

FINNAIR

VUOSIKERTOMUS 2016





SISÄLTÖ

2	Vuosikertomuksesta	89 Hallinnointi
3 2016 lyhyesti		90 Johtamisperiaatteet
3	Toimitusjohtajan katsaus	95 Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2016
5	Vuoden 2016 kohokohdat	107 Riskienhallinta ja suurimmat riskit
7 Strategia		112 Palkka- ja palkkioselvitys 2016
8	Finnair lyhyesti	118 Hallitus
9	Megatrendit	119 Johtoryhmä
10	Muuttuva toimintaympäristö	120 Tietoa osakkeenomistajille
12	Arvonluonti ja strategia	122 Vastuullisuus
18	Sidosryhmäyhteistyö	123 Olennaisuusanalyysi
19	Fit for the future	125 Raportointiperiaatteet
21	Liiketoiminnan mittarit	127 Taloudellinen vastuu
22 Talous		130 Sosiaalinen vastuu
23	Avainlukuja	139 Ympäristövastuu
25	Hallituksen toimintakertomus	148 Global Compact -sisältöindeksi
35	Tilinpäätös	149 GRI G4-sisältöindeksi
81	Tunnuslukujen laskentakaavat	153 Riippumattoman varmentajan varmennusraportti
82	Hallituksen esitys osingonjaosta	
83	Tilitarkastuskertomus	154 Yhteystiedot
87	Verojalanjätkiselvitys	



Vuosikertomuksesta

Finnair-konsernin liiketoiminnan ytimenä on lentoliikenne. Vuosikertomuksessa ja siihen kuuluvassa 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 2016. Olennaiset näkökohdat on esitelty sivulla 123. Vuosikertomus sisältää Finnairin olennaiset tapahtumat sen kaikissa liiketoimintayksiköissä vuonna 2016, toimitusjohtajan katsauksen, strategia- ja arvonluontiosion ja katsauksen sidosryhmäsuhteisiin sekä megatrendeihin. Vuosikertomuksessa on kuvattu myös johtamiskäytännöt sekä verojalanjälki. GRI-osiossa on esitelty olennaisuusanalyysiprosessi sekä sen perusteella määritellyt olennaiset näkökohdat ja mittarit tietoineen.

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvausta.

- Liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä.
- Kiinnostavia lukuja on korostettu ympyröimällä, ja näitä ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehyksessä.
- Tilinpäätöksen eri osioihin on lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Vuosi 2016 osoitti, että Finnair etenee oikeaan suuntaan. Olemme kasvupolulla, mutta meidän on lisättävä vauhtia.

Finnairissa on tekemisen henki – toteutamme määrätietoisesti strategiaamme. Rekrytoimme ja panostamme niin asiakas- kuin henkilöstökokemukseen, kehitämme brändiämme. Mietimme, miten voimme hyödyntää digitalisaation tarjoamia uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Teemme työtä pohjoismaisen asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Liikevaihtomme kasvoi vuonna 2016 noin 3 prosenttia 2,3 miljardiin euroon ja vertailukelpoinen tuloksemme yli kaksinkertaistui 55 miljoonaan euroon. Kuuden prosentin voittomarginaalitavoitteen saavuttamiseksi tarvitsemme kuitenkin määrätietoisia toimenpiteitä ja kannattavaa kasvua.

Vuoden keskeisin strateginen päätös oli kiihdyttää Finnairin kasvuvauhtia. Aiemmin tarkoituksemme oli luopua viimeisen A340-koneemme ohella kahdesta A330-laajarunkokoneesta tänä vuonna, kun otamme vastaan neljä uutta A350-konetta. Päätimme sen sijaan pitää kaikki A330-koneet, mikä olennaisesti vahvistaa laajarunkolaivastoaamme. Kaukoliikenteen kasvun myötä vahvistamme myös syöttöliikennettä uusilla A321-kapearunkokoneilla.

Kapasiteetin kasvu alentaa keskimääräisiä yksikkökustannuksiamme ja on kilpailukykyimme kannalta välttämätöntä. Se myös mahdollistaa sen, että voimme tarjota uusia kohteita ja vuoroja asiakkaillemme. Strategian mukaisesti kasvumme painottuu Euroopan ja Aasian

väliseen liikenteeseen, jossa meillä on Helsinki-Vantaan keskeisestä sijainnista johtuva maantieteellinen kilpailuetu. Samalla avaamme myös kotimarkkinoillemme uusia lentoyhteyksiä niin liike- kuin lomamatkustajille.

Jotta voimme kasvaa, tarvitsemme uutta henkilöstöä. Olemme kiihdyttäneet erityisesti lentävän henkilöstön rekrytointeja, sillä yksi laajarunkokone työllistää suoraan noin sata henkeä. Henkilöstömäärämme kasvoi vuonna 2016 jatkuvissa toiminnoissa nettomääräisesti 280:llä, ja vuoteen 2020 mennessä arvioimme nyt rekrytoivamme kaikkiaan tuhat ihmistä vuoden 2016 alkuun verrattuna.

Kasvuun liittyy myös kasvukipuja. Uusien koneiden toimituksissa oli viiveitä, joten miehistön tyyppikoulutukset siirtyivät ja kasaantuivat. Samalla koulutimme myös uutta henkilöstöä. Syntyneitä resurssivajetta paikkasimme vuokraamalla suunniteltua enemmän ulkopuolista miehistöä ja kalustoa. Tämä vaikutti jonkin verran asiakaskokemukseen ja toi mukanaan myös operatiivista epäsäännöllisyyttä. Näistä syistä aiheutuneet kustannukset pienensivät tulostamme kahdellakymmenellä miljoonalla eurolla. Tästä huolimatta Finnairin asiakas-tyytyväisyys kehittyi erittäin myönteisesti vuonna 2016.

Henki Finnairissa on hyvä, vaikka siirtymävaihe väistämättä vaatii venymistä meiltä kaikilta. Työssä jaksamisen tueksi pyrimme määrätietoisesti kehittämään sisäistä toimintakulttuuria ja parantamaan henkilöstökokemusta entisestään. Henkilöstömme on



"LIIKEVAIHTOMME KASVOI 2,3 MILJARDIIN EUROON JA VERTAILUKELPOINEN LIIKEVOITTO ME YLI KAKSINKERTAISTUI 55 MILJOONAAN EUROON."

– PEKKA VAURAMO, TOIMITUSJOHTAJA



"ASIAKAS ON LIKETOIMINTAMME KESKIÖSSÄ".

innoissaan liiketoimintamme kasvusta ja sen synnyttämästä uudesta liiketoiminnasta, uusista työvereista ja urakehitysmahdollisuuksista.

Toteutimme myös organisaatiouudistuksen, jossa korostimme asiakaskokemusta ja digitalisaation kokonaisvaltaista hallintaa. Asiakas on liiketoimintamme keskiössä. Haluamme tarjota ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen, joka saa valitsemaan Finnairin aina uudelleen. Pohjoismainen asiakaskokemus tarkoittaa muun muassa luotettavuutta ja mutkattomuutta; asioita, joista suomalaisina voimme olla ylpeitä. Myös digitalisaatio on keskeisessä roolissa: ulospäin näkyviä esimerkkejä ovat applikaatio, joka helpottaa matkaa kaikissa sen vaiheissa, viihdetarjonta lennolla, lisämyyntiä tukeva sähköinen kaupamme maalla ja ilmassa sekä internet-yhteyksien asteittainen tuonti kaikkiin koneisiimme.

Satavuotiaan Suomen näkökulmasta on ilahduttavaa, että Suomen vetovoima matkakohteena on selvässä nosteessa. Finnair solmi vuoden 2016 aikana suuren kiinalaisen matkatoimiston kanssa strategisen kumppanuussopimuksen, jonka myötä Finnairista ja Helsingistä tuli sen asiakkaille keskeinen väylä Suomen Lappiin ja Eurooppaan. Loppuvuonna Rovaniemi ja Ivalo olivatkin yhteen laskettuna kiinalaisten matkustajiemme ykköskohde koko Euroopassa. Lisäksi olemme kehittäneet yhteistyössä muiden matkailualan toimijoiden kanssa stopover-palvelua lomailijoille, jotka haluavat pysähtyä Suomeen matkansa aikana. Näin olemme osa

suomalaista matkailulinkeinoa, jolla on mittavaa kasvupotentiaalia.

Kulunut vuosi oli merkittävä myös kestävän kehityksen kannalta. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn yleiskokouksessa solmittiin kauaskantoinen päästösopimus, joka jäädyttää alan päästöt vuoden 2020 tasolle. Finnair kuuluu alan ehdottomiin edelläkävijöihin kestävässä kehityksessä, ja saimme tästä tunnustusta vuoden aikana useissa riippumattomissa vastuullisuusarvioinneissa. Uudistimme vuonna 2016 kestävän kehityksen ohjelmamme sekä eettiset ohjeemme (Code of Conduct) ja otimme käyttöön lentoliikennetoimialalle luodun SEDEX-järjestelmän toimintaketjumme vastuullisuusarvioinnissa. Olemme myös sitoutuneet noudattamaan YK:n Global Compact -aloitteen vastuullisuusperiaatteita. Teimme menneenä vuonna kartoituksen, jolla varmistamme sen, että YK:n kestävän kehityksen tavoitteet otetaan huomioon kattavasti liiketoiminnassamme.

Finnair on lähtenyt nousuun yhteistyön voimin. Kiitän sijoittajiamme ja matkustajiamme heidän osoittamastaan luottamuksesta yhtiötä kohtaan. Haluan myös lausua parhaat kiitokset henkilöstöllemme innosteesta ja inspiroivasta työstä niin maalla kuin ilmassa.

Pekka Vauramo

Toimitusjohtaja

@pekkavau



VUODEN 2016 KOHOKOHDAT



Organisaatio uudistui ja kasvurekrytoinnit jatkuivat

Finnair uudisti organisaatiotaan kasvustrategiansa vauhdittamiseksi. Konsernin johtoryhmätasolle nostettiin kaksi uutta kokonaisuutta: asiakaskokemus ja digitaalisuus. Vuoden aikana on rakennettu näihin liittyviä toimintoja, ja Finnair kertoi loppuvuonna rekrytoivansa vuoden 2017 aikana yhteensä noin 70 ohjelmistokehittäjää, projektipäällikköä, palvelusuunnittelijaa sekä muuta digiosaajaa prosessien tehostamiseksi ja asiakaskokemuksen kehittämiseksi. Lisäksi Finnair rekrytoi vuoden aikana yhteensä yli sata lentäjää ja matkustamotyöntekijää kasvavan liikenteensä tarpeisiin.



Finnair päivitti kasvustrategiaansa

Finnairin hallitus määritteli toukokuussa ne asiat, joihin Finnair keskittyy vuosina 2016–2018 yhtiön strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi:

- Kannattava kasvu - Finnairin tarkisti kapasiteettinsa ja markkinaosuutensa kasvutavoitteita hieman aiempaa suuremmiksi. Yhtiö ilmoitti pitävänsä käytössään kaksi A330-laajarunkokoneita, joista aiemman suunnitelman mukaan oli tarkoitus luopua vuonna 2017. Kasvu tukee Finnairin kannattavuutta yksikkökustannusten laskun myötä.
- Asiakaskokemus - yhtiö kehittää johdonmukaisesti asiakaspalveluaan pohjoismaisen asiakaskokemusvisionsa pohjalta.
- Henkilöstökokemus - Finnair panostaa henkilöstön kehittämiseen osana kasvu- ja tuottavuusstrategiaansa. Kehitys koskee niin johtamista, työyhteisöä, osaamista, työkykyä kuin yhteistyötä.
- Digitaalinen transformaatio - Finnair hyödyntää toimintansa kehittämisessä liiketoiminta- ja digitalisaatiomurroksen mahdollisuuksia.

Laivastouudistus eteni

Finnair sai vuonna 2016 neljä uutta Airbus A350-900-laajarunkokoneita, joten niitä oli vuodenvaihteessa seitsemän. Uusista koneista kaksi rahoitettiin ns. JOLCO-rahoituksella (Japanese Operating Lease with a Call Option), yksi myynti- ja takaisinvuokrausso- pimuksella ja yksi käteisvaroin. Lisäksi Finnair kertoi kasvattavansa kapearunkolaivastoaan kasvavan syötöliikenteen tarpeisiin vuokraamalla pitkäaikaisesti kahdeksan uutta Airbus A321 -koneita vuosista 2017 ja 2018 alkaen sekä tehostamalla tiettyjen nykyisten koneidensa tilankäyttöä. Vuoden aikana käytöstä poistettiin kolme Airbus A340-laajarunkokoneita ja kaksi Embraer E175-kapearunkokoneita.





Pitkäaikainen päästövähennystavoite toteutui lähes täysimääräisesti

Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena oli vähentää itse operoimassaan liikenteessä myytyihin tonnikilometriin (Revenue Tonne Kilometers, RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 20 prosenttia vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Tavoite saavutettiin lähes täysimääräisesti, sillä vuotuiset suhteelliset hiilidioksidipäästöt vähenivät jakson aikana 19,4 prosenttia. Finnair käyttää päästötavoiteasetannassaan ensisijaisesti RTK-mittaria, sillä se suhteuttaa polttoaineenkulutusta ja päästöjä kuljetettuun matkaan sekä matkustajien ja rahdin määrän. Mahdollisimman tehokkaasti täytetyllä koneella lentäminen on nimittäin ympäristöystävällisintä. Saavutus perustuu suurelta osin uusien lentokoneiden hankintaan sekä matkustaja- ja rahtikäytöasteen paranemiseen. Lisäksi polttoaineen käyttöä on tehostettu jakson aikana muun muassa modernisoimalla olemassa olevaa kalustoa ja kehittämällä prosesseja.

Uudet reitit ja tuotteet

Finnair avasi kesäkaudeksi 2016 kaukoliikenteeseen uusina kohteina Fukuokan Japanissa ja Guangzhoun Kiinassa. Kohteet palaavat liikenneohjelmaan jälleen loppukevällä 2017. Lisäksi talvikohteena ollut Miami avattiin ympärivuotiseksi ja vuoroja Chicagoon lisättiin kesäksi. Euroopan-liikenteessä Finnairin kesäkauden 2016 uudet reittikohteet Helsingistä olivat Edinburgh, Billund, Pula, Zakynthos, Skiathos, Santorini, Preveza, Rimini, Verona ja Varna sekä Oulusta kerran viikossa Hania ja Alanya. Talvikaudeksi 2017 Finnair lisäsi lentoja Lappiin 10 prosenttia ja aloitti Lapin matkoja koskevan yhteistyön kiinalaisen Alibaba-ryhmään kuuluvan matkatoimiston Fliggyn kanssa.

Kesäkaudelle 2017 Finnair ilmoitti lisäävänsä vuoroja Hongkongiin ja Tokioon. Näin Finnairista tulee suurin eurooppalainen lentoyhtiö Japanissa: 28 viikkovuoroa ja neljä kohdetta on enemmän kuin millään muulla eurooppalaisella lentoyhtiöllä. Lisäksi Finnair avaa uudet reitit Helsingistä San Franciscoon, Alicanteen, Ibizaalle, Korfulle, Menorcalle ja Reykjavikiin. Euroopassa lentoja lisätään muun muassa Kööpenhaminaan, joka on noussut suosituksi kohteeksi aasialaisille turisteille.



Finnair sai vuoden aikana useita tunnustuksia

Saksalainen ESG-ratingyhtiö oekom research AG päivitti analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta. Finnairin ESG-rating vuonna 2016 oli B- ja 77:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein. Samalla Finnair sai Prime-luokituksen, joka kertoo sen arvopaperien sopivuudesta vastuullisten sijoittajien sijoituskohteeksi.

Finnair nimettiin TTG China Travel Awards -tilaisuudessa parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi Kiinassa. Palkinto perustui TTG:n julkaisujen lukijoiden äänestykseen. Lisäksi Finnair palkittiin kultamitalilla Global Business Travel Association (GBTA) Foundationin järjestämässä ICARUS-yritysvastuukilpailussa. Tunnustus tarkoittaa, että Finnair johtavana matkailualan vastuullisena yrityksenä on sitoumuksillaan ja toiminnallaan osoittanut pystyvänsä tarjoamaan asiakasyrityksilleen ja matkustajilleen kestäväen kehityksen näkökulmasta ensiluokkaisia matkustuspalveluita.

Skytrax World Airline Awards nimesi Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo seitsemättä kertaa peräkkäin. Palkinto myönnettiin Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, johon vastasi noin 19 miljoonaa matkustajaa yli 160 maasta. Kysely kattoi yli 40 kriteeriä, joita ovat muun muassa lähtöselvitys, istuinten mukavuus, matkustamon puhtaus ja palvelu. Finnair sai Skytraxilta myös neljän tähden lentoyhtiön yleisarvion.

Aurinkomatkat todettiin Suomen vastuullisimmaksi matkanjärjestäjäksi Sustainable Brand -indeksissä, joka on Skandinavian suurin kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen keskittyvä bränditutkimus. Tutkimus tehdään vuosittain haastatteleamalla kuluttajia neljässä Pohjoismaassa. Kysely pohjautuu YK:n Global Compact -aloitteen 10 periaatteeseen.



Strategia



FINNAIR LYHYESTI

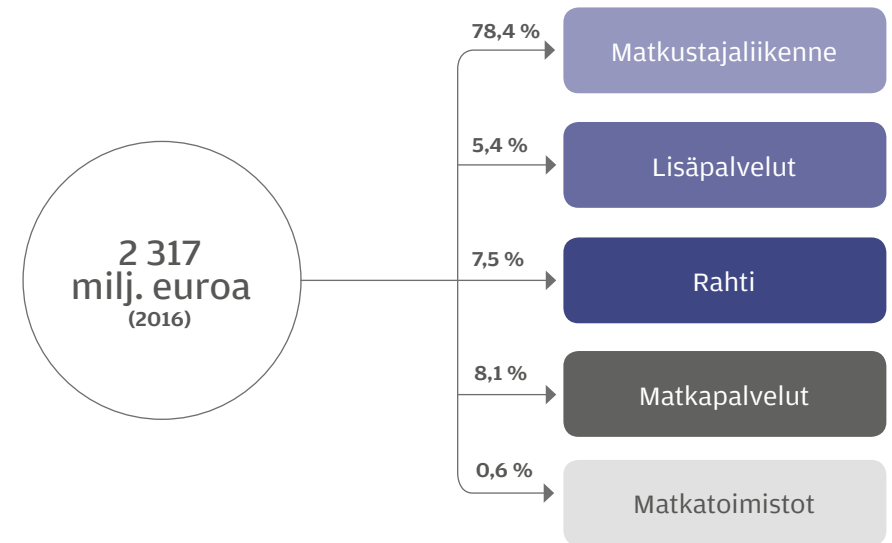
Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa yhtiölle kilpailuedun, sillä nopeimmat yhteydet useiden Euroopan kohteiden ja Aasian megakaupunkien välillä kulkevat Suomen yli. Finnairin visiona on tarjota 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 2016 yhtiön liikevaihto oli 2 317 milj. euroa ja sen palveluksessa oli vuoden lopussa yli 4 900 henkilöä. Finnairin osakkeet on noteerattu Nasdaq Helsingissä.

Finnair sijoituskohteena

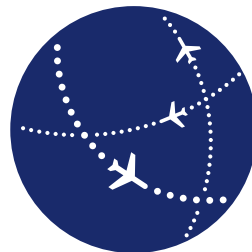
Finnair on Euroopan ja Aasian väliseen liikenteeseen keskittynyt verkostolentoyhtiö, jolla on vahva strategia taloudellisten tavoitteidensa toteuttamiseksi.

