännösarvoon

• Muut aineelliset hyödykkeet 3-15 vuodessa tai 23 %:n menoijäännösarvoon

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

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

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 aiheutuville menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvo perustuu kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa oleviin arvioituihin tuleviin diskontattuihin nettorahavirtoihin. **i**

i Arvonalentumistestaus

Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina tai myyntihintoina myynnin kuluilla vähennettynä. 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. **i**

i = Osion sisältö

i = Laadintaperiaatteet

i = Kriittiset tilinpäätösarviot

Aineelliset hyödykkeet 2015

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2015	1 620,2	138,5	72,4	66,4	1 897,5
Lisäykset	248,7	17,4	1,7	91,3	359,1
Vähennykset	-264,3	-113,3	-35,5		-413,1
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus				-14,7	-14,7
Siirrot erien välillä	57,1		11,7	-62,4	6,4
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	-311,3	-16,7			-328,0
Hankintameno 31.12.2015	1 350,3	25,9	50,4	80,6	1 507,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2015	-842,6	-108,4	-48,8		-999,7
Vähennykset	110,1	102,7	32,0		244,8
Tilikauden poistot	-94,2	-3,6	-2,5	-3,1	-103,5
Poistot kertaluonteisissa erissä	-31,2	-9,2	-0,1		-40,4
Siirrot erien välillä			-2,3		-2,3
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	190,3	15,2			205,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2015	-667,5	-3,3	-21,7	-3,1	-695,6
Kirjanpitoarvo 31.12.2015	682,8	22,6	28,7	77,5	811,6

Lentokalustoon sisältyvien korjauskiertoisten varaosien kirjanpitoarvo on 15,1 miljoonaa euroa (13,2). Lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 10,1 miljoonan euron arvosta (13,1).

Velkojen vakuudeksi pantattujen lentokoneiden kirjanpito-arvo on 250,0 miljoonaa euroa (314,8).

Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Aineelliset hyödykkeet 2014

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2014	2 052,2	148,8	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	-146,6	-10,3			-156,9
Hankintameno 31.12.2014	1 620,2	138,5	72,4	66,4	1 897,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2014	-888,0	-112,3	-49,8		-1 050,1
Vähennykset	132,9		5,4		138,3
Tilikauden poistot	-123,2	-1,2	-4,1		-128,6
Poistot kertaluonteisissa erissä	-1,2		-0,2		-1,4
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	37,0	5,2			42,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2014	-842,6	-108,4	-48,8		-999,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2014	777,6	30,1	23,6	66,4	897,8

Aktivoituiden vieraan pääoman kulut

Milj. euroa	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Kirjanpitoarvo 1.1.			1,9		1,9	
Lisäykset			5,0	1,9	7,1	1,9
Vähennykset	-1,9				-1,9	
Siirrot erien välillä	0,8		-0,8		0,0	
Kirjanpitoarvo 31.12.	1,0		6,1	1,9	7,1	1,9

Tilikaudella 2015 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 7,1 miljoonaa euroa (1,9) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Käytetty korkokanta 5,0 prosenttia vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Lentokaluston aktivoituista vieraan pääoman kuluista ei vielä tehty poistoja, koska A350-lentokone ja varamoottori vastaanotettiin tilikauden lopussa. Vähennykset liittyvät kahteen A350-lentokoneen myyntiin ja takaisinvuokraukseen.

Arvonalentumistestaus

Lentokalustoon on tilinpäätöshetkellä tehty markkina-arvoon pohjautuva arvonalentumistestaus, jonka perusteella ei todettu arvonalentumistarvetta. Testaus on herkkä EUR/USD-valuuttakurssin liikkeille ja dollarin heikentyessä lentokaluston markkina-arvo pienenee. Lentokaluston markkina-arvo olisi tasearvoa suurempi, vaikka dollari heikentyisi 10 prosenttia.

2.2 Vuokrasopimukset

L Konserni vuokralleottajana

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 vuokraoikeuden käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoitusmenoon ja velan vähennykseen. Vastaavat leasingvuokraveroitukset rahoituskustannuksella vähennettyinä sisältyvät pitkä- ja lyhytaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoitusleasingisopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisen vaikutusajan tai sitä lyhyemmän vuokra-ajan kuluessa.

Vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista jää vuokranantajalle, luokitellaan käyttöleasingisopimuksiksi. Niiden vuokrat kirjataan tuloslaskelmaan kuluksi vuokra-ajan kuluessa lentokaluston leasemaksuihin (ei sisälly toiminnalliseen EBITDA:iin) tai toimitilojen, ostoliikenteen ja tilapäisten lentokonevuokrien osalta muihin vuokriin.

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut hyödykkeet käsitellään käyttöleasingisopimuksina, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät ole olennaisilta osin siirtyneet vuokralleottajalle. Vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisen vaikutusajan. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevia hyödykkeitä. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralleottajaa maksamaan tietyn väliajoin huoltoreservettä kerryttämään varoja lentokoneiden huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat.

Tilavuokrat kirjataan tulosvaikutteisesti 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. L

1 Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Konsernin lentoliikennesegmenttiin kuuluvien vuokrasopimusten luokitteluun rahoitusleasing- ja muihin vuokrasopimuksiin edellyttää johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Niissä tapauksissa, joissa yhtiön johdon mukaan olennaiset riskit ja edut ovat yhtiöllä, käsitellään rahoitusleasing-sopimuksina, muutoin muina vuokrasopimuksina. **L**

Rahoitusleasingjärjestelyt

Milj. euroa	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno	4,2	197,2	8,4	209,8
Lisäykset			0,7	0,7
Vähennykset	-3,6		-0,6	-4,2
Kertyneet poistot	-0,5	-68,0	-4,7	-73,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2015	0,0	129,2	3,8	133,0
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

Tilikaudella 2015 rahoitusleasingsopimuksella vuokratut toimitilat Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1:ssä luokiteltiin käyttö-leasingsopimukseksi.

Rahoitusleasingvelat

Milj. euroa	Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä		Tulevat rahoituskulut		Vähimmäisvuokrien nykyarvo	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
alle vuoden	17,5	17,5	1,3	2,1	16,2	15,4
1-5 vuotta	68,8	70,3	3,1	6,0	65,7	64,3
yli 5 vuotta	24,1	49,5	0,2	8,3	23,8	41,2
Yhteensä	110,3	137,4	4,6	16,4	105,7	121,0

Rahoitusleasingvelat koostuvat pääosin kolmesta Airbus A330 -lentokoneesta, joiden vähimmäisvuokrien kokonaismäärä on 106,2 miljoonaa euroa (119,5), tulevat rahoituskulut 4,5 miljoonaa euroa (7,1) ja vähimmäisvuokrien nykyarvo 101,7 miljoonaa euroa (112,5). Lisäksi velkaan sisältyy maakuljetuskaluston rahoitusleasingsopimuksia, tilikauden 2014 lopussa myös Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1.

Muut vuokrajärjestelyt**Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralle ottajana**

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat ja maa-alueet		Muu kalusto	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
alle vuoden	128,6	89,5	24,5	20,2	5,5	6,3
1-5 vuotta	426,5	253,6	80,3	75,4	11,1	2,6
yli 5 vuotta	485,2	292,7	183,7	141,8		
Yhteensä	1 040,3	635,8	288,6	237,5	16,6	8,9

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Yhtiö on vuokrannut 37 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Lentokoneiden vuokrien kasvu johtuu pääosin Embraer E190, ATR 72 ja Airbus A350 -lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta.

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralle antajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat	
	2015	2014	2015	2014
alle vuoden	38,9	52,5	5,2	5,2
1-5 vuotta	33,9	87,3	20,9	22,0
yli 5 vuotta		0,2	37,1	43,6
Yhteensä	72,8	140,0	63,2	70,8

Konserni on vuokrannut lentokoneita ja toimitiloja ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Yhtiö on vuokrannut 30 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Lentokoneiden ei-purettavissa olevien vuokrasopimusten lasku johtuu E170 lentokoneiden vuokrasopimusten päättymisestä tilikauden 2016 alussa.

2.3 Aineettomat hyödykkeet

L Aineettomien hyödykkeiden kirjanpitoarvo perustuu poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettyyn hankintamenuon. **L**

Finnairin aineettoman omaisuuden arvo tilinpäätöshetkellä on 9,5 miljoonaa euroa (18,4), ja siitä kirjattiin poistoja ja arvonalentumisia tilikaudella 2015 yhteensä 4,6 miljoonaa euroa (5,7). Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista 6,2 miljoonaa euroa (8,9), ja ne poistetaan 3–8 vuoden pitoaikana. Muu aineeton omaisuus sisältää lähinnä liittymismaksuja, eikä niistä tehdä poistoja. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvän liikearvon määrä on 1,2 miljoonaa euroa (1,2), eikä siihen arvonalentumistestauksen perusteella kohdistu tilinpäätöshetkellä arvonalentumistarvetta.

L = Kriittiset tilinpäätösarvot

L = Laadintaperiaatteet

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

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

Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3.

Milj. euroa	2015	2014
Korkotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	1,2	2,6
Muut rahoitustuotot	0,0	0,9
Rahoitustuotot yhteensä	1,3	3,5
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoan arvostettavista rahoitusveloista	-1,3	-9,0
Rahoitusleasing-korot	-2,0	-2,5
Kurssivoitot ja -tappiot	-4,2	-0,6
Muut rahoituskulut	-2,3	-14,8
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	5,2	5,8
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	-5,2	-5,8
Rahoituskulut yhteensä	-9,7	-26,9
Rahoituskulut, netto	-8,4	-23,4

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2015 eikä myöskään vertailuvuonna 2014. Rahoitustuottoihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2015 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja -tappiot koostuvat 3,2 miljoonan euron realisoituneista ja 1,9 miljoonan euron realisotumattomista nettokurssitappiosta. Tilikaudella 2015 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liit-tyen yhteensä 7,1 miljoonaa euroa korkokuluja (1,9). Vuoden 2014 muihin rahoituskuluihin sisältyi yhteistyöyrittäjä Nordic Regional Airlines -konsernille myönnetyn 10,8 miljoonan euron pääomallainan (sisältäen korot) alaskirjaus. Lisätietoja Nordic Regional Airlines -konsernista löytyy liitetiedoissa 4.5 Sijoitukset osakkuus- ja yhteisyrityksiin sekä 4.6 Lähipiiri-tapahtumat, ja korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Aineelliset hyödykkeet.

I = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

3.2 Rahoitusvarat

L Rahoitusvarat

Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IAS 39 "Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen" -standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat, 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 sisältävät 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 sovel-tamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat, sekä realisoitumattomat että realisoituneet, voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sillä kau-della, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin.

Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa.

Lainasaamiset ja muut saamiset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoan efektiivisen koron menetelmällä. Lainat ja muut saamiset sisältävät myyntisaamia, siirtosaamia, muita pitkäaikaisia saamia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia.

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

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 arvonalentumistappio-ta syntynyt vain, jos on objektiivista näyttöä arvon alentumisesta yhden tai useamman omaisuusarvon alkuperäisen kirjaamisen jälkeen toteutuneen tapahtuman ("tappion synnyttävä tapahtuma") vuoksi ja tappion synnyttävällä tapahtumalla (tai tapahtumilla) on luotet-tavasti 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 kirja-taan jatkossa korkotuotoksi. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvoltaan alentuneista lainasaamisista kertyvät korkotuotot kirjataan alkuperäisen efektiivisen koron mukaisesti.

Rahavarat

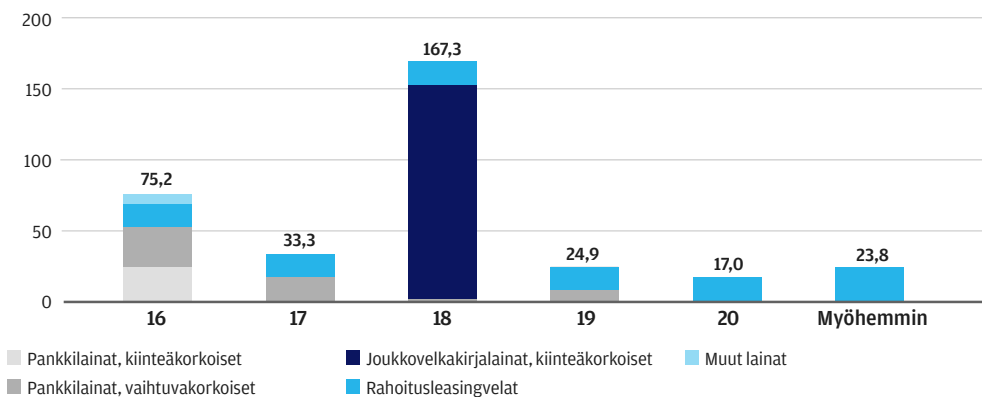
Taseen rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Ulkomaan- rahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskipäivän keskipäiväkurssia. **L**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat
31.12.2015 milj. euroa

	2016	2017	2018	2019	2020	Myöhemmin	Yhteensä
Pankkilainat, kiinteäkorkoiset	23,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23,8
Pankkilainat, vaihtuvakorkoiset	28,2	17,2	1,2	8,3	0,0	0,0	54,9
Joukkovelkakirjalainat	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	150,0
Yritystodistukset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rahoitusleasingvelat	16,2	16,1	16,1	16,6	17,0	23,8	105,7
Muut lainat	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	75,2	33,3	167,3	24,9	17,0	23,8	341,5
Maksut valuuttajohdannaisista	1 022,0	431,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1 453,3
Saamiset valuuttajohdannaisista	-1 098,5	-501,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 600,0
Hyödykejohdannaiset	147,6	23,4	0,1	0,0	0,0	0,0	171,1
Korkojohdannaiset	0,0	0,2	-5,2	0,0	0,0	0,0	-5,0
Osakejohdannaiset	0,0	0,0	0,0	-4,1	0,0	0,0	-4,1
Ostovelat ja muut velat	872,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	872,8
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	6,2	5,7	5,6	0,1	0,0	0,0	17,5
Yhteensä	1 025,2	-7,6	167,8	20,8	17,0	23,8	1 247,0

Rahoitusvelkojen erääntymisajat

milj. euroa

Rahoitusvelkojen erääntymisajat
31.12.2014 milj. euroa

	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

Osassa pankkilainoista on vakuutena pankkitakauksia. Näitä lainoja on merkitty lyhennyksiin 23,8 miljoonaa euroa vuodelle 2016. Pankkilainat sisältävät myös yhtä lainaa suojaavan pitkäaikaisen valuutan- ja koronvaihtosopimuksen. Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 tai 6 kuukauden viitekorkoihin. Vuonna 2018 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ei sisällä 5,2 miljoonan euron koronvaihtosopimuksen käyvän arvon kirjausta. Tämän lisäksi joukkovelkakirjalaina ei sisällä 0,4 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2013. Näin ollen korolliset rahoitusvelat poikkeavat tasearvosta yhteensä koronvaihtosopimuksen ja kulujaksotuksen verran. Rahoitusleasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 2.2 Vuokrasopimukset.

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

Milj. euroa	2015	2014
EUR	328,2	407,3
USD	18,1	20,2
Yhteensä	346,3	427,6

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 3,4 % (3,3).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2015	2014
Enintään 6 kuukautta	93,1 %	87,7 %
6-12 kuukautta	0,0 %	0,0 %
1-5 vuotta	6,9 %	11,3 %
Yli 5 vuotta	0,0 %	1,0 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

3.4 Vastuositoumukset

Milj. euroa	2015	2014
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	160,1	181,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	67,0	72,8
Muiden puolesta annetut takaukset	0,1	2,2
Yhteensä	227,2	256,1

3.5 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 lentopetrolipositioiden sekä sähkön hintariskien hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohehtä tulevien kassavirtojen suojausiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojausiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellisen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) leasemaksujen valuuttasuojauksia, korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle (käyvän arvon suojaus), lentopetrolin hinta- ja valuuttariskien suojausta ja sähkön hintariskien suojausta sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojausena lentokoneinvestointien valuuttasuojauksia 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. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu Pohjois- ja Länsi-Euroopan lentopetrolitoimitusten hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojausissaan 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 jaksotamisella periodikohtainen petrolikulku ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulku nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset kirjataan Finnairissa kahdella eri tavalla. Ensimmäiset noin 40 prosenttiyksikköä kunkin ajanjakson ennustetusta polttoaineen kulutuksen suojauksesta käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IAS 39 mukaan, rahavirran suojaukseksi määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojauttavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten, jotka eivät täytä IAS 39 -suojauslaskennan kriteerejä, käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutoksiin juoksuajanaan.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 67 prosenttia polttoaineistoistaan vuoden 2016 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 53 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2015 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2016 on noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää, ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomääriillä laskettua, vuosittaista petrolikulua arviolta 32 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä, suojaukset huomioon ottaen, petrolin

10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 14 miljoonaa euroa. Vuodenvaihteen positio kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta vallitsevassa hintaympäristössä.

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 (8 prosenttia, prosenttiosuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (7 prosenttia), Ruotsin kruunu (5 prosenttia) ja Yhdysvaltain dollari (3 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on reilu 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, kuten lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kahteen osaan: tulosvaikutteeseen positioon ja investointipositioon.

Tulosvaikutteinen positio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Tulosvaikutteisen position suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliiteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla rullaaavasti kahta suurimpaa valuuttaa sekä hyödynnyttämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojauslimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuutalle eli Yhdysvaltain dollarille (USD) ja Japanin jenille (JPY). Näiden kahden valuutan suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia, ja se laskee aina viimeisen neljän kuukauden periodin 0 prosenttiin. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata, vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain rullaaavaa 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 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojausena.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut tulosvaikutteesta USD-korista 81 prosenttia ja 67 prosenttia JPY-korista seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä, ilman suojaustoimintaa, dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti vuositulokseen noin 56 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 18 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä, suojaukset huomioon ottaen, dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 10 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 9 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiön 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 korkoriskien mittarina käytetään korkosidonnaisuusajaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaista. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 0–24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusajaa oli noin 4 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 3 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 2,9 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 2,6 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Kiinteäkorkoiset lainat altistavat konsernin käyvän arvon korkorisille. Konsernissa sovelletaan käyvän arvon suojauslaskentaa elokuussa 2013 liikkeeseen lasketun 150 miljoonan euron kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan käyvän arvon korkorisiltä suojautumiseen.

Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasing sopimukset altistavat yhtiön korkorisille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojauttaa tätä vastaan rahavirran suojilla.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkajirjoihin 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 3.2.1 eritelty lyhytaikaiset muut rahoitusvarat, liitteessä 3.2.2 esitetyt rahavarat sekä liitteessä 1.2.3 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 neljä kuukautta ennen toimitusta. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraista hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2015 päättyessä 708,2 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 180 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 45,8 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 175 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 muun muassa osingonjaon ja osakeantien sekä muiden oman pääoman ehtoisten rahoitusjärjestelyjen kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakekehenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Vastaavasti Finnair voi päättää hybridilainan korkojen ja pääoman maksusta. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisasaste oli vuoden 2015 lopussa 45,8 prosenttia (107,5).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE -hintana olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 21,2 miljoonaa euroa (26,7) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE -hintana olisi pienentänyt rahastoa 21,2 miljoonaa euroa (26,7). Yhdysvaltain dollarin 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 50,3 miljoonaa euroa (53,2) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 50,3 miljoonaa euroa (53,2). Sähkösuojaukset olivat tehotomia vuoden lopussa 2015, minkä vuoksi niiden arvostuksella ei ole vaikutusta käyvän arvon rahaston saldoon (0,0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyyssluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verosaamisen ja -velan muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojauslaskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttavasti kirjattavat	Myytavissä olevat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2015						
Rahoitusvarat						
Saamiset			0,4	8,3		8,7
Muut rahoitusvarat		418,3		9,4		427,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset				208,5		208,5
Johdannaiset	134,2	21,5				155,7
Rahavarat				280,5		280,5
Kirjanpitoarvo yhteensä	134,2	439,8	0,4	506,7		1081,1
Käypä arvo yhteensä	134,2	439,8	0,4	506,7		1 081,1
Rahoitusvelat						
Korolliset rahoitusvelat					240,5	240,5
Rahoitusleasingvelat					105,7	105,7
Johdannaiset	143,4	37,2				180,6
Ostovelat ja muut velat				15,8	682,0	697,8
Kirjanpitoarvo yhteensä	143,4	37,2		15,8	1 028,3	1 224,6
Käypä arvo yhteensä	143,4	37,2		15,8	1 028,3	1 224,7

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, eläkeveloitteet ja muut korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkiataulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) ja joukkovelkakirjoja tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Lainat ja saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavien lainojen lyhytaikaisten velkojen osuus on 75 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavien pitkäaikaisten lainojen merkittävin erä on liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina. Liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina noteerattiin 31.12.2015 arvolla 103,5 prosenttia, mikä selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa niitä koskevan liitetiedon yhteydessä.

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti 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

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista**Käyvät arvot raportointikauden lopussa**

Milj. euroa	31.12.2015	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	418,3	35,7	382,6
Kaupankäyntijohdannaiset			
Korkojohdannaiset	5,2		5,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,2		5,2
Valuuttajohdannaiset	144,2		144,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	81,3		81,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	42,0		42,0
Hyödykejohdannaiset	0,6		0,6
Osakejohdannaiset	5,6		5,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,6		5,6
Yhteensä	574,0	35,7	538,3
Velat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Korkojohdannaiset	0,3		0,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1
Valuuttajohdannaiset	7,3		7,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,4		0,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,8		0,8
Hyödykejohdannaiset	171,6		171,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	140,8		140,8
Osakejohdannaiset	1,4		1,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,4		1,4
Yhteensä	180,6		180,6

Tilikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkiatasojen 1 ja 2 välillä.

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuserien 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 omaisuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Se käypien arvojen hierarkiataso, 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.

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2015	2014
Johdannaisvarat bruttomäärä	155,8	163,7
Taseessa netotetut rahoitusvelat	0,0	0,0
Taseessa esitetty rahoitusvarojen nettomäärä	155,8	163,7
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-61,6	-63,5
Johdannaisvarat netto	94,2	100,2
Johdannaisvelat bruttomäärä	180,7	199,1
Taseessa netotetut rahoitusvarat	0,0	0,0
Taseessa esitetty rahoitusvelkojen nettomäärä	180,7	199,1
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-61,6	-63,5
Johdannaisvelat netto	119,1	135,6

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, ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä, kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.

3.8 Johdannaiset

L Johdannaisoppimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakursi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoituista valuuttamääräisistä ostoista ja myyneistä sekä tulevista lentopetrolistoista.

Johdannaisoppimukset kirjataan tekohekkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisen käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisen käyvät arvot määritetään alla esitetyllä tavalla.

Kaikkien johdannaisen käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehin-tanoteeruksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttapoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmäärittämissä. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmäärittämissä. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmäärittämissä.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaisoppimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisen voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaisoppimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojausiksi, sitovien ostosopimusten suojausiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Konsernilla ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojaus- eikä kytettyjä johdannaisia.

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 johdannaisen arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, sähkön hintariskin sekä leasingmaksujen että lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauslaskennassa.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien 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. Jos ennakoitujen suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojausten 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 sekä lentäjien kanssa sovitun kannustinohjelman suojaamiseen. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden suojattavan riskin valuuttakurssimuutos kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulostulosta suoraan. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulostulosta suoraan.

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. Suojiin sovelletaan käyvän arvon suojausta. Optioiden realisoitumaton ja realisoitunut arvostus tulostulosta esitetään taseessa velkana ja saamisena ja tuloslaskelmassa realisoitumaton ja realisoitunut arvomuutos kirjataan henkilöstökuluihin. Vastaavasti kannustinohjelma käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, jonka realisoitunut ja realisoitumaton arvomuutos kirjataan tuloslaskelmassa henkilöstökuluihin ja esitetään taseessa velkana ja saamisena.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitustuottoihin tai kuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkoriskistä johtuvat käyvän arvon muutokset sisältyvät tuloslaskelmassa rahoituskuluihin.

Jos suojaus ei enää täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, efektiivisen koron menetelmällä kirjattavan suojauskohteen kirjanpitoarvoon tehtävä oikaisu jaksotetaan tulostulosta 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 kursiero 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 uoausinstrumenttien 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 pääomas- raportoituiden kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset johdannaisten käyvän arvon muutokset -erässä juoksuajana.

Finnair-konserni käyttää sähköjohdannaissopimuksia suojautuessaan sähkön hintariskiltä. Sähkösuojaukset kirjataan rahavirran suo- jauksina. 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 suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten käyvän arvon muutokset (jotka eivät täytä IFRS-suojauslaskennan kriteerejä) kirjataan tuloslaskelman johdan- naisten käyvän arvon muutoksiin juoksuajana.

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

Milj. euroa	2015 Käyvät arvot				2014 Käyvät arvot			
	Nimellis- arvo	Positiiviset	Negatiiviset	Netto	Nimellis- arvo	Positiiviset	Negatiiviset	Netto
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus	331,6	23,8	-0,7	23,1	385,4	35,9	0,0	35,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	782,4	81,3	-0,4	81,0	657,6	66,3	0,0	66,3
Leasemaksujen suojaus	171,2	18,2	-0,1	18,1	146,6	15,0	0,0	15,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 285,3	123,4	-1,2	122,2	1 189,6	117,1	0,0	117,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	307,5	16,8	-2,0	14,8	370,4	29,5	-0,1	29,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	180,4	3,7	0,0	3,7	110,2	7,1	0,0	7,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, mydyt optiot	318,5	0,0	-4,1	-4,1	178,0	0,0	-3,0	-3,0
Taseen suojaus, termiinit	11,5	0,4	0,0	0,4	13,7	0,9	0,0	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	817,8	20,9	-6,1	14,7	672,2	37,5	-3,0	34,5
Valuuttajohdannaiset yhteensä	2 103,1	144,2	-7,3	136,9	1 861,8	154,6	-3,0	151,6
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	559 000	0,0	-140,7	-140,7	534 700	0,0	-142,3	-142,3
Sähköjohdannaiset, MWh	13 140	0,0	0,0	0,0	30 220	0,0	-0,1	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		0,0	-140,8	-140,8		0,0	-142,3	-142,3
Lentopetrolitermiinit, tonnia	26 000	0,0	-4,2	-4,2	33 500	0,0	-8,6	-8,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	178 000	0,6	0,0	0,6	162 500	0,1	0,0	0,1
Mydyt lentopetrolioptiot, tonnia	329 000	0,0	-26,2	-26,2	171 500	0,0	-39,3	-39,3
Sähköjohdannaiset, MWh	26 352	0,0	-0,3	-0,3	46 904	0,0	-0,3	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,6	-30,8	-30,2		0,1	-48,2	-48,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		0,6	-171,6	-170,9		0,2	-190,5	-190,4
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,2	-0,1	5,2	150,0	5,9	-0,1	5,8
Ostetut korko-optiot	0,0	0,0	0,0	0,0	123,5	2,3	0,0	2,3
Mydyt korko-optiot	0,0	0,0	0,0	0,0	123,5	0,0	-4,8	-4,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	150,0	5,2	-0,1	5,2	397,1	8,2	-4,8	3,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	7,1	0,0	-0,2	-0,2	11,6	0,0	-0,6	-0,6
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	0,0	-0,1	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	7,1	0,0	-0,2	-0,2	36,6	0,0	-0,7	-0,7
Korkojohdannaiset yhteensä	157,1	5,2	-0,3	5,0	433,7	8,2	-5,5	2,7
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot	3,0	5,6	0,0	5,6	3,0	0,7	0,0	0,7
Mydyt osakeoptiot	3,0	0,0	-1,4	-1,4	3,0	0,0	-0,1	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	5,6	-1,4	4,1	6,0	0,7	-0,1	0,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	5,6	-1,4	4,1	6,0	0,7	-0,1	0,6
Johdannaiset yhteensä*		155,7	-180,6	-24,9		163,7	-199,1	-35,4

* Johdannaissopimusten positiivinen/negatiivinen käypä arvo 31.12.2015 esitetään taseessa saamisena ja velkana.

Johdannaistapausten luottoluokittelu

Milj. euroa	2015	2014
Parempi kuin A	31,9	34,4
A	-47,3	-53,1
BBB	-9,5	-16,7
BB	-	-
Luottoluokittelemattomat	-	-
Yhteensä	-24,9	-35,4

Realisoituneet johdannaiset toiminnallisissa kuluissa

Milj. euroa	2015	2014
Polttoaineen suojaus	77,6	15,0
Leasemaksujen suojaus	-15,7	-1,2
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä	61,9	13,8
Polttoaineen suojaus	59,4	3,8
Liiketoiminnan kassavirran suojaus	-33,4	-15,4
Sähköjohdannaiset	0,7	0,4
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä	26,7	-11,3
Yhteensä	88,5	2,6

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

I 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 pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältävät rahavirran suojausena käytettävien johdannaistapausten käyvän arvon muutokset, etuusperusteisten eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot sekä muuntoerot.

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty omasta pääomasta, kunnes ne mitätöidään ja lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääomaan.

Hallituksen yhtiökokoukselle ehdottamaa osinkoa ei vähennetä jakokelpoisista veroista ennen yhtiökokouksen päätöstä.

Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakeenomistajien omistusta. Korkokulut ja muut lainaan liittyvät rahoituskulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien voittovaroihin verovaiikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. I

Osakkeiden lukumäärä	2015	2014
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 824 023	127 856 947
Osakepalkkiojärjestelmästä 2010-2012 palautetut osakkeet	-14 893	-33 864
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmista myönnetty osakkeet	1 780	940
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	127 810 910	127 824 023
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	325 205	312 092
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	128 136 115	128 136 115

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2014 ja 2015 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2015 aikana yhtiön haltuun palautui 14 893 osaketta muutamalta osakepalkkiojärjestelmän 2010-2012 osallistujalta heidän työsuhteen päätyttyä.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2015	2014
Polttoaineen hintasuojaukset	-140,7	-142,3
Polttoaineen valuuttasuojaukset	23,1	35,9
Leasemaksujen suojaus	18,1	15,0
Tulevien leasemaksujen korkosuojaukset	-8,4	-2,5
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	22,2	-15,5
Muuntoerot	0,7	0,1
Verovaiikutus	17,2	21,9
Yhteensä	-67,9	-87,4

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten eräntymisajat

Milj. euroa	2016	2017	2018	2019	2020	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaukset	-119,3	-21,4	-0,1				-140,7
Polttoaineen valuuttasuojaukset	22,1	1,0					23,1
Leasemaksujen suojaus	15,5	2,6					18,1
Tulevien leasemaksujen korkosuojaukset	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-4,9	-8,4
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	22,2						22,2
Muuntoerot						0,7	0,7
Verovaiikutus	12,0	3,7	0,2	0,1	0,1	1,0	17,2
Yhteensä	-48,1	-14,8	-0,6	-0,6	-0,6	-3,2	-67,9

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuonna 2012 nostettua hybridilainaa 38,3 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 8,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset neljä vuotta ja sen jälkeen vaihtuva, 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 se neljän vuoden kuluttua liikkeeseen laskusta. Vuoden alusta yhtiö on lunastanut 81,7 miljoonaa euroa pääomaa alkuperäisestä 120 miljoonasta eurosta, ylihintaan 87,2 miljoonaa euroa. Ylihinta sisältää 5,5 miljoonan euron premion. Vuoden aikana, Finnair on myös laskenut liikkeelle uuden 200 miljoonan hybridilainan. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se viiden vuoden kuluttua. Lainan korko on 7,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset viisi vuotta ja sen jälkeen vaihtuva, vähintään 12,875 prosenttia. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 236,2 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava premio verovaikutukset huomioon otettuna. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus.

Milj. euroa	2015	2014
Tilikauden tulos	89,4	-82,7
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot	-12,5	-10,7
Maksettu premio liittyen vuoden 2012 hybridilainan takaisinmaksuun	-5,5	
Vuonna 2015 liikkeeseenlasketun hybridilainan transaktiokulut	-2,3	
Verovaikutus	4,0	2,1
Oikaistu tilikauden tulos	73,2	-91,2
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, milj. kpl	127,8	127,8
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,57	-0,71
Omien osakkeiden vaikutus	0,00	0,00
Tilikauden tulos/osake, euroa*	0,70	-0,65

* ilman oman pääoman ehtoisen hybridilainan kulujen vaikutusta verojen jälkeen

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2015 ei jaeta osinkoa. Yhtiökokous päätti 25.3.2015, että vuodelta 2014 ei maksettu osinkoa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	31.12.2015
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	-16,1
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	250,4
Käyvän arvon rahasto	-94,1
Tilikauden tulos	40,9
Jakokelpoiset varat yhteensä	181,1

4 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. Liitteissä annetaan tietoa omistusten luokittelusta samoin kuin olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä sekä myytävänä olevista pitkäaikaisista omaisuuseristä. **i**

4.1 Yleiset 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 4.2 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 4.5 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 3.2 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 esittämismuunnosvaluutta. 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.

4.2 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 suhteellisen osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisättyinä kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. **i**

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

Tytäryhtiöt

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

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

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

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Tilikauden alkupuolella Finnairin ja Flybe Group plc -konsernin (jäljempänä "Flybe UK") yhteisyritys Flybe Finland Nordic -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti yhden euron kauppahinnalla Flybe UK:n 60 prosentin osuuden Flybe Nordic -konsernista. Myöhemmin konsernin nimi muutettiin Nordic Regional Airlinesiksi (Norra). Norra käsiteltiin myytävissä olevana omaisuuseränä, kunnes 60 prosentin omistusosuus tilikauden loppupuolella myytiin edelleen Staffpoint Holding Oy:lle ja Kilco Oy:lle. Myynnin johdosta Norrasta tuli Finnairin ja sen uusien omistajien yhteisyritys. Lisätietoa Norrasta löytyy liitetiedosta 4.5 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä.

Tilikauden 2015 lopussa Finnair myi omistuksensa virolaisessa tytäryrityksessä Estravel AS, mukaan lukien tämän lietalaisen tytäryhtiön Estravel Vilnius UAB:n. Kaupalla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

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

4.4 Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat

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

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

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa myytävänä olevista lentokoneista. Myytäväksi on vuonna 2015 luokiteltu kolme Airbus A340 -lentokonetta, joiden myynnin Airbusille odotetaan tapahtuvan tilikauden 2016 aikana. Nämä laajarunkolentokoneet tullaan korvaamaan uusilla A350 lentokoneilla. Lisäksi myytävissä oleviin lentokoneisiin sisältyy kaksi Embraer 170 lentokonetta ja yksi ATR-72 lentokone, joiden myynnin on tarkoitus tapahtua tilikauden 2016 alkupuolella.

Tilikauden 2014 myytäviin eriin sisältyneet kolme Embraer 190 ja kuusi ATR 72 -lentokonetta myytiin ja takaisinvuokattiin käyttöleasingsopimuksilla tilikauden 2015 alkupuolella.

Myytävänä olevien omaisuuserien kirjanpitoarvot

Milj. euroa	2015	2014
Aineellinen käyttöomaisuus	123,0	119,8
Vaihto-omaisuus	1,6	2,6
Yhteensä	124,5	122,4

4.5 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 määräsvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräsvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiksi toimintoiksi 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 osakkuusyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyrityksen veloitteiden täyttämiseen.

Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. 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 se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista.

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

Konsernin osuus osakkuusyritysten ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavassa taulukossa.

Milj. euroa	2015	2014
Tilikauden alussa	4,9	8,2
Osuus kauden tuloksesta	0,1	-3,2
Vähennykset	-2,2	0,0
Tilikauden lopussa	2,6	4,9

Vähennyksiin sisältyy tilikaudella myyty Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1. Tilikaudella Flybe Nordic AB, nykyisin Nordic Regional Airlines AB, hankittiin väliaikaisesti kokonaan konsernin omistukseen, mutta 60 prosentin osuus myytiin tilikauden lopulla edelleen ja Norra palautui konsernin yhteisyritykseksi.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.6 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus ja yhteisyrityksistä 31.12.2015

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Amadeus Estonia	Viro	0,8	0,3	1,1	0,3	33,25
Nordic Global Airlines Oy (NGA)*	Suomi	1,8	5,8	12,1	-4,2	40,00
Nordic Regional Airlines AB (Norra)**	Ruotsi	40,5	39,7	100,7	35,8	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy	Suomi	18,7	1,3	1,4	0,8	49,50
Yhteensä		61,8	47,1	115,2	32,8	

* Nordic Global Airlines Oy:n liiketoiminta on lopetettu, ja likvidointiprosessi on tarkoitus saattaa loppuun tilikauden 2016 aikana.

** Esitetyt luvut perustuvat Nordic Regional Airlines AB -konsernin (Norra) tilinpäätökseen 31.12.2015. Konserni oli aiemmin nimeltään Flybe Nordic AB. Norran tulos on esitetty 9 kuukaudelta, koska Norra vaihtoi 2015 tilikauttaan päättymään 31.12 aikaisemmin 31.3. sijaan.

Tiedot konsernin 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	47,3	293,8	-1,0	40,00
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1	Suomi	25,6	19,3	1,5	0,0	28,33
Suomen Ilmailuopisto Oy	Suomi	17,4	0,8	8,1	0,0	49,50
Yhteensä		93,9	78,0	345,6	-3,8	

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

Finnair-konsernin omistamat osakkuus- ja yhteisyritykset ovat noteeraamattomia yhtiöitä, eikä mikään niistä ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Yhtiöiden yhteenlaskettu jatkuvien toimintojen laajan tuloksen mukainen tulos oli 0,1 miljoonaa euroa (-3,5).

Nordic Regional Airlines (Norra, aiemmin Flybe Nordic AB)

Nordic Regional Airlines (Norra), aikaisemmalta nimeltään Flybe Nordic AB, on Pohjoismaissa ja Baltiassa toimiva alueellinen lentoyhtiö, joka on tilikaudella 2015 operoinut pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä sekä omaa riskiliikennettä. Tilikauden 2014 lopulla Flybe UK ilmoitti irtautuvansa Flybe Nordic -konsernin emoyhtiö Flybe Nordic AB:sta, ja myyvänsä yhteisyrityksen osakkeet joko Finnairille tai sen osoittamalle taholle. Tilikauden 2015 alkupuolella Flybe Nordic -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti yhden euron kauppahinnalla Flybe UK:n 60 prosentin osuuden konsernista, mukaan lukien Flybe UK:n 19,4 miljoonan euron laina- ja korkosaamiset Norralta. Myöhemmin konsernin nimi muutettiin Nordic Regional Airlines:ksi. Norra käsiteltiin myytävissä olevana omaisuuseränä, kunnes 60 prosentin omistusosuus tilikauden loppupuolella myytiin edelleen yhdellä eurolla Staffpoint Holding Oy:lle ja Kilco Oy:lle. Myynnin johdosta Norrasta tuli Finnairin ja sen uusien omistajien yhteisyritys, jossa omistajilla on yhteinen määräysvalta. Omistus-pohjan muutoksella ei ollut vaikutusta järjestelyn luonteeseen, ja yrityksen toiminta jatkuu yhteisen määräysvallan alaisena myös uudessa omistusrakenteessa. Tilikauden 2015 aikana tehdyistä omistusjärjestelyistä ei aiheutunut Finnairille taloudellisia vaikutuksia. Finnair pyrkii uusien omistajien kanssa järjestelmään toiminnan uudelleen tavalla, joka mahdollistaa alueellisen lentämisen kehittämisen taloudellisesti järkevällä tavalla.

Flybe Nordicin (nykyisin Norra) toiminta oli tappiollista, ja osakkeiden arvo Finnairissa kirjattiin osakkuusyritystuloksen kautta nolnaan tilikauden 2014 aikana. Tilikauden 2014 lopussa Finnair myös alaskirjasi operatiivisia saamia Flybe Nordic -konsernilta yhteensä 11,3 miljoonan euron arvosta (vaikutus 2014 kertaluonteisissa erissä) ja pääomalainasaamia korkoineen yhteensä 10,8 miljoonan euron arvosta (vaikutus 2014 rahoituserissä). Osana toiminnan uudelleenjärjestelyä, Finnair luovutti tilikauden 2015 lopulla Norralle sekä jo aiemmin alaskirjaamansa operatiiviset saamiset (11,3) että Flybe UK:lta eurolla siirtyneet pääomalainasaamiset korkoineen (19,4) Norra-konsernin oman pääoman vahvistamiseksi. Tapahtumilla ei ollut vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan, mutta ne näkyvät kertaluonteisesti positiivisina erinä Norra-konsernin tilikauden tuloksessa. Finnair on laadintaperiaatteidensa mukaisesti arvostanut Norran nettovarot omien laskentaperiaatteidensa mukaisesti, eikä Norrasta ole kirjattu osakkuusyritystulosta tilikaudelle 2015.

Tietoa Norrasta löytyy myös liitteistä 4.3 Hankitut ja myytyt liiketoiminnot ja 4.6 Lähipiiritapahtumat.

Nordic Global Airlines Oy (NGA)

Nordic Global Airlines Oy (NGA) on Finnair Cargo Oy:n yhdessä Ilmarisen ja Neff Capital Managementin kanssa omistama rahtilentoihin erikoistunut lentoyhtiö. Yhtiön liiketoiminta on lopetettu tilikauden 2015 aikana kannattamattomana, ja likvidointiprosessi on tarkoitus saattaa loppuun tilikauden 2016 aikana. Finnair on alaskirjannut myyntisaamisensa NGA:lta tilikauden 2015 aikana. Alaskirjauksista ei aiheutunut Finnairille merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Finnair ei myöskään odota likvidointiprosessista seuraavan tilikaudella 2016 merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Muut osakkuusyritykset

Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1 on lentokenttäalueella sijaitseva Finavian ja Finnairin eläkesäätiön kanssa yhteisesti omistettu kiinteistö, jonka omistuksen Finnair myi tilikauden 2015 lopulla Finavia Oy:lle. Myynnistä saatu voitto, 6,6 miljoonaa euroa, on esitetty kertaluonteisissa erissä.

Amadeus Finlandin osakkuusyrityksiä Amadeus Estonia tarjoaa IT-ratkaisuja Virossa toimiville matkatoimistoille. Suomen Ilmailuopisto on Finnair Oy:n (49,5 prosenttia), Suomen Valtion (49,5 prosenttia) ja Porin kaupungin (1 prosentti) omistama liikennelentäjä kouluttava ammatillinen erikoisoppilaitos. Finnairilla ei ole oikeutta yhtiön tulokseen ja nettovarallisuuteen, vaan ne tulee käyttää oppilaitoksen toiminnan kehittämiseen.

4.6 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 4.5. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Suomen valtio omistaa 55,8 prosenttia (55,8) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin ja suomalaisten valtion-yhtiöiden välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2015	2014
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt	0,2	1,4
Yhteisyritykset	49,3	59,9
Eläkesäätiö	0,0	0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt	2,5	20,8
Yhteisyritykset	126,7	228,3
Eläkesäätiö	4,5	4,6
Rahoituskulut		
Yhteisyritykset	0,0	10,8
Saamiset		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	0,5	1,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	12,1	7,3
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	0,0	8,2
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	2,6	25,3
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	0,9	4,7
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	0,1	3,4
Vastuositoumukset		
Yhteisyritysten puolesta annetut takaukset	0,0	2,0

Lähipiiriin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti, ja vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.7.1. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

Finnairin yhteisyritys Nordic Regional Airlines AB-konsernin (Norra) kanssa tehdyt liiketoimet sisältyvät tilikauden 2015 lähipiiritapahtumiin osana yhteisyritysten kanssa tehtyjä tapahtumia. Norra siirtyi 31.3.2015 väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun aikaisempi kumppani Flybe UK vetäytyi järjestelystä. Myöhemmin 4.11.2015 Finnair pääsi sopimukseen uusien yhteistyökumppaneiden kanssa, jolloin 60 prosentin omistusosuus myytiin uusille omistajille, ja Norrasta tuli jälleen yhteisyritys. Vaikka Norra väliaikaisesti ajalla 31.3.2015–4.11.2015 olikin Finnairin 100 prosentin omistuksessa, käsiteltiin se tällä ajalla myytävissä olevana omaisuuseränä eikä Norran ja Finnairin välisiä liiketoimia eliminoidu Finnairin jatkuvien toimintojen tuloksesta, koska Norran ja Finnairin välisen ostoliikennesopimuksen tiedettiin jatkuvan myös Norran omistusjärjestelyjen jälkeen. Tämän johdosta liiketoimet on myös koko tilikauden 2015 osalta esitetty lähipiiritapahtumissa.