Finnairilla on vakaa markkina-asema kotimarkkinoilla ja hyvät edellytykset hyötyä kasvavista Aasian markkinoista. Euroopan ja Koillis-Aasian kasvavan liikenteen kannalta suotuisaa maantieteellistä sijaintia tukee toimiva keskuskenttä kehittyvällä Helsinki-Vantaalla. Keskittyminen Airbus-laivastoon tuottaa taloudellisia etuja, ja uuden sukupolven Airbus A350XWB -laivastomme kasvun myötä meillä on hyvät valmiudet saavuttaa strategiset tavoitteemme. Nettorahavarat ja pääomakuri tukevat tulevia investointeja.

Liikevaihdon lähteet ja jakauma



**Visio -
ainutlaatuinen
pohjoismainen kokemus**



**Missio -
Pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat
ja nopeimmat lentoyhteydet**

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 Aasiassa, on voimakkain ilmailualan vaikuttavista trendeistä. Aasialaisyrietykset globalisoituvat ja niiden painoarvo maailmanmarkkinoilla kasvaa. Keski-luokka kasvaa voimakkaasti monissa Aasian maissa.

Aasian-matkustus kasvaa ja kilpailu kovenee, kun aasialaisyhtiöt laajentavat toimintaansa mannertenvälisille lennoille. Samalla lentoyhtiöiden ja valtioiden täytyy neuvotella itselleen uusia liikenneoikeuksia. Aasialaiset asiakkaat määrittelevät palvelun ja tuotteiden laatutavoitteet, ja ei-aasialaisten lentoyhtiöiden on lisättävä aasialaisen kulttuurin ja 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 ostokäyttäytymisen muutoksiin sekä hintojen ja palveluiden vertailtavuuteen verkossa ja välittömään palautteeseen. Digitalisaatio on luonnollinen osa yritysten toimintaa ja luo

palveluiden kehittämismahdollisuuksia. Kuluttajat edellyttävät mahdollisuutta verkkoyhteyksiin kaikkialla. Sosiaalinen media levittää tietoa ja uutisia hetkessä ja edellyttää yrityksiltä nopeaa reagointia.

Lentoyhtiöiden on ennakoitava muutokset, mukauttava 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. Digikehityksessä on kuitenkin otettava huomioon eri asiakasryhmät ja varmistettava, että palvelut ovat mahdollisimman monen saavutettavissa.

Vastuullisuuden merkitys kasvaa

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

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



Vastuullisuuden merkitys kasvaa



Maailman taloudellinen ja poliittinen painopiste siirtyy

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, lisälentot Aasian-ymmärryksen lisääminen Hyvät sidosryhmäsuhteet Nopein reitti Aasian ja Euroopan välillä
Kaupungistuminen	<ul style="list-style-type: none"> Uusia markkinoita syntyy Kilpailu kovenee 	<ul style="list-style-type: none"> Verkkopalvelujen kehittäminen Lennonaikaisten viihdejärjestelmien kehittäminen Palvelukokemuksen kehittäminen Ainutlaatuinen pohjoismainen asiakaskokemus
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"> Vastuullisuus olennainen osa yhtiön strategiaa Ympäristöystävällisempi ja tehokkaampi laivasto ja toiminta Toimitusketjun valvonta ja vastuullisuusyhteistyö Yhdenvertaisuuden, saavutettavuuden ja ihmisoikeuksien huomioon ottaminen prosesseissa ja tuotekehityksessä Toimialan vastuullisuushankkeisiin osallistuminen Vastuullisuuteen liittyvän raportoinnin ja sidosryhmäviestinnän kehittäminen

MUUTTUVA TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Lentoliikenne on syklinen toimiala, johon ulkoiset seikat vaikuttavat merkittävästi. Tyypillisesti alan liikevaihto kasvaa nopeimmin taloudellisen noususuhdanteen aikana ja selvästi hitaammin laskusuhdanteen aikana. Matkustuskysyntä vaihtelee merkittävästi myös loma- ja liikematkustuskesonkien mukaan.

Lentoyhtiöt joutuvat tekemään päätökset merkittävistä laivastoinvestoinneista vuosia ennen kuin hinta- ja laatu-tietoiset matkustajat tekevät ostopäätöksensä. Lentokoneiden toimitusajat ovat pitkiä, minkä vuoksi lentoyhtiön tulee erityisesti kaukoliikenteessä suunnitella toimintaansa usein yli kymmenen vuoden aikajänteellä. Pitkän aikavälin suunnitelmassa on otettava huomioon muun muassa reittiverkoston kehitys, tarvittava kapasiteetti ja laivaston konetyyppien yhdistelmä sekä lentoliikenteeseen liittyvä sääntely. On vaikea ennustaa, miten markkinaympäristö tulee muuttumaan lentokoneen tilaus- ja toimitusajankohtien välillä.

Kova kilpailu, kapeat liikeyrittämömarginat, korkeat kiinteät kustannukset ja merkittävät käyttöomaisuusinvestoinnit ovat toimialalle tyypillisiä. Siksi onkin välttämättömyyksiä optimoida kaikki toiminnot lentoyhtiön menestymiseksi ja kehittää yhtiön joustavuutta sekä kykyä sietää odottamattomia markkinamuutoksia. Finnairin tavoitteena on tuottaa arvoa osakkeenomistajille keskittymällä ydinliiketoimintaan ja investoimalla kilpailukykyyn ja kannattavaan kasvuun.

Kilpailu, kasvava ala

Terve talous toimii katalysaattorina lentoliikenteen kasvulle, ja demografiset muutokset kehittyvissä talouksissa ovat entisestään lisänneet lentomatkamisen kysyntää vuosien varrella. Lentoliikenne on historiallisesti kaksinkertaistunut aina 15 vuoden välein. Taloudellisen kasvun hidastuessa myös lentomatkamisen globaalien kasvun odotetaan hidastuvan hieman. Tästä huolimatta lentomatkamisen arvioidaan edelleen kasvavan talouden kasvua nopeammin, keskimäärin neljä prosenttia vuodessa globaalisti. Kasvava keskiluokka tukee lentomatkamisen kysyntää erityisesti Aasiassa. Kiinan osuuden globaalista liikenteestä odotetaan kasvavan tulevilla vuosikymmenellä, ja maan arvioidaan ohittavan tuolloin Yhdysvallat matkustajamäärältään maailman suurimpana markkinana. Tämä tarjoaa merkittäviä kasvumahdollisuuksia; Aasian-liikenne muodostaa noin puolet Finnairin matkustajaliikenteestä.

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 sisäiseen liikenteeseen, sekä Aasian ja Euroopan väliseen kauttakulkuliikenteeseen. Euroopan sisäisessä suorien lentojen liikenteessä alimmilla kustannuksilla toimivilla lentoyhtiöillä on pääsääntöisesti vahva kilpailuasema, sillä kilpailu on pitkälti hintavetoista. Kaukoliikenteessä kattavan reittiverkoston, matkustusmukavuuden ja

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

Muutokset kuluttajien mieltymyksissä, mielikuvissa, ostotottumuksissa ja demografiassa





FINNAIR INVESTOI KILPAILUKYKYYN JA KANNATTAVAAN KASVUUN.

sujuvien lentoyhteyksien merkitys kasvaa. 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 konsolidaatiota, allianssiyhteistyötä ja yhteishankkeita, joilla tavoitellaan kuluttajahyötyjä, parempaa kapasiteetin käyttöä ja kannattavuutta.

Lähteet: ICAO, IATA, Oxford Economics.

Lisätietoja toimialan kehityksestä:

<http://www.icao.int/>

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

<http://www.airbus.com/company/market/global-market-forecast-2016-2035/>



ARVONLUONTI JA STRATEGIA

Finnairin kasvustrategian kulmakivenä on yhtiön maantieteellinen sijainti, joka mahdollistaa nopeimmat yhteydet kasvavilla Aasian ja Euroopan välisillä lentomarkkinoilla.

Finnair luo arvoa osakkeenomistajille ja muille sidosryhmille operoimalla ja kasvattamalla reittiverkostoaan resurssitehokkaasti ja kannattavasti. Lisäksi arvонуonti perustuu tapaan kohdella ja sitouttaa asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä sekä kykyyn ottaa huomioon toiminnan ympäristö- ja muut ulkoisvaikutukset. Viime kädessä arvонуonti perustuu Finnairin prosessien toimivuuteen sekä kykyyn kehittää yhtiötä ja hallita liiketoimintariskejä.

Finnair on liiketoimintamalliltaan verkostolentoyhtiö, ja se on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille rakenteellisen kilpailuedun: maantieteellinen sijainti mahdollistaa suurimmat ja nopeimmat yhteydet kasvaville Aasian markkinoille. Finnair on ainoa eurooppalainen lentoyhtiö, joka voi operoida useimpiin Aasian kohteisiin 24 tunnin konerotaatiolla eli liikennöidä edestakaista reittiä säännöllisin kellonajoin vuorokaudensisäisesti yhdellä koneella. Tämä mahdollistaa ennätyskorkean kaukoliikennelaivaston käyttöasteen ja vähentää sekä lentoaikarajoituksista johtuvaa lisämiehistorvetta että polttoaineen kulutusta ja päästöjä lyhyempien lentoaikojen ansiosta.

Helsingin sijainti suurimmalla Keski-Euroopan ja Koillis-Aasian välisellä lentoreitillä tarkoittaa keskimäärin yli kaksi tuntia lyhyempää matka-aikaa kuin yhden vaihdon matkalla muiden Euroopan hubien kautta ja yli neljä tuntia lyhyempää matka-aikaa kuin Lähi-idän hubien kautta. Lisäksi Helsinki-Vantaan lentokenttä tukee Aasian ja Euroopan välisen liikenteen kasvua: kentän kolmen kiitotien, nopeimmillaan 40 minuutin vaihtoajan ja ruuhkattoman ilmatilan ansiosta Helsinki on ihanteellinen vaihtokenttä.

Finnairin kiihdytetyn kasvustrategian tavoite on kaksinkertaistaa Aasian-liikenne vuodesta 2010 vuoteen 2018 mennessä. Vuonna 2016 Finnair lensi 17 kohteeseen yhdeksässä Aasian maassa, joiden joukossa on sekä liikematkakohteita että lomakohteita. Finnair lensi myös kolmeen kaupunkiin Pohjois-Amerikassa ja noin 70 kohteeseen Euroopassa. Vuonna 2017 kohdevalikoima kasvaa muun muassa San Franciscon ja Reykjavikin reitin avauksilla. Arvонуonin kannalta olennaista on Finnairin kyky operoida verkostoaan turvallisesti ja täsmällisesti yhdestä maailman pohjoisimmista lentoliikenteen solmukohtista. Matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin siirtyminen jatkolennoille turvataan tehokkailla prosesseilla ja tekemällä yhteistyötä lentokenttäviranomaisten kanssa. Lisätietoja kohteista: <https://www.finnair.com/fi/fi/destinations>



KASVUSTRATEGIAN TAVOITEENA ON KAKSINKERTAISTAA AASIAN-LIIKENNE VUOTEEN 2018 MENNESSÄ

Jäsenyys **oneworld**-allianssissa kasvattaa Finnairin verkoston lähes tuhanteen kohteeseen ympäri maailmaa. Tiivis yhteistyö allianssikumppaneiden kanssa Pohjois-Amerikan ja Japanin-liikenteessä on erityisen tärkeää. **oneworld**-allianssijäsenyys ja yhteishankkeet vahvistavat Finnairin kilpailukykyä ja vähentävät kasvuun liittyviä riskejä. Asiakkaille ne tarjoavat entistä laajemman kohdevalikoiman sekä joustavampia reitti- ja hintavaihtoehtoja. Lentoyhtiöille yhteishankkeet ovat keino saavuttaa tyypillisesti konsolidaatioon liitettyjä hyötyjä kilpailulla toimialalla ilman omistusjärjestelyjä. Allianssiyhteistyöstä ja yhteishankkeista saatavat tuotot ovat merkittäviä.

Lisätietoja **oneworldista**:

<https://www.finnair.com/FI/FI/destinations/oneworld>

Vakaa asema kotimarkkinoilla ja Aasian liikenteessä

Finnair on suurin toimija Suomen lentoliikenteessä, mutta pienten kotimarkkinoiden vuoksi yhtiön kasvun painopiste on jo usean vuosikymmenen ajan ollut Aasian-liikenteessä. Aasia on viime vuosina ollut yksi voimakkaimmin kasvavista lentoliikennemarkkinoista ja sen painoarvon odotetaan kasvavan edelleen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Kilpailijoita suuremman Aasian-liikenteen osuuden vuoksi Finnair on ihanteellisessa asemassa hyötymään tästä kasvusta.





Aasian-liikenne muodostaa noin 50 prosenttia Finnairin liikenteestä. Yhtiö on liikennöimillään reiteillä markkina-osuudeltaan viiden suurimman lentoyhtiön joukossa.

Vastuullisuus kaikessa toiminnassa

Vastuullisena maailmankansalaisena Finnair pyrkii liike-toiminnassaan kestävään kehitykseen. Vastuullisuus on olennainen osa yhtiön kaikkea toimintaa. Ilman vastuullisuutta Finnairilla ei olisi oikeutusta kasvaa ja toimia. Finnair pyrkii vähentämään ympäristövaikutukset kaikessa toiminnassaan sekä tuottamaan selvää sosiaalista ja taloudellista hyötyä yhteisöille, joissa se toimii. Lisätietoja vastuullisuudesta: <https://www.finnair.com/fi/fi/corporate-responsibility>.

Finnairin toiminnan vastuullisuudesta kertovat mittarit löytyvät tämän vuosikertomuksen GRI-osioista.

Visio ainutlaatuisesta pohjoismaisesta kokemuksesta näyttää strategista suuntaa

Vuoden 2015 strategiapäivityksen yhteydessä Finnair lanseerasi uuden vision: se haluaa tarjota asiakkaille ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen.

Uusi visio näyttää strategista suuntaa usean raskaan rakenneuudistus- ja kustannussäästövuoden jälkeen. Finnairin reittiverkosto yhdistää Aasian, Pohjois-Amerikan ja Euroopan pohjoiset alueet Helsinki-Vantaan kotikentän kautta. Toiminta perustuu laatuun, luotettavuuteen ja turvallisuuteen, sekä pohjoismaisesta puhtaasta luonnosta inspiraationsa saaneeseen muotoiluun. Finnairin visio näkyy muun muassa helppokäyttöisissä digitaalisissa palveluissa ja palveluiden kehittämisessä. Tavoitteena on, että palvelu lentoasemalla, loungeissa ja lentokoneessa erottuu edukseen ja että asiakkaamme saapuvat kohteisiin levänneinä ja rauhallisin mielin.

Finnairin visio antaa suunnan finnairilaisille ja yhteistyökumppaneille asiakaspalvelussa, operaatioissa, sekä toiminnan ja palveluiden kehittämisessä. Myös Finnairin organisaatiota on muokattu edistämään strategisten tavoitteiden toteutumista.

Finnairin strategian painopistealueet

Finnairin visiona olevan ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen tarjoamiseksi Finnairin hallitus vahvisti vuosille 2016–2018 seuraavat painopistealueet:

- **Kannattava kasvu** – Tavoitteena on kiihdyttää kasvuvauhtia ja lisätä markkinaosuutta
- **Asiakaskokemus** – Tavoitteena on tarjota Euroopan paras business-luokka ja ainutlaatuinen pohjoismainen palvelu
- **Henkilöstökokemus** – Tavoitteena on vahvistaa kasvun edellytyksiä parantamalla suoritusta ja tuottavuutta
- **Transformaatio** – Tavoitteena on hyödyntää liiketoiminta- ja digitaalisen murroksen mahdollisuudet

Kasvu

Finnairin kasvustrategian perustana on laajarunkolaivaston uudistaminen: yhtiö on tilannut 19 Airbus A350-laajarunkokoneita. Laivastosuunnitelman mukaan Finnairin laajarunkolaivasto kasvaa 16:sta 26 koneeseen vuoteen 2023 mennessä. (Lisätietoja A350 XWB koneesta: <https://www.finnair.com/fi/fi/a350>).

Kiihdytetty kasvustrategia tarjoaa Finnairille mahdollisuuden ponnahtaa jopa markkinoita nopeampaan kasvuun usean hitaan tai olemattoman kasvun vuoden jälkeen. Tämän suunnitelman mukaan A330-laivasto pidetään nykyisellään 8 lentokoneessa, kun aiemmin suunniteltiin kahdesta A330-koneesta luopumista vuoden 2017 ensimmäisellä puoliskolla. Suunnitelma mahdollistaa kapasiteetin 8-10 % vuotuisen kasvuvauhdin (CAGR) vuosina 2016–2018. Lisäksi kiihdytetty kasvu parantaa Finnairin kustannusasemaa alentamalla yksikkökustannuksia.

Finnair hyödyntää kilpailuetunsa valitsemillaan markkinoilla keskittymällä globaalisti 30 kaupunkiin ja niiden lentokenttien lähialueille. Verkoston kehittämisen ja kasvun painopiste on Aasia. Suurin pitkän ajan kasvupotentiaali liittyy Kiinaan, mutta myös muut Koillis- ja Kaakois-Aasian maat tarjoavat uusia kasvumahdollisuuksia. Lisäksi Finnair kehittää liiketoimintaansa Pohjois-Amerikassa ja pyrkii pitämään Aasian ja Pohjois-Amerikan suhteelliset painoarvot nykyisellään.

Kaukoliikenneverkoston kasvaessa yhtiö pyrkii lisäämään vastaavasti myös lähiliikenteen syöttökapasiteettiaan. Kapearunkolentokoneiden keskikoon kasvattaminen ja paikkamäärän kasvattaminen nykyisissä kapearunkokoneissa tukevat yksikkökustannusten laskua ja tuottavuuden paranemista sekä mahdollistavat kaukoliikennettä tukevan syöttöliikenteen kasvun.

Suoramyyntikanavat – sekä verkko että mobiili – ovat jatkossa tärkeimmät lisäpalvelujen kasvun mahdollistavat myyntikanavat. Lisämyynti on nopeimmin kasvava osa liikevaihtoa, ja sen kasvun odotetaan jatkuvan: Finnair pyrkii kasvattamaan matkustajakohtaista lisämyyntiä 46 % (10,2 eurosta 14,9 euroon) vuoteen 2018 mennessä.

Myös lentorahti on Finnairille tärkeä menestystekijä. Keskeinen kannattavuustekijä erittäin kilpailuilla rahti-markkinoilla on siirtyminen bulkkirahdista erikoisrahtiin. Vuonna 2017 käyttöönotettava uusi Finnair COOL Nordic Cargo -terminaali tarjoaa alan parhaat logistiset ratkaisut erikoisrahdille, kuten lääkkeille ja herkästi pilaantuville tuotteille. Se myös alentaa rahdin yksikkökustannuksia.

Asiakaskokemus

Asiakaskokemukseen panostaminen on kasvustrategiamme keskiössä. Visiomme on tarjota ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus. Uusien A350-lentokoneiden käyttöönotto on jo parantanut asiakaskokemusta sekä business- että economy-luokassa, ja uusia parannuksia tehdään jatkuvasti kokemuksen kehittämiseksi ja kilpailijoista erottumiseksi. Finnairin tavoitteena on eurooppalaisten lentoyhtiöiden paras business-luokka. Myös economy-luokan kokemusta kehitetään jatkuvasti.

Olenainen asiakaskokemuksen osa on asiointi lentokentällä. Helsinki-Vantaalla tehdään lähivuosina suuri laajennus, joka tukee Finnairin pitkän aikavälin kasvua. Finnair pyrkii varmistamaan, että lentokentän suunnittelu täyttää asiakkaiden tulevat tarpeet. Rakennushankkeen aikana tehdään tiivistä yhteistyötä.