Finnairin osakkuusyhtiö Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1 myytiin tilikauden 2015 marraskuussa ja sen kanssa tehdyt liiketoimet sisältyvät lähipiiritapahtumiin myyntihetkeen asti.

Lisätietoa Norrasta, Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1:stä ja muista osakkuus- ja yhteisyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.5 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkö, joka tarjoaa lähinnä etuusperusteista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista noin 0,1 prosenttia (0,1). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille, joista suurimman osan Finnair on vuokrannut edelleen konsernin ulkopuolisille toimijoille. Vuonna 2015 ja 2014 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesäätiön IFRS:n mukainen eläkevastuu tilikauden lopussa oli 2,6 miljoonaa euroa (25,3).

4.7 Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit

Tilikauden 2015 aikana voimaan tulleilla IFRS-standardien muutoksilla ei ollut vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Finnair arvioi tuleviin tilikausiin vaikuttavien tuloutusta (IFRS 15) ja rahoitusinstrumentteja (IFRS 9) koskevien uusien IFRS-standardien vaikutuksia. Mikäli EU hyväksyy standardit, ne tulevat voimaan tilikaudesta 2018 lähtien. Tuloutuksen osalta arviointi on edelleen kesken.

Finnairin alustavien arvioiden mukaan rahoitusinstrumentteja koskeva standardi IFRS 9 mahdollistaa aikaisempaa laajemman suojauslaskennan soveltamisen tulevien kassavirtojen suojauksessa. Muutos vähentää liiketuloksen vaihtelua kausien välillä, koska suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten realisoitumaton käyvän arvon muutos voidaan kirjata laajaan tulokseen liiketuloksen sijaan. Rahoitusinstrumenttien luokittelun ja arvonalentumismallin muutoksilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

IFRS julkaisi uuden vuokrasopimuksia koskevan standardin IFRS 16 tammikuussa 2016. Mikäli EU hyväksyy standardin, astuu se voimaan tilikaudesta 2019 lähtien. Alustavien arvioiden perusteella standardin käyttöönotto tulee vaikuttamaan merkittävästi Finnairin tilinpäätökseen. Käyttöleasing-sopimuksilla (operating lease) vuokratut lentokoneet ja niihin liittyvät vastuut tulee standardin mukaisesti kirjata taseeseen käyttöoikeusvaraksi ja vuokravelaksi. Nykyisin tulevat vuokramaksut esitetään taseen ulkopuolisena eränä vuokravastuissa osana liitetietoja (2.2 Vuokrasopimukset).

Muulla julkaistuilla ja tulevia kausia koskevilla standardeilla ei odoteta olevan merkittävää vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

5 Muut liitetiedot

i Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsiteltyihin asiakokonaisuuksiin. **i**

5.1 Tuloverot

i Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikautien 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 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	2015	2014
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,2	-0,2
Aiempiä tilikautia koskevat oikaisut	-0,3	-0,5
Laskennalliset verot	-23,1	17,3
Yhteensä	-23,6	16,5

Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa Suomen nimellisen 20,0 prosentin verokannan (20,0) mukaan lasketusta verosta seuraavasti:

Milj. euroa	2015	2014
Tulos ennen veroja	113,2	-99,1
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-22,6	19,8
Ulkomaisten tytäryhtiöiden erilaiset verokannat	0,2	0,0
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksesta	0,0	-0,6
Verovapaat tulot	0,6	0,5
Vähennyskeltottomat kulut	-1,4	-2,6
Aiempiä tilikautia koskevat oikaisut	-0,3	-0,5
Tuloverot yhteensä	-23,6	16,5
Efektiivinen verokanta	20,8 %	-16,7 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli 20,8 prosenttia (-16,7).

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.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2015 aikana:

Milj. euroa	2014	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2015
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	62,3	-10,7		51,7
Työsuhde-etuudet	5,1	3,0	-7,5	0,5
Muut väliaikaiset erot	2,7	-2,5		0,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	18,7		2,8	21,6
Yhteensä	88,8	-10,2	-4,7	73,9
Laskennallisten verojen netotus	-55,0			-64,8
Netotetut laskennalliset verosaamiset	33,8			9,1
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,6			0,5

Vahvistetut tappiot vanhenevat aikaisintaan 4–10 vuoden kuluttua. Konsernin arvion mukaan on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy riittävästi verotettavaa tuloa, jota vastaan vahvistettuihin tappioihin liittyvä väliaikainen ero voidaan hyödyntää täysimääräisesti.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaran, aiheutuisi tästä 0,2 miljoonan euron (0,4) verovaikutus.

Milj. euroa	2014	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2015
Laskennalliset verovelat				
Käyttöomaisuus	51,8	7,4		59,2
Rahoitusleasing	2,2	1,3		3,4
Muut väliaikaiset erot	1,0	1,1		2,2
Yhteensä	55,0	9,8	0,0	64,8
Laskennallisten verojen netotus	-55,0			-64,8
Netotetut laskennalliset verovelat	0,0			0,0
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	52,8			60,2

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

i = Kriittiset tilinpäätösarvot

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
Laskennallisten verojen netotus (oikaistu)	-69,2			-55,0
Netotetut laskennalliset verosaamiset	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	0,0	55,0
Laskennallisten verojen netotus (oikaistu)	-69,2			-55,0
Netotetut laskennalliset verovelat	3,4			0,0
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	69,6			52,8

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain sellaiset riita-asiat, joiden intressi on vähintään 600 000 euroa ja joita ei ole katettu vakuutuksella. 31.12.2015 ei ollut vireillä yllä mainittuja riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat

Finnair järjesti tammikuussa 2016 BNP Paribasin kanssa täyden markkina-arvon rahoituksen kolmannelle A350-900 XWB -koneelleen, jonka se otti vastaan 30.12.2015. Noin 135 miljoonan euron suuruinen rahoitus toteutettiin niin sanotulla Japanese Operating Lease with Call Option (JOLCO) -rakenteella, jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-kirjanpidossa lainana ja kone omistettuna. Katsauskauden jälkeen ei ole ollut muita merkittäviä tapahtumia.

5.4 Tunnuslukujen laskentakaavojen muutos

Finnair on 1.1.2015 alkaen muuttanut yksikkötuottojen (RASK, yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä) ja yksikkökustannusten (CASK, yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä) laskentakäytäntöjä vastaamaan konsernirakenteessa tapahtuneita muutoksia. Aiemmin Flyben (nykyisin Norra) operoima ja markkinoima liikenne siirtyi yhtiöiden välisen uuden ostoliikennesopimuksen myötä Finnairin liikenteeksi. Vertailukauden RASK ja CASK on oikaistu vastaamaan sopimuksen johdosta muuttuvaa tuotto- ja kustannusrakennetta. Lisäksi oikaistu RASK sisältää lennolla tapahtuvan myynnin ja siihen liittyvät kustannukset. Aiemmin kyseiset erät sisältyivät CASKiin. Samoin oikaistu CASK sisältää kaikki konsernihallinnon kustannukset. Aiemmin osa näistä jätettiin CASK-laskennan ulkopuolelle. Myös vertailukauden yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield) on oikaistu konsernirakenteessa tapahtuneiden muutosten vuoksi.

Finnair on lisäksi ottanut käyttöön uudet mittarit: RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein. Mittareiden tarkoitus on kuvata valuuttaneutraaleja yksikkötuottoja ja kustannuksia. Valuuttakurskien muutosten ja valuuttasuojauksen vaikutuksia ei ole näiden mittareiden laskennassa huomioitu.

Omavaraisuusasteen laskentakaavaa on muutettu vastaamaan paremmin yleisesti lentoliiketoiminnassa käytössä olevaa laskentatapaa. Aikaisemmin omavaraisuusaste laskettiin jakamalla oma pääoma taseen loppusummalla, josta oli oikaistu saadut ennakkomaksut. Muutoksen johdosta oma pääoma jaetaan ainoastaan taseen loppusummalla eikä saatuja ennakkomaksuja enää oikaista tästä.

Muutetut vuoden 2014 tunnusluvut kvartaaleittain on esitetty alla olevissa taulukoissa. Muutetut kaavat on esitetty liitteessä 18. Tunnuslukujen laskentakaavat.

Kumulatiiviset tunnusluvut

	Oikaistu 2014	Raportoitu 2014
Omavaraisuusaste, %	27,3	27,7
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,23	6,10
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,65	6,59
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,53	6,37
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,49	4,31

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2015	2014
Liikevaihto	6.2	2 066,4	1 972,7
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	62,6	44,5
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		2 129,1	2 017,1
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 114,4	1 107,6
Henkilöstökulut	6.5	268,2	261,7
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	11,4	5,3
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	794,0	809,1
Liiketoiminnan kulut yhteensä		2 188,0	2 183,7
Liiketulos		-58,9	-166,6
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-18,1	-32,1
Tulos ennen satunnaisia eriä		-77,0	-198,7
Satunnaiset erät	6.9	139,2	136,0
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		62,1	-62,7
Tilinpäätössiirrot	6.10	-11,2	0,2
Tuloverot	6.11	-10,1	8,7
Tilikauden tulos		40,9	-53,8

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2015	2014
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.12	12,1	12,7
Aineelliset hyödykkeet	6.13	36,0	41,2
Sijoitukset	6.14		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		452,6	449,1
Osuudet osakkuusyriksissä		2,5	4,7
Muut sijoitukset		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.15	34,1	12,0
Laskennalliset verosaamiset	6.16	65,3	73,2
Pysyvät vastaavat yhteensä		602,9	593,2
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.17	678,7	741,7
Rahoitusarvopaperit	6.18	427,7	332,8
Rahat ja pankkisaamiset	6.19	277,1	88,7
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 383,5	1 163,1
VASTAAVAA YHTEENSÄ		1 986,4	1 756,3
VASTATTAVAA			
Oma pääoma	6.20		
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-94,1	-85,2
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		250,4	250,5
Edellisten tilikausien tulos		-16,1	37,7
Tilikauden tulos		40,9	-53,8
Oma pääoma yhteensä		428,9	397,1
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.21	20,0	8,9
Pakolliset varaukset	6.22	89,8	87,2
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.23	396,7	304,9
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.24	1 051,0	958,3
Vieras pääoma yhteensä		1 447,7	1 263,2
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		1 986,4	1 756,3

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2015	2014
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen satunnaisia eriä	-77,0	-198,7
Poistot ja arvonalentumiset	11,4	5,3
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-14,8	42,2
Rahoitustuotot ja -kulut	18,1	32,1
Käyttöpääoman muutos	76,7	-21,1
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-30,1	-23,5
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	7,8	16,6
Liiketoiminnan nettorahavirta	-8,0	-147,2
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-14,8	-7,5
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	28,4	0,0
Laina- ja muiden saamisten muutos	38,6	53,2
Sijoitukset tytäryrityksiin	-17,0	0,0
Luovutustulot osakkuus- ja yhteisyritysten myynnistä	8,4	0,0
Investoinnit muihin sijoituksiin	0,0	0,3
Investointien nettorahavirta	43,7	46,0
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	45,5	0,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-52,1	-34,6
Hybridilainan nostot	200,0	0,0
Hybridilainan takaisinmaksut	-81,7	0,0
Saadut ja maksetut konserniavustukset	136,0	103,6
Rahoituksen nettorahavirta	247,6	69,0
Rahavirtojen muutos	283,4	-32,2
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	421,5	453,6
Rahavirtojen muutos	283,4	-32,2
Rahavarat tilikauden lopussa	704,8	421,5

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 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 ennakoivat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulu- ja saamisten oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroina.

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko- ja hyödykejohdannaisia pienentämään riskejä, jotka johtuvat yhtiön valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista ostoista ja myynneistä ja tulevista lentopetroliostoista. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti. Johdannaissopimuksiin ja suojauslaskentaan liittyviä laadintaperiaatteita kuvataan tarkemmin Finnair-konsernin tilinpäätöksessä kohdassa 3.8 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 myyntisaamiaisia, siirtosaamiaisia ja muita pitkäaikaisia saamiaisia kuten lainasaamiaisia, 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 vaikutusajankohdoin:

- Tietokoneohjelmat: 3–8 vuotta
- Muut aineettomat hyödykkeet: 3–10 vuotta
- Rakennukset: 50 vuotta hankintahetkestä 10 prosentin jäännösarvoon tai 3–7 prosentin menojäännöspoistolla
- Muut aineelliset hyödykkeet 23 prosentin menojäännöspoistolla

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehitysmenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyön suoritavat pääosin valmistajat.

Leasing

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittävät. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokrakaluina. 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.

Elinkeinotulon verottamisesta annettu laki mahdollistaa jälleenhankintavarausten tekemisen toimitilojen myynnin yhteydessä. Taseessa esitetään jälleenhankintavarausten kertymä ja sen muutos on kirjattu tuloslaskelmalle tilinpäätössiirtoihin.

Tuloverot

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisu 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 liikennealajäseniä. Finnairin eläkesäätiön lisäeläketurvan eläkevastuu on katettu täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida.

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia, jotka perustuvat 342q31huoltojakson lennetyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2015	2014
Liikevaihto toimialoittain		
Lentoliikenne	2 066,4	1 972,7
Matkustajatuotot	1 837,4	1 744,5
Lisäpalvelut	39,4	21,2
Lentokoneiden vuokratuotot	142,8	153,8
Muut	46,8	53,2
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	17	18
Eurooppa	40	39
Muut	43	43
Yhteensä	100	100

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2015	2014
Vuokratuotot	31,6	35,7
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	13,3	0,0
Muut tuotot	17,7	8,8
Yhteensä	62,6	44,5

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2015	2014
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	194,7	182,7
Polttoainekulut	596,8	643,0
Lentokaluston huoltokulut	216,0	190,8
Tietohallintokulut	54,7	46,0
Muut erät	52,3	45,0
Yhteensä	1 114,4	1 107,6

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2015	2014
Palkat ja palkkiot	219,7	213,7
Eläkekulut	34,5	35,6
Muut henkilösivukulut	13,9	12,5
Yhteensä	268,2	261,7
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,2	1,0
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin		
Lentoliikenne	3 297	3 396
Muut toiminnot	177	157
Yhteensä	3 475	3 554

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2015	2014
Muista pitkävaikutteisista menoista	4,7	3,5
Rakennuksista	5,6	0,9
Muusta kalustosta	1,1	0,9
Yhteensä	11,4	5,3

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2015	2014
Lentokaluston leasemaksut	217,3	240,0
Lentokapasiteetin muut vuokrat	116,3	96,7
Toimitila- ja muut vuokrat	31,0	33,6
Liikennöimismaksut	258,8	225,3
Myynti- ja markkinointikulut	64,0	54,5
IT-kulut	88,3	75,8
Muut kulut	18,3	83,2
Yhteensä	794,0	809,1

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2015	2014
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	7,6	9,9
Muilta	1,1	2,0
Yhteensä	8,6	12,0
Myyntivoitot osakkeista	6,2	0,0
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	-1,3	-1,3
Muille	-19,3	-19,4
Yhteensä	-20,6	-20,7
Muut rahoituskulut muille	-9,9	-23,1
Kurssierot	-2,5	-0,2
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-18,1	-32,1

6.9 Satunnaiset erät

Milj. euroa	2015	2014
Saadut konserniavustukset	139,2	136,0

6.10 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2015	2014
Poistoeron muutos	8,9	0,2
Jälleenhankintavarauksen muutos	-20,0	0,0
Yhteensä	-11,2	0,2

6.11 Tuloverot

Milj. euroa	2015	2014
Laskennallisten verojen muutos	-10,1	8,7
Yhteensä	-10,1	8,7

6.12 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2015	2014
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	46,5	42,6
Lisäykset	4,2	4,1
Vähennykset	-13,2	-0,3
Hankintameno 31.12.	37,5	46,5
Kertyneet poistot 1.1.	-33,9	-30,6
Vähennykset	12,5	0,2
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-4,0	-3,5
Kertyneet poistot 31.12.	-25,4	-33,9
Kirjanpitoarvo 31.12.	12,1	12,7
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	12,1	12,7

6.13 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2015

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2015	0,7	51,0	8,3	6,5	66,5
Lisäykset	0,0	0,0	1,0	19,1	20,1
Vähennykset	0,0	-26,5	-2,1	-6,5	-35,1
Hankintameno 31.12.2015	0,7	24,5	7,2	19,1	51,5
Kertyneet poistot 1.1.2015	0,0	-20,2	-5,2	0,0	-25,3
Vähennykset	0,0	11,2	1,9	0,0	13,1
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	0,0	-2,4	-0,9	0,0	-3,3
Kertyneet poistot 31.12.2015	0,0	-11,4	-4,2	0,0	-15,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2015	0,7	13,1	3,0	19,1	36,0
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2015			0,8		

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	0,0	0,0	1,0	2,3	3,3
Vähennykset	0,0	0,0	-1,0	0,0	-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	0,0	0,0	0,8	0,0	0,8
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	0,0	-0,9	-0,8	0,0	-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			0,7		

6.14 Sijoitukset

Milj. euroa	2015	2014
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	449,1	449,1
Lisäykset	3,5	0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	452,6	449,1
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	4,7	15,4
Vähennykset	-2,2	0,0
Osakkeiden arvonalentuminen	0,0	-10,7
Kirjanpitoarvo 31.12.	2,5	4,7
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,4	0,4

Osakkuus- ja yhteisyritykset	Emoyhtiön omistus-%		
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,50		
Nordic Regional Airlines AB (ennen Flybe Nordic), Ruotsi	40,00		
Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%		
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy LEKO 8, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	IC Finnair Ltd, Iso-Britannia**	100,00
Northport Oy, Suomi	100,00	A/S Aero Airlines, Viro	100,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,00	SMT Oy, Suomi	100,00
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,00	Norvista Travel Ltd, Kanada	100,00
LSG Sky Chefs Finland Oy, Suomi*	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
Kiinteistö Oy Air Cargo Center 1, Suomi	100,00	Backoffice Services Estonia Oü, Viro	100,00
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00		

* 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.

6.15 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2015	2014
Konserniyrityksiltä	32,5	11,6
Muilta yrityksiltä	1,5	0,4
Yhteensä	34,1	12,0

6.16 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2015	2014
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	73,2	44,2
Tilikauden tuloksesta	-2,8	-10,3
Jaksotuseroista	-7,3	19,0
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	2,2	20,2
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	65,3	73,2

6.17 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2015	2014
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	21,0	43,5
Konsernitilisaamiset	139,2	136,0
Siirtosaamiset	3,2	4,1
Muut saamiset	282,4	329,3
Yhteensä	445,8	512,8
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	11,2	4,2
Yhteensä	11,2	4,2
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	101,5	91,4
Siirtosaamiset	31,3	26,4
Johdannaissaamiset	55,8	79,2
Muut saamiset	33,1	27,5
Yhteensä	221,7	224,6
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	678,7	741,7

6.18 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2015	2014
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	427,7	332,8

6.19 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2015	2014
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	277,1	88,7

6.20 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 1.1.2015	75,4	24,7	147,7	-85,2	250,5	-16,1	397,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-9,0			-9,0
Osakeperusteiset maksut					-0,0		-0,0
Tilikauden tulos						40,9	40,9
Oma pääoma 31.12.2015	75,4	24,7	147,7	-94,1	250,4	24,8	428,9

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			-80,9
Osakeperusteiset maksut					-0,1		-0,1
Tilikauden tulos						-53,8	-53,8
Oma pääoma 31.12.2014	75,4	24,7	147,7	-85,2	250,5	-16,1	397,1

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2015	2014
Käyvän arvon rahasto	-94,1	-85,2
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	250,4	250,5
Edellisten tilikausien voitto	-16,1	37,7
Tilikauden voitto/tappio	40,9	-53,8
Yhteensä	181,1	149,2

6.21 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2015	2014
Kertynyt poistoero 1.1.	8,9	9,1
Poistoeron muutos	-8,9	-0,2
Kertynyt poistoero 31.12.	0,0	8,9

Milj. euroa	2015	2014
Kertynyt jälleenhankintavarauksen 1.1.	0,0	0,0
Jälleenhankintavarauksen muutos	20,0	0,0
Kertynyt jälleenhankintavarauksen 31.12.	20,0	0,0

Jälleenhankintavarauksen on tehty uuden rahtiterminaalin hankintaa varten.

6.22 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2015	2014
Varaukset 1.1.	87,2	94,0
Uudet varaukset	31,5	31,4
Varausten purku	-39,1	-47,2
Kurssierot	10,1	8,8
Varaukset 31.12.	89,8	87,2
Joista pitkäaikaista	52,6	53,2
Joista lyhytaikaista	37,2	33,9
Yhteensä	89,8	87,2

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2027 mennessä.

6.23 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2015	2014
Lainat konserniyrityksiltä	1,0	1,0
Lainat rahoituslaitoksilta	0,0	23,8
Joukkovelkakirjalainat	155,2	155,8
Hybridilaina	238,3	120,0
Muut velat	2,2	4,3
Yhteensä	396,7	304,9
Korollisten velkojen erääntymisajat		
2016	23,8	
2017	0,0	
2018	150,0	
2019	0,0	
2020	0,0	
2021 ja myöhemmin	238,3	
Yhteensä	412,1	

6.24 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2015	2014
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	32,9	42,8
Siirtovelat	13,3	15,8
Konsernipankkitilivelat	178,6	133,1
Yhteensä	224,8	191,7
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,0	0,3
Siirtovelat	0,0	3,1
Yhteensä	0,0	3,4
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	23,8	24,5
Yritystodistukset	0,0	28,0
Saadut ennakot	0,1	0,1
Ostovelat	70,4	49,1
Siirtovelat	714,7	648,2
Muut velat	17,3	13,2
Yhteensä	826,3	763,1
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	1 051,0	958,3
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	301,7	252,3
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	67,2	63,9
Lomapalkkavelka	51,7	50,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	31,9	29,6
Johdannaiset	180,0	193,7
Muut erät	95,5	76,8
Yhteensä	728,0	667,1

6.25 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2015	2014
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	227,1	253,9
Osakkuusyritysten puolesta	0,0	2,0
Muiden yritysten puolesta	0,1	0,2
Yhteensä	227,2	256,1
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	252,2	227,7
1–5 vuoden kuluessa	1 301,9	1 047,6
Myöhemmin	330,2	259,1
Yhteensä	1 884,4	1 534,4

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100-prosenttisesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2015	2014
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	26,6	27,8
1–5 vuoden kuluessa	82,1	83,9
Myöhemmin	184,0	141,8
Yhteensä	292,7	253,5
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	331,7	328,8
Kokonaisvastuusta katettu	-331,7	-328,8
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0

6.26 Johdannaisoppimukset

Milj. euroa	31.12.2015		31.12.2014	
	Nimellisarvo	Käypä arvo	Nimellisarvo	Käypä arvo
Valuuttajohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät (terminit):				
Polttoaineen valuuttasuojaus	331,6	23,1	385,4	35,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	331,6	23,1	385,4	35,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (terminit)	307,5	14,8	370,4	29,5
Osto-optiot	180,4	3,7	110,2	7,1
Myyntioptiot	318,5	-4,1	178,0	-3,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	806,3	14,3	658,5	33,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 137,9	37,4	1 043,9	69,5
Hyödykejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	0,6	-140,7	0,5	-142,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	0,6	-140,8	0,6	-142,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	0,0	-4,2	0,0	-8,6
Optiot				
Osto-optiot, lentopetroli, tonnia	0,2	0,6	0,2	0,1
Myyntioptiot, lentopetroli, tonnia	-0,3	-26,2	0,2	-39,3
Sähköjohdannaiset, MWh	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	-0,1	-30,2	0,4	-48,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä	0,5	-170,9	1,0	-190,4
Korkojohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,2	150,0	5,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	150,0	5,2	150,0	5,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0	25,0	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	0,0	0,0	25,0	-0,1
Korkojohdannaiset yhteensä	150,0	5,2	175,0	5,8
Osakejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Osakeoptiot				
Osto-optiot	3,0	5,6	3,0	0,7
Myyntioptiot	3,0	-1,4	3,0	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	4,1	6,0	0,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	4,1	6,0	0,6
Johdannaiset yhteensä		-124,2		-114,5

Tunnuslukujen laskentakaavat

Toiminnallinen liiketulos:

Liiketulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja kertaluonteisia eräiä

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 (EPS):

Tilikauden tulos - oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Kauden tulos/osake:

Tilikauden tulos

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa

Osinko tuloksesta, %:

Osinko/osake $\times 100$

Tulos/osake

Efektiivinen osinkotuotto, %:

Osinko/osake $\times 100$

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 $\times 100$

Taseen loppusumma

Nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka $\times 100$

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka + 7 \times lentokaluston leasemaksut $\times 100$

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Tilikauden tulos $\times 100$

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut $\times 100$

Sijoitettu pääoma keskimäärin

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä \times lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä \times lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnin määrä \times lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä \times lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometriin osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK):

Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla lentoliiketoiminnan matkustajaliikenteen tuotot tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK). Matkustajaliikenteen tuottoihin lisätään lennolla tapahtuva myynti ja rahtituotot, vähennettynä niihin liittyvillä välittömällä kustannuksilla.

Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK):

Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla lentoliikenteen toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Toiminnalliset kulut sisältävät laskennallisen pääomaveloituksen Finnairin operoimista ja omistamista lentokoneista. Lennolla tapahtuvan myynnin ja rahtituottojen välittömät toiminnalliset kulut eivät sisälly laskennassa huomioitaviin toiminnallisiin kuluihin, koska ne on huomioitu yksikkötuottojen laskennassa netottamalla kyseiset kustannukset niitä vastaavista tuotoista. Muut, matkustajaliikenteeseen kuulumattomat lentoliikenteen tuotot on netotettu ja vähennetty toiminnallisista kuluista.

Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilinpäätöksen 31.12.2015 mukaan Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat ovat 181 101 862,30 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei osinkoa jaeta ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 9. päivänä helmikuuta 2016

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 9. päivänä helmikuuta 2016

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.–31.12.2015. 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 noudattamme 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 syylistyneet 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 9. päivänä helmikuuta 2016

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

Verojalanjälki

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. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla pyrittäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin.

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyksiköiden kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyksiköt eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Myyntiyksiköiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on verovuosien 2015 ja 2014 aika liittynyt lähinnä matkapalveluihin, mikä on suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäistä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä jälleenvakuutustoimintaa harjoittava tytäryhtiö Guernseyn saarilla, jonka tulos verotetaan välyhteisöläinsäädännön mukaisesti Suomessa.

Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä. Tämän vuoksi alla olevassa yhteenvotaulukossa Suomi on esitetty erikseen ja kaikki muut maat yhteen laskettuna ryhmänä. Tytäryhtiöiden vastaavat tiedot on esitetty jäljempänä. Maakohtainen erittely Suomen ulkopuolella maksetuista ja tilitetyistä veroista on esitetty seuraavalla sivulla.

Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	2015			2014		
	Suomi*	Muut maat**	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	2 309,2	14,7	2 324,0	2 269,9	14,5	2 284,5
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	111,8	1,6	113,3	-100,4	1,4	-99,1
Henkilöstömäärä	4 276	630	4 906	4 496	676	5 172

* Suomen verotettavaan tuloon sisältyy Guernseyn saarella toimivan jälleenvakuutusyhtiön tulos yht. 0,0 euroa (0,0).

** Muut maat sisältävät myös myytyjen ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistustietojen tiedot.

Finnair-konsernin muissa maissa kertyvästä liikevaihdosta merkittävä osa kertyy myytyjen tytäryhtiöiden (Estravel AS, Estravel Vinius UAB, Latvian sivuliike) liikevaihdosta. Finnair-konsernin muut operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. Konsernilla on myös tytäryhtiöitä Venäjällä, mitkä eivät harjoita aktiivisesti liiketoimintaa. Alla on esitetty erittely liikevaihdosta, tuloksesta ennen veroja, maksetusta tuloverosta ja henkilöstömäärästä maittain.

Finnairin toiminta muualla	2015				2014			
	Viro*	Liettua*	Latvia*	Venäjä	Viro	Liettua	Latvia	Venäjä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	13,2	1,1	0,5	0,0	13,1	0,8	0,5	0,0
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	1,6	0,0	0,0	0,0	0,6	-0,1	0,0	0,8
Tuloverot, miljoonaa euroa	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
Henkilöstömäärä	303	29	15	0	295	30	15	0

* Sisältää myös myytyjen ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistustietojen tiedot.

Finnair-konsernilla on myös purkautumassa oleva tytäryhtiö Kanadassa, jolla ei ole liikevaihtoa tai henkilöstöä. Myyntiyksiköiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa, eikä niille erikseen vahvisteta liikevaihtoa, tulosta ennen veroja, maksettavaa tuloveroa tai henkilöstömääriä. Muiden maksettavien ja tilitettävien verojen osalta on esitetty maakohtainen erittely seuraavalla sivulla.

Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	Suomi*	Muut maat**	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Työnantajamaksut	5,9	3,0	8,9	5,7	1,0	6,8
Kiinteistöverot	0,5	0,0	0,5	0,6	0,0	0,6
Muut verot	1,6	0,0	1,6	1,7	0,0	1,7
Saadut julkiset tuet	-1,6	0,0	-1,6	-1,7	0,0	-1,7
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	6,4	3,0	9,4	6,4	1,0	7,4
Maksettavat tuloverot*	10,1	0,2	10,3	0,0	0,2	0,2
Maksettavat välittömät verot yhteensä	16,5	3,2	19,7	6,4	1,3	7,6

* Maksettavat tuloverot ovat tilikauden tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on käytetty aikaisempia verotappioita vastaan.

** Muut maat sisältävät myös myytyjen ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusaikana maksamat verot.

Muut verot sisältävät lähinnä vakuutusmaksu- ja sähköveroja. Kansainvälisen lentoliikennetoiminnan 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 viranomaistahojen lentoliikenteelle maksamia tukia, koska ne kuuluvat liikesalaisuuden piiriin. Suomalaisilta viranomaistahoilta ei ole saatu tällaisia tukia.

Finnairilla on kertynyt Suomessa aikaisemmilta verokausilta verotuksessa vahvistettuja tappioita yhteensä noin 310 miljoonaa euroa. Vuoden 2015 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on noin 259 miljoonaa euroa. Nämä voidaan hyödyntää seuraavien 4–10 vuoden aikana kertyvää positiivista verotettavaa tuloa vastaan. Maksettavaa tuloveroa kertyy vasta, kun aikaisemmat tappiot on täysimääräisesti käytetty.

Erityisesti muiden maiden maakohtaisista työnantajamaksuista on esitetty seuraavalla sivulla.

Lisätietoa välittömistä veroista, kuten konsernin tuloslaskelman mukaiset verot, laskennalliset verosaamiset ja -velat sekä efektiivisen verokannan täsmäytys, on nähtävillä Finnair-konsernin tilinpäätöksen liitetiedossa 5.1.

Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	Suomi	Muut maat*	Yhteensä	Suomi	Muut maat	Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	83,4	1,9	85,3	83,0	0,0	83,1
Arvonlisäverot, ostot	99,5	5,6	105,1	97,9	3,0	100,9
Arvonlisäverot, netto	-16,1	-3,7	-19,8	-14,8	-2,9	-17,8
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	84,4	3,1	87,5	88,0	2,0	90,1
Valmisteverot	0,3	0,0	0,4	0,9	0,0	0,9
Yhteensä	68,6	-0,5	68,1	74,1	-0,9	73,2

* Muut maat sisältävät myös myytyjen ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusaikana maksamat verot.

Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimpinä erinä ennakonpidätykselat, arvonlisäverot ja valmisteverot.

Finnair ei katso, että lentomatkestajilta 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 lentoasemapalveluiden ylläpidosta, eivätkä täten vastaa veron määrittelyä. Erityisesti maakohtaisista maksetuista ja tilitetyistä veroista on esitetty seuraavalla sivulla.

Alla on esitetty vuoden 2015 maakohtaiset tiedot niistä maista, joissa maksettavan, tilitettävän tai vähennettävän veron määrä on vähintään 0,05 miljoonaa euroa. Ne maat, joissa veron määrä on ollut vähemmän kuin 0,05 miljoonaa euroa, on esitetty alla erillisinä alueina. Luvut sisältävät tytäryhtiöiden, myyntiyksiköiden ja myytyjen ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusaikana maksamat ja tilittämät verot.

2015

Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja- maksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto	Palkkoihin liittyvät ennakon- pidätykset	Yhteensä
Maat						
Viro	1,5	0,9	0,6	0,4	0,8	2,7
Kiina	0,2	0,0	0,0	0,0	0,5	0,8
Liettua	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5
Venäjä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Latvia	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Italia	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Sveitsi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Kreikka	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Espanja	0,1	0,1	0,1	-0,1	0,1	0,1
Belgia	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Australia	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,0
Ruotsi	0,1	0,1	0,4	-0,4	0,2	0,0
Ranska	0,0	0,1	0,1	-0,1	0,0	0,0
Tanska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,0
Singapore	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Yhdysvallat	0,0	0,1	0,2	-0,2	0,0	-0,1
Etelä-Korea	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,1
Norja	0,0	0,0	0,5	-0,5	0,2	-0,2
Japani	0,3	0,0	1,0	-0,9	0,4	-0,2
Saksa	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,2	-0,3
Thaimaa	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,1	-0,3
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,0	0,9	-0,8	0,0	-0,8
Alueet						
Muut EU-maat*	0,1	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1
EU:n ulkopuoliset maat**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	3,0	1,9	5,6	-3,7	3,1	2,5

* Alankomaat, Bulgaria, Itävalta, Kroatia, Kypros, Malta, Puola, Portugal, Slovenia, Tšekki ja Unkari

** Intia ja Kanada

Finnairin maksamat työnantajamaksut liittyvät ulkomailla olevien työntekijöiden lakisääteisiin maksuihin. Finnair myös perii ennakonpidätykset palkoista muissa maissa paikallisen lainsäädännön perusteella. Myyntien ja ostojen arvonlisäverot muissa maissa liittyvät pääosin matkustajamyynnin ja rahtipalveluiden arvonlisäveroihin.

Valmisteverojen määrä on ollut vuosina 2015 ja 2014 yhteensä alle 0,1 miljoonaa euroa, joten niitä ei ole eritelty maittain.

Alla on esitetty vuoden 2014 vertailutiedot niistä maista, joissa maksettavan, tilitettävän tai vähennettävän veron määrä on vähintään 0,05 miljoonaa euroa. Ne maat, joissa veron määrä on ollut vähemmän kuin 0,05 miljoonaa euroa, on esitetty alla erillisinä alueina. Luvut sisältävät tytäryhtiöiden, myyntiyksiköiden ja myytyjen ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusaikana maksamat ja tilittämät verot.

2014

Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja- maksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto	Palkkoihin liittyvät ennakon- pidätykset	Yhteensä
Maat						
Kiina	0,2	0,0	0,0	0,0	0,4	0,5
Yhdysvallat	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
Italia	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Alankomaat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Viro	0,1	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,1
Espanja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Sveitsi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Venäjä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Ruotsi	0,1	0,0	0,3	-0,3	0,2	0,0
Tanska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,0
Ranska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Norja	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,1	-0,1
Japani	0,1	0,0	0,6	-0,6	0,4	-0,1
Thaimaa	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,1	-0,1
Singapore	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Etelä-Korea	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,1
Saksa	0,0	0,0	0,6	-0,6	0,2	-0,3
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,0	-0,4
Alueet						
Muut EU-maat*	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
EU:n ulkopuoliset maat**	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
Yhteensä	1,0	0,0	3,0	-2,9	2,0	0,1

* Belgia, Bulgaria, Itävalta, Kreikka, Kroatia, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Portugal, Slovenia, Tšekki ja Unkari

** Australia, Intia ja Kanada

A photograph of three people in a kitchen or breakroom. On the left, a man with glasses in a dark suit and white shirt. In the center, a woman with brown hair in a black and white apron, smiling. On the right, a woman with white hair in a black and white top. In front of them is a table with coffee-making supplies: a large bottle of Spring water, a carton of Bonne milk, stacks of white paper cups, and a coffee machine. The word 'HALLINNOINTI' is overlaid in large white outline letters across the middle of the image.

HALLINNOINTI

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
- Ympäristö- ja energiapolitiikka
- Riskienhallintapolitiikka ja siihen liittyvät yksityiskohtaisemmat ohjeistukset eri osa-alueille
- Turvallisuuspolitiikka
- Tietoturvapolitiikka ja -ohjeistus
- Tiedonantopolitiikka
- Tasa-arvopolitiikka
- Palkitsemispolitiikka
- Hankintapolitiikka ja ohjeistus toimittajasuhteiden hallinnasta
- Sponsorointiohje
- Kilpailuoikeusohje
- Konsernin lahjonnanvastainen ohjeistus
- Konsernin eturistiriitaohjeistus

Finnair noudattaa taloudellisessa raportoinnissa pörssiyhtiöitä koskevia säännöksiä sekä kansainvälisiä tilinpäätösstandardeja. 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 90-99 selvityksessä yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä.

Finnairissa yhteiskuntavastuutyö kuuluu kaikille ja vastuullisuusnäkökohdat pyritään ottamaan huomioon tasapainoisesti kaikissa prosesseissa ja tuotesuunnittelussa. Yhteiskuntavastuutoimintaa johtaa yhteiskuntavastuusta, viestinnästä ja sidosryhmäsuhteista vastaava johtaja, joka kuuluu Finnairin johtoryhmään. Raportointia sekä keskeisiä periaatteita sekä politiikkoja käsitellään Finnairin hallituksessa, jossa on nimetty yhteiskuntavastuuhenkilö. Kehittämisestä, koordinoinnista ja raportoinnista vastaa konsernin yhteiskuntavastuuyksikkö tukena keskeisten toimintojen ohjausryhmät.

Vastuullinen Finnair

Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, joita ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus. Vastuullisuus näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle. Vastuullisuustyön avainalueet tavoitteineen jakautuvat seuraavasti: ihmiset, ympäristö, yhteiskunta. Ne on tarkemmin kuvattu GRI-osiossa.

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita vuonna 2012 hyväksytyyn toimintaohjeen (Code of Conduct) mukaisesti. Vuonna 2014 konsernin johtoryhmä hyväksyi eettistä toimintaohjetta tarkentavat konserninlaajuiset ohjeistukset lahjonnan torjumisesta ja vieraanvaraisuudesta, intressikonflikteista sekä kilpailusääntösten noudattamisesta. Ohjeistusten noudattamista on edistetty viestimällä niiden sisällöstä sekä järjestämällä koulutustilaisuuksia. Lisäksi vuonna 2014 aloitettiin eettisen toimintaohjeen kokonaisuudistus. Uudistuksen tavoitteena on määritellä selkeästi vaatimukset, joita Finnairin työntekijöiden on noudatettava. Tämä työ on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2016 alkupuoliskolla. Osana uudistusta lanseerattiin niin sanottu sisäinen whistleblowing-kanava syksyllä 2015.

Finnairin olennaisiksi määrittelemät yhteiskuntavastuun näkökohdat on esitetty olennaisuusarvion kuvauksessa ja GRI-sisältöindeksissä. Finnairin toimintaan ja palveluihin liittyy monia taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia. Näitä on kuvattu tarkemmin eriteltyinä seuraavissa kohdissa.

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen

Lentotoiminta on tiukasti säädelty toimiala ja siksi on tärkeää, että Finnair osallistuu sen toimintaedellytyksiä koskevaan keskusteluun ja päätöksentekoon. Osana yhtiön kasvustrategiaa pyritään edistämään riittävien liikenneoikeuksien saamista.

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 pörssi-yhtiöille ja osakeyhtiöille asetettuja säännöksiä ja velvoitteita sekä yhteistoimintalain velvoitteita ja valtion omistajaohjauksyksikön 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. Yhtiö kehittää suunnitelmallisesti viestintäkanaaviaan mahdollistaakseen mahdollisimman jouhevan tiedonvälityksen ja luodakseen mahdollisuuden rakentavaan keskusteluun.

Taloudellisen vastuun johtaminen

Finnairilla on kokonaisuutena merkittäviä välittömiä ja välillisiä taloudellisia vaikutuksia sekä koko suomalaisessa yhteiskunnassa että paikallisissa talouksissa

Lentoliikenne on merkittävä toimiala koko yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta. Lentoliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvyllä globaalissa maailmassa, ja sen kansantaloudellinen merkitys on huomattava: lentoliikenteen arvioidaan kokonaisuudessaan tuottavan noin 3–5 prosenttia BKT:stä, työllisyydestä ja verotuloista. Finnairin toimiva Aasia-strategia on olennainen osa lentoliikenteen BKT-kontribuutiota ja sen vaikutuksen suuruus on arviolta yhdestä kahteen miljardia euroa.

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.

Ostokäytännöt

Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti Finnairin hankintatoiminta perustuu kaikilta osin objektiiviseen ja tasapuoliseen toimittajien kohteluun. Finnairin hankintapäätöksiä tekevien henkilöiden tulee olla kaikin puolin riippumattomia kauppakumppanista. Finnairin henkilöstön tulee jäädä itsensä päätöstilanteissa, jotka koskevat kauppasopimusta tai muuta liiketoimintasuhdetta, johon liittyy sukulaissuuhde, omistusosuus yrityksessä (pois lukien kohtuullinen omistusosuus pörssinoteeratusta yrityksessä) tai muu Finnairin ulkopuolinen kauppa-, velka-, tai muu suhde. Finnair ei hyväksy lahjontaa missään muodossa ja edellyttää työntekijöiltään ja yhteistyökumppaneiltaan YK:n ihmisoikeuksien julistuksen noudattamista kaikessa Finnairille tekemässään työssä.

Finnairin johdon alaisuudessa toimivan hankinnan ohjausryhmän vastuulla on konsernin hankintatoiminnan ohjaaminen, kehitys ja koordinointi. Merkittävimmistä tuote- ja palvelukokonaisuuksista vastaavat kunkin tuote- tai palvelukokonaisuuden ympärille muodostetut poikkiorganisatoriset tai liiketoimintayksiköiden sisäiset hankintaryhmät eli kategoriatiimit. Liiketoimintayksikön johdon tulee huolehtia siitä, että hankintatoimintaa hoitavalla henkilöstöllä on käytettävissään ajan tasalla olevat hankintaohjeet ja että ohjeita noudatetaan.

Tietyissä tuote- ja palveluryhmissä suoritetaan auditointeja. Auditoinnit painottuvat laatu- ja turvallisuusseikkoihin. Viranomaissäädeltyjen hankintojen osalta ainoastaan kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön, IATA:n, hyväksymät toimijat voivat toimia Finnairin toimittajina tai alihankkijoina.

Hankintaketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää myös lentoyhtiön toiminnassa, sillä yhä enenevässä määrin käytämme kumppaneita ja palveluntarjoajia. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien soveltuvien lakien ja säädösten noudattaminen on minimivaatimus. Finnair edellyttää toimittajiensa noudattavan samoja eettisiä standardeja kuin mekin omassa toiminnassamme. Finnairin hankintaohje (Supplier Code of Conduct) sisältää selkeät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi. Vastuullisuusnäkökohtia tarkastellaan yhteistyössä yhteiskuntavastuuyksikön kanssa.

Finnair aloitti syksyllä 2015 ihmisoikeusarviointit, jotka ulotetaan jatkossa myös hankintaketjuun. Finnair liittyi osana oneworld–allianssia hankintaketjun auditointityökaluja koskevaan SEDEX-yhteistyösopimukseen.

Ympäristövastuun johtaminen

Lentoyhtiön merkittävin ympäristövaikutus tulee moottoripäästöistä. Nykyaikaiset koneet ovat säännönmukaisesti edellistä sukupolvea tehokkaampia, ja näin ollen Finnairin tärkein ympäristöteko on investointi moderniin lentokonelaivastoon. Lentokoneista lähtevällä melulla on myös vaikutuksia lentoasemien sekä lentoonlähtö- ja lähestymisreittien vaikutuspiiriin elinympäristöille. Lentokoneiden aerodynamiikan ja moottoritekniikan kehitys kuitenkin vähentävät lentomelun määrää. Finnairin laivueen melutaso on alentunut merkittävästi laivueuudistuksen sekä aiemman sukupolven lentokoneisiin asennettujen äänenvaimennussarjojen ansiosta. Lisäksi toiminnasta syntyy tavanomaisia, yritystoiminnan rakennusten ja maakulkuneuvojen energiankulutukseen sekä jätehuoltoon liittyviä päästöjä ja vaikutuksia. Näistä raportoidaan Finnairin IEnvA-ympäristönhallintajärjestelmässä.

Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä ympäristövastuun alueella. Olemme sitoutuneet lentoliikenteen yhteiseen hiilineutraaliin kasvutavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin sekä puolittamaan lentojemme päästöt vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Finnairin tavoitteena on ylittää viranomaisten ympäristövaatimukset ja olla suunnannäyttävä ympäristövaikutusten arvioinnissa, raportoinnissa sekä niiden vähentämisessä.

Finnair toimii aktiivisesti useissa siviili-ilmailualan 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 ja yksittäisten asiakkaiden kysymyksiin.

Ympäristövastuuta johdetaan osana Finnairin ympäristöpolitiikkaa ja -järjestelmää. Finnairin ympäristö- ja energiapolitiikassa on kuvattu ympäristöjohtamisen tavoitteet. Finnair sai vuonna 2014 ensimmäisenä lentoyhtiönä Euroopassa IATA Environmental Assessment (IEnvA) Stage 2 -sertifioinnin ympäristöjärjestelmälleen. IEnvA on IATAn lentoyhtiöille kehittämä ympäristöjohtamisjärjestelmä, jonka avulla Finnair pyrkii hyödyntämään toimialansa parhaita käytäntöjä. Yhtiön ympäristöjärjestelmää arvioivat IATAn valtuuttamat kolmannen osapuolen arvioijat, joilla on ympäristöjärjestelmien auditoinnissa tarvittava pätevyys. Suorituksensa parantamiseksi Finnair on tunnistanut toimintansa kannalta merkittävimmät ympäristönäkökohdat ja määritellyt niille tavoitteet.

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon toiminnassaan niin maassa kuin ilmassakin. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi sen ympäristöstrategiaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen, niin sanottu biodiversiteettiajattelu. Vuonna 2015 Finnair osallistui Suomen yritysvaluverkoston ja ympäristöministeriön järjestämään biodiversiteetin Master Class -valmennukseen. Sen puitteissa kartoitettiin sen liiketoiminnan olen-

naisimmat ekosysteemipalvelut ja merkittävimmät vaikutukset niihin. Lisäksi Finnair on ollut jo useamman vuoden mukana tukemassa yhteistyössä Suomen Luonnonsuojeluliiton kanssa Madagaskarissa käynnissä olevaa sademetsien metsityshanketta.

Kesällä 2015 Finnair kielsi uhanalaisista eläimistä tai niiden osista koostuvien metsästyspalkintojen ja -muistojen kuljetuksen rahtiverkostossaan.

Sosiaalisen vastuun johtaminen

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa noudatetaan erilaisia lakeja ja toimintatapoja. Keskeisimmät sosiaalisen vastuun alueet liittyvät turvallisuuteen, henkilöstöön, hankintaketjuun sekä asiakkaisiin.

Ihmisoikeudet

Finnairin omaan toimintaan ei liity välittömiä merkittäviä ihmisoikeusriskejä tai -vaikutuksia. Välillisesti tällaisia vaikutuksia voi kuitenkin liittyä etenkin toimitusketjuun tai ulkoistettuihin toimintoihin.

Tehostaakseen oman toimintansa sekä toimitusketjun valvontaa Finnair aloitti vuonna 2015 sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioinnin kehitystyön. Tavoitteen on saada kehitystyö päätökseen vuoden 2016 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana. Vuosien 2015 ja 2016 aikana Finnair on osallistunut matkailualan toimijoiden ja UNICEFin hankkeeseen, jossa on tarkasteltu erityisesti lastenoikeuksien tilaa matkaketjuissa. Hankkeen pilottivaihe toteutettiin Vietnamissa ja tarkoitus on jatkossa hyödyntää sen tuloksia myös muissa kohteissa.

Finnairin ihmisoikeuksien johtamista kuvataan eettisissä ohjeissa (Code of Conduct), eettisissä ohjeissa tavarantoimittajille (Supplier 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. Global Compact -sitoumuksensa mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeuksien loukkauksia sekä tukemaan lapsityövoiman ja pakkotyön torjuntaa niin omassa toiminnassaan kuin toimitusketjussaan.

Henkilöstöön liittyvät johtamisperiaatteet

Sosiaalisen vastuun merkittävät vaikutukset liittyvät henkilöstöön ja työoloihin, koska Finnair on suuri työllistäjä. Henkilöstöjohtamisen käytännöt kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut yhteiskuntavastuunäkökohdat. Henkilöstöön ja työoloihin liittyviä vaikutuksia johdetaan Finnairissa strategisten HR-linjausten ja Finnairin henkilöstöpolitiikan mukaisesti.

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 henkilökohtaisten syiden tai olosuhteiden perusteella.

Finnair ei myöskään hyväksy häirintää työyhteisössään. Jokaisella työntekijällä on oikeus ilmoittaa häirinnästä, ja yritys puuttuu jokaiseen tietoonsa tulleeseen tapaukseen. Ilmoitusten tekeminen on mahdollista myös nimettömänä käyttäen esimerkiksi yhtiön intranetin "whistleblowing"-kanavaa. 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 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).

Finnair noudattaa työnantajan ja työntekijöiden yhdessä sopimia menettelytapoja häirinnän ja epäasiallisen käyttäytymisen ehkäisemiseksi. Menettelytavat perustuvat työturvallisuuslakiin, ja ne noudattavat sosiaali- ja terveysministeriön suosittamaa mallia.

Johtamista ja osaamista kehitetään niin yksilö-, tiimi-, yksikkö- kuin organisaatiotasolla. Oppimis- ja kehittämiskäsitteet koskevat tyypillisesti joko koko henkilöstöä, tai ovat räätälöityjä tietyin yksikön liiketoiminnan kehitystarpeeseen, tai ne ovat ammattiosaamista kehittäviä ja perustuvat viranomaisvaatimuksiin tai tukevat henkilökohtaista kehittämistä. Johtamisen kehittäminen on yksi keskeinen painopistealue vuosina 2015 ja 2016. Tiimien ja organisaation kehittämistarpeita tunnustetaan ja henkilöstön hyvinvointia ja sitoutumista seurataan myös säännöllisesti toteutettavalla henkilöstötutkimuksella.

Työhyvinvointi ja -terveys

Vuonna 2011 käynnistyneen Finnairin työhyvinvointiohjelman kohderyhmänä on koko henkilöstö. Ohjelman tavoitteena on erilaisilla vuosittaisilla hankkeilla edistää työyhteisön toimivuutta ja huolehtia henkilöstön hyvinvoinnista työuran kaikissa vaiheissa. Ohjelma edistää osaltaan myös henkilöstötuottavuuden, yhtiön kilpailukykyä ja houkuttelevan työnantajakuvan sekä yhteiskuntavastuun sosiaalisen osuuden toteutumista. 2016 aloitetaan strateginen työhyvinvoinnin kehittämisprojekti. Projektin tavoitteena on muun muassa edistää henkilöstön kokonaisvaltaista hyvinvointia sekä organisoida uudelleen työhyvinvoinnin kehittäminen.

Finnairissa työterveyshuollosta vastaa sen oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnairin Terveyspalveluiden toiminnan painopiste on ennaltaehkäisevässä toiminnassa. Varhaisen välittä-

misen malli ja työkykyriskin hallintamalli ovat esimerkkejä ennaltaehkäisevää toimintaa ohjaavista periaatteista.

Finnair Terveyspalvelut, Finnair Aeromedical Centre FAeMC, koordinoi ja vastaa työterveyshuollon toteutumisesta koko Finnair-konsernissa. Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatupalkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehikseen. 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 105–111.

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 yhteistyökumppaneidensa kanssa. Finnairilla on kokonaisvastuu ihmisten ja heidän matkatavaroidensa kuljettamisesta sovitun määränpäähen turvallisesti, sujuvasti ja aikataulun 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. Finnair on asiakkaalle vastuussa tämän kokemuksen kokonaislaadusta siitakin huolimatta, että se ei välttämättä tuota kaikkia palveluita itse vaan tekee yhteistyötä kumppaniensa kanssa. Tämän vuoksi Finnairissa kiinnitetään suurta huomiota yhteistyökumppaneiden valintaan ja yhteistyökumppanit sitoutuvat noudattamaan Finnairin laadullista sekä eettistä ohjeistusta.

Lentoturvallisuus

Turvallisuus on Finnairin kaikessa tekemisessä sen keskeisin prioriteetti. Lentoturvallisuus ja sen priorisointi ovat osa jokaista päätöksentekovaihetta. Finnair ylläpitää ja kehittää jatkuvan kehittämisen periaatteita noudattaen turvallisuusjärjestelmäänsä SMS-hallintojärjestelmänsä (Safety

Management System) avulla. Se kattaa kokonaisvaltaisesti koko lentoturvallisuusalueen: turvallisuuspolitiikan, lentoturvallisuusriskienhallinnan, koko henkilöstön ja alihankkijaketjun turvallisuus- ja -kommunikoinnin, toimintojen jatkuvan auditoinnin ja uusien mahdollisten tekijöiden vaikutuksen toimintaympäristöön. Useat viranomaismääräykset ja standardit asettavat Finnairin turvallisuustoiminnan minimivaatteen, jotka pyrimme ylittämään joka alueella.

Yksi keskeinen Finnairin turvallisuusjärjestelmän elementti on koko henkilöstön kattava turvallisuusraportointi. Yhtiö kannustaa henkilöstöään sekä alihankkijoitaan aktiiviseen raportointiin havaitsemistaan turvallisuutta mahdollisesti heikentävistä prosesseista ja elementeistä. Jokainen raportti analysoidaan ja riskiluokitellaan, mihin perustuen aloitetaan tarvittavat parannustoimet ja raporttoijalle vastataan. Subjektiiivisen raportoinnin ohella Finnair seuraa ja analysoi laajasti objektiivisia indikaattoreita muun muassa lentodataa. Jatkuva seuranta ja analysointi mahdollistaa riskitason läpinäkyvyyden kaikilla osa-alueilla, mikä mahdollistaa aktiivisen reagoinnin, mikäli pienikin indikaatio osoittaa turvallisuustason muutosta.

Vakavat turvallisuutta vaarantaneet tapahtumat ovat äärimmäisen harvinaisia ja niistä tehdään lähes poikkeuksetta objektiivinen tutkinta. Turvallisuustutkintaa voi johtaa viranomainen (Onnettomuustutkintakeskus) tai mikäli viranomainen päättää jättää onnettomuuden tutkimatta, Finnair tekee sisäisen turvallisuustutkinnan. Turvallisuustutkijat tekevät tutkinnan aina itsenäisesti eikä yhtiön johdolla ole mahdollisuutta vaikuttaa tutkintaan.

Objektiivinen oman toiminnan tarkkailu, jatkuva parantaminen ja korjaavien toimenpiteiden läpivienti sekä avoin vuoropuhelu Finnairia valvovan viranomaisen kanssa varmistavat turvallisen ja laadukkaan lento- ja maapalvelun.

Huolenpito asiakkaista

Poikkeustilanteita varten Finnairilla on oma erillinen yksikkönsä. Lentoliikenteen epäsäännöllisyystilanteet 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. Finnair tekee parhaansa taatakseen kaikissa oloissa tietojen luottamuksellisuuden, turvallisuuden ja oikeellisuuden. Yhtiö käsittelee matkan jokaisessa vaiheessa asiakkaiden henkilötietoja sen maan tietosuojalainsäädännön ja määräysten mukaisesti, missä kulloinkin toimitaan.

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, laatuksista 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 avulla. Yhteistyökumppaneilta edellytetään muun muassa sitä, 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 Cargo ja Ground Operations vastaavat omien laatuajurensa ylläpidosta ja päivittäisestä 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 ilmajetusräjäjäjärjestön (IATA) turvallisuus- ja laatuauditoinneista: <http://www.iata.org/>

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2015

Sisällysluettelo

Säännökset 90

Hallintoelimet 90

Yhtiökokous 91

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta 91

Hallitus 92

Hallituksen valiokunnat 93

Yhtiön johtaminen 95

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet 97

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus 97

Valvontaympäristö 97

Riskien arviointi 98

Valvontatoimenpiteet 98

Tiedotus ja viestintä 98

Seuranta ja kehittäminen 99

Sisäinen tarkastus 99

Compliance 99

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 listayhtiöitä koskevat säännöt ja ohjeet sekä Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi. Finnair noudattaa kaikkia edellä mainittuja normeja. Finnairin hallinnointia ohjaavat lisäksi sen yhtiöjärjestys ja yhtiön hallituksen määrittelemät periaatteet, politiikat ja ohjeet.

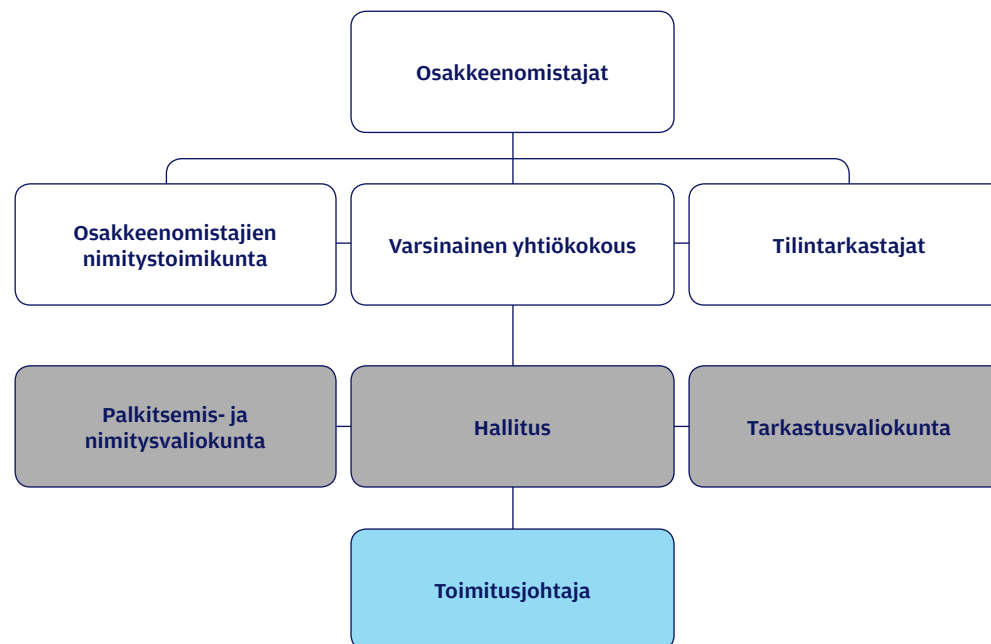
Finnairin yhtiöjärjestys, kaikki julkaistut toimintapolitiikat sekä muuta tietoa yhtiön hallinnosta on saatavana yhtiön internetsivuilla osoitteessa www.finnairgroup.com. Hallinnointikoodi on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n internet-sivuilla osoitteessa www.cgfinland.fi.

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 vastuuta 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 ilmoitettava 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 2015

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2015 pidettiin Helsingissä 25.3. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 257 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 68 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Kaikki hallituksen jäsenet ja hallituksen jäsenehdokkaat sekä tilintarkastajat olivat läsnä yhtiökokouksessa.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2013 päätti pysyvän osakkeenomistajien nimitystoimikunnan perustamisesta. Nimitystoimikunta perustettiin toimimaan toistaiseksi. Aikaisemmin vuodesta 2008 lähtien nimitystoimikunta perustettiin 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 kulloinenkin 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 vetäjä
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 112.

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 nimeämät toimikunnan jäsen erosi tehtävästään, ja uuden jäsenen nimeämisoikeus 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 (15.12.2014 asti)
- Harri Sailas, s. 1951, ekonomi, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen toimitusjohtaja (15.12.2014 alkaen ja päättyen 30.4.2015)
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 112.

Toimikunta kokoontui kaksi kertaa, ja kaikki jäsenet olivat paikalla kaikissa kokouksissa. Nimitystoimikunta antoi 29.1.2015 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 25.3.2015 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten.

2015 nimitystoimikunta

Vuonna 2015 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2015 ensimmäisen arkipäivän suurimpien omistajien eli Suomen valtion, Kevan ja Ilmarisen edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Eero Heliövaara, ks. edellä, (pj.)
- Robin Backman, ks. edellä
- Timo Ritakallio, s. 1962, OTK, MBA, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen toimitusjohtaja
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 112.

Toimikunta kokoontui 4 kertaa. Osallistumisprosentti oli 87,5. Nimitystoimikunta antoi 31.1.2016 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 17.3.2016 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä 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. Vuonna 2015 valittuun hallitukseen kuuluu neljä miestä ja kolme naista.

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

25.3.2015 pidetty Finnairin 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 2015

Vuonna 2015 hallitus kokoontui 10 kertaa. Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoontumatta (per capsulam) 4 kertaa. Alla olevassa taulukossa on esitetty tarkemmat tiedot osallistumisesta kokouksiin:

Nimi	Henkilötiedot	Osallistuminen hallituksen kokouksiin vuonna 2015	Osallistuminen valiokunnan kokouksiin vuonna 2015	
			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	10/10		
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	9/10	5/6	5/5
Maija-Liisa Friman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1952, DI Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta (pj.)	10/10	6/6	
Jussi Itävuori	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1955, ekonomi Päätoimi: senior partner, RJJ Partners Limited. Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta (pj.)	10/10		5/5
Gunvor Kronman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1963, FM Päätoimi: Hanasaaren suomalais-ruotsalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	9/10		4/5
Jaana Tuominen	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1960, DI Päätoimi: Paulig Oy:n konserni- ja toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	10/10		4/5
Nigel Turner	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1958, BA (Hon.) Päätoimi: - Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	10/10	6/6	

Lisätietoja hallituksen jäsenistä on sivulla 112 ja Finnairin internet-sivuilla.

Hallituksen toiminta vuonna 2015

Hallitus kokoontui 10 kertaa vuonna 2015. Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoontumatta 4 kertaa.

Säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi hallitus muun muassa:

- Arvioi yhtiön strategiaa, seurasi käynnissä olevien strategisten hankkeiden etenemistä sekä vahvisti yhtiön strategisen suunnan, tehtävän ja tavoitteet sekä painopistealueet vuosille 2015-2017,
- Käsitteli yhtiön lyhyen ja pitkän aikavälin investointi- ja rahoitussuunnitelman.
- Päätöksiä 200 miljoonan euron hybridilainan liikkeeseenlaskusta sekä noin 120 miljoonan euron suuruisen olemassa olevan hybridilainan takaisinostamisesta.
- Hyväksyi Airbus-kapearunkokaluston kapasiteetin lisäämisen istuinmääriä kasvattamalla ja lisäkoneita hankkimalla.
- Hyväksyi uuteen rahtikeskukseen tehtävät investoinnit.
- Hyväksyi investoinnit laivaston langattomaan verkkoyhteyteen.
- Hyväksyi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman ja konsernin avainhenkilöille suunnatun pitkän aikavälin osakepalkkio-ohjelman ehdot ja tavoitteet tulevalle kaudelle sekä vahvisti henkilöstörahaston tulospalkkiotavoitteet vuodelle 2015.
- Päätöksiä Nordic Regional Airlinesin enemmistöosuuden myymisestä.
- Päätöksiä käynnistää omien osakkeiden hankintaohjelman.
- Arvioi ja kehitti omaa työskentelyään.

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 sekä sisäisen ja ulkoisen tarkastuksen mahdollisesti havaitsemia 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.
- Kalmistelee hallituksen päätettäväksi konsernin riskienhallintapolitiikan.
- Valmistelee hallituksen päätettäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa.
- Arvioi yhtiön toiminnan lainmukaisuutta.
- Pitää yhteyttä tilintarkastajiin.

Vuoden 2015 yhtiökokouksen jälkeen tarkastusvaliokunnan jäseninä toimivat Maija-Liisa Friman (pj.), Harri Kerminen ja Nigel Turner. Valiokunnan jäsenet ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia.