Asiakaspalvelun parantaminen on tärkeä kehitysalue. Kehitämme asiakaspalveluamme lentokentällä, koneessa, puhelinpalvelussa ja sosiaalisessa mediassa. Uudet digitaaliset palvelut ja automaatio helpottavat asiakkaan asiointia. Asiakasanalytiikkaa hyödynnetään uusien ja yksilöllisempien palvelujen tarjoamisessa.

Lisäpalvelut mahdollistavat asiakkaan matkan räätälöinnin asiakkaan tarpeisiin sopivaksi.

Henkilöstökokemus

Arvonluonnin ja ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen takana on motivoitunut henkilöstö. Erinomainen työntekijäkokemus mahdollistaa erinomaisen asiakaskokemuksen. Finnairilaiset yhdessä tekevät ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen. Vahvistaakseen ja tukeakseen työntekijäkokemusta Finnair keskittyy oikea-aikaiseen resursointiin, johtamiseen, osaamisen kehittämiseen sekä muutospöyhkyuden vahvistamiseen. Uudet työn tekemisen tavat edellyttävät kulttuurin kehittämistä ja ketteriä työtapoja. Henkilöstön hyvinvointi on avainasemassa, kun halutaan varmistaa henkilöstön sitoutuminen ja innostus työhön.

Johtamisella on keskeinen vaikutus osallistamiseen ja motivaatioon, ja Finnair panostaa johtamisen kehittämiseen kouluttamalla, valmentamalla sekä helpottamalla sisäistä tehtäväkiertoa. Finnair kehittää avainosaamistaan palvelujohtamisessa ja digitalisaatiossa. Finnairin on keskityttävä jatkossakin rekrytoimaan, kehittämään ja sitouttamaan alansa ammattilaisia varmistaakseen, että sillä on strategiansa toteuttamiseksi oikeanlaista osaamista. Strateginen henkilöstösuunnittelu varmistaa kiihdytetyn kasvun toteuttamisen.

Finnairin työntekijät ovat korkeasti koulutettuja, ammattitaitoisia ja kokeneita. Henkilöstön hyvinvoinnin tukemiseksi Finnair uudistaa hyvinvointipalvelujaan. Tavoitteena on vähentää sairauslomia ja vahvistaa henkilöstön työkykyä.

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



*DIGITAALISTEN PALVELUIDEN
JA AUTOMAATION
KEHITTÄMINEN TUKEVAT
HELPPOA ASIOINTIA*



Transformaatio

Maailma ja lentoliikenne digitalisoituvat, ja asiakkaat käyttävät entistä enemmän aikaa lippujen ja lisäpalvelujen ostamiseen verkossa sekä kuluttavat matkustaes- saan yhä enemmän digitaalisia palveluja ja tuotteita. Samaan aikaan Finnairin henkilöstö tarvitsee nykyaikaisia työvälineitä ja digitalisaation mahdollistamia työtapoja. Finnairin kumppanit ja sen ekosysteemiin kuuluvat yritykset etsivät uusia digitaalisia liiketoiminta- mahdollisuuksia sitä mukaa, kun teknologiat saavuttavat riittävän kypsyyssasteen. Uutta maailmankuvaa sävyttävät uudet teknologiat, kuten tekoäly, esineiden internet, virtuaalitodellisuus ja puettavat laitteet.

Finnair on hyvässä lähtöasemassa transformaatiomat- kalleen: vuosina 2015–2016 yhtiö investoi Digital Finnair -ohjelmaan, jossa suunniteltiin ja toteutettiin asiakkaille digitaalisia palveluja, kuten Finnair.com, mobiilisovellus ja Nordic Sky. Finnair aloitti myös operatiivisen yksikkönsä digitalisaation. Yksikössä viedään parhaillaan läpi ensim- mäisiä uusia teknologiaprojekteja. Lisäksi konsernitoimin- noissa on meneillään useita hankkeita Finnairin uusien työskentelytapojen tukemiseksi. Finnair panostaa myös henkilöstönsä digitaalisen osaamisen kehittämiseen.

Syksyllä 2016 digitaalinen visio 2020 päivitettiin tavoit- teeksi luoda paras älykäs matkaekosysteemi. Tavoit- teena on ottaa aktiivinen rooli ekosysteemin kehityk- sessä digitaalisten palvelujen, liiketoimintojen ja kump- panuuksien kehittämiseksi. Tämän vision myötä Finnair on aloittanut digitaalisen matkan vuoteen 2020.

Finnairin vuosien 2016–2018 strategian mukaisesti yhtiö panostaa kestävien vahvuuksien rakentamiseen, joita ovat:

- Keskeiset valmiudet (data, innovaatio, käyttäjäläh- töinen ajattelu)
- Digitaalinen henkilöstökokemus (taidot ja työväli- neet)
- IT-transformaation jatkaminen

Arvonluonti yhteiskunnalle

Finnairin reittiverkoston ansiosta Suomesta on selvästi enemmän suoria lentoyhteyksiä maailmalle, kuin mitä kotimainen kysyntä yksin pystyisi ylläpitämään. Tällä on merkittävä vaikutus sekä suomalaisille kuluttajille että yrityksille. Lisäksi toimiala on merkittävä työllis- täjä Suomessa. Lentoliikenteen vaikutus Suomen brut- tokansantuotteeseen 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 lentoliiken- nettä Suomen maantieteellistä asemaa hyödyntäen.

* Oxford Economics, ”Economic Benefits from Air Tran- sport in Finland”. [http://www.iata.org/policy/Docu- ments/Benefits-of-Aviation-Finland-2011.pdf](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

4 937 työntekijää, koulutustunnit
44/työntekijä, ammattitaito

Taloudellinen

Oikaistu korollinen velka 701,5 miljoonaa euroa
Oma pääoma 857,0 miljoonaa euroa

Aineeton

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

Luonnonvarat

874 148 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 (10,9 miljoonaa matkustajaa)
- Rahdin kuljetus (145 miljoonaa kiloa)
- Matkapaketit
- Asiakaskokemus ja -palvelu
- Muut

Tukitoiminnot

Digitaalinen transformaatio, strategia ja liiketoiminnan kehittäminen, talous, henkilöstö ja kulttuuri, lakiasiat, viestintä ja vastuullisuus

Luotu arvo ja vaikutukset

Nopeimmat yhteydet Euroopan ja Aasian välillä

Asiakasarvo

Asiakastyytyväisyys NPS 43 %

Taloudellinen hyöty

Liiketulos 116,2 miljoonaa euroa, verot, liikennöintimaksut, velka- ja osakesijoitusten tuotto

Jätteet ja päästöt

Lentämisen päästöt 2 753 567 tonnia CO₂, melu, jätteet

Sosiaalinen arvo

Liikenneyhteydet, suora ja välillinen työllistäminen, henkilöstökokemus 3,69/5, 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, asiakaspalvelukohtaukset matkan eri vaiheissa, mobiilisovellus, viestit Finnair Plus -jäsenille, Blue Wings -lehti.
Henkilöstö	Strategia, taloudelliset näkymät, 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
Osakkeenomistajat ja sijoittajat	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, yhteiskuntavastuu, tavoitteet, raportointi, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuosikatsaukset, tilinpäätöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analytikko- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internet-sivut, Carbon Disclosure Project.
Lentoliikennetoimijat	Lentoliikenteen kilpailukyky ja toimintaedellytykset, lentoturvallisuus, päästöjen ja melun vähentäminen, lentoliikenteen hallinta, biopolttoaineiden hankintaketjun kehittäminen, kestävä matkailu, toimialan taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset.	Jäsenyys IATA:ssa ja A4E:ssa, jäsenyys yhteistyöhankkeissa kestävä matkailun kehittämiseksi, oneworld -allianssin jäsenyys, yhteishankkeet, yhteistyö Finavian ja muiden lentokentän toimijoiden kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajat
Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät	Lentoliikenteen kilpailukyky ja toimintaedellytykset; lentoturvallisuus, markkinoillepääsy, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, hankintaketjun vastuullisuus, raportointi, ilmailun taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, liikennekaari, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet, digitalisaatio.	Keskustelu alueellisten, kansallisten ja EU-tason sekä Finnairin kohde- ja yllentomaiden päätöksentekijöiden ja viranomaisten kanssa, tapahtumat ja muu yhteistyö Kilpailu- ja kuluttajaviraston, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, edustustojen ja muiden keskeisten suomalaisten ja ulkomaisten toimijoiden kanssa.
Kansalaisjärjestöt	Kasvihuonepäästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, ihmisoikeudet, yleiset kestävä kehitystä tukevat hankkeet ja kehitysyhteistyöhankkeet, hankintaketjun vastuullisuus.	Yhteistyö Suomen Luonnonsuojeluliiton, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäsäätiön ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclosure Projectissa..
Toimittajat	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, vastuullisuuden varmistaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimussyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja hankinnan toimintaperiaatteet, Finnairin toimittajapäivät
Media	Yhtiön strategia ja liiketoiminta, Finnairin tuotteet ja verkosto, päivittäinen toiminta ja poikkeustilanteet, investoinnit, päästöjen vähentäminen, henkilöstösuhteet, kestävä taloudellinen kehitys, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, yhteistyö järjestöjen kanssa, lentoliikenteen trendit, biopolttoaineet, päästökauppa, melu, lentoliikenteen vaikutukset paikalliseen talouteen ja liikkuvuuteen.	Lehdistötiedotteet ja -tilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, palveleva mediapuhelinpäivystys, verkkosivustot, 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.

FIT FOR THE FUTURE

Tulevaisuudesta tiedämme vain sen, että se on toisenlainen kuin nykyisyys. Meidän on kuitenkin tietoisesti ja aktiivisesti toimittava niin, että toimintamme on kestävää myös tulevaisuuden mittareilla ja että meillä on lupa kasvaa ja operoida jatkossakin.

Tavoittemme on siis olla "Fit for the future". Finnairilla on tämännimisiä ohjelmia käynnissä niin digitalisyyden kuin työntekijöiden hyvinvointiinkin liittyen. Myös vastuullisuuden näkökulmasta meidän täytyy olla "fit": pitkäaikainen arvонуontimme sisältää paitsi taloudellisia myös sosiaalisia ja ympäristöelementtejä.

Liike-elämällä ja yritysten toimilla on suuri vaikutus maapallon tulevaisuuteen. Emme voi ajatella minimoi- vamme vain toimintamme vaikutukset, vaan meidän on löydettävä mahdollisuuksia kehittää toimintaamme ja kasvaa vastuullisesti sekä olla hyödyksi ympäröivälle yhteiskunnalle.

Muuttaaksesi maailmaa sinun on ensin muutettava ihmisten ajattelua

Finnairin yhteiskuntavastuutyö on pitkäjänteistä. Sen ympäristöpoliittinen työryhmä perustettiin jo vuonna 1987 ja toimistaan yhtiö on raportoinut vuodesta 1996. Vastuullisuuden kolmikannan periaatteella - ympäristövastuu, sosiaalinen vastuu ja taloudellinen vastuu - Finnair alkoi raportoida vuonna 2008. Vastuutyö on toki muutakin kuin raportointia, mutta menneiden vuosien raportit kuvastavat hyvin kestäväen kehityksen ja toimintamme kehittymistä ja sen painopistealueita. Vuonna 2016 kävimme läpi ison prosessin, kun analysoimme, mikä vastuullisuudessa todella on olennaista Finnairin sidosryhmille ja mitkä asiat meidän tulisi kattaa vastuullisuusviestinnässämme.

Huomasimme, että sidosryhmämme tietävät meidän olevan monessa mukana. Sen sijaan kuva Finnairin vastuullisuustavoitteista ja -strategiasta ei ollut kirkas. Niinpä työstimme näitä teemoja työpajoissa, haastatelluin ja analysoimalla trendejä. Näin löytyi ydin: **pohjoismainen, finnairilainen tapa tehdä asioita.**

**OLEMME SITOUTUNEET
NÄYTTÄMÄÄN TIETÄ KOHTI
PUHTAAMPAA, VÄLITTÄVÄMPÄÄ
JA YHTEISTYÖHÖN
PERUSTUVAA TULEVAISUUTTA.**





Vastuullisuus on toimintamme ja olemuksemme ydintä, niin kuin pitääkin. Se ei ole raportointia, mainoslauseita tai kampanjoita. Pohjoismainen tapa toimia - Nordic Way - kuvastaa myös vastuullisuuttamme: välitämme, kunnioitamme ja pidämme huolta ympäristöstä ja toisistamme. Vastuullisuusstrategiamme ja brändimme syvimmän olemuksen välillä on vahva linkki. Strategiamme ja arvomme heijastavat nekin samoja ajatuksia.

Tästä muodostui Finnairin yhteiskuntavastuun sitoumus.

Finnairin juuret ovat Pohjolassa, ja olemme ylpeitä pohjoismaisesta ajattelutavastamme. Näemme muutostarpeen: tarvitsemme välittävämpää lähestymistä planeettaamme ja sen asukkaisiin. Uskomme että yhdessä työskentelemällä tämä on mahdollista.

Pohjoismaisena lentoyhtiönä meillä on tässä työssä etulyöntiasema. Avoimuus, ympäristön ja ihmisoikeuksien kunnioittaminen ovat olennainen osa pohjoismaista ajattelutapaa. Maantieteellinen sijaintimme mahdollistaa suorat ja tehokkaat lentoreitit, mikä tukee päästöjen vähentämistä. Kannattava liiketoimintamme tuo vakautta asiakkaillemme, yhteistyökumppaneillemme ja työntekijöillemme.

Haluamme rakentaa tulevaisuuden - ja tulevaisuuden lentomatkailun - tälle pohjoismaiselle ajattelulle. Matka on pitkä, mutta uskomme, että voimme olla alan johtavia toimijoita ympäristöasioiden ja sosiaalisen vastuun hoitamisessa. Tehokkaat reitit, kunnianhimoinen ote biopolttoainesiin ja syvä kunnioitus niitä ihmisiä kohtaan, joiden kanssa teemme töitä, luovat perustan paremmalle tulevaisuudelle.

Olemme sitoutuneet näyttämään tietä kohti puhtaampaa, välittävämpää ja yhteistyöhön perustuvaa tulevaisuutta.

Tämä on hyvin pohjoismainen ja hyvin finnairilainen sitoumus.

Vastuullisuusstrategian ja mission perustalle rakentuu ohjelma kolmen pääteeman ympärille: **puhtaammin, välittäen ja yhteistyössä**. Näiden teemojen avulla ryhmittelemme jatkossa mittarit, toimet ja tavoitteemme. Niiden avulla viestimme saavutuksistamme - ja myös tavoitteista, joiden saavuttamiseen on vielä matkaa. Nämä teemat ohjaavat meidän kaikkien finnairilaisten työtä kohti vastuullisempaa, välittävää maailmaa.

Kati Ihamäki

Kestävän kehityksen johtaja

P. s. Lokakuussa 2016 saavutettiin merkittävä virstanpylväs yhteistyössä kohti puhtaampaa lentoliikennetulevaisuutta. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n yleiskokouksessa solmittiin merkittävä sopimus kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmän käyttöönotosta. Järjestelmän avulla lentoliikenteen päästöt jäädytetään vuoden 2020 tasolle. Olimme tehneet työtä tämän ratkaisun saavuttamiseksi aktiivisesti vuodesta 2009. Päätös siivittääköön Finnairia ja koko toimialaa kestävämpään kasvuun - olemme fit for the future yhdessä!



LIIKETOIMINNAN MITTARIT

Tavoitteet ja mittarit (KPI)	Toimenpiteet vuonna 2016	Toteuma vuonna 2016	
Taloudelliset mittarit			
Kannattavuus, sijoitetun pääoman tuotto ja velkaantuneisuus	Vertailukelpoinen liiketulos vähintään 6 % liikevaihdosta	Liiketoiminnan ja liikevaihdon kasvu, kustannustehokkuusparannukset, uuden teknologian A350-koneen käyttöönotto,	× Vertailukelpoinen liiketulos 2,4 % liikevaihdosta
	Vertailukelpoinen EBITDAR vähintään 17 % liikevaihdosta	20 milj. euron tehokkuusparannusohjelma, lentokonerahoitusjärjestelyt, lue lisää Hallituksen toimintakertomuksesta s. 25 alkaen	× Vertailukelpoinen EBITDAR 11,7 % liikevaihdosta
	Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) vähintään 7 %		√ ROCE 8,9 %
	Oikaistu nettovelkaantumisasaste enintään 175 %		√ Oikaistu nettovelkaantumisasaste 78,3 %
Osingonmaksu	Osinko suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta yhtiön tuloskehitys, näkymät, rahoitusilanne ja pääomatarpeet huomioon ottaen	Hallitus ehdottaa, että vuodelta 2016 jaetaan osinkoa 0,10 euroa osaketta kohti	Osakekohtainen tulos 0.55 euroa. Hallitus ehdottaa, että vuodelta 2016 jaetaan osinkoa 0.10 euroa osaketta kohti
Liiketoiminnan ja vastuullisuuden mittarit			
Kasvu	Kapasiteetin (ASK) kasvu keskimäärin 8-10 %, Liikevaihdon kasvu, matkustajakohtaisen lisämyynnin kasvu	Airbus A350 käyttöönotto, reittiverkoston laajennus uusilla reiteillä ja lisävuoroilla vanhoihin kohteisiin	× Kapasiteetti (ASK)+ 6,5% √ Liikevaihto + 2,8 % √ Matkustajakohtainen lisämyynti +15,2 %
Asiakaskokemus	Asiakastyytyväisyys, NPS* % kasvu edellisvuodesta, täsmällisyys vähintään 89 %	Palvelun parantaminen kaikissa asiakas kohtaamisissa, Business-luokan kokemuksen parantaminen, lisäpalveluiden kehittäminen	√ Asiakastyytyväisyys, NPS-% 43 %, (+4 % vuodesta 2015) × Täsmällisyys 85,3 %
Henkilöstökokemus	Henkilöstökokemus yleisarvosana vähintään 3,75, sairauspoissaolojen väheneminen edellisvuodesta, työtaturmat enintään 14,8	Hyvinvointiohjelmat, työpaikan olosuhteet, koulutus, TTT-, tasa-arvopoliittika ja -suunnitelma, esimiesten työturvallisuusosaamisen kehittäminen, turvallisuushavaintoprosessin aktivointi, raportointityökalun päivittäminen	× Henkilöstökokemus yleisarvosana 3,69 √ Sairauspoissaolot 4,6% (-0,2% vuodesta 2015) × Työtaturmat 16,5
Transformaatio	Myyntin kasvu digitaalisissa kanavissa > 15%, tuottavuusparannus valituilla alueilla vähintään 10 %	Kaupallisen digitalisaatiohanke, keihäänkärkihankkeet prosessien digitalisoinnissa, erityisesti Finnair Tekniikkassa. Digitaalinen visio 2020 ja strategiatyö, digitaalinen maturiteetti indeksi tutkimus.	√ Lippumyynti digitaalisissa kanavissa +19 %, √ Lisäpalvelujen myynti digitaalisissa kanavissa +31 %. Digitaalisten kanavien lipunmyynti vuonna 2016 oli yhteensä 429 miljoonaa euroa.
Ympäristö	20 % hiidioksidipäästövähennys per RTK 2009-2016, 1,5 % tehokkuusparannus vuositasolla, hiilineutraali kasvu 2020 eteenpäin	Tehokas reittisuunnittelu, Painonvartijat-ohjelma, yhden moottorin rullaus, APU moottorit, CDA laskeutumiset	× CO ₂ päästövähennys -19,4 % per RTK 2009-2016 √ CO ₂ päästöt, tonnia / RTK -4,0 %, √ CO ₂ päästöt, tonnia / ASK -1,7%

*NPS = Net Promoter Score

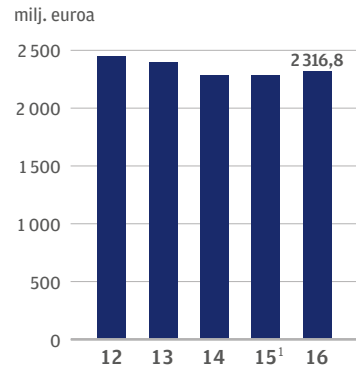


Talous

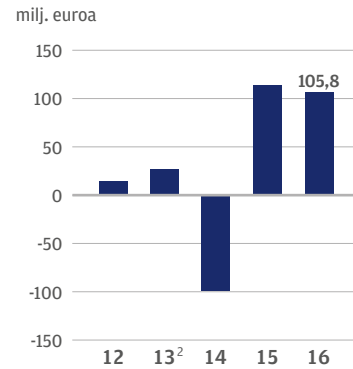


AVAINLUVUT

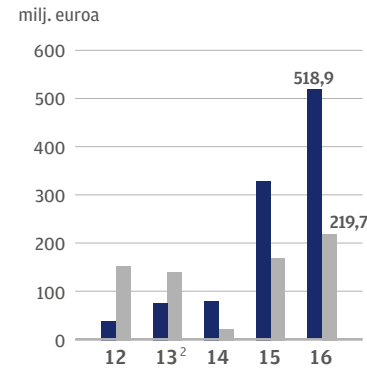
Liikevaihto



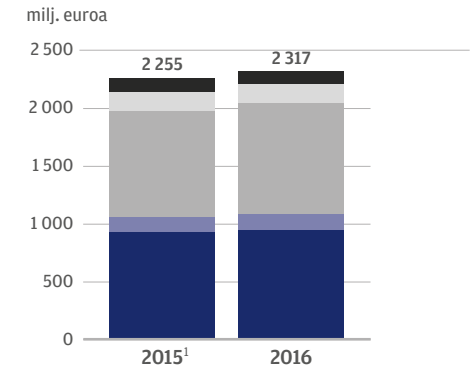
Tulos ennen veroja



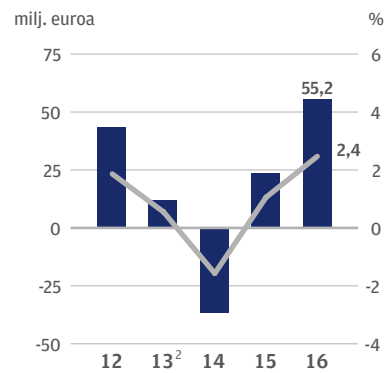
Bruttoinvestoinnit ja liiketoiminnan nettorahavirta



Liikevaihto liikennealueittain



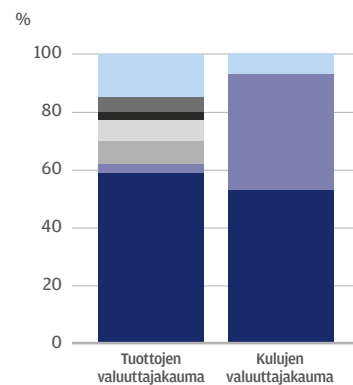
Vertailukelpoinen liiketulos*



■ % liikevaihdosta

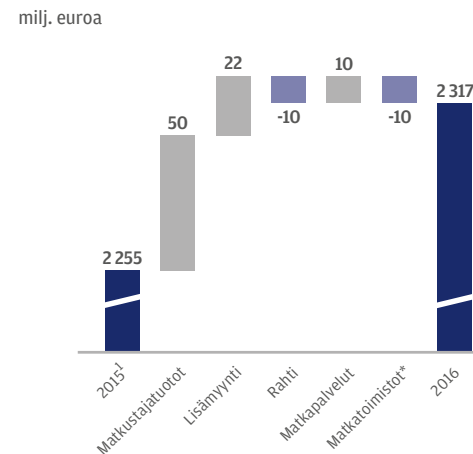
*Konsernin vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttömajaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta.

Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2016



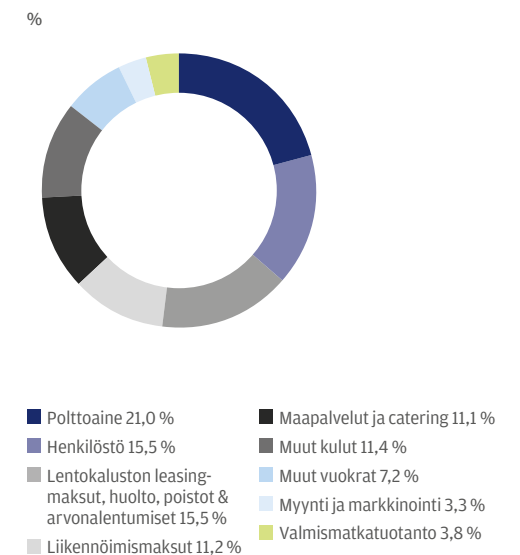
■ EUR ■ USD ■ JPY ■ CNY ■ KRW ■ SEK ■ Muut

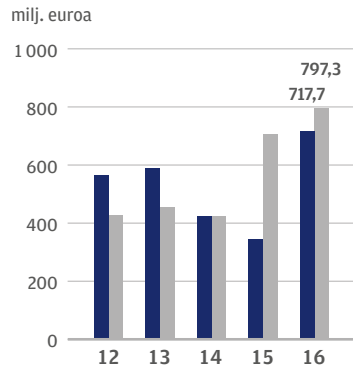
Liikevaihdon kehitys tuotteittain



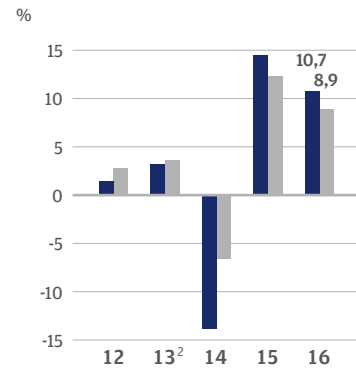
* Matkatoimistojen välitysmyynti on laskenut Finnairin myytävää välitysmyyntiä harjoittavat tytäryhtiönsä vuosien 2015 ja 2016 aikana. Lokakuun 2016 jälkeen Finnairilla ei ole enää välitysmyyntiä harjoittavia matkatoimistoja.

Toiminnallisten kulujen 2 337,1 milj. euroa jakautuminen



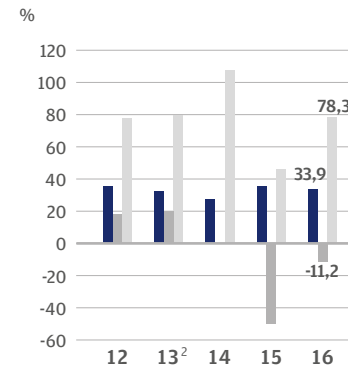
**Korolliset velat ja likvidit varat**

■ Korolliset velat
■ Likvidit varat

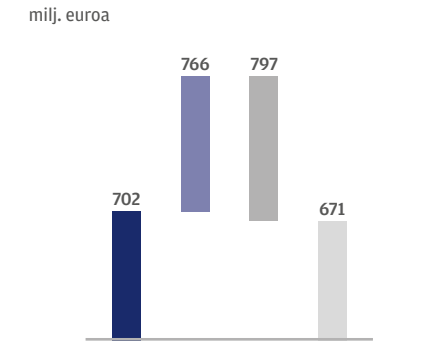
Oman pääoman tuotto (ROE) ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

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

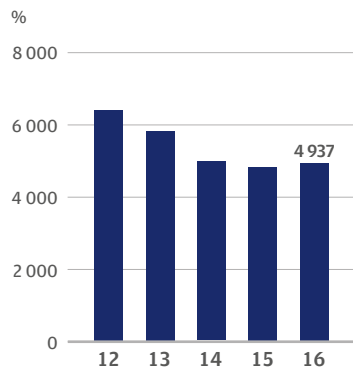
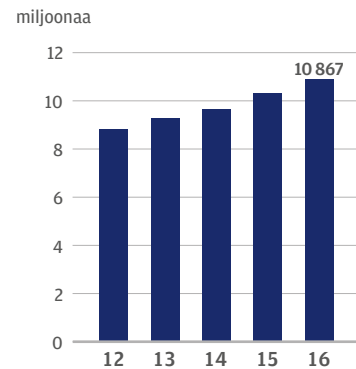
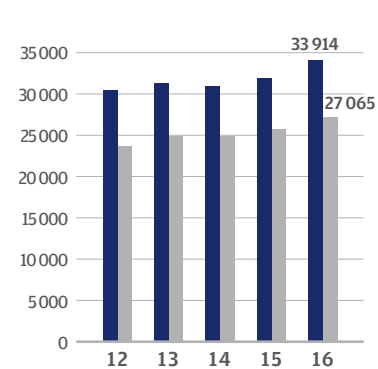
² Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksen vuoksi.

Omavaraisuusaste, nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelkaantumisaste

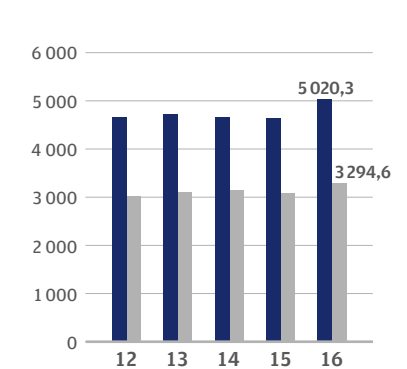
■ Omavaraisuusaste
■ Nettovelkaantumisaste
■ Oikaistu nettovelkaantumisaste

Oikaistun korollisen nettovelan koostumus

■ Oikaistu korollinen velka
■ 7 x lentokoneiden leasingkulut
■ Likvidit varat
■ Oikaistu korollinen nettovelka

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa**Matkustajamäärä****Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja mydyt henkilökilometrit (RPK)**

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

Tarjotut tonnikilometrit (ATK) ja mydyt tonnikilometrit (RTK)

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



HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS 2016

Markkinaympäristö

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi edelleen vuonna 2016. Finnairin operoimien Euroopan-koh- teiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikiilometreillä mitattuna kasvoi noin 2,9 prosenttia. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 2,4 prosenttia vertailukau- desta. Finnairin markkinaosuus nousi Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) ja nousi myös Eurooppa-Aasia-liikenteessä (Euroopan ja Aasian Finnairin kohteet) 5,6 prosenttiin (5,5).*

Vuonna 2016 matkustus Aasiasta joihinkin Euroopan kohteisiin kärsi turvallisuushuolien vuoksi, kun taas liikenne pohjoismaisiin kohteisiin kasvoi reippaasti. Markkinakapasiteetin voimakas kasvu rasitti kaukoliiken- teen käyttöasteita ja yksikkötuottoja. Kaukoliikenteessä markkinakapasiteetin kasvu jakautui epätasaisesti: Kiinan ja Euroopan välinen kapasiteetti kasvoi voimakkaasti, kun taas Japanin ja Euroopan välinen kapasiteetti supistui. Atlantin ylittävissä liikenteessä ankara kilpailu rasitti yksikkötuottoja.

Vuosi 2016 oli haastava Euroopan ja Pohjois-Amerikan väliset lennot kattavalle Atlantic Joint Business -yhteishankkeelle. Liikenteen ylikapasiteetti ja kiristynyt kilpailutilanne laskivat keskihintoja ja täyttöasteita kaikissa matkustusluokissa. Siberian Joint Business puolestaan vahvisti markkinaosuuttaan, vaikka Euroopan ja Japanin välisen liikennevolyymin supistuminen jatkui läpi vuoden. Finnairista tuli kesällä ainoa eurooppa- lainen lentoyhtiö, joka tarjoaa suoria lentoja Euroopasta neljään Japanin metropoliin.

Suomessa toimivien matkanjärjestäjien koko vuoden valmistatkarjonta vastasi pääsääntöisesti kysyntää. Kesäkauden tarjonta siirtyi Turkista läntisempään Eurooppaan, ja erityisesti Kroatia sekä Kreikka kasvattivat matkustajamääriään. Talvikaudella Kanariansaarten matkustajamäärä kasvoi, kun kaukokohteista erityisesti Thaimaan kysyntä vaimeni. Rahtiliikenne Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kärsi koko vuoden ylika- pasiteetista heikentäen entisestään keskituottoja ja täyttöasteita Finnairin rahtiliikenteen keskeisillä markki- noilla aivan vuoden viimeisiä kuukausia lukuun ottamatta.

Syksyllä 2014 alkanut lentopetrolin hinnan lasku päättyi alkuvuoden aikana ja on sittemmin kääntynyt nousuun. Lentopetrolin dollarihinta oli kuitenkin 19,4 prosenttia matalampi vuonna 2016 kuin edellisenä vuonna. Euron jälkeen merkittävin kuluvaluutta Yhdysvaltain dollari vahvistui euroon nähden 0,2 prosenttia vertailujak- sosta ja on merkittävästi vahvemmalla tasolla kuin vuonna 2014. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni, joka vahvistui keväästä 2015 lähtien, heikentyi loppuvuonna. Kuitenkin Japanin jeni oli 11,7 prosenttia vahvempi euroon nähden vuonna 2016 kuin vertailukaudella. Kiinan yuan heikkeni 5,2 prosenttia vastaavalla jaksolla. Finnair suojaa polttoainehankintojaan sekä keskeisiä valuuttamääräisiä eriä, minkä vuoksi kurssimuutokset eivät välity sellaisinaan sen tulokseen.

Strategiset tavoitteet ja strategian toteutus

Osana yhtiön vuosittaista strategiatyötä Finnairin hallitus vahvisti toukokuussa strategiset tavoitteet ja päätti neljästä uudesta painopistealueesta niiden saavuttamiseksi: kannattava kasvu, parempi asiakas- ja henkilöstö- kokemus sekä digitaalinen transformaatio. Vuoden aikana uudistettiin myös kestävä kehityksen strategia, joka tiivistyy kolmeen sitoumukseen: puhtaammin, välittäen, yhdessä. Kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin

* Finnairin arvio. Laskentapohjana ovat kohdekaupungit, eivät lentokentät. Laskentatapaa on muutettu viimevuotisesta.

** Oikaistu, ks. liitetieto 5.4.

koko strategiaan ja Finnair-brändiin. Toimenpiteillä pyritään osaltaan edistämään paitsi Finnairin vastuullisuus- työtä myös kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa.

Kasvun edellyttämät investoinnit, rekrytoinnit ja koulutukset jatkuvat myös kuluvaan vuonna. Kasvun tuke- miseksi syksyllä käynnistetty kustannustehokkuusohjelma on edennyt ja säästöjä on tähän mennessä saavu- tettu noin 9 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi on tunnistettu noin 11 miljoonan euron arvosta säästökohteita, joiden toteutus on suunniteltu vuoden jälkimmäisestä puoliskosta alkaen.

Merkittävät tapahtumat katsauskaudella

LSG ilmoitti marraskuussa, ettei se käytä optiotaan ostaa LSG Sky Chefs Finland Oy, ja Finnair käynnisti neuvottelut LSG Groupin kanssa yhteistyön jatkosta uusissa muodoissa. LSG Sky Chefs Finland Oy on Finnairin 100-prosenttisesti omistama, mutta vuodesta 2012 lähtien LSG:n määräysvaltaan kuulunut tytäryhtiö, joka toimii Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella ja jonka palveluksessa on noin 480 henkilöä. Yhtiö valmistaa ja toimittaa aterioita sekä lennoilla myytäviin tuotteisiin liittyviä palveluja pääasiassa Finnairille mutta myös muille Helsinki-Vantaalla toimiville lentoyhtiöille.

Finnair otti syyskuun lopussa vastaan seitsemännen Airbus A350-koneensa ja toteutti sopimuksen sen myymisestä GE Capital Aviation Services Limitedille ("GECAS") sekä takaisinvuokraamisesta omaan käyttöönsä. Järjestelyllä oli Finnairin vuoden 2016 liiketulokseen noin 40 miljoonan euron positiivinen vaikutus vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa erissä, joka käsittää myyntivoiton lisäksi suojauksista ja ennakkomaksuista muodostuvan valuuttakurssivoiton.

Finnair hankki keväällä yhteensä noin 243 miljoonaa euroa rahoitusta maalisi- ja huhtikuussa vastaanotta- millen kahdelle A350-koneelle. Rahoitus toteutettiin Japanese Operating Lease with Call Option (JOLCO) -rakenteella, jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-kirjanpidossa lainana ja kone omistettuna. Aiemmin talvella Finnair hankki noin 135 miljoonan euron suuruisen JOLCO-rahoituksen A350-koneelle, jonka se otti vastaan vuoden 2015 lopussa.

Taloudellinen kehitys

Liikevaihto tammi-joulukuussa 2016

Finnairin liikevaihto kasvoi 2,8 prosenttia edellisvuodesta ja oli 2 316,8 miljoonaa euroa (2 254,5)**. Liike- vaihtoa lisäsivät matkustajatuottojen, lisämyynnin ja matkapalvelujen liikevaihdon kasvu, ja sitä laskivat rahti- tuottojen väheneminen sekä vertailukauden jälkeen myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Yksik- kötuotto (RASK) laski 3,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,83 eurosenttiä (7,08).

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1-12/2016	1-12/2015	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 816,1	1 766,0	2,8
Lisämyynti	125,5	103,2	21,6
Rahti	173,8	183,7	-5,4
Matkapalvelut	187,5	177,8	5,5
Matkatoimistot	13,8	23,8	-42,0
Yhteensä	2 316,8	2 254,5	2,8

**Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-12/2016**

Liikennealue	Lipputuotot			ASK			RPK			PLF	
	Milj. euroa	Muutos %	Osuus %	Milj. km	Muutos %	Osuus %	Milj. km	Muutos %	Osuus %	%	Muutos %-yks.
Aasia	739,5	1,3	40,7	16 434,2	7,7	48,5	13 446,8	6,5	49,7	81,8	-1,0
Pohjois-Amerikka	115,7	9,6	6,4	2 692,7	20,1	7,9	2 140,7	14,9	7,9	79,5	-3,6
Eurooppa	761,0	3,1	41,9	13 247,9	2,8	39,1	10 413,8	2,9	38,5	78,6	0,1
Kotimaa	165,1	5,9	9,1	1 539,4	6,4	4,5	1 064,0	8,2	3,9	69,1	1,1
Reiteille kohdistumaton	34,9	-5,5	1,9								
Yhteensä	1 816,1	2,8		33 914,2	6,5		27 065,3	5,8		79,8	-0,6

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 6,5 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 5,8 prosenttia. Euroopan- ja erityisesti kotimaanliikenteen kapasiteetin kasvu johtuu osittain katsauskauden ja vertailukauden välisistä eroista liikenteen rakenteesta: Norran aiemmin omalla riskillään lentämien reittien kaupallinen riski siirtyi Finnairinle vuoden 2015 toukokuussa.

Kaukoliikenteessä Aasian-liikenteen kapasiteetti kasvoi vuoden aikana 7,7 prosenttia vertailukaudesta. Kasvuun vaikuttivat useat seikat, kuten edeltäjään suurempien A350-koneiden kapasiteetti, kesäkaudella operoidut uudet Fukuoka ja Guangzhou reitit sekä keskimääräisen sektoripituuden kasvu pitkien Singaporen ja Shanghain reittien lisävuorojen takia. Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste laski 1,0 prosenttiyksikköä 81,8 prosenttiin. Pohjois-Amerikan liikenteen kapasiteetti kasvoi vuotta aiemmasta 20,1 prosenttia erityisesti Miamin ympärivuotisen liikennöinnin sekä Chicagon reitin vuorolisäysten vuoksi. Liikennealueen matkustajakäyttöaste laski 3,6 prosenttiyksikköä 79,5 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 21,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 125,5 miljoonaa euroa. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisätavaramyyni. Rahtiliikenne kasvoi huomattavasti: myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 11,0 prosenttia, kun tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 6,1 prosenttia. Heikon markkinalanteen vuoksi rahdin keskimääräinen yksikkötuotto kuitenkin laski vertailukaudesta, joten liikevaihto laski 5,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 173,8 miljoonaa euroa.