Vuonna 2015 tarkastusvaliokunta kokoontui vuosisuunnitelmansa mukaisesti 6 kertaa. Jokaisessa kokouksessa käsiteltiin säännönmukaisten asioiden lisäksi vuosisuunnitelman mukaisia erityisteemoja. Jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 94,5. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja, talousjohtaja ja sisäisen tarkastuksen sekä riskienhallinnan johtaja ja tilintarkastaja. Finnairin lakiasiaintoiminnan johtaja toimi tarkastusvaliokunnan sihteerinä. Tarkastusvaliokunta piti myös suljettuja tilaisuuksia sekä tilaisuuksia, joihin osallistuivat yhtiön sisäiset ja ulkoiset tarkastajat ilman yhtiön johtoa. Valiokunta suoritti myös vuosittaisen itsearvioinnin.

Tarkastusvaliokunnan toiminta vuonna 2015

Tarkastusvaliokunta käsittelee vuonna 2015 säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi valitsemiaan erityisteemoja, joita olivat lisäeläkkeet; Atlantin ja Japanin liikenteen yhteishankkeet; investoinnit, rahoitus ja kassavarat; Airbus A350 ja Embraer E190 -koneinvestointien kirjanpitokäsittelyt; ja riskienhallinta.

Lisäksi tarkastusvaliokunta:

- Järjesti yhteistyössä johdon kanssa konsernin tilintarkastuspalveluiden kilpailutuksen ja valmisteli yhtiökokoukselle tehtävän hallituksen esityksen tilintarkastajan valitsemiseksi.
- Käsittelee ja hyväksyi sisäisen tarkastuksen riskilähtöisen toimintasuunnitelman ja arvioi sisäisen valvonnan resurssien riittävyyttä.
- Keskusteli tilintarkastajien ja johdon kanssa merkittävistä kirjanpitoperiaatteista sekä raporttien laadinnassa käytettävistä ennusteista ja arvioista.
- Suoritti vuosittaisen itsearvioinnin sekä laati työsuunnitelman vuodelle 2016.
- Valitsi vuoden 2016 erityisteemoiksi taloudellisen raportoinnin segmenttijaon; rahoitusriskien suojauspolitiikan; investointien, rahoituksen ja kassavarojen suunnitelmat; IFRS standardien muutokset ja uusien standardien käyttöönoton; taloushallinnon prosessin ja kontrollien kehittämishankkeen; sekä ilmailualan tilintarkastusanalyysin.

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. Hallituksen antaman valtuutuksen nojalla valiokunta määrittää lyhyen aikavälin kannustinpalkkiotavoitteiden toteutumisen, sekä hyväksyy kannustimien maksatuksen, toimitusjohtajalle ja muulle ylimmälle johdolle.

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 työ sopimuksen 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 hallituksiin,
- organisaation oleelliset muutokset,
- korkeimpien kunniamerkkien ja arvonimien anomien johtoon kuuluville.

Valiokunnan työjärjestys on kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

Vuoden 2015 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 2015 palkitsemis- ja nimitysvaliokunta kokoontui 5 kertaa. Jäsenten osallisuusprosentti kokouksiin oli 90. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja ja Finnairin henkilöstöjohtaja. Finnairin lakiasiainjohtaja toimi palkitsemisvaliokunnan sihteerinä.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan toiminta vuonna 2015

Valiokunta muun muassa:

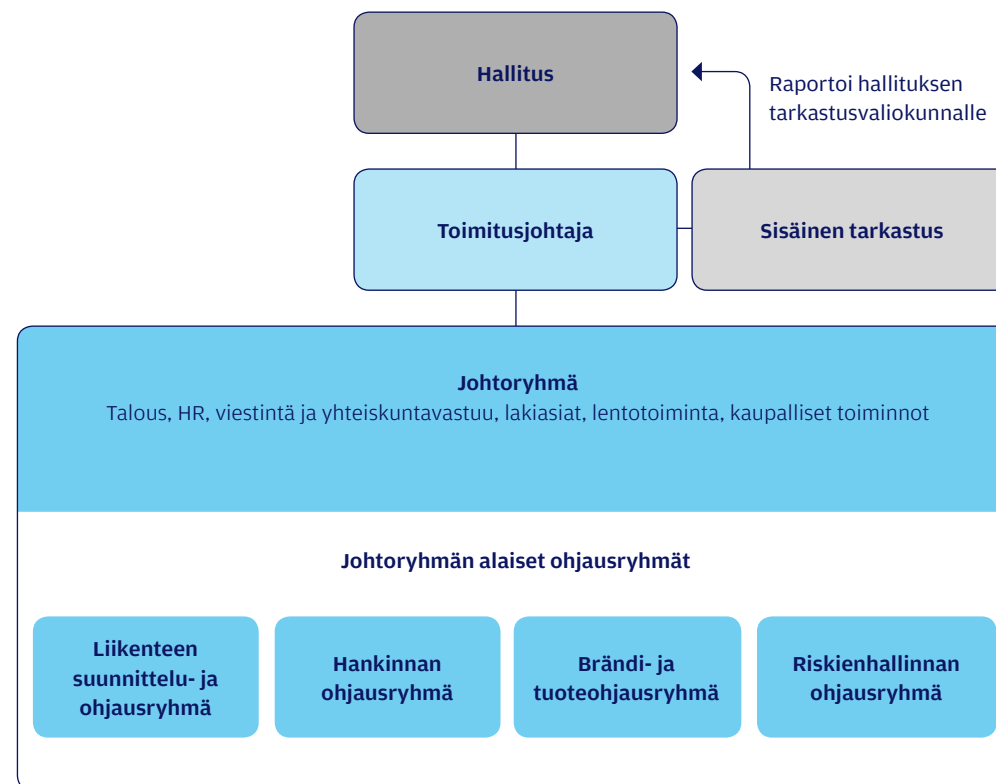
- Valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman (FlyShare) ehdot ja tavoitteet ansaintajaksolle 2015.
- Arvioi ylimmän johdon palkitsemista suhteessa markkinatasoon sekä määrittä johdon suoriutumisen lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinjärjestelmien tavoitteisiin nähden sekä hyväksi ylimmän johdon lyhyen aikavälin kannustimien maksatuksen.
- Avusti hallitusta määrittämään henkilöstörahaston tulospalkkiotavoitteet vuodelle 2015 sekä puolivuositteiset johdon kannustinpalkkiotavoitteet ja ehdot.
- Avusti hallitusta määrittämään konsernin avainhenkilöille suunnatun osakepalkkio-ohjelman osallistujat, tavoitteet ja ehdot seuraavalle ansaintajaksolle.
- Arvioi osakepalkkiojärjestelmän sekä henkilöstörahaston kehitystarpeita sekä yhtiön palkitsemisperiaatteita ja käytäntöjä.
- Arvioi yhtiön seuraaja- ja kyvykartoituksen menetelmiä ja tuloksia.
- Seuras yhtiön johtamisen kehittämishankkeita sekä yhtiön arvo- ja kulttuuriuudistuksen edistymistä.
- Arvioi yleisen eläkeiän noston mahdollisia vaikutuksia yhtiön lisäeläkekuluihin ja seurasi siihen liittyviä yhtiön ja lentäjien välillä käytyjä neuvotteluita;
- Seuras yhtiön palkkahallinnon kehittämishanketta.
- Arvioi kokouskäytäntöjään ja tehtäviään.

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, henkilöstöhallinto, viestintä ja yhteiskuntavastuu, liiketoiminnan kehittäminen, 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 internetsivuilla.

Finnairin toimitusjohtaja on Pekka Vauramo, s. 1957, DI.

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin operatiivisista ja kaupallisista toiminnoista, taloudesta, henkilöstöstä, viestinnästä ja yhteiskuntavastuusta sekä lakiasioista vastaavat johtajat. Johtoryhmän jäsenten vastuuta ja osakeomistusta Finnairissa on kuvattu tarkemmin yhtiön internetsivuilla. Johtoryhmän jäsenten nimittämisestä ja palkkauksesta päättää yhtiön hallitus.

Johtoryhmän tehtäviin kuuluvat mm. koko yhtiötä koskevat kehityshankkeet, toimintaa ohjaavien periaatteiden ja menettelytapojen määrittely sekä yhtiön hallituksessa käsiteltävien asioiden valmistelu. Johtoryhmä toimii myös Finnairin riskienhallinnan ohjausryhmänä.

Vuonna 2015 Finnairin johtoryhmä kokoontui keskimäärin kaksi kertaa kuukaudessa. Johtoryhmän ajasta merkittävä osa käytettiin Finnair-konsernin strategian päähankkeiden johtamiseen sekä strategian edelleen kehittämiseen. Johtoryhmä aloitti myös strategiaa tukevan arvo- ja kulttuuriuudistushankkeen sekä laaja-alaisen johtamisen ja osaamisen kehittämissuunnitelman. Johtoryhmä keskittyi myös yhtiön taloudelliseen tilanteeseen, rahoitukseen, investointeihin ja syöttöliikenteen kasvun vaatiman konekapasiteetin varmistamiseen sekä toiminnan laadun, asiakaskokemuksen ja henkilöstön työhyvinvoinnin parantamiseen. Lisäksi johtoryhmä työskenteli lisätuottojen, riskienhallinnan sekä seuraaja- ja kykykartoituksen parissa. Vuoden aikana saatiin päätökseen Nordic Regional Airlinesin omistusjärjestelyt. Vuosi 2015 huipentui ensimmäisten uuden sukupolven Airbus A350 koneiden juhlalliseen käyttöönottoon, joka samalla symboloi Finnairin yhteishenkeä sekä sen henkilöstön ammattitaitoa ja sitoutumista Aasian-liikenteen kasvustrategiaan.

Johtoryhmän alaisuudessa toimivat ohjausryhmät

Finnairilla on kolme johtoryhmän alaisuudessa toimivaa ohjausryhmää. Ryhmien toimivaltuudet on johdettu johtoryhmän valtuuksista, jotka puolestaan asettaa yhtiön hallitus hyväksymisvaltuuksien, politiikkojen ja ohjeiden avulla.

Liikenteen suunnittelu- ja ohjausryhmä (LSOR) vastaa mm. Finnairin reitti-, loma- ja rahtiliikenteen laivasto- ja verkostostrategiasta sekä lyhyen ja pitkän aikavälin liikenteen suunnittelusta. LSOR kokoontuu kerran kuukaudessa ja sen puheenjohtajana toimii resurssienhallinnasta ja kehityksestä vastaava johtaja.

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 brändin hallinnasta 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 riskienhallintatoinen painopistealueiden valinnasta ja arvioi konsernin riskienhallintapolitiikan asianmukaisuutta ja ajantasaisuutta. Lisäksi se 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, asiakastytytyväisyydestä sekä merkittävistä kehityshankkeista. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista.

Vuonna 2015 johtokunta kokoontui 7 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 2015 liitetiedossa 4.2.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines Ab:ssa (omistusosuus 40 prosenttia). Nordic Regional Airlines Oy on suomalainen alueelliseen lentämiseen erikoistunut lentoyhtiö, joka operoi ATR-potkuriturbiinikoneita sekä Embraer 170 ja 190 -lentokoneita. Sen reittiverkosto on yhteensovitettu Finnairin Euroopan lentojen ja kaukolentojen kanssa. Finnairin vaikutustavalla yhtiössä 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 SR Technicsin, Lufthansa Technikin ja Rolls-Roycen kanssa. Näiden sopimusten kustannus- ja laatuvaioitteet on pyritty asettamaan niin, että ne vastaavat vähintään hyvää yleistä markkinatasoa.

Finnair on mukana eräiden oneworld-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden muodostamissa yhteisyrityksissä, joiden tavoitteena on kilpailukyvyyn ja tehokkuuden lisääminen matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteisyrityksissä perustuu sopimusjärjestelyihin. Yhteisyritysten päätöksenteossa pyritään yksimielisyyteen.

Kaikkien Finnairin palveluntarjoajien 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.

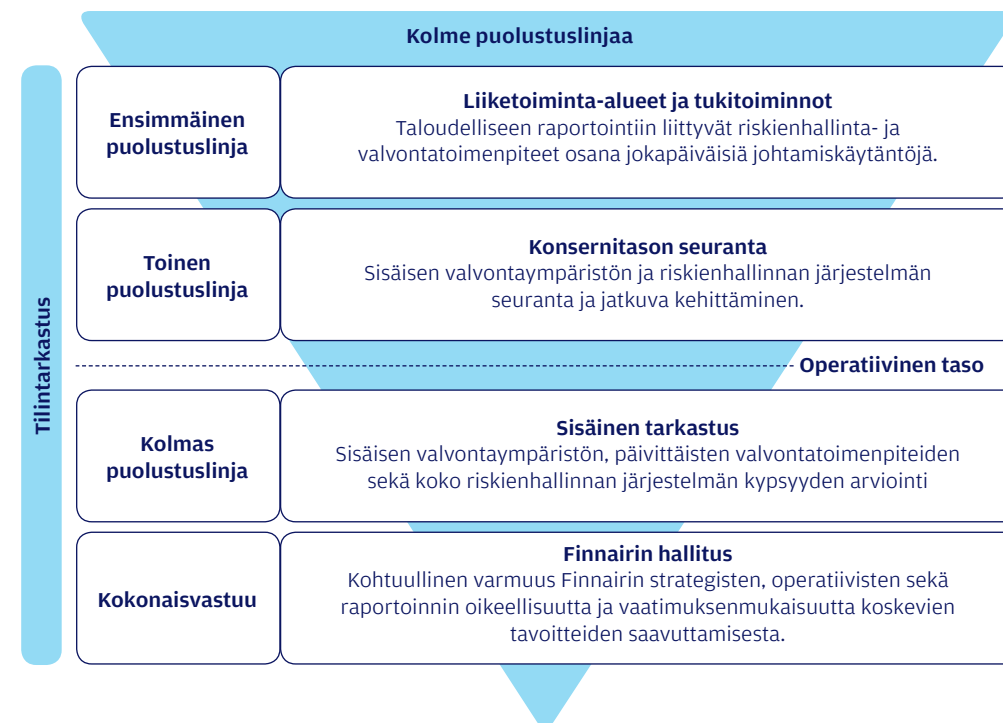
Valvontaympäristö

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, eettiset toimintaohjeet, rahoituspolitiikka, hankintapolitiikka, luottopolitiikka ja tiedonantopolitiikka.

Finnairin hallituksella on kokonaisvastuu yhtiön sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnasta. Hallitus on delegoinut tehokkaan valvontaympäristön ja taloudellisen raportoinnin luotettavuuteen liittyvien

valvontatoimenpiteiden käytännön toteutuksen toimitusjohtajalle. Talousjohtaja on vastuussa taloudellisen raportoinnin kontrolliympäristöstä ja toimii raportointiriskien omistajana. Päävastuu taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvistä päivittäisistä valvonta- ja riskienhallintatoimista on liiketoimintayksiköiden ja yhteisten toimintojen linjaorganisaatioilla.

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. Alla 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 sekä talouspalvelukeskuksen financial controllerit ja muu 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 listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti.

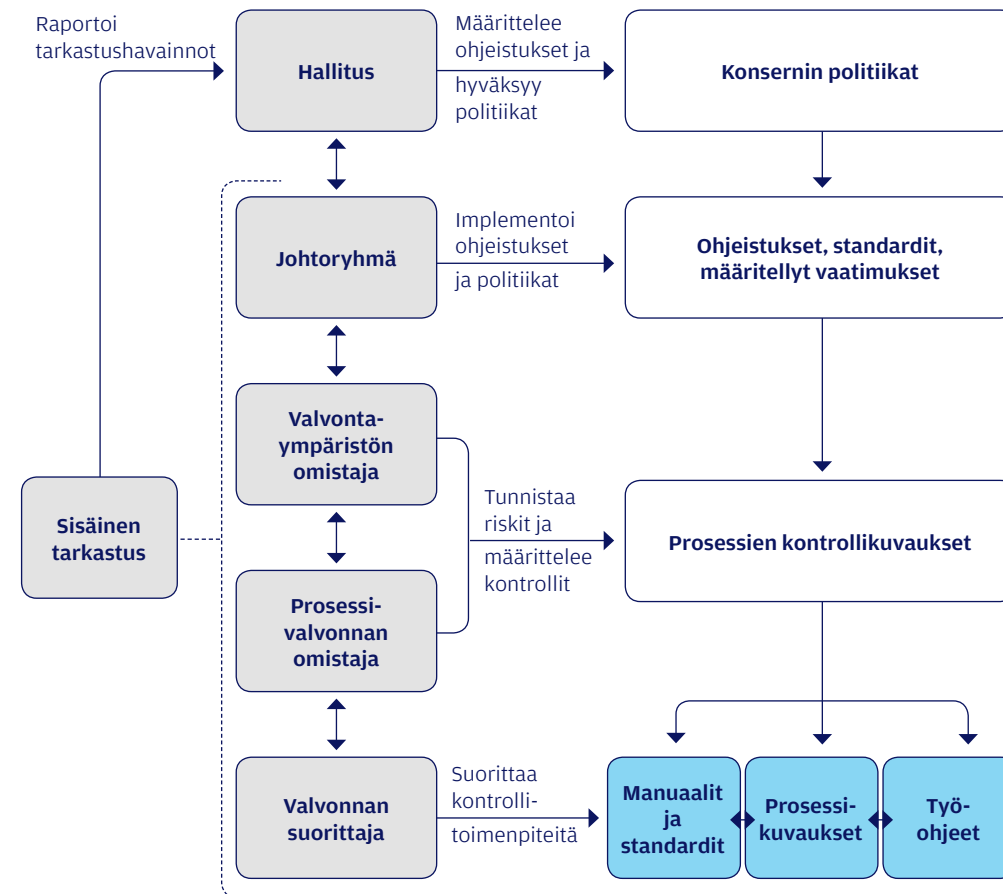
Valvontatoimenpiteet ovat:

- luonteeltaan ennakoivia, suojaavia ja korjaavia,
- liiketoimintayksiköiden, konsernitoimintojen ja tytäryhtiöiden raportointiprosesseihin integroituja,
- viety käytännön tasolle politiikkojen, ohjeistusten ja periaatteiden toteutuksen kautta,
- tallennettu kontrollikatalogeihin,
- manuaalien ja standardien, prosessikuvausten ja työohjeiden tukemia,
- seurattuja ja jatkuvasti parannettavia määritellyn hallinnointimallin mukaisesti.

Raportointiin liittyvät valvontavastuut on kuvattu alla olevassa matriisissa:

Rooli	Kuvaus
Valvontaympäristön omistaja - Talusjohtaja	Päävastuu taloudellisen raportoinnin valvontaympäristön operatiivisesta hallinnasta
Prosessin valvonnan omistaja - Prosessien omistajat	Vastuu prosessissa suoritettavista valvontatoimenpiteistä
Valvonnan suorittaja	Vastuu kontrollitoimenpiteiden suorittamisesta ja seurannasta määriteltyjen sääntöjen mukaisesti
Sisäinen tarkastus	Vastuu prosessien ja raportoinnin tarkastamisesta vuosittaisen tarkastussuunnitelman mukaisesti

Valvonnan suunnitteluun, toteutukseen ja seurantaan liittyvät tärkeimmät osa-alueet ja roolit on esitetty alla olevassa 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.

Talousjohtaja vastaa, sijoittajasuhdeyksikön avustuksella, taloudellisen informaation julkaisemisesta ja listayhtiön tiedonantovelvollisuusvaatimusten täyttämisestä. Sijoittajasuhdeyksikkö vastaa sijoittajaviestinnän suunnittelusta ja toteutuksesta sekä päivittäisestä yhteydenpidosta sijoittajien ja analyytikoiden kanssa.

Seuranta ja kehittäminen

Finnairin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmää seurataan sekä jatkuvasti että kausittaisesti, jotta sen asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta voidaan saavuttaa riittävä varmuus. Jatkuva seuranta on sisällytetty osaksi normaalia päivittäistä liiketoimintaa ja on yhtiön johdon, liiketoimintasegmenttien ja yhteisten toimintojen vastuulla.

Taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan painopistealueet vuonna 2015 ja 2016

Vuoden 2015 keskeiset toimenpiteet

Riskien ja kontrollitoimenpiteiden arviointia toteutettiin suunnitellun vuosikalenterin mukaisesti. Lisäksi sisäinen tarkastus ja tilintarkastajat suorittivat tarkastuksia määriteltyjen valvontatoimenpiteiden toimivuuden ja raportoinnin oikeellisuuden osalta vuosittaisen tarkastussuunnitelman puitteissa.

Valvontaympäristön kontrollit päivitettiin oman arvioinnin sekä tarkastushavaintojen perusteella. Erityistä huomiota kohdistettiin prosessialueille, joiden rooleissa ja vastuissa oli tapahtunut muutoksia uudelleenorganisointien johdosta.

Vuoden 2016 keskeiset suunnitellut toimenpiteet

Valvontaympäristön kontrolleja tullaan kehittämään sekä itsenäisesti kontrollivastuullisten toimesta että sisäisen tarkastuksen ja tilintarkastajien tarkastushavaintojen perusteella. Vuoden 2016 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 2015 ja 2016

Vuoden 2015 keskeiset toimenpiteet

Sisäisen tarkastuksen tavoitteena oli tukea johtoa sen pyrkimyksissä liikevaihdon ja kannattavuuden parantamiseksi. Tämä oli kantavana teemana kaikissa sisäisen tarkastuksen toimeksiannoissa vuonna 2015. Keskeisiä tarkastuksia olivat muun muassa joint business -tarkastukset, lisätuottoprosessin, lentolippujen myyntiprosessin ja Cargon tuottojen hallinta- ja hinnoitteluprosessin tarkastukset. Muita erityisalueita olivat strategisesti tärkeiden kumppanuusien ja ohjelmien tarkastamiset, sekä tiedon oikeellisuuden tarkastaminen.