Finnairin matkapalvelujen (Aurinkomatkat) liikevaihto kasvoi 5,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 187,5 miljoonaa euroa (177,8). Matkustajamäärä lisääntyi vertailukaudesta 6 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli hyvä (96 %). Matkatoimistojen liikevaihdon supistuminen selittyi SMT:n Baltian tytäryhtiön Estravelin myynnillä joulukuussa 2015 ja SMT:n myynnillä, joka toteutui marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos tammi-joulukuussa 2016

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat vuoden 2016 tammi-joulukuussa 0,9 prosenttia ja olivat 2 337,1 miljoonaa euroa (2 316,0). Yksikkökustannus (CASK) laski 4,8 prosenttia ja oli 6,67 eurosenttiä (7,01).

Polttoainekulut vähenivät 17,5 prosenttia ja olivat 491,5 miljoonaa euroa. Ilman polttoainetta lasketut toiminnalliset kulut kasvoivat 7,3 prosenttia ja olivat 1 845,6 miljoonaa euroa. Katsauskauden tulosta räsivät useat kiihdytetyn kasvun toteuttamiseen liittyvät kustannukset, kuten tilapäiset wet lease -lentokonevuokrausjärjestelyt sekä A350-koneiden käyttöönottokustannukset ja siihen liittyvä miehistön koulutus. Tammi-joulukuun aikana nämä kustannuserät olivat yhteensä noin 23 miljoonaa euroa. Lisäksi Yhdysvaltain dollareissa maksettavat kustannukset toteutuivat noin 20 miljoonaa euroa suurempina kuin vertailukaudella vanhojen edullisempien valuuttasuojauksen erääntymisen takia.

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 39,3 miljoonaa euroa ja oli 270,4 miljoonaa euroa (231,2). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, kuten myyntivoittoja, sekä johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta kasvoi 31,4 miljoonaa euroa ja oli 55,2 miljoonaa euroa (23,7).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 32,0 miljoonaa euroa (-12,3). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 29,0 miljoonaa euroa (110,2). Siihen sisältyvät positiiviset erät liittyivät pääasiassa yhden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn ja negatiiviset erät A340-koneiden käytöstä poistamiseen. Liiketulos oli 116,2 miljoonaa euroa (121,7), tulos ennen veroja 105,8 miljoonaa euroa (113,3) ja tulos verojen jälkeen 85,1 miljoonaa euroa (89,7).

Tase 31.12.2016

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 2 528,7 miljoonaa euroa (31.12.2015: 2 050,3). Tase kasvoi vuonna 2016 pääasiassa lainarahoitettujen laivastoinvestointien, yhden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn sekä positiivisen liiketoiminnan rahavirran vuoksi. Oma pääoma oli 857,0 miljoonaa euroa (31.12.2015: 727,5) eli 6,73 euroa osakkeelta (31.12.2015: 5,69). Oma pääoma kasvoi pääasiassa yhtiön voitollisen laajan tuloksen 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. Vuoden 2016 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 33,9 miljoonaa euroa (31.12.2015: -67,9), ja siihen vaikuttivat erityisesti edellä mainittujen johdannaisten käyvän arvon muutokset. Lisäksi eläkevastuu kasvoi lähinnä yleisen korkotason laskun takia muuttuneen diskonttokoron vuoksi.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Vuonna 2016 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 219,7 miljoonaa euroa (171,0). Rahavirtaa vahvisti edellisvuodesta pääasiassa vertailukelpoisen liiketuloksen paraneminen. Investointien nettorahavirta oli -499,6 miljoonaa euroa (78,6), ja siihen vaikuttivat erityisesti uusien A350-koneiden hankkiminen sekä investoinnit yli kolmen kuukauden rahamarkkinasijoituksiin osana konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Omavaraisuusaste 31.12.2016 oli 33,9 prosenttia (31.12.2015: 35,5) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -11,2 prosenttia (31.12.2015: -49,8). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli

78,3 prosenttia (31.12.2015: 45,8). Joulukuun lopussa oikaistu korollinen velka oli 701,5 miljoonaa euroa (31.12.2015: 346,3) ja korollinen nettovelka negatiivinen -95,8 miljoonaa euroa (31.12.2015: -362,0). Finnair toteutti vuoden alkupuoliskolla uusille A350-koneilleen kolme JOLCO-velkarahoitusjärjestelyä ja syyskuussa yhden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn, joilla hankittiin rahoitusta yhteensä noin 507 miljoonaa euroa.

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat vuoden lopussa 797,3 miljoonaa euroa (31.12.2015: 708,2). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron syndikoitu luottolimiitti, joka solmittiin kesäkuussa aiemman vastaavan järjestelyn erääntyessä. Uusi järjestely on voimassa kolme vuotta ja se sisältää kaksi vuoden pituista jatko-optiota. Finnair maksoi syksyn aikana takaisin kaikki pankkilainansa, yhteensä noin 67 miljoonaa euroa ja lunasti takaisin vuonna 2012 liikkeeseen lasketun hybridilainan jäljellä olleen pääoman 38,3 miljoonaa euroa.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli tammi-joulukuussa 200,5 miljoonaa euroa (18,1). Rahoituskulut olivat -11,5 miljoonaa euroa (-9,7) ja rahoitustuotot 1,0 miljoonaa euroa (1,3).

Investoinnit

Vuonna 2016 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 518,9 miljoonaa euroa (329,7), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirta oli -475,7 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut.

Vuoden 2017 investointien rahavirran arvioidaan olevan noin 530 miljoonaa euroa ja nettomääräisesti noin 300 miljoonaa euroa, mikäli vuonna 2017 toimitettavasta A350-lentokoneesta solmittu myynti- ja takaisinvuokraussopimus toteutuu suunnitellusti. Tämänhetkinen arvio koneeseen liittyvästä myynti- ja valuuttakursivoitosta on noin 40–45 miljoonaa euroa transaktion toteutushetken euro-dollarikurssista riippuen. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei ole vielä vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta. Vuoden 2017 investointien rahoitustarvetta mahdollisesti alentavat myöhemmin toteutettavat lentokonemyynnit.

Finnair lisää vuosien 2017–2018 aikana istuimia nykyisiin Airbus-kapearunkokoneisiinsa tehostamalla säilytys- ja teknisiä tiloja koneiden etu- ja takaosassa. Investointi koskee 23 Airbus-kapearunkokonetta.

Laivastoinvestointien ohella Finnair rakennuttaa modernia rahtiterminaalia, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2017. Lisäksi Finnair asentaa vuosina 2016–2018 langattoman internetyhteyden valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Ensimmäiset asennukset A330-koneisiin tehtiin jo vuonna 2016.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velkapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 34 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 57 prosenttia koko laivaston 933 miljoonan euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy seitsemän rahoitusleasing-konetta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Joulukuun 2016 lopussa Finnair operoi itse 49 lentokonetta, joista 19 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Koneista 26 oli Finnairin itse omistamia, 16 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja 7 hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Vuoden 2016 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,1 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 31.12.2016*

	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2015 verrattuna	Vuokratut			Keski-ikä 31.12.2016	Tilaukset
				Omat**	(opera- tiivinen leasing)	(rahoitus- leasing)		
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	9		7	2		15,4	
Airbus A320	165	10		7	1	2	14,4	
Airbus A321	209/196	11		4	5	2	10,1	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8		0	5	3	7,2	
Airbus A340	263/257	4	-1	4***			9,0	
Airbus A350	297	7	4	4	3		0,8	12
Yhteensä		49	3	26	16	7	10.1	12

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Sisältää JOLCO-rahoitetut A350-koneet.

*** A340-koneista enää yksi oli liikenteessä joulukuun lopussa.

Kaukoliikennelaivastouudistus

Finnair on tilannut Airbusilta yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta, joista kolme toimitettiin vuonna 2015 ja neljä vuonna 2016. Tällä hetkellä todennäköisen toimitusaikataulun mukaan Finnair saa neljä A350-konetta myös vuoden 2017 aikana ja loput kahdeksan vuosina 2018–2023. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 601 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 loput neljä Airbus A340-300-konettaan takaisin Airbusille. 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 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Norran operoimista lentokoneista 11 oli Finnairin omistamia ja 13 vuokrattuja operatiivisella vuokrasopimuksella. Yhdestä ATR 72 -lentokoneesta luopuminen on siirtynyt vuoden 2017 alkupuoliskolle.

Norran operoima laivasto 31.12.2016*

	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2015 verrattuna	Finnairin omistamat lentokoneet	Vuokratut** (operatiivi- nen leasing)	Keski-ikä 31.12.2016	Tilaukset
ATR 72	68-72	12		6	6	7,4	
Embraer 170	76	0	-2				
Embraer 190	100	12		8	4	8,5	
Yhteensä		24	-2	14	10	8,0	0

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

** Finnairin tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance on vuokrannut lentokoneet ja edelleen vuokrannut ne Nordic Regional Airlinesille.

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. Viikoittaisia lentoja Aasiaan oli talvikaudella 2015/2016 enimmillään 78 viikossa, kesäkaudella 2016 niitä oli 80 ja nykyisellä talvikaudella 78.

Finnair on osa oneworld-allianssia ja se tekee myös syvempää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Siberian Joint Business- ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeisiin. Yhteishankkeet ovat sopimuksia mm. kyseisten reittialueiden lentojen tuottojen jakamisesta sekä hintojen ja kapasiteetin määrittelystä. Syksyllä 2016 Iberia liittyi Finnairin, Japan Airlinesin sekä British Airwaysin kumppaniksi Siberian Joint Business -yhteishankkeeseen.

Finnairin kesäkauden 2016 uudet reittikohteet Helsingistä olivat Edinburgh, Billund, Pula, Zakyntos, Skiathos, Santorini, Preveza, Rimini, Verona ja Varna sekä Oulusta kerran viikossa lennettävät Hania ja Alanya. Kaukoliikenteessä Finnair avasi Miamin ympärivuotiseksi kohteeksi ja lisäsi yhteyksiä Chicagoon kesäksi. Aasiassa Finnair avasi kesäksi kolme viikkovuoroa Fukuokaan ja neljä Guangzhouhun.

Finnair lisäsi lentojaan Lappiin talvikaudeksi 2016/2017 noin 10 prosenttia. Kesäkaudelle 2017 Finnair lisäsi vuoroja Tokioon ja Hongkongiin sekä avaa uudet reitit Helsingistä San Franciscoon, Alicanteen, Ibizalle, Korfulle, Menorcalle ja Reykjavikiin.

Finnair julkisti myös monta uutta vapaa-ajan matkailuun painottuvaa reittilentoa talvikaudeksi 2017/2018. Tällaisia olivat muun muassa Havanna, Puerto Vallarta ja Goa.

Muut uudistukset ja palvelut

Finnair on huhtikuusta 2016 lähtien tarjonnut Aasian ja Euroopan välillä matkustaville asiakkailleen Suomessa tehtävää stopover-pysähdystä. Stopover-lennot voi varata uudella stopover.finnair.com-verkkosivustolta, josta löytyy myös tietoa eri stopover-aktiviteeteista ja kohdetietoa Suomesta. StopOver Finland on Visit Finlandin vetämä hanke, ja matkapakettien toteutuksesta vastaa sen ulkoinen matkatoimistokumppani. Stopover-matkapakettien kesto on viidestä tunnista viiteen päivään.

Finnair ja kiinalainen matkapalvelutarjoaja Fliggy (Alitrip) sopivat heinäkuussa pitkäaikaisesta strategisesta yhteistyöstä, jonka tavoitteena on tuoda yhteensä noin 3 000 kiinalaista turistia Suomen Lappiin talvi-kuukausina. Finnair on ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, jonka kanssa Fliggy tekee näin laajaa strategista yhteistyötä. Fliggy on nopeasti kasvava kiinalainen, verkossa matkapalveluita tarjoava yritys. Se on osa New Yorkin pörssissä listattua Alibaba Groupia.

Tunnustukset ja palkinnot

Finnairin mobiilisovellus sai elokuussa kansainvälisen Red Dot -designpalkinnon Communications design -kategoriassa. Sovellus on saatavilla iOS- ja Android-laitteille, ja se on palkittu aiemmin myös hopeamitalilla European Design Awards -kilpailun mobiilisovellus-kategoriassa. Red Dot -designpalkinto palkitsee eri tuotteita parhaasta designista, ja sen tuomaristo koostuu muotoilualan arvostetuista asiantuntijoista.

Skytrax World Airline Awards nimesi heinäkuussa Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo seitsemättä kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, johon vastasi noin 19 miljoonaa matkustajaa yli 160 maasta. Kysely kattaa yli 40 kriteeriä, joita ovat muun muassa lähtöselvitys, istuinten mukavuus, matkustamon puhtaus ja palvelu. Lisäksi Skytrax antoi Finnairille neljän tähden lentoyhtiön yleisarvion.

Huhtikuussa Finnair nimettiin TTG China Travel Awards-tilaisuudessa parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi Kiinassa. Palkinto perustui TTG:n julkaisujen lukijoiden äänestykseen.

Finnair palkittiin kultamitalilla Global Business Travel Association (GBTA) Foundationin järjestämässä ICARUS-yritysvastuukilpailussa. Tunnustus tarkoittaa, että Finnair johtavana matkailualan vastuullisena yrityksenä on sitoumuksillaan ja toiminnallaan osoittanut pystyvänsä tarjoamaan asiakasyrityksilleen ja matkustajilleen kestäväen kehityksen näkökulmasta ensiluokkaisia matkustuspalveluita.

Saksalainen ESG-rating-yhtiö oekom research AG päivitti helmikuussa analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta. Finnairin ESG-rating on nyt B-. Se oli 77:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein. Samalla Finnair sai Prime-luokituksen, joka kertoo Finnairin arvopaperien sopivuudesta vastuullisten sijoittajien sijoituskohteeksi.

Tammikuussa ilmestyneessä OAG:n Punctuality League -julkaisussa Finnairin saapumistämällisyys vuonna 2015 (89,5 %) todettiin maailman kuudenneksi korkeimmaksi. FlightStats puolestaan nimesi tammikuussa oneworld-allianssin täsmällisimmäksi lentoyhtiöallianssiksi vuonna 2015.

Aurinkomatkat nimettiin huhtikuussa Suomen vastuullisimmaksi matkanjärjestäjäksi Sustainable Brand -indeksissä, joka on Skandinavian suurin kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen keskittynyt bränditutkimus. Tutkimus tehdään vuosittain haastatteleamalla kuluttajia neljässä Pohjoismaassa. Kysely pohjautuu YK:n Global Compact -aloitteen 10 periaatteeseen.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair kertoi 16.2.2016 vauhdittavansa kasvuaan ja uudistavansa organisaatiotaan 1.3.2016 alkaen kasvustrategiansa mukaisesti. Uusina konsernin johtoryhmän jäseninä aloittivat asiakaskokemuksesta vastaava Piia Karhu sekä digitalisaatiosta vastaava Katri Harra-Salonen ja operatiivisen yksikön johtajaksi nimitetty Jaakko Schildt.

Yhtiön varatoimitusjohtaja ja strategiasta ja resurssienhallinnasta vastaava johtaja Ville Iho jätti yhtiön 31.12.2016.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuoden 2016 tammi-joulukuussa keskimäärin 5 045 (4 906) henkilöä eli 2,8 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2016 oli 4 937 (31.12.2015: 4 817). Katsauskaudella henkilöstömäärä kasvoi 120:lla pääosin matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvun vuoksi. Henkilöstömäärä näissä yksiköissä kasvoi enemmän, mutta marraskuussa toteutunut SMT:n myynti tasoittaa kokonaishenkilöstömäärän muutosta. Lisäksi liiketoimintakaupan yhteydessä 50 huoltotyöntekijää siirtyi toukokuussa Norralta Finnairin palvelukseen.

Finnairia edustava Palta sekä toimisto-, asiakaspalvelu- ja teknistä henkilökuntaa edustavat FINTO, PRO ja IAU ovat sopineet valtakunnallisen kilpailukyky sopimuksen raamin mukaisista työehdoista keskusjärjestöjen asettamassa aikataulussa. Työehtosopimus uusittiin matkustamohenkilökuntaa edustavan SLSY:n kanssa syksyllä 2016, ja lentäjiä edustavan SLL:n kanssa on saavutettu alustava neuvottelutulos tammikuussa 2017.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2016 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 2016 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. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

Yhtiön hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita ja toimitusjohtaja omisti 91 102 osaketta 31.12.2016. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 250 128 osaketta, mikä edustaa 0,20 prosenttia osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Tammikuussa 2016 Finnair käytti yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden ostamiseen. Osakkeita ostettiin yhteensä 800 000 kappaletta. Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman Fly Sharen kannustinpalkkioina luovutettiin 277 596 osaketta helmikuussa ja 3 540 osaketta lokakuussa. Finnairin vuosien 2013-2015 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti kesäkuussa luovutettiin 28 464 osaketta ja joulukuussa 26 641 osaketta.

Finnairin hallussa oli 31.12.2016 yhteensä 788 964 osaketta (325 205), mikä vastaa 0,62 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Liputusilmoitukset

Vuonna 2016 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
2008	235 526	1 538 956,35	6,53
2009	0	0,00	0
2010	22 758	114 719,52	5,04
2011	0	0,00	0,00
2012	0	0,00	0,00
2013	600 000	1 684 650,10	2,81
2013	-731 019	-4 055 744,86	5,55
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
2016	800 000	4 327 860,54	5,41
2016	-336 241	-975 326,55	2,90
31.12.2016	788 964	4 275 212,40	5,42

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2016

		Osakkeet kpl	%	Muutokset 2016
1	Suomen valtio/ Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2	KEVA	6 200 875	4,8	0
3	Varma Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö	3 354 002	2,6	0
4	Kyöstillä Heikki	2 950 000	2,3	80 000
5	Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	2 701 390	2,1	-974 174
6	Tiiviste-Group Oy	2 200 000	1,7	-250 000
7	Valtion Eläkerahasto	2 100 000	1,6	0
8	Nordea -sijoitusrahastot	1 263 426	1,0	-321 358
9	OP -sijoitusrahastot	1 234 957	1,0	-196 643
10	Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	1 050 151	0,8	-199 849
11	Etra Invest Oy	1 000 000	0,8	0
12	Finnair Oyj	788 964	0,6	463 759
13	Finnair Oyj:n henkilöstörahaso	594 000	0,5	-165 000
14	Nordea Henkivakuutus Suomi Oy	517 280	0,4	511 500
15	Laakkonen Mikko	500 000	0,4	90 000
	Hallintarekisteröidyt	11 026 859	8,6	-150 406
	Muut	19 138 785	14,9	
	Yhteensä	128 136 115	100,0	

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2016

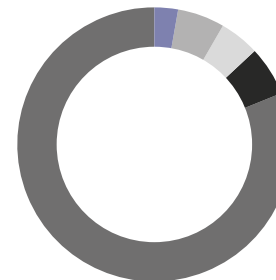
	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1-200	722 314	0,2	8 113	48,5
201-1 000	3 069 417	2,7	5 765	34,5
1 001-10 000	7 107 025	5,6	2 597	15,5
10 001-100 000	5 735 418	4,7	208	1,2
100 001-1 000 000	7 214 298	5,7	20	0,1
1 000 001-	93 243 062	81,1	9	0,1
Yhteensä	128 136 115	100,0	16 723	100,0
Joista hallintarekisteröityjä	11 026 859	8,6	11	0,1
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	17 722	0	-	-
Liikkeeseenlaskettu määrä	128 136 115	100,0	0	0

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2016

	Osakkeita, kpl	Osakkeita, %	Omistajia, kpl	Omistajia, %
Julkisyhteisöt	87 537 983	68,3	13	0,1
Kotitaloudet	17 348 592	13,5	16 073	96,1
Yritykset	6 786 195	5,3	510	3,0
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	4 134 905	3,2	20	0,1
Yhteisöt	858 259	0,7	45	0,3
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	116 665 934	91,0	16 661	99,6
Hallintarekisteröidyt	11 026 859	8,6	11	0,1
Ulkomaiset	425 600	0,3	51	0,3
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	11 452 459	8,9	62	0,4
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	17 722	0,0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100,0	16 723	100,0

Omistuksen jakaantuminen omistumäärittäin

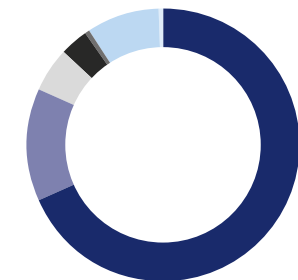
%



- 1-200 osaketta 0,2 %
- 201-1 000 osaketta 2,7 %
- 1 001-10 000 osaketta 5,6 %
- 10 001-100 000 osaketta 4,7 %
- 100 001-1 000 000 osaketta 5,7 %
- 1 000 001- osaketta 81,1 %

Omistuksen jakaantuminen omistajaryhmittäin

%



- Julkisyhteisöt 68,3 %
- Kotitaloudet 13,5 %
- Yhteisöt 0,7 %
- Hallintarekisteröidyt 8,6 %
- Ulkomaiset 0,3 %
- Rahoitus- ja vakuutuslaitokset 3,2 %

Osakassopimukset

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

Määräsvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

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

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden 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 2016 ohjelman neljänteen vaiheeseen osallistui noin 770 finnairilaista eli 17 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.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti joulukuussa myös yksinkertaistaa Finnairin avainhenkilöiden pitkän aikavälin kannustinjärjestelmässä toteutettavien osakeohjelmien rakennetta. Hallitus päätti myös ensimmäisestä muutetun rakenteen mukaisesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2017-2019. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asetamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2020. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internet-sivuilla. Aikaisemmin päätettyjä osakepohjaisia ohjelmia on kuvattu 21.12.2016 julkaistussa pörssitiedotteessa sekä yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

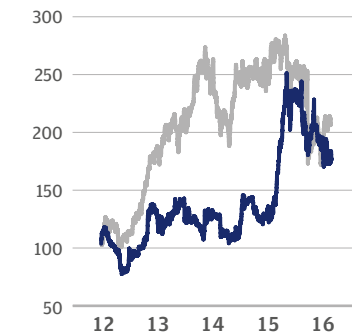
Finnairin markkina-arvo oli joulukuun 2016 lopussa 516,4 miljoonaa euroa (694,5) ja päätöskurssi 4,03 euroa (5,42). Vuonna 2016 Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ Helsinki Oy:ssä oli 5,92 euroa (5,50), alin kurssi 3,80 euroa (2,49) ja keski kurssi 4,74 euroa (3,54). Osakkeita vaihdettiin 28,1 miljoonaa kappaletta (25,5) yhteensä 133,2 miljoonalla eurolla (90,1). Finnairin kauppakisteriin 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 (8,9).

Finnairin osake 2012-2016



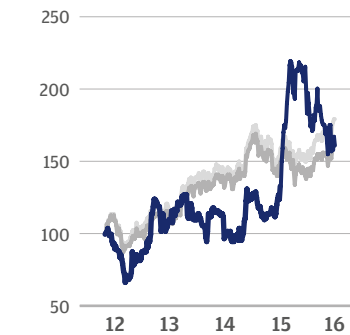
■ Keskihinta

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair
■ Eurooppalaiset lentoyhtiöt

Vertailu Nasdaq Helsinki



■ Finnair
■ OMX Helsinki
■ OMX Helsinki benchmark

Osakemäärät ja pörssikehitys

Milj. euroa		2016	2015	2014	2013	2012	2011
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	5,92	5,50	3,01	3,25	2,64	5,37
Alin kaupantekokurssi	euroa	3,80	2,49	2,30	2,40	1,67	2,30
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	milj. euroa	516	695	318	355	305	295
Osakkeiden vaihto	kpl	28 099 932	25 456 779	10 750 318	26 024 070	19 668 495	21 422 076
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	21,93	19,87	8,39	20,31	15,35	16,72

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesykin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa. Vuonna 2016 osakekohtainen tulos oli 0,55 (0,57) euroa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 381 792 655,73 euroa 31.12.2016. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2016 jaetaan osinkoa 0,10 euroa osaketta kohden.

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 ilmasto vaikutusten vähentämiseksi ja biopoltoaineiden käytön edistämiseksi. Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu sen strategiaan, visioon ja arvoihin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus. Vastuullisuus näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja tuottaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn yleiskokouksessa sovittiin syksyllä kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmästä, joka auttaa pyrkimyksessä jäädyttää lentoliikenteen päästöt vuoden 2020 tasolle (nk. CORSIA-sopimus, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). ICAOn jäsenvaltioista 65, Suomi mukaan lukien, on ilmoittanut osallistuvansa hyvitysjärjestelmään heti alusta lähtien, mikä tarkoittaa lentoyhtiöille velvollisuutta kompensoida tavoitteen ylittävät päästönsä päästö-

vähennysyksiköitä muun muassa erilaisista päästövähennys hankkeista. CORSIA-sopimus täydentää muita lentoliikenteen päästövähennyskeinoja. Ympäristövaikutuksia vähennetään myös uuden teknologian ja vaihtoehtoisten polttoaineiden avulla, operatiivisin keinoin ja infrastruktuurin tehostamisella. Ensi vaiheessa vuodesta 2021 lähtien järjestelmään osallistuvat maat muodostavat yhteensä noin 85 prosenttia kansainvälisestä lentoliikenteestä. Vuodesta 2027 lähtien järjestelmä on maailmanlaajuisesti pääpiirteittäin pakollinen.

Finnair allekirjoitti kesäkuussa 2016 yhteistyösopimuksen UNWomenin kanssa naisten oikeuksien tukemiseksi. Lisäksi Finnair allekirjoitti United for Wildlife Transport Taskforce Buckingham Palace Declaration -sitoumuksen, joka tähtää uhanalaisten lajien laittoman kaupan ja kuljetuksen estämiseen. Sitoumuksen tavoitteena on myös lisätä yhteistyötä viranomaisten ja suojelujärjestöjen kanssa yhteisessä taistelussa uhanalaisten eläinten salakuljetusta vastaan. Finnair on jo useita vuosia sitten sitoutunut olemaan kuljettamatta eläimiä tai tuotteita, jotka on suojattu villieläimistön ja -kasviston uhanalaisten lajien kansainvälistä kauppaa koskevalla yleissopimuksella (CITES). Vuonna 2015 Finnair kielsi uhanalaisista eläimistä tai niiden osista koostuvien metsästysmuistojen kuljetuksen rahtiverkostossaan.

Finnair uudisti vuonna 2016 kestävä kehityksen strategiansa, joka tiivistyy kolmeen teemaan: puhtaammin, välittäen ja yhdessä. Sen avulla kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin koko strategiaan ja brändiin. Ohjelman toimenpiteillä pyritään osaltaan edistämään vastuullisuuden lisäksi kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa.

Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty vuosikertomuksen sivulla 21.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoihin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. 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. Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan myös hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa.

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

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja hintamuutosten mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin tai vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuotokkehitykselle samoin kuin valuuttakurssien äkilliset, epäedulliset muutokset sekä kysynnän heikkeneminen.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. 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.

Airbus A350 XWB -lentokoneiden toimitusaikatauluun ja käyttöön liittyy uuteen teknologiaan ja käyttöön-otto prosesseihin liittyviä riskejä. Lisäksi Finnairin strategian toteutukseen liittyy merkittävien toimintamallien

ja sisäisten muutosten toteutusriskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuojelma ja sen resursointi aiheuttaa lisäksi kustannuspainetta ja operatiivisia haasteita lyhyellä aikavälillä.

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 lokakuussa 2012 antama päätös lentomatkustajien oikeuksista. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon, kuten vastuullisuusraportoinnin sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

Geopoliittisella epävarmuudella, kasvavalla terrorismin uhalla ja mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan.

Ison-Britannian tulevaan eroon Euroopan Unionista liittyy yleistä taloudellista epävarmuutta, joka voi heijastua myös lentomatkustuskysyntään.

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuoteen 2020 jatkuvan laajennuksen rakennustyöt saattavat aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen. Finnair tekee tiivistä yhteistyötä Finavian kanssa minimoidakseen laajennustöistä aiheutuvan haitan. Laajennustyö mahdollistaa lentoaseman matkustajamäärän kasvattamisen 20 miljoonaan vuodessa ja mahdollistaa Finnairin kasvustrategian toteuttamisen.

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen 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 dollarikuluja 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 riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)

	1 %(-yksikön) muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF)	22 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	19 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	18 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H1/2017	H2/2017
Polttoaine	50 milj. euroa	23 milj. euroa	72 %	66 %

Valuuttajakauma %	2016	2015	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirjoille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirjoille (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätös-päivästä)
			10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat					
EUR	56	59	-	-	
USD*	4	3	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	9	8	19 milj. euroa	9 milj. euroa	69 %
CNY	7	7	-	-	
KRW	3	3	-	-	
SEK	5	5	-	-	
Muut	16	15	-	-	
Ostovaluutat					
EUR	54	53	-	-	
USD*	38	40	56 milj. euroa	19 milj. euroa	72 %
Muut	8	7			

* Suojausaste USD-korille. Herkkyyksikaskelmassa Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin oletetaan korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa.

Tulevaisuuden näkymät

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkömiin Finnairin päämarkkina-alueilla liittyy edelleen epävarmuutta. Finnair arvioi, että laivaston uusimisen ja uusien lentokoneiden käyttöönoton myötä sen kapasiteetti kasvaa 8-10 prosenttia vuonna 2017 painottuen voimakkaasti vuoden jälkipuoliskoon. Liikevaihdon arvioidaan kasvavan kapasiteetin kasvua hitaammin heijastaen markkinakapasiteetin kasvua olennaisilla markkinoilla.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden toiminnallisen tuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuosiokatsauksen yhteydessä heinäkuussa.



Taloudellinen kehitys 2012-2016

TULOSLASKELMA		2016	2015	2014	2013	2012
Liikevaihto*	milj. euroa	2 317	2 255	2 284	2 400	2 449
muutos edelliseen vuoteen	%	2,8	-1,3	-4,8	-2,0	8,5
Vertailukelpoinen liiketulos	milj. euroa	55	24	-36	12	43
suhteessa liikevaihtoon*	%	2,4	1,1	-1,6	0,5	1,8
Liiketulos	milj. euroa	116	122	-72	8	34
suhteessa liikevaihtoon*	%	5,0	5,4	-3,2	0,3	1,4
Vertailukelpoinen EBITDAR	milj. euroa	270	231	177	210	240
suhteessa liikevaihtoon	%	11,7	10,3	7,7	8,8	9,8
Tilikauden tulos	milj. euroa	85	90	-83	23	11
suhteessa liikevaihtoon	%	3,7	4,0	-3,6	1,0	0,4
TASE		2016	2015	2014	2013	2012
Oma pääoma ja määräysvallattomien omistajien osuus	milj. euroa	857	727	514	678	775
Oma pääoma ja velat yhteensä	milj. euroa	2 529	2 050	1 885	2 118	2 231
Bruttoinvestoinnit ilman ennakoja	milj. euroa	519	330	82	77	41
suhteessa liikevaihtoon*	%	22,4	14,6	3,6	3,2	1,7
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	1 324	1 008	1 106	1 295	1 413
Osingot tilikaudelta**	milj. euroa	13	0	0	0	13
Korolliset velat	milj. euroa	718	346	428	593	569
Likvidit varat	milj. euroa	797	708	426	459	430
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-96	-362	1	134	138
suhteessa liikevaihtoon*	%	-4,1	-16,1	0,1	5,6	5,6
Oikaistu korollinen nettovelka	milj. euroa	671	333	553	537	603
suhteessa liikevaihtoon	%	28,9	14,8	24,2	22,4	24,6
TUNNUSLUVUT		2016	2015	2014	2013	2012
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos	euroa	0,55	0,57	-0,71	0,11	0,01
Oma pääoma/osake	euroa	6,73	5,69	4,02	5,30	6,06
Osinko/osake**	euroa	0,10	0,00	0,00	0,00	0,10
Osinko tuloksesta**	%	15,0	0,0	0,0	0,0	121,2
Efektiivinen osinkotuotto**	%	2,5	0,0	0,0	0,0	4,2
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	1,73	1,34	0,19	1,12	1,21
Hinta/voitto-suhde, P/E		7,32	9,46	-3,47	25,02	174,96
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR		2,5	1,4	3,1	2,6	2,5
Omavaraisuusaste	%	33,9	35,5	27,3	32,0	34,7
Nettovelkaantumisaste	%	-11,2	-49,8	0,3	19,9	18,0
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	78,3	45,8	107,5	79,2	77,8
Oman pääoman tuotto	%	10,7	14,4	-13,8	3,2	1,4
Sijoitetun pääoman tuotto	%	8,9	12,2	-6,5	3,6	2,8

RAHAVIRTA		2016	2015	2014	2013	2012
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj. euroa	220	171	24	142	155
suhteessa liikevaihtoon*	%	9,5	7,6	1,1	5,9	6,3
HENKILÖSTÖ		2016	2015	2014	2013	2012
Henkilöstö, keskimäärin		5 045	4 906	5 172	5 859	6 784

* Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vertailukaudet on oikaistu vastaamaan muuttunutta käytäntöä vuodesta 2015 alkaen. Muutokset on kuvattu liitteessä 5.4 Liiketoiminnan tuottojen ja tunnuslukujen laskentakaavojen muutos.

** Tilikauden 2016 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

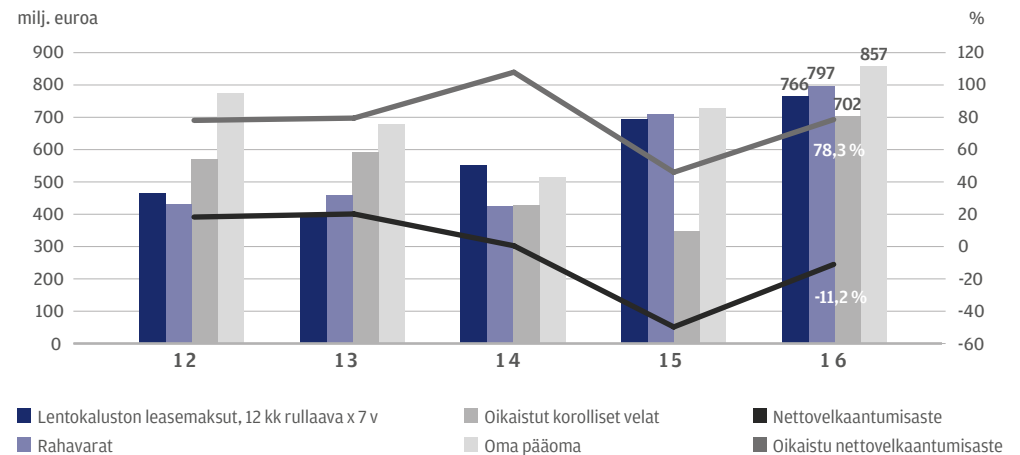
★ Finnair on nettovelaton ja tuloskehitys positiivinen; hallituksen osinkoehdotus 0,10 euroa/osake

Finnairin likvidit varat ylittivät edelleen korolliset velat, vaikka laivastouudistus eteni ja Finnair rahoitti kolmen uuden A350-lentokoneen hankinnan lainarahalla. Likvidit varat säilyivät korkeina liiketoiminnan rahavirran ja lentokoneiden rahoitus sopimusten ansiosta.

Myös oikaistu nettovelkaantumisaste, joka huomioi korollisten velkojen lisäksi myös lentokoneiden tulevat operatiiviset leasingmaksut, säilyi alhaisella tasolla (78,3) ja alitti reilusti myös hallituksen tunnusluvulle määrittelemän 175 prosentin enimmäistason.

Tuloskehitys oli positiivinen. Hallitus esittää yhtiökokoukselle, että tilikauden tuloksesta jaetaan osinkoa 0,10 euroa osakkeelta.

Nettovelkaantumisaste



★ = Kohokohdat



TILINPÄÄTÖS 1.1.-31.12.2016

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonais kuvaa. 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

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

***** 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.....	36
Konsernin laaja tuloslaskelma	36
Konsernin tase.....	37
Konsernin rahavirtalaskelma.....	38
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista.....	39
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot	40
1 Liiketulos.....	41
1.1 Segmentti-informaatio.....	41
1.2 Liiketoiminnan tuotot	42
1.2.1 Liikevaihto tuotteittain.....	42
1.2.2 Liikevaihto liikennealueittain	42
1.2.3 Liikevaihto valuutoissa	43
1.2.4 Myynti- ja muut saamiset.....	43
1.2.5 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	43
1.3 Liiketoiminnan kulut	44
1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa.....	44
1.3.2 Vuokratulot.....	44
1.3.3 Muut kulut	44
1.3.4 Muut velat	44
1.3.5 Varaukset.....	45
1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät	45
1.3.7 Palkitseminen	46
1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut.....	46
1.3.7.2 Eläkkeet.....	48
2 Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasingjärjestelyt.....	51
2.1 Aineelliset hyödykkeet.....	51
2.2 Vuokrasopimukset.....	53
2.3 Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	54
2.4 Aineettomat hyödykkeet.....	54

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut	54
3.1 Rahoitustuotot ja -kulut	54
3.2 Rahoitusvarat	55
3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat.....	55
3.2.2 Rahavarat.....	55
3.3 Rahoitusvelat.....	56
3.4 Vastuusitoumukset.....	57
3.5 Rahoitusriskien hallinta.....	57
3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu.....	60
3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus.....	61
3.8 Johdannaiset.....	62
3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.....	63
4 Konsolidointi.....	65
4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet.....	65
4.2 Tytäryhtiöt.....	65
4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot	65
4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä.....	66
4.5 Lähipiiritapahtumat	67
4.6 Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit.....	67
5 Muut liitetiedot	69
5.1 Tuloverot.....	69
5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit.....	70
5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat.....	70
5.4 Liiketoiminnan tuottojen ja tunnuslukujen laskentakaavojen muutos.....	70
6 Emoyhtiön tilinpäätös.....	71
Tunnuslukujen laskentakaavat.....	81
Hallituksen esitys osingonjaosta	82
Tilintarkastuskertomus.....	83



Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2016	2015
Liikevaihto	1.1, 1.2	2 316,8	2 254,5
Liiketoiminnan muut tuotot		75,5	85,2
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstökulut	1.3.7	-362,5	-353,2
Polttoainekulut		-491,5	-595,5
Muut vuokrat	1.3.2	-167,4	-159,4
Lentokaluston huoltokulut		-147,3	-118,9
Liikennöimismaksut		-262,8	-258,5
Maaselvitys- ja cateringkulut		-258,9	-250,3
Valmismatkatuotannon kulut		-87,8	-79,6
Myynti- ja markkinointikulut		-76,9	-74,0
Muut kulut	1.3.3	-266,6	-219,3
Vertailukelpoinen EBITDAR		270,4	231,2
Lentokaluston leasemaksut	1.3.2	-109,5	-99,3
Poistot ja arvonalentumiset	2.1, 2.4	-105,8	-108,1
Vertailukelpoinen liiketulos		55,2	23,7
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	1.3.6	32,0	-12,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	1.3.6	29,0	110,2
Liiketulos		116,2	121,7
Rahoitustuotot	3.1	1,0	1,3
Rahoituskulut	3.1	-11,5	-9,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	4.4	0,0	0,1
Tulos ennen veroja		105,8	113,3
Tuloverot	5.1	-20,6	-23,6
Kauden tulos		85,1	89,7
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		85,1	89,4
Määräysvallattomille omistajille		0,0	0,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)		0,55	0,57

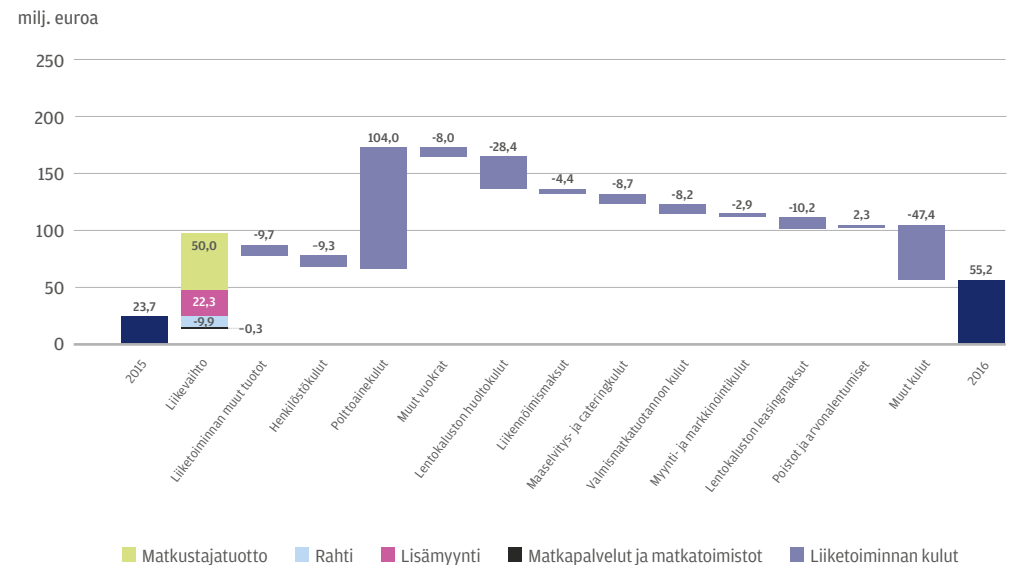
★ Vertailukelpoinen liiketulos 55,2 tuplaantui viime vuodesta (23,7)

Positiivinen tuloskehitys jatkui vuonna 2016 liikenteen, lipputuottojen ja lisämyyntipalveluiden kasvaessa. Toiminnalliset kustannukset toteutuivat polttoainekulujen laskun ansiosta viime vuoden tasolla, vaikka kiihdytetty kasvu aiheutti lisäkustannuksia ja vahva Yhdysvaltain dollari kasvatti kustannustasoa.