Vuoden 2016 keskeiset suunnitellut toimenpiteet

Hallituksen tarkastusvaliokunta hyväksyi joulukuussa 2015 sisäisen tarkastuksen painopistealueet ja vuosisuunnitelman vuodelle 2016. Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2016 perustuvat ja johdettiin Finnairin strategiasta, johdon toteuttaman riskien arvioinnin tuloksista sekä sisäisissä prosesseissa tapahtuneista muutoksista. Tarkastustoiminnot kiinnittävät erityishuomiota hankintaan, kolmansiin osapuoliin liittyvään riskienhallintaan sekä operaatioiden tarkastukseen.

Compliance (toiminnan lain- ja säännöstenmukaisuus)

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita vuonna 2012 hyväksytyyn eettiseen toimintaohjeeseen (Code of Conduct) mukaisesti. Yhtiön lakiasianjohtajan 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 hyväksytyt COSO ERM-viitekehyksen 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 tilinpaatoksen liitetiedossa 3.5, s. 59.

Politiikan täytäntöönpano

Hallituksella on kokonaisvastuu Finnairin riskienhallintajärjestelmän asianmukaisuudesta. Sen 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-konserniin riskiarviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

- tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavien ulkoisten ja sisäisen tapahtumien tunnistaminen,
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen,
- tunnistettujen riskien analysointi,
- riskien integrointi (konsolidointi),
- riskien arviointi ja priorisointi niiden merkityksen ja todennäköisyyden perusteella.

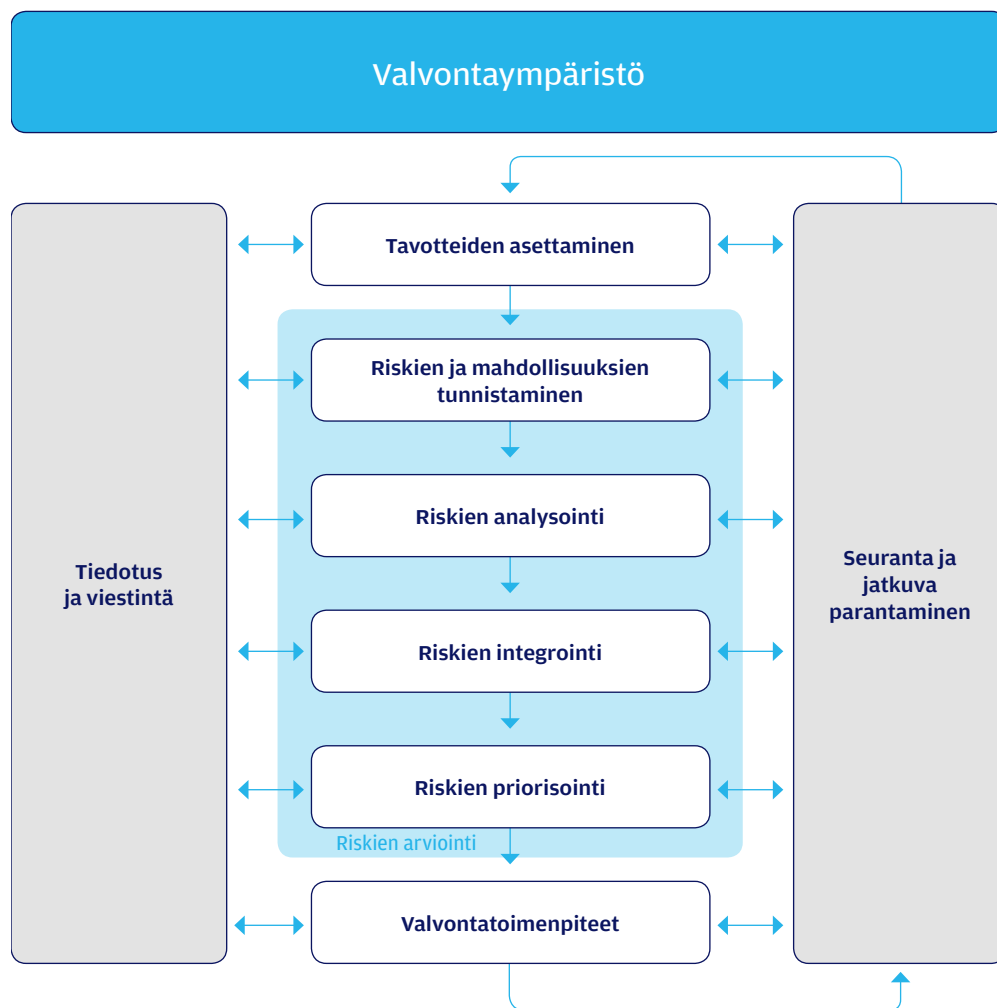
Finnairissa on laadittu yleinen riskimalli, riskien arviointikriteeristö ja riskitietovarasto kattavan riskien tunnistamisen ja systemaattisen arvioinnin varmistamiseksi. Myös strategisten tavoitteiden taustalla olevat oletukset tunnistetaan ja niiden vaikutukset analysoidaan osana strategista riskinarviointia.

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 tukeaan 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.

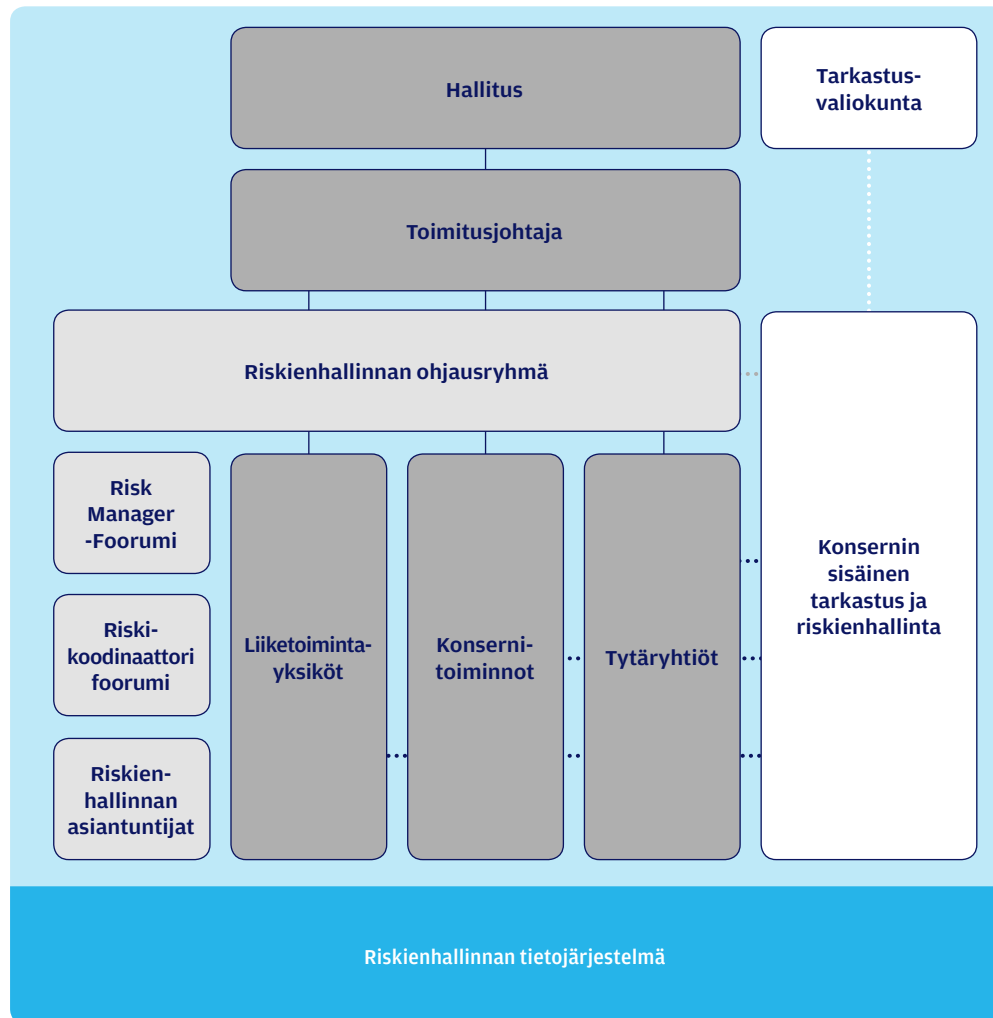
Tiedotus ja viestintä

Riskienhallinnan tietojärjestelmän avulla pyritään antamaan Finnairin henkilöstölle keinot riskiarvioinnin ja kontrollitoimenpiteiden toteuttamiseen ja tiedon jakamiseen kaikissa yhtiön toiminnoissa. Tunnistetut riskit ja niiden kontrollitoimenpiteet on dokumentoitu riskilokeihin seuranta varten. Operatiivisten riskitapahtumien tunnistamista ja analysointia varten on käytössä erityiset tietojärjestelmät, jotka tukevat myös operatiivisen tarkastustoiminnan toteutusta. Riskienhallinnan tietojärjestelmää kehitetään edelleen vuoden 2016 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 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 järjestelmää parannetaan jatkuvasti PDCA (Plan-Do-Check-Act) sykliin perustuen. PDCA-sykli on linjassa ISO 31000:2009 -standardin kanssa. Jatkuva seuranta on yritysjohdon, liiketoimintayksiköiden 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 koordinoitun riskienhallinnan kehittämistoiminnan ja parhaiden käytäntöjen jakamisen varmistamiseksi on perustettu erillinen Risk Manager -foorumi, joka koostuu riskienhallinnan asiantuntijoista.

Hallintomalli ja raportointilinjat

**Riskienhallinnan painopistealueet vuonna 2015 ja 2016**

Vuonna 2015 kehitystoimet painoutuivat riskilähtöisen lähestymistavan fasilitointiin strategisten hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa sekä integroidun, konserninlaajuisen riskitiedonhallintajärjestelmän vaatimusanalyysiin.

Seuraavat toimet on suunniteltu vuodelle 2016: riskienhallinnan integroiminen yhä syvemmin strategia-prosessiin ja siihen liittyvien menetelmien kehittäminen, asetetun riskinottohalukkuuden ja sietokyvyn vieminen osaksi riskienhallinnan ohjausryhmän päätöksentekoprosesseja sekä riskienhallinnan syvempi jalkautus valituille alueille.

Suurimmat riskit

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoisiin 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 näkyymiin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Suurimmat riskit

Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)	
LIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ			
Kilpailijat	Riski, että kilpailijat tai uudet markkinoille tulijat ryhtyvät toimiin joiden tarkoituksena on luoda kestävä kilpailuetua Finnairia vastaan.	<ul style="list-style-type: none"> Kilpailijoiden toiminnan jatkuva seuranta Skenaarioanalyysi Valmiussuunnittelu 	<ul style="list-style-type: none"> Tuotekehitysohjelma(t) Kustannustehokkuusohjelmat Aktiivinen allianssi- ja kumppanuushankeyhteistyö
Pääoman saatavuus	Riski, että riittämätön pääoman saatavuus vaikeuttaa yhtiön kykyä kasvaa, toteuttaa liiketoimintamalliaan ja generoida liikevoittoa.	<ul style="list-style-type: none"> Rahoitussuunnitelma Rahoituspolitiikka 	<ul style="list-style-type: none"> Roadshow:t ja tapaamiset sijoittajien ja analyytikoiden kanssa Pääomamarkkinapäivä(t)
Taloudellinen epävakaus	Riski, että merkittävä taloudellinen epävakaus tai muu laajamittainen taloudellinen häiriö hidastaa matkustamista.	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva markkinakehityksen analysointi Säännölliset riskinarvioinnit Valmiussuunnittelu 	<ul style="list-style-type: none"> Riskien hajauttaminen aktiivisella salkunhoidolla Rakenteelliset muutokset Laivaston omistusstrategia
Liikennöimismaksut ja -oikeudet	Riski siitä, että ylilento-oikeuksien hinta ja saatavuus tai liikennöimismaksujen kuten saapumis-, lähtö- ja navigointimaksujen hintakehitys vaikuttaa negatiivisesti Finnairin operaatioihin ja kannattavuuteen.	<ul style="list-style-type: none"> Poliittisen ympäristön jatkuva seuranta Lobbyaus 	<ul style="list-style-type: none"> Aktiivinen avainsidosryhmäyhteistyö Konsernitason riippuvuusarviointi
Maariski	Riski, että kysynnän äkilliset muutokset, poliittiset 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 	<ul style="list-style-type: none"> Valmiussuunnittelu Kriisiviestinnän suunnittelu Verkoston monipuolistaminen
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 politiikat 	<ul style="list-style-type: none"> Tietoisuuden nostaminen sisäisten koulutusohjelmien avulla Resurssien riittävyyden ja kyvykkyyden varmistaminen sisäisissä kontrolleissa
TALOUDELLINEN			
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 	<ul style="list-style-type: none"> Korkosuojausaste(id)en jatkuva seuranta Skenaario- ja herkkyyksianalyysi
Likviditeettiriski	Riski siitä, että riittämätömän rahavirran vuoksi yhtiölle syntyisi ylimääräisiä tai tarpeettomia kustannuksia.	<ul style="list-style-type: none"> Vahvan kassan säilyttäminen Rahoituslähteiden monipuolistaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Ennakkoon sovittu lentokonerahoitus Käyttämättömien luottojärjestelyiden ja yrittäjädistusohjelman säilyttäminen
LIKETOIMINTA			
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 	<ul style="list-style-type: none"> Sisäisen viestinnän johtaminen Ammattiliittosuhteiden johtaminen Valmiussuunnittelu Aktiivinen ja avoin viestintä keskeisten sidosryhmien kanssa
Kapasiteetin käyttö	Riski, että riittämätön kapasiteetti tai ylikapasiteetti uhkaa Finnairin kykyä vastata asiakkaiden vaatimuksiin ja tuottaa kilpailukykyisiä voittomarginaaleja.	<ul style="list-style-type: none"> Verkostostrategia Kysynnän ennustaminen Reittikannattavuuden seuranta 	<ul style="list-style-type: none"> Poikkeama-analyysi Jatkuva prosessikehitys

Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)
LIIKETOIMINTA		
Markkinointimix	Riski, että segmentointi- ja markkinointimixpäättökset tuoteen, hinnan, kampanjoiden ja jakelun osalta eivät tue kestävästä kilpailuedun luomisesta.	<ul style="list-style-type: none"> • Finnair-brändin uudelleenpositionointi • Jatkuva benchmarking ja Finnair-tuotteen strateginen aseointi
Myyntituottojen hallinta	Riski, että Finnair ei pysty kilpailukykyiseen tuottojen hallintaan ja optimoimaan tulojaan tuolikielometria kohden.	<ul style="list-style-type: none"> • Uudistettu maailmanlaajuinen myyntistrategia ja myyntituottojen optimointiprosessi • Varaustrendien, ennakkovarausraporttien ja myyntitoteuman päivittäinen seuranta • Keskeisten muuttujien kuten markkinaosuusien, hinnoittelurakenteen ja olennaisten kilpailevien lentoyhtiöiden hintatason sekä reittikannattavuuden seuranta
KUMPPANUUDET		
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 allianssiyhteistyö • Yhteinen liiketoiminnan hallintamalli • Nimetyt allianssi- ja yhteisyritykset
Kumppanit ja toimittajat	Riski, että laatu- ja saatavuusongelmilla ja / tai kumppanuusien ja toimittajien odottamattomilla kustannuksilla on haitallinen vaikutus Finnairin tuotteen ja kannattavuuteen tai toimittajat saavat neuvotteluvoimaa suhteessa Finnairiin.	<ul style="list-style-type: none"> • Toimittajien monipuolistaminen • Toimittajasuhdehallinta-ohjelma • Toimittajien riskinarviointi • Sopimusriskihallinta
TURVALLISUUS		
Lentoturvallisuus	Riski, että lentoturvallisuus vaarantuu huonon prosessisuunnittelun, huonon prosessien täytäntöönpanon tai inhimillisen virheen vuoksi.	<ul style="list-style-type: none"> • Turvallisuusjohtamisjärjestelmä • Turvallisuushallintojärjestelmä (Safety Board, turvallisuustoimintaryhmät, viranhaltijan velvollisuudet) • Jatkuva analyysi • Riskiarviot
Tieto ja cyber-turvallisuus	<p>Riski, että cyber-hyökkäys lentoliikenteen järjestelmiä kohtaan vaikuttaa negatiivisesti operaatioihin vaarantaen Finnairin maineen.</p> <p>Riski, että sopimattomat osapuolet voivat käyttää Finnairin arkaluonteisia tai salaisia tietoja vaarantaen tiedon luottamuksellisuuden ja/tai eheyden.</p> <p>Riski, että laajamittainen hyökkäys tai toimintahäiriö tietojärjestelmissä vaikuttaa Finnairin kykyyn jatkaa liiketoimintaa suunnitellusti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Riskiarvioinnit • Turvallisuusauditoinnit ja arvioinnit

- Asiakastyytyväisyys- ja kuluttajatrenditutkimukset
- Uusi sähköisen kaupan organisaatio online-palvelujen kehittämiseksi

- Ylimmän johdon toteuttama seuranta ja suorituskyvyn arviointi
- Valvontatoimenpiteet myyntituottojen hallinnan tietojen oikea-aikaisuuden ja luotettavuuden varmistamiseksi

- Projekt- ja prosessijohtamisen menetelmien käyttö
- Yleinen jatkuva prosessikehitystoiminta
- Yhteisyrityksiin liittyvien prosessien sisäinen valvonta

- Erilliset tuotekategoriakohtaiset hankinnan asiantuntijat
- Dedikoidut johtajat kumppanuuksille
- Skenaarioanalyysi
- Valmiussuunnittelu

- Raportointi
- Seuranta
- Turvallisuus auditointiohjelma
- Väsymysriskinhallintajärjestelmä

- Riskienhallintatoimet
- Valmiussuunnittelu

Palkka- ja palkkioselvitys 2015

Sisällysluettelo

Johdanto 105

Finnairin kokonaispalkitseminen 105

Palkkatason määrittelyssä käytetään taustalla työn vaativuuden arviointia 106

Muuttuvat palkanosat 106

Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot 106

Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot 106

Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys 108

Hallituksen palkkiot vuonna 2015 109

Johdon palkitseminen vuonna 2015 109

Lisäeläkkeet 109

Työsuhteen päätyminen ja erokorvaus 110

Muut edut 110

Johdanto

Finnairin palkka- ja palkkioselvitys kuvaa yhtiön palkitsemiskäytäntöjä sekä ylimmän johdon eli hallituksen, toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkitsemista vuonna 2015. Lisätietoja saa yhtiön internetsivuilta www.finnairgroup.com. Palkka- ja palkkioselvitys on laadittu Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaiseman Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin 2010 suosituksen 47 mukaisesti, ja se kattaa myös muita keskeisiä palkitsemisen osa-alueita, joiden arvelemme kiinnostavan lukijaa.

Finnairin kokonaispalkitseminen

Palkitsemisessa ja palkkiorakenteissa otetaan huomioon eri palkitsemismuotojen vaikuttavuus ja kustannukset. Finnairin palkitsemiskäytännöt noudattavat paikallisia lakeja, määräyksiä ja käytäntöjä. Eri työntekijäryhmien kokonaispalkitsemista verrataan vuosittain jokaisessa toimintamaassa paikallisiin palkkoihin vastaavissa tehtävissä.

Toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden 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: luontoisedut ja muut henkilöstöedut

Muiden henkilöstöryhmien palkka- ja palkkiorakenne sekä palkan lisät on määritelty pääosin suomalaisissa työehtosopimuksissa. Suomen ulkopuolella Finnair noudattaa kunkin maan paikallisia palkkakäytäntöjä ja työehtosopimuksia.

Koko henkilöstön työsuhde-etuihin kuuluvat muun muassa yhtiön politiikan mukainen lentolipuetu ja Suomessa myös sairauskassa. Lisäksi tietyillä työntekijäryhmillä on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Finnair kehittää työn palkitsevuutta ja kiinnostavuutta tarjoamalla taloudellisten etuuksien lisäksi mahdollisuuksia työssä kehittymiseen ja tehtäväkiertoon yhtiön sisällä. Työntekijät viihtyvät hyvin Finnairissa – työurat ovat keskimäärin pitkiä ja vaihtuvuus vähäistä. Vuoden 2015 lopussa koko henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien pituus Finnairissa oli 17,2 vuotta.

Finnairin suomalaisten työntekijäryhmien laskennalliset kuukausiansiot¹⁾ 2015

Henkilöstöryhmä	Mediaani ²⁾		
	2015	2014	2013
Johtoryhmä	20 412	18 486	18 998
Lentäjät	10 719	10 216	10 469
Johtotehtävissä olevat	9 848	8 517	9 004
Ylemmät toimihenkilöt	5 424	5 241	-
Tekniset toimihenkilöt	5 110	5 116	4 877
Tekniset työntekijät	4 810	4 777	4 577
Matkustamohenkilökunta	4 015	4 207	4 152
Maapalvelutyöntekijät	3 821	3 911	3 825
Toimihenkilöt	3 593	3 551	3486

¹⁾ Laskennallinen kuukausiansio: verotettavat bruttoansiot jaettuna 12 kuukaudella.

²⁾ Mediaaniansiot kuvaavat kunkin ryhmän keskipalkkaa, eli puolet ryhmän työntekijöistä ansaitsee tätä enemmän ja puolet tätä vähemmän. Laskelmissa ei ole mukana ainoastaan koko vuodelta palkkaa saaneet työntekijät. Lomautusten ja virkavapaiden 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 henkilöstöryhmän keskipalkkoja eivätkä anna kuvaa henkilöstön kokonaiskustannuksista. Lentäjien mediaaniansio laski vuodesta 2013 ja nousi jälleen vuonna 2015. Tätä selittävät vuonna 2014 pidetyt lomarahavapaat. Ylempien toimihenkilöiden ja johdon mediaaniansiot nousivat vuonna 2015, kun lyhyen aikavälin kannustimet toteutuivat aiempaa korkeampina

yhtiön tuloksesta johtuen. Lisäksi johdon kokoonpanossa on tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttivat mediaaniin.