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2016	2015
Kauden tulos		85,1	89,7
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		145,2	-14,1
Muuntoerot		0,0	0,6
Verovaikutus		-29,0	2,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.7.2	-18,1	37,7
Verovaikutus		3,6	-7,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		101,7	19,5
Tilikauden laaja tulos		186,9	109,2
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		186,9	108,9
Määräysvallattomille omistajille		0,0	0,3

Vertailukelpoisen liiketuloksen muutokset 2016



★ = Kohokohtat

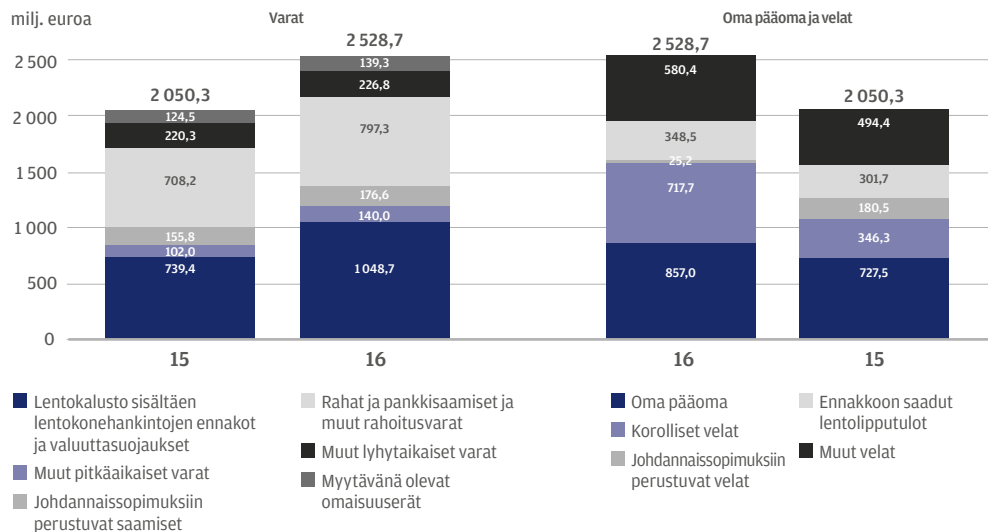


Konsernin tase

Milj. euroa	Liite		31.12.2016	31.12.2015
VARAT				
Aineettomat hyödykkeet	0	2.4	12,4	9,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	0	2.1	1 166,5	811,6
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	0	4.4	2,5	2,6
Laina- ja muut saamiset	0		7,4	8,7
Laskennalliset verosaamiset	0	5.1	0,0	9,1
Pitkäaikaiset varat yhteensä			1 188,7	841,5
Vaihto-omaisuus	0		14,9	11,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset	0	1.2.4	211,9	208,5
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	3.8	176,6	155,8
Muut rahoitusvarat	IA	3.2.1	727,9	427,7
Rahat ja pankkisaamiset	IA	3.2.2	69,4	280,5
Lyhytaikaiset varat yhteensä			1 200,7	1 084,3
Myyttävänä olevat omaisuuserät	0	2.3	139,3	124,5
Varat yhteensä			2 528,7	2 050,3

★ Laivastouudistus etenee - neljä uutta A350-konetta, kolme omaan taseeseen

Laivastouudistus eteni: Finnair hankki neljä uutta A350-lentokonetta. Kolme hankittiin omaan taseeseen. Kolme A350-lentokonetta rahoitettiin JOLCO-lainarahoituksella (Japanese Operating Lease with Call Option). Yhdestä tehtiin myynti- ja takaisinvuokraussopimus.



★ = Kohokohdat

Milj. euroa	Liite		31.12.2016	31.12.2015
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Osakepääoma	E		75,4	75,4
Muu oma pääoma	E		781,6	652,0
Oma pääoma yhteensä			857,0	727,5
Laskennalliset verovelat	O	5.1	32,7	0,0
Korolliset velat	IL	3.3	617,3	271,0
Eläkevelvoitteet	O	1.3.7.2	31,9	4,4
Varaukset	O	1.3.5	63,6	55,7
Muut velat	O	3.3	4,9	15,8
Pitkäaikaiset velat yhteensä			750,4	346,9
Varaukset	O	1.3.5	22,2	38,3
Korolliset velat	IL	3.3	100,4	75,2
Ostovelat	O		94,4	67,5
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	3.8	25,2	180,5
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	1.2.5	424,6	374,8
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	1.3.7.1	93,4	91,0
Muut velat	O	1.3.4	161,1	148,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä			921,3	976,0
Velat yhteensä			1 671,7	1 322,9
Oma pääoma ja velat yhteensä			2 528,7	2 050,3

Finnair raportoi korollisen velan, nettovelan ja oikaistun nettovelkaantumisasteen antaakseen yleiskuvan Finnairin taloudellisesta asemasta. Niillä tase-erillä, jotka sisältyvät korolliseen nettovelkaan, on merkintä "IA" tai "IL". Sijoitetun pääoman laskentaan sisältyvillä erillä on merkintä "E" tai "IL". Muilla erillä on merkintä "O".

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste	31.12.2016	31.12.2015
Korolliset velat	717,7	346,0
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-16,1	0,2
Oikaistut korolliset velat	701,5	346,3
Muut rahoitusvarat	-727,9	-427,7
Rahat ja pankkisaamiset	-69,4	-280,5
Korollinen nettovelka	-95,8	-362,0
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7	766,4	695,2
Oikaistu korollinen nettovelka	670,6	333,2
Oma pääoma yhteensä	857,0	727,5
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	78,3 %	45,8 %

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkorisikin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 3.8 Johdannaiset, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.



Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2016	2015
Liiketoiminnan rahavirta		
Kauden tulos	85,1	89,7
Poistot ja arvonalentumiset	102,9	148,5
Muut oikaisut kauden tuloksesta		
Rahoitustuotot ja -kulut	10,5	8,4
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,0	-0,1
Tuloverot	20,6	23,6
EBITDA (Käyttökate)	219,2	270,2
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-50,0	-137,5
Käyttöpääoman muutos	55,5	43,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-5,0	-4,6
Maksetut tuloverot	0,0	-0,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	219,7	171,0
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-10,3	-4,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-475,7	-352,5
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	153,2	448,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-168,4	-14,4
Pitkäaikaisten saamisten muutos	1,6	1,7
Investointien nettorahavirta	-499,6	78,6
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	377,4	0,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-115,1	-82,5
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-38,3	-81,7
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	0,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-19,1	-17,6
Omien osakkeiden ostot	-4,3	0,0
Maksetut osingot	0,0	-0,2
Rahoituksen nettorahavirta	200,5	18,1
Rahavirtojen muutos	-79,3	267,7
Rahavarat tilikauden alussa	457,7	190,1
Rahavirtojen muutos	-79,3	267,7
Rahavarat kauden lopussa**	378,4	457,7

★ = Kohokohdat

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua

Milj. euroa	2016	2015
Työsuhde-etuudet	15,1	15,6
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-34,0	2,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	-30,4	-121,5
Muut oikaisut	-0,6	-33,7
Yhteensä	-50,0	-137,5

Muut oikaisut sisältävät lähinnä huoltovarausten ja muiden varausten muutokset.

** Rahavarat

Milj. euroa	2016	2015
Muut rahoitusvarat	727,9	427,7
Rahat ja pankkisaamiset	69,4	280,5
Rahavarat taseessa	797,3	708,2
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-418,9	-250,5
Yhteensä	378,4	457,7

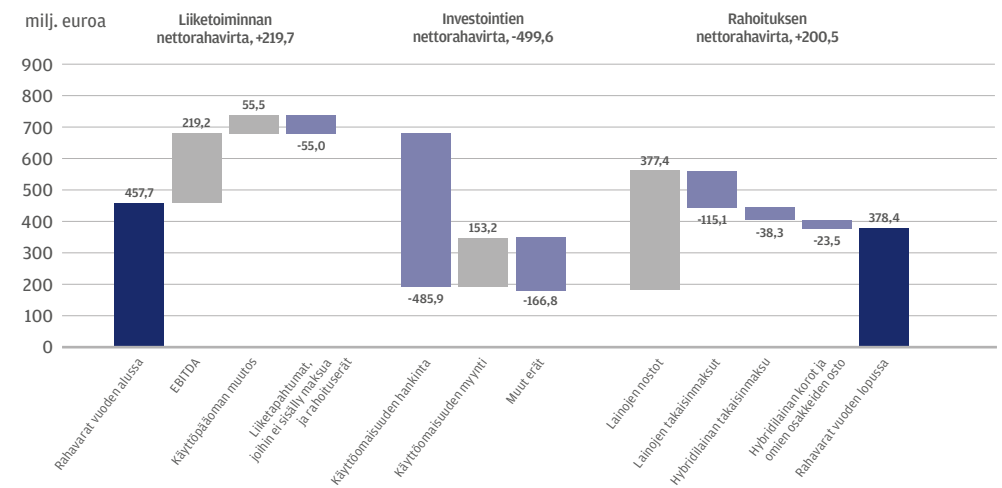
★ Vahva rahoitusasema tukee liiketoiminnan kehitystä ja laivastouudistuksen rahoitusta

Liiketoiminnan rahavirta vahvistui tilikauden tuloparannuksen ja käyttöpääoman muutosten, kuten lentoliipusta saatujen ennakkomaksujen kasvun, ansiosta.

Finnair investoi uuteen laajarunkolaivastoon ja vastaanotti neljä A350-lentokonetta vuoden 2016 aikana. Yksi koneista myytiin välittömästi hankintahetkellä ja vuokrattiin takaisin operatiivisella vuokrasopimuksella. Kolme A350-konetta rahoitettiin Japanese Operating Lease with Call Option (JOLCO) -rahoituksella, mikä näkyy rahoituksen rahavirrassa lainojen nostona.

Finnair maksoi tilikaudella kaikki pankkilainansa aikaistetusti takaisin.

Rahavirran muutos 2016, -79,3 milj. euroa





Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräysvallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2016	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5	0,0	727,5
Kauden tulos					85,1		85,1		85,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			116,2				116,2		116,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-14,4				-14,4		-14,4
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	101,7	0,0	85,1	0,0	186,9	0,0	186,9
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-38,3	-38,3		-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-15,7	0,3	-15,3		-15,3
Omien osakkeiden osto					-4,3		-4,3		-4,3
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6		0,6
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0	0,0	857,0

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräysvallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2015	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3
Kauden 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
Kauden 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

Finnair maksoi vanhan vuonna 2012 nostetun hybridilainan 38,3 miljoonaa euroa pois tilikauden 2016 aikana.

★ Oma pääoma vahvistui edelleen positiivisen tuloksen ja suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksen takia

Finnairin oma pääoma vahvistui tilikauden aikana 727,5 miljoonasta eurosta 857,0 miljoonaa euroon lähinnä tilikauden tuloksen (85,1) ja suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksen (116,2) takia. Polttoainesuojien vuoksi käyvän arvon rahaston arvo muuttui positiiviseksi, kun polttoaineen hinta nousi loppuvuonna ja aikaisempina kausina markkinahintaa korkeammalla tasolla tehdyt suojat realisoituivat. Suojausstrategian takia polttoaineen markkinahinnan kehitys vaikuttaa Finnairin tulokseen viiveellä.



Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?

Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaaa 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. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konserniin vallitsevasta laadintaperustasta muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä 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
Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	Myytäväksi luokitellut pitkäaikaiset omaisuuserät ja velat	2.3	IFRS 5
Aineettomat hyödykkeet	Aineettomat hyödykkeet	2.4	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
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Liiketoiminnan kuvaus

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä. Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 14.2.2017 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 2016 on laadittu kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2016 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläinsäädännön mukaiset. Tilikaudella ja tulevilla kausilla käyttöön otettavien standardien ja ohjeistusten vaikutuksia on kuvattu liitetiedossa 4.6. Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit.

Vuoden 2016 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaissopimuksia, jotka on arvostettu käypään arvoon. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataan tuhanteen euroon. Tästä joh-tuen 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 palkat, polttoainekulut, huoltokulut ja lentokaluston vuokratulot ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten käypien arvojen muutokset sisältyvät liiketulokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä; muuten ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuotteita ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eräiä.

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella vertailukelpoinen EBITDAR ja liiketulos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovaroituksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja. Vertailukelpoinen EBITDAR on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen 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. Taseen korollisiksi veloiksi luetaan joukkovelkakirjalainat, lentokonerahoitusta varten otetut lainat (JOLCO-lainat), pankkilainat, rahoitusleasingvelat, yritystodistukset sekä lainat huoltokonttorilta. Korollisiksi varoiksi luetaan korolliset talletukset sekä sijoitukset yritys- ja sijoitustodistuksiin, joukkovelkakirjalainoihin ja lyhyen koron rahastoihin. Korollisten varojen ja velkojen erotuksena laskettavaan korolliseen nettovelkaan luetaan näiden lisäksi valutan- ja koronvaihtosopimukset, joita käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen

Finnair on ottanut käyttöön European Securities Markets Authority (ESMA) julkaiseman ohjeistuksen vaihtoehtoista tunnusluvuista (Guidelines on Alternative Performance Measures), joka on voimassa 3.7.2016 alkaen. Finnair käyttää ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä, antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnasta sekä mahdollistaakseen paremman vertailun toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Suositusten johdosta Finnair on nimennyt "kertaluonteiset erät" vertailukelpoisuuteen vaikuttaviksi eriksi ja eriteltyt ne liitteessä 1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät. Finnair on sa-



massa yhteydessä selkeyttänyt korollisen velan, nettovelan ja oikaistun nettovelkaantumisasteen laskentaa taseen lisätiedoilla. Lisäksi Finnair ei enää esitä tunnuslukua ”Kauden tulos/osake, euroa” osakekohtaisen tuloksen rinnalla lisätietona.

Arvioiden käyttö

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

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

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

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

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovarat	1.3.5	Varaukset
Eläkeveloitteet	1.3.7.2	Eläkkeet
Arvon alentumistestaus	2.1	Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet
Vuokrasopimusten luokittelu	2.2	Vuokrasopimukset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot

i = Kriittiset tilinpäätösarvot

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

1 Liiketulos

i Liiketulos -liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liiketulokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **i**

1.1 Segmentti-informaatio

L Segmenttiraportointi

Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toimintasegmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin johtoryhmä. Raportoivat segmentit perustuvat konsernin liike-toiminnalliseen segmenttijakoon. Konsernilla on yksi toimintosegmentti ja siten raportoitava segmentti: lentoliikenne. **L**

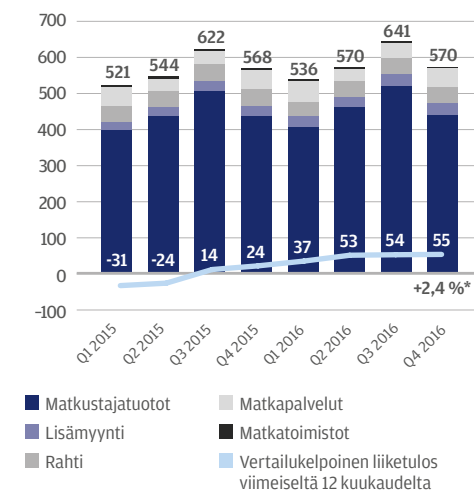
Johtuen Finnairin liike-toimintojen viimeaikaisesta kehityksestä ja organisaatiomuutoksesta, Finnairin johtoryhmä, joka on nimetty ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi IFRS 8 Segmenttiraportoinnin mukaisesti, tarkastelee liike-toimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä. Sen vuoksi segmentti-informaatiota ei enää tilikaudelta ja vertailukaudelta raportoida. Vanha toiminnallinen Matkapalvelut-segmentti on yhdistetty Lentoliikenne-segmenttiin, sillä Matkapalvelut nähdään yhtenä lentoliikenteen myyntikanavana eikä johto tarkastele sitä enää erillisenä liike-toimintayksikkönä.

Liikevaihtoon tuotekohtainen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja maantieteellinen jakauma liitetiedossa 1.2.2 Liikevaihto liikennealueittain. Jaottelu on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Finnair lentää sekä kansainvälisiin että kotimaan kohteisiin, mutta sen omaisuus on lähes kokonaisuudessaan omistettu Suomessa. Finnairin laivasto muodostaa olennaisimman osan Finnairin pysyvistä vastaavista (ks. liite 2.1 Aineelliset hyödykkeet). Finnairin operoiman laivaston omistusta ja vuokraa Finnairin suomalainen tytäryhtiö, ja niitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

Finnair kuljetti tilikaudella 2016 yli 10 miljoonaa matkustajaa. Asiakkaiden suuresta määrästä ja liike-toiminnan luonteesta johtuen ei myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

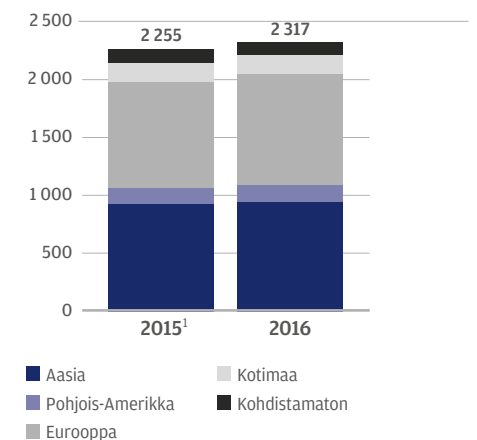
Liikevaihtoon ja vertailukelpoisen liiketuloksen kehitys (tilintarkastamaton)

milj. euroa



Liikevaihto liikennealueittain

milj. euroa



¹ Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liike-toiminnan muihin tuottoihin. Vertailukaudet on oikaistu vastaamaan muuttunutta käytäntöä vuodesta 2015 alkaen.