Keskimääräiset palvelusvuodet Finnairin eri työntekijäryhmissä 31.12.2015

Henkilöstöryhmä	Keskimääräiset palvelusvuodet
Johtoryhmä	6,8
Lentäjät	15,2
Johtotehtävissä olevat	13,2
Ylemmät toimihenkilöt	16,6
Tekniset toimihenkilöt	26,4
Tekniset työntekijät	20,9
Matkustamohenkilökunta	20,1
Maapalvelutyöntekijät	19,0
Toimihenkilöt	21,7
Matkatoimistovirkailijat	16,1
Matkaoppaat	7,1
Matkatoimistot, ylemmät toimihenkilöt	11,9
Ulkomaat	7,1
Kaikkien työntekijäryhmien keskiarvo	17,2

Palkkatason määrittelyssä käytetään taustalla työn vaatavuuden arviointia

Finnair käyttää toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden ja ulkomaan toimipisteiden henkilökunnan palkkatason määrittelyssä pohjana vaativuusluokittelua (job grading). Vaativuusluokka perustuu tehtävän merkittävyyteen ja vastuuseen organisaatiossa, ei hierarkkiseen raportointisuhteeseen. Vaativuusluokka on sidoksissa tehtävään ja henkilön vaihtaessa tehtävästä toiseen hänen tehtävänsä vaativuusluokka voi muuttua. Vaativuusluokka mahdollistaa yhdenmukaisen palkitsemisen sekä yhtiön sisällä että ulkoisiin markkinoihin nähden.

Muuttuvat palkanosat

Muuttuvien palkanosien tavoitteena on joustava ja kannustava palkitseminen, joka määräytyy yhtiön menestyksen ja henkilön oman suorituksen perusteella. Lisäksi pitkän aikavälin kannustimilla pyritään sitouttamaan henkilöstöä ja johtoa sekä yhdenmukaistamaan heidän etunsa yhtiön osakkeenomistajien edun kanssa. Suoritustavoitteet asettaa Finnairin hallitus.

Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot

Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnair hyödyntää johtamisessa suoritukseen perustuvaa lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmää. Järjestelmä sisältää toisiaan seuraavina vaiheina tavoitteiden asettamisen, suorituksen arvioinnin ja kehityskeskustelun. Lyhyen aikavälin muuttuvan palkanosan tavoitetaso on tehtäväluokasta 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 kuuden kuukauden mittaista budjettikautta ja palkkiot maksetaan puolivuositain. Palkkio lasketaan kyseisen jakson aikana maksetusta peruspalkasta.

Yhtiön toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten kannustinpalkkiot määräytyvät hallituksen puolivuositain asettamien tavoitteiden perusteella. Kunkin johtajan tavoitteet perustuvat sekä koko Finnairia koskeviin tavoitteisiin että johtajan vastuulla olevan liiketoiminta-alueen tavoitteisiin. Tavoitteet perustuvat pääasiallisesti taloudellisiin tekijöihin mutta myös operatiiviseen toimintaan ja laatuun liittyviin mittareihin, kuten asiakastytyväisyyteen.

Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä kannustinpalkkion tavoitetaso on 30 prosenttia ja maksimitaso 60 prosenttia peruspalkasta.

Valtion palkitsemisohjeen eli Talouspoliittisen ministerivaliokunnan 13.8.2012 yritysjohton ja avainhenkilöiden palkitsemisesta antaman kannanoton mukaisesti yksittäisen henkilön lyhyen aikavälin kannustinpalkkio ei minään vuonna voi ylittää 60 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

Henkilöstörahaso

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahaso, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin toimitusjohtaja ja muut johtoryhmän jäsenet eivät kuulu henkilöstörahasoon. Henkilöstörahasoon eivät kuulu myöskään suoritusperusteisen osakeohjelman piirissä olevat henkilöt. Vuonna 2015 henkilöstörahasoon tavoitteet eivät täyttyneet.

Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot

Henkilöstön osakesäästöohjelma Fly Share

Finnairin hallitus päätti 27.3.2013 suunnata osakesäästöohjelma Fly Sharen Finnairin henkilöstölle. Ohjelma kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi, vahvistaa työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkitsee työntekijöitä pitkällä aikavälillä.

Ohjelma koostuu rullaavista, vuoden mittaisista säästökausista ja niitä seuraavista noin kahden vuoden mittaisista omistusjaksoista. Uusista säästökausista päättää yhtiön hallitus vuosittain. Ohjelman kolmas säästökausi alkoi 1.7.2015.

Ohjelmaan osallistuminen on vapaaehtoista. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Säästö määrä voi olla 2–8 prosenttia osallistujan kuukauden bruttopalkasta, kuitenkin enintään 8 000 euroa vuodessa per osallistujaa. Kertyneillä säästöillä ostetaan osakkeita 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. Lisäksi Finnair antaa kaikille ohjelmaan ensimmäistä kertaa osallistuville 20 bonusosaketta ensimmäisen kolmen säästökuukauden jälkeen. Nämäkin osakkeet ovat veronalaista tuloa.

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. Järjestelmä kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Järjestelmä on laadittu Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kannanoton periaatteiden mukaisesti.

Kannustinjärjestelmä koostuu vuosittain alkavista rullaavista ohjelmista, joissa osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Jokaisen uuden ohjelman aloittaminen edellyttää erillistä hyväksyntää Finnairin hallitukselta.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraa rajoitusaika, jonka aikana osallistujaa ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusaika on kolme vuotta Finnairin johtoryhmän jäsenenä 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 osallistujille kahdessa tai kolmessa erässä ansaintajaksoa seuraavien kolmen vuoden aikana.

Siirtyminen kiinteästä, kolmen vuoden pituisesta ohjelmasta vuosittain alkavaan rullaavaan ohjelmarakenteeseen aiheuttaa sen, että uusi järjestelmä toimii kokonaisuudessaan palkkio-osakkeiden osalta vasta vuonna 2018. Tästä syystä järjestelmään lisättiin kertaluonteinen siirtymäkauden lisäohjelma täydentämään vuosien 2016 ja 2017 palkkio-osakkeita. Lisäohjelman suoritusavoitteet eivät täytyneet. Vuosina 2014 ja 2015 johdolle ei maksettu lainkaan palkkio-osakkeita.

Mikäli ohjelman suoritusavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 30 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritusavoitteet toteutuvat enimmäistasonsa, 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 saatavat osakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa.

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 työsuhte 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 syyllistynyt merkittävään rikkeeseen tai toiminut tavalla, joka on yhtiölle haitallista tai yhtiön intressien vastaista.

Ohjelmien suoritusmittarit

Vuosia 2013–2015 koskevan ohjelman 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.

Vuosia 2014–2016 ja 2015–2017 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Näiden mittarien painoarvot ovat 50 ja 50 prosenttia.



Osakeohjelma vahvistaa työntekijöiden sitoutumista omistaja-arvon kehitykseen sekä palkitsee pitkällä aikavälillä.

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 vuositasolla on 5–10 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta.

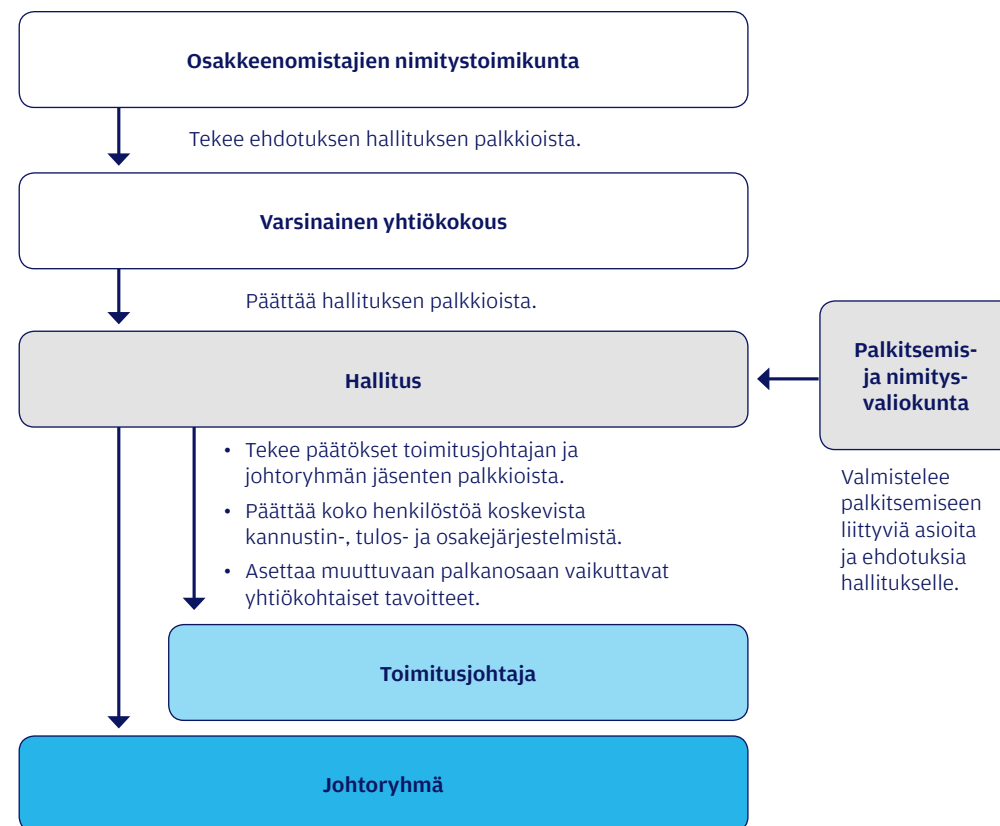
Ohjelmaan oikeutettuja lentäjiä on yhtiössä noin 700. Rahapalkkio maksetaan lentäjille keväällä 2019, mikäli edellä mainitut edellytykset täyttyvät.

Johton palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys

Hallituksen palkkiot: Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikunta antaa vuosittain ehdotuksensa hallituksen palkkioiksi, joista lopullisesti päättää Finnairin varsinainen yhtiökokous.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitseminen: Finnairin hallitus päättää toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmään kuuluvien henkilöiden palkasta, palkitsemisjärjestelmistä ja niihin liittyvistä tavoitteista yhtiön hallituksen palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan valmistelun pohjalta. Palkitsemisessa on otettu huomioon valtion palkitsemisohjeet.

Palkitsemisen päätöksentekojärjestys



Hallituksen palkkiot vuonna 2015

Finnairin hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot sekä muut taloudelliset edut päättää vuosittain varsinainen yhtiökokous. Hallituksen jäsenten valintaa ja heidän palkitsemistaan valmistelee suurimpien osakkeenomistajien edustajien muodostama nimitystoimikunta. Hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot maksetaan rahakorvauksina.

Hallituksen jäsenet eivät ole yhtiön osakeohjelman eivätkä kannustinpalkkiojärjestelmän piirissä.

Vuoden 2015 yhtiökokouksen päättämät vuosi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille ovat:

- puheenjohtaja 61 200 euroa;
- varapuheenjohtaja 32 400 euroa;
- tarkastusvaliokunnan ja palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan puheenjohtajat 32 400 euroa siinä tapauksessa, että he eivät samalla toimi hallituksen puheenjohtajana tai varapuheenjohtajana
- jäsenen vuosipalkkio 30 000 euroa;
- hallituksen tai valiokunnan kokouksilta maksettava kokouspalkkio on 600 euroa jäsenen kotimaassa pidetystä kokouksesta, 2 400 euroa muualla pidetystä kokouksesta ja 600 euroa puhelinkokouksesta.

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnairin reittilennoilla erillisen hallituksen lippuhjesäännön mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkaan 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 vuosipalkkiot ovat olleet muuttumattomat vuodesta 2008 lähtien.

Finnairin hallituksen palkkiot 2015 maksuperusteisesti

	Vuosipalkkiot ¹⁾	Hallituksen kokoukset	Valiokunnan kokoukset	Kokouspalkkiot yhteensä	Verotettavat etuudet ²⁾	Yhteensä
Jäsenet 1.1.-31.12.2015						
Klaus Heinemann (pj.)	61 200	10/10	0/0	16 200	0	77 400
Harri Kerminen (varapj.)	32 400	9/10	10/11	12 000	0	44 400
Maija-Liisa Friman	31 800	10/10	6/6	10 800	7 380	49 980
Gunvor Kronman	30 000	9/10	4/5	8 400	4 526	42 926
Jussi Itävuori	31 800	10/10	5/5	29 400	1 953	63 153
Jaana Tuominen	30 000	10/10	4/5	9 600	2 709	42 309
Nigel Turner	30 000	10/10	6/6	31 800	1 047	62 847

Hallituksen kokouspalkkiot on esitetty yllä maksuperusteisesti.

¹⁾ Hallituksen palkkio on ilmaistu vuositasolla, mutta palkkio maksetaan kuukausittaisina erinä.

²⁾ Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenillä on mahdollisuus käyttää.

Johdon palkitseminen vuonna 2015

Finnair Oyj:n toimitusjohtajana toimi vuonna 2015 Pekka Vauramo. Johtoryhmässä oli vuonna 2015 toimitusjohtajan lisäksi kuusi henkilöä. Vuoden 2015 aikana talousjohtaja Erno Hildén jätti johtoryhmän ja hänen tilallaan aloitti 1.9.2015 Pekka Vähähyyppä. Johtoryhmän jäsenet on esitelty sivulla 113.

Vuonna 2015 johdolle ei tullut maksettavaksi lainkaan pitkän aikavälin kannustimia.

Lisäeläkkeet

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja Pekka Vauramolle kertyy eläkettä ja hänen eläkeikänsä määräytyy työntekijän eläkelain mukaisesti. Toimitusjohtaja Vauramolla ei ole lisäeläke-etuutta.

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 kolme johtoryhmän jäsentä. Lisäeläkemaksun suuruus on 10 prosenttia vuoden 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. Nykyisten johtoryhmän jäsenten irtisanomisaika ja erokorvaus vaihtelevat työhöntuloajankohdan käytännön mukaisesti. Irtisanomisaika on molemminpuolisesti enintään 6 kuukautta. Yhtiön päättäessä työsuhteen johtajalle maksetaan työsuhteen päättymisestä riippuen enintään 12 kuukauden peruspalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos työsuhteen puretaan tai jos johtaja irtisanoa itse työsuhteen 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 1.3.7 Palkitseminen.

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa	Toimitusjohtaja 2015		Toimitusjohtaja 2014		Johtoryhmä 2015 ¹⁾	Johtoryhmä 2014 ¹⁾
		Pekka Vauramo	Pekka Vauramo			
Peruspalkka²⁾						
Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä on hallituksen päättämä kuukausittain maksettava peruspalkka.	Yhteensä, euroa	648 948	638 600	1 196 213	1 614 461	
Luontoisedut						
Työsuhde-etuja on kuvattu sivulla 110.	Autoetu, verotusarvo	0	0	47 025	60 999	
	Puhelinetu, verotusarvo	240	240	1 370	1 720	
	Muut verotettavat etuudet ⁴⁾	2 304	3 695	12 281	2 916	
	Yhteensä, euroa	2 544	3 935	60 676	65 635	
Lyhyen aikavälin kannustimet³⁾						
Periaatteita on kuvattu sivulla 106.	Yhteensä, euroa	215 252	117 508	201 263	163 104	
Pitkän aikavälin kannustimet⁵⁾						
	Yhteensä, euroa	0	0	0	0	
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä		866 744	760 042	1 458 152	1 843 200	

¹⁾ Sisältää palkat ja palkkiot siltä ajalta kun henkilö on toiminut johtoryhmän jäsenenä.

²⁾ Peruspalkka sisältää lomarahat.

³⁾ Vuoden 2014 kannustimien ansaintajakso oli 1.7.2013–30.6.2014 ja vuoden 2015 osalta 1.7.2014–30.6.2015.

⁴⁾ Muut verotettavat etuudet sisältävät mm. sairaskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstöliput.

⁵⁾ Vuosina 2014 ja 2015 johdolle ei maksettu pitkän aikavälin kannustimia.

Hallitus 2015



Klaus Heinemann



Harri Kerminen



Maija-Liisa Friman

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, Scope Ratings AG:n 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, Spinverse Oy:n ja Magsort Oy:n hallituksen puheenjohtaja, Tikkurila Oyj:n, Normet Oy:n, SK Spice Holdings Sarl: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 Oyj:n hallituksen varapuheenjohtaja, Talvivaara Oyj (25.6.2015 asti), LKAB:n, Arvopaperimarkkinayhdistyksen ja Boardman Oy:n hallitusten jäsen. Ekokem Oy Ab:n (24.4.2015 asti) 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, RJI Partners Limited.

Keskeiset luottamustehtävät: Barona Group Oy:n ja RJI Partners Oy:n hallituksen jäsen sekä RJI Holding Oy:n ja Cloudator Payroll Oy:n hallituksen puheenjohtaja.

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 hallituksen puheenjohtaja, Crisis Management Initiativen ja Plan Internationalin hallituksen varapuheenjohtaja, Veripalvelun, Helsingin yliopiston, Konstsfundetin, 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, NATS plc:n hallituksen sekä tarkastus- ja rahoitusvaliokunnan jäsen.

Hallitus valittiin 25.3.2015 pidetyssä yhtiökokouksessa. Lisätietoa hallituksen jäsenistä sekä heidän Finnair-osakkeiden omistuksesta löytyy osoitteesta www.finnairgroup.com.



Jussi Itävuori



Gunvor Kronman



Jaana Tuominen



Nigel Turner

Johtoryhmä 31.12.2015



Pekka Vauramo
@pekkavau



Eija Hakakari
@eijahakakari



Ville Iho

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 on aiemmin toiminut Stora Enson Printing and Living -divisioonan henkilöstöjohtajana, Rautaruukin henkilöstöjohtajana sekä henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Kiinassa ja Suomessa.

Ville Iho

s. 1969, DI, operatiivinen johtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998. Iho on toiminut aiemmin Finnairin resurssienhallinnasta vastaavana johtajana ja Finnair Reittiliikenteen eri tehtävissä, muun muassa 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.

Sami Sarelius

s. 1971, OTK, lakiasiaintoimittaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998.

Arja Suominen

s. 1958, FM, e-MBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2011. Suominen on aiemmin työskennellyt Nokiassa viestinnän johtotehtävissä, viimeksi Nokian viestintäjohtajana.

Pekka Vähähyyppä

s. 1960, kauppatieteiden maisteri, eMBA, talousjohtaja 17.8.2015 alkaen. Vähähyyppä toimi vuosina 2000 - 2015 Stockmannin palveluksessa, viimeksi talousjohtajana. Sitä ennen hän toimi talous- ja rahoitushallinnon johtotehtävissä muun muassa Nestlén pohjoismaisissa tytäryhtiöissä, OKO-Venture Capitalissa ja A-lehdissä.

Lisätietoa johtoryhmän jäsenistä sekä heidän Finnair-osakkeiden omistuksestaan on osoitteessa www.finnairgroup.com.



Juha Järvinen
@juhahelsinki



Sami Sarelius



Arja Suominen
@arjasuominen



Pekka Vähähyyppä
@PekkaVahahyyppa

Tietoa osakkeenomistajille

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään torstaina 17.3.2016 klo 15.00 alkaen Helsingin Messukeskuksessa, Messuaukio 1, kongressisiiven sisäänkäynti. Ilmoittautuneiden vastaanottaminen alkaa klo 14.00. Paikalla on kahvitarjoilu ennen varsinaisen kokouksen alkamista.

Yhtiökokouskutsu

Yhtiökokouskutsu 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 kokouskutsuun.

Osallistumisoikeus

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajalla, joka on merkitty viimeistään maanantaina 7.3.2016 Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon.

Ilmoittautuminen

Osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää äänioikeuttaan, tulee ilmoittaa osallistumisestaan yhtiölle maanantaina 14.3.2016 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 maanantaina 14.3.2016 klo 10.00.

Osakkeenomistaja voi osallistua yhtiökokoukseen itse tai valtuuttamansa asiamiehen välityksellä. Mahdolliset valtakirjat pyydetään toimittamaan ilmoittautumisaajan loppuun mennessä osoitteeseen: Finnair Oyj/Yhtiökokous, HEL AAC/502, 01053 FINNAIR.

Yhtiökokouspäivämääriä ja aikoja

7.3.2016	Yhtiökokouksen täsmäytyspäivä
14.3.2016	klo 10.00 viimeinen ilmoittautumisaika
17.3.2016	klo 14.00 alkaa yhtiökokoukseen ilmoittautuneiden vastaanotto sekä kahvitarjoilu ja klo 15.00 alkaa varsinainen yhtiökokous

Osingonjakoehdotus

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat olivat 181 101 862,30 euroa 31.12.2015. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2015 ei jaeta osinkoa.

Taloudelliset katsaukset vuonna 2016

Finnairin vuoden 2016 osavuositarkastukset julkaistaan seuraavasti:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2016 torstaina 12.5.2016
- Osavuositarkastus tammi–kesäkuulta 2016 keskiviikkona 17.8.2016
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2016 keskiviikkona 26.10.2016

Osavuositarkastukset julkistetaan vuonna 2016 arviolta klo 9.00.

Vuosikertomus, tilinpäätös ja osavuositarkastukset 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 edellä mainittujantietoja.

Arvioita Finnairista sijoituskohteena

Yhtiön tietojen mukaan ainakin seuraavat analytiikot julkaisevat sijoitustutkimusta yhtiöstä:

- Carnegie, Robin Nyberg, Puh. +358 9 618 71 234
- Evli Bank, Jaakko Tyrväinen, Puh. +358 9 4766 9314
- HSBC, Andrew Lobbenberg, UK, Puh. +44 207 991 6816
- Nordea, Pasi Väisänen, Puh. +358 9 1655 9943
- Pohjola, Jari Räisänen, Puh. +358 10 252 4504
- Inderes, Antti Viljakainen, Puh. +358 44 591 2216

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
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
Skytrax	Tutkimusyritys, joka arvioi lentoyhtiöitä ja niiden palveluja
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



instagram.com/feelfinnair