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 olisi paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset sekä lähinnä ennakkoon maksetuista lentoliipusta ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuuksia. **I**

L Tuloutus

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

Matkustajatuotot koostuvat lentolippujen myynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneet lentoliiput tuloutetaan, kun lippu on vanhentunut eikä Finnairilla ole velvollisuutta palauttaa lipusta saatua vastiketta asiakkaalle.

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

Lisämyyntituotot koostuvat lentoliippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakko-varauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä. Palvelu tuloutetaan kun palvelu on suoritettu, ja tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle.

Rahtituotot tuloutetaan silloin kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle.

Matkapalveluiden myynti koostuu matkapakettien myynnistä, ja matkatoimistopalvelut koostuvat matkanvälitysmynnistä. Matkapaketit tuloutetaan lähtöpäivän perusteella, ja välitysmyynti tuloutetaan myyntihetkellä. Välitysmynnissä tuottoihin kirjataan ainoastaan komission osuus.

Myyntisaamiset

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

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 asiakaskäytännön 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 kuvatus 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	2016	2015
Matkustajatuotot	1 816,1	1 766,0
Lisämyynti	125,5	103,2
Rahti	173,8	183,7
Matkapalvelut	187,5	177,8
Matkatoimistot	13,8	23,8
Yhteensä	2 316,8	2 254,5

Liikevaihto kasvoi liikenteen kasvun myötä kaikissa tuotteissa rahtia ja matkatoimistoja lukuunottamatta. Rahdin liikevaihto laski markkinahintojen laskun johdosta. Matkatoimistojen välitysmyyntien lasku selittyi yritysmyyneillä. Finnairin myi tilikauden 2015 lopussa välitysmyyntiä harjoittaneen tytäryhtiönsä Estravel AS:n. Tilikauden 2016 loppupuolella myytiin toinen välitysmyyntiä harjoittanut tytäryhtiö SMT Oy, eikä Finnairilla tämän jälkeen ole välitysmyyntiä harjoittavia matkatoimistoja.

Finnair on tarkistanut liikevaihdon laskentaa. Vuoden 2016 alusta lähtien muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot (pääasiassa lentokoneiden vuokratuotot) on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vertailukaudet on oikaistu vastaamaan muuttunutta käytäntöä. Muutokset on kuvattu liitteessä 5.4 Liiketoiminnan tuottojen ja tunnuslukujen laskentakaavojen muutos.

1.2.2 Liikevaihto liikennealueittain

2016

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	739,5	115,7	761,0	165,1	34,9	1 816,1	78,4
Lisämyynti	27,5	4,6	35,8	3,5	54,1	125,5	5,4
Rahti	134,5	11,1	15,8	4,0	8,4	173,8	7,5
Matkapalvelut	35,5	11,4	139,2	0,5	1,0	187,5	8,1
Matkatoimistot					13,8	13,8	0,6
Yhteensä	937,0	142,7	951,8	173,0	112,2	2 316,8	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	40,4	6,2	41,1	7,5	4,8		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.

2015

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	729,7	105,6	738,0	155,9	36,9	1 766,0	78,3
Lisämyynti	19,6	3,4	29,5	2,6	48,1	103,2	4,6
Rahti	143,2	12,7	16,6	4,6	6,7	183,7	8,1
Matkapalvelut	30,8	9,3	132,9	0,9	4,0	177,8	7,9
Matkatoimistot					23,8	23,8	1,1
Yhteensä	923,2	130,9	916,9	164,0	119,5	2 254,5	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	41,0	5,8	40,7	7,3	5,3		

**1.2.3 Liikevaihto valuutoissa**

Milj. euroa	2016	2015
EUR	1 308,0	1 303,3
JPY	202,0	191,4
CNY	158,5	163,0
SEK	123,4	110,3
USD	101,6	57,6
GBP	70,4	65,7
Muut valuutat	352,7	363,3
Yhteensä	2 316,8	2 254,5

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.4 Myynti- ja muut saamiset

Milj. euroa	2016	2015
Myyntisaamiset	98,6	113,0
Siirto- ja muut saamiset yhteensä	113,4	95,5
Myyntiin siirto- ja muut saamiset	55,8	51,6
Ennakkoon maksetut lentokaluston vuokrat	6,6	7,4
Korot ja muut rahoituserät	5,7	3,2
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saamiset	5,0	7,6
Arvonlisäverosaamiset	4,2	8,1
Muut erät	36,1	17,7
Yhteensä	211,9	208,5

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta. Muiden erien kasvu johtuu pääosin vuoden 2016 lopussa ennakkoon maksetuista lentokoneiden huolloista.

Myyntisaamisten ikäjakauma	2016	2015
Erääntymättömät	91,3	98,4
Erääntynyt alle 60 pv	5,6	1,9
Erääntynyt yli 60 pv	1,7	12,7
Yhteensä	98,6	113,0

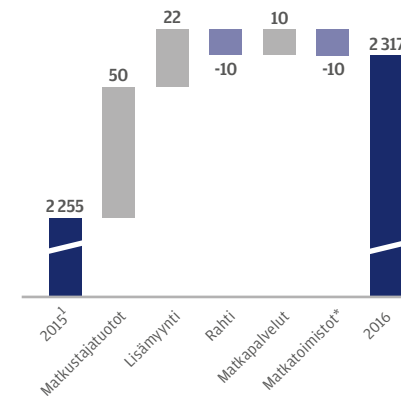
Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista yhteensä 1,3 miljoonaa euroa (2,4). Myyntisaamiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajautumisen johdosta. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

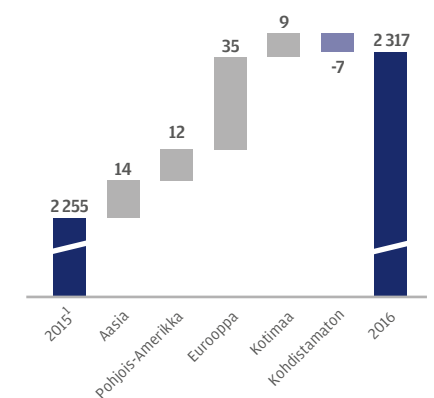
Milj. euroa	2016	2015
EUR	60,5	69,9
USD	5,5	6,2
JPY	5,1	5,4
CNY	4,3	6,0
GBP	3,7	2,8
SEK	3,3	4,3
Muut valuutat	16,1	18,3
Yhteensä	98,6	113,0

Liikevaihdon kehitys tuotteittain

milj. euroa

**Liikevaihdon kehitys liikennealueittain**

milj. euroa



* Matkatoimistojen välitysmyynti on laskenut Finnairin myytyä välitysmyyntiä harjoittavat tytäryhtiönsä. Finnairilla ei ole enää välitysmyyntiä harjoittavia matkatoimistoja.

¹ Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vertailukaudet on oikaistu vastaamaan muutunutta käytäntöä vuodesta 2015 alkaen.

1.2.5 Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakat

Milj. euroa	2016	2015
Ennakkoon saadut lentolipputulot	348,5	301,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	33,4	31,9
Saadut ennakat valmismatkatuotannosta	30,4	30,8
Muut erät	12,4	10,4
Yhteensä	424,6	374,8

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

1.3 Liiketoiminnan kulut

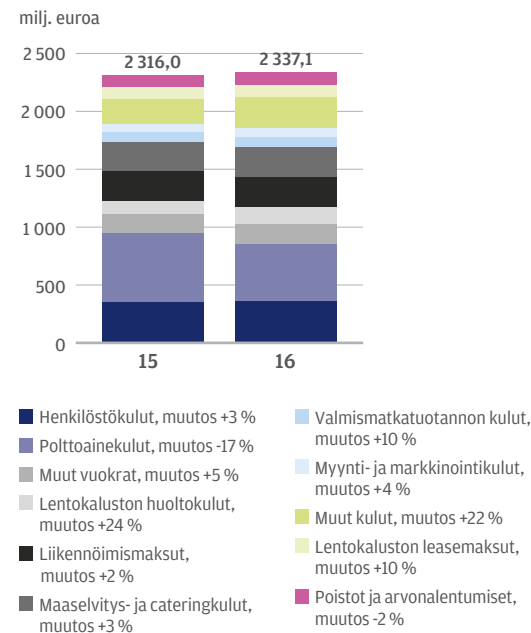
i Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisi paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin liittyvät leasingkaluston huoltovaraukset on esitetty liiketoiminnan kulujen yhteydessä. Samoin olennaisesti kuluihin liittyvät siirtovelat, kuten polttoainehankintoihin ja liikennöimismaksuihin liittyvät velat, on esitetty tämän liitetiedon yhteydessä. Palkitseminen on käsitelty omalla kokonaisuutenaan liitteen lopussa. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut ja eläkkeet sekä näiden vaikutukset henkilöstökuluihin ja taseeseen, samoin kuin johdon palkitseminen. **1**

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2016	2015
EUR	1 270,4	1 211,3
USD	892,7	919,2
Muut valuutat	173,9	185,4
Yhteensä	2 337,1	2 316,0

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

Toiminnalliset kulut



Toiminnalliset kulut valuutoissa



1.3.2 Vuokratulot

Milj. euroa	2016	2015
Rahtikapasiteetin vuokrat	10,3	11,1
Ostoliikenteen veloitukset ja lentokonevuokrat miehistöineen (wet leases)	123,2	116,3
Toimitila- ja muut vuokrat	34,0	32,0
Muut vuokrat yhteensä (sisältyy toiminnalliseen EBITDAR:iin)	167,4	159,4
Lentokaluston leasemaksut (dry leases)	109,5	99,3
Yhteensä	276,9	258,7

1.3.3 Muut kulut

Milj. euroa	2016	2015
IT- ja lipunkirjoituskulut	107,5	93,2
Realisoituneet valuuttasuojaukset	-13,8	-33,4
Muut erät	172,9	159,5
Yhteensä	266,6	219,3

Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttasuojaukset eivät kuulu suojauslaskennan piiriin ja realisoituneet käyvän arvon muutokset sisältyvät muihin kuluihin.

Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa

Milj. euroa	2016	2015
PricewaterhouseCoopers Oy		
Tilintarkastuspalkkiot	0,2	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,1
Muut palkkiot	0,2	0,2
Yhteensä	0,5	0,5

1.3.4 Muut velat

Milj. euroa	2016	2015
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	67,8	67,2
Valmismatkatuotannon velat	11,2	9,8
Lentokaluston huolto	15,3	5,4
Korot ja muut rahoituserät	5,4	5,0
Muut erät	61,5	61,4
Yhteensä	161,1	148,7

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

i = Osion sisältö

1.3.5 Varaukset

L Varaukset ja ehdolliset velat

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

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, tulee Finnairin joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusveloitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusveloitteen ja huoltokomponenttien tämän hetkisen kunnan erotuksena. Varausta kerrytetään lennettyjen lentotuntien suhteessa joko palautushetkeen tai seuraavaan huoltotapahtumaan, ja vaikutus kirjataan lentokaluston huoltokuluihin. Varaus purkautuu, kun huolto tehdään tai kone palautetaan. Lentotunnille määritetty hinta riippuu arvioidusta huoltokustannustason kehityksestä. Arvioidut tulevat kassavirrat diskontataan nykyarvoonsa. Huoltojen markkinahinnat määräytyvät pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa, mikä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten seurauksena. Realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset kirjataan tuloslaskelman erään johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. **L**

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2016	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2015
Varaus kauden alussa	86,8	7,1	94,0	82,5	13,8	96,3
Uudet varaukset	43,2	1,0	44,2	30,6	4,4	35,0
Käytetyt varaukset	-50,4	-3,9	-54,3	-36,5	-11,1	-47,5
Kurssierot	2,0		2,0	10,1		10,1
Yhteensä	81,6	4,2	85,8	86,8	7,1	94,0
Joista pitkäaikaista	61,5	2,1	63,6	52,0	3,7	55,7
Joista lyhytaikaista	20,1	2,1	22,2	34,8	3,5	38,3
Yhteensä	81,6	4,2	85,8	86,8	7,1	94,0

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2028 mennessä. Muut varaukset sisältää rakennejärjestelyihin liittyviä eräiä.

L Lentokaluston huoltovaraus

Lentokaluston huoltovarausten arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvostuksen osalta. Huoltokustannusten tulevaisuudessa toteutuva määrä ja ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa tulevaisuuden lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannustason markkinakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. **L**

1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät

Vertailukelpoinen tulos pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä. Sen vuoksi vertailukelpoisen liikeluokituksen ei sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojautumaan, kirjataan vertailukelpoisen tulokseen vasta liiketapahtuman toteutuessa. Näiden johdannaisten realisoituneiden voittojen ja tappioiden käsittely on kuvattu liitetiedossa 3.8. Johdannaiset.

Vertailukelpoisen tulokseen ei myöskään sisällytetä lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia. Lentokaluston huoltovaraus realisoituu pitkän ajan kuluessa tulevaisuudessa huoltojen tai lentokonepalautusten toteutuessa. Huoltokustannukset arvostetaan ja maksetaan pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa. Dollarin kurssimuutoksista johtuvaa huoltovarausten arvonmuutosta ei huomioida vertailukelpoisessa tuloksessa ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat.

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa tuloksessa ei huomioida muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eräiä (aiemmin kerta-luonteiset erät). Nämä vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät on luokiteltu kolmeen kategoriaan: Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot, Muiden transaktioiden voitot ja tappiot ja Uudelleenjärjestelykulut. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Esimerkiksi alaskirjaus, joka voi tapahtua, kun erä on luokiteltu myytävissä oleviksi omaisuuseriksi IFRS 5:n mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittoina ja tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

Milj. euroa	2016	2015
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-2,0	-10,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	34,0	-2,1
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset yhteensä	32,0	-12,3
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	26,6	101,7
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	3,8	19,8
Uudelleenjärjestelykulut	-1,4	-11,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät yhteensä	29,0	110,2

L = Laadintaperiaatteet

! = Kriittiset tilinpäätösarvot

1.3.7 Palkitseminen

1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

Osakeperusteiset maksut

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

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Se osuus etuudesta, jonka osallistuja saa osakkeina, kirjataan osakkeina maksettavaksi. Osuus, joka maksetaan rahana, tai jolla osallistujat maksavat etuuteen liittyvät verot ja muut maksut, kirjataan rahana maksettavana järjestelyinä. Osakkeina maksettavat palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan 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 suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman perätytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. Eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.7.2 Eläkkeet

Henkilöstökulut

Milj. euroa	2016	2015
Palkat ja palkkiot	281,2	277,1
Eläkekulut	61,0	57,0
Maksupohjaiset järjestelyt	50,6	40,9
Eläkekulut, etuusperusteiset järjestelyt	10,4	16,2
Muut henkilöstökulut	20,3	19,0
Yhteensä	362,5	353,2
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	1,7	2,9
Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä	364,2	356,1

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen- ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhte- ja eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä vuonna 2016 oli 7,1 miljoonaa euroa (6,3).

Henkilöstökulujen lisäksi tuloslaskelman vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyi henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja yhteensä 1,7 miljoonaa euroa (2,9), jotka liittyivät konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen ratkaisujen toteuttamiseen. Tuloslaskelman henkilöstökulut mukaan lukien vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 364,2 miljoonaa euroa (356,1).

Henkilöstörahasiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasiirto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahasiirtoon. Henkilöstörahasiirto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikauden 2016 vertailukelpoinen tulos ylitti hallituksen voittopalkkiolle asettamat tavoitteet, minkä johdosta henkilöstökuluihin ja velaksi on kirjattu 0,5 miljoonan euron suuruinen voittopalkkioerä henkilöstörahasiirtoon siirrettäväksi. Tilikauden 2015 tilinpäätöksen perusteella ei henkilöstörahasiirto maksettu voittopalkkiota

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2016	2015
Lomapalkat	62,0	62,0
Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat	31,4	29,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	93,4	91,0

Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin liittyviä velkoja. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.5 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 3,5 miljoonaa euroa (5,5).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo	Johtoryhmä	Yhteensä 2016	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo	Johtoryhmä	Yhteensä 2015
Kiinteä palkka	649	1 687	2 336	649	1 196	1 845
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot*	196	552	748	235	352	588
Luontoisedut	2	79	82	3	61	63
Työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettavat etuudet		360	360		369	369
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	172	222	394	115	182	297
Lakisääteinen eläke**	159	410	570	153	277	429
Maksupohjainen lisäeläke	124	93	217		69	69
Yhteensä	1 303	3 404	4 707	1 155	2 506	3 661

* Tilikauden 2016 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty. Tilikauden 2015 lopulliset palkkiot toteutuivat tilinpäätöksessä 2015 esitetyn mukaisina.

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



Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon LTI-ohjelmiin ja osakesäästöohjelmiin, ja niiden kuluvaikutus jaksoittu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutuskäytön päättymiseen asti. Tämän vuoksi suoriteperusteisesti esitetty osakepalkkio sisältää tilikaudelle kohdistuvan kuluvaikutuksen useista eri ohjelmista, riippumatta osakkeiden luovutushetkestä. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän kolmen jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Toimitusjohtajan eläkeikä vastaa aikaisinta mahdollista lakisääteistä eläkeikää, ja kolmen johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Konsernin johdon osakeperusteista palkkioista on kerrottu tarkemmin myöhemmin tässä liitteessä ja erillisessä Palkka- ja palkkioselvityksessä. Palkka- ja palkkioselvityksessä on lisäksi kerrottu myös palkitsemisen perusteista sekä johdolle maksetut palkkiot.

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa

	Yhteensä 2016	Vuosipalkkiot	Kokouspalkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2015
Hallitus	422 895	248 400	153 000	21 495	383 015
Friman Maija-Liisa	47 548	32 400	10 800	4 348	
Heinemann Klaus	82 800	61 200	21 600	0	
Itävuori Jussi	75 148	32 400	36 000	6 748	
Karvinen Jouko, 17.3.2016 alkaen	54 129	24 300	26 400	3 429	
Kerminen Harri, 17.3.2016 asti	12 900	8 100	4 800	0	
Kronman Gunvor	43 314	30 000	10 800	2 514	
Tuominen Jaana	45 257	30 000	10 800	4 457	
Turner Nigel	61 800	30 000	31 800	0	

Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippueteuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan 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 luontoisedut).

Osakeperusteiset maksut

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

Finair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät 2013 alkaen

Finairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä. Osakepalkkiojärjestelmä jakautuu neljä-kuusivuotisiin osakeohjelmiin, jotka käynnistyvät vuosittain hallituksen niin päättyessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja käynnissä on neljä ohjelmaa (ohjelmien mittausjaksot 2013-2015, 2014-2016, 2015-2017 ja 2016-2018). Osakeohjelmien tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelma on valtion talouspoliittisen ministerivaliokunnan antaman, yritysjohtajan ja avainhenkilöiden palkitsemista koskevan kannanoton mukainen.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistujia ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusaika on Finnairin johtoryhmän jäsenillä kolme vuotta, ja muilla osallistujilla yksi vuosi. Lisäksi toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä osakeohjelmasta saaduilla osakepalkkiolla - 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 ansaintajaksoa seuraavana vuonna.

Mikäli ohjelman suoritusavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 30 % hänen vuosittaisesta peruspalkasta. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritusavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden tavoitetaso vastaa 20-25 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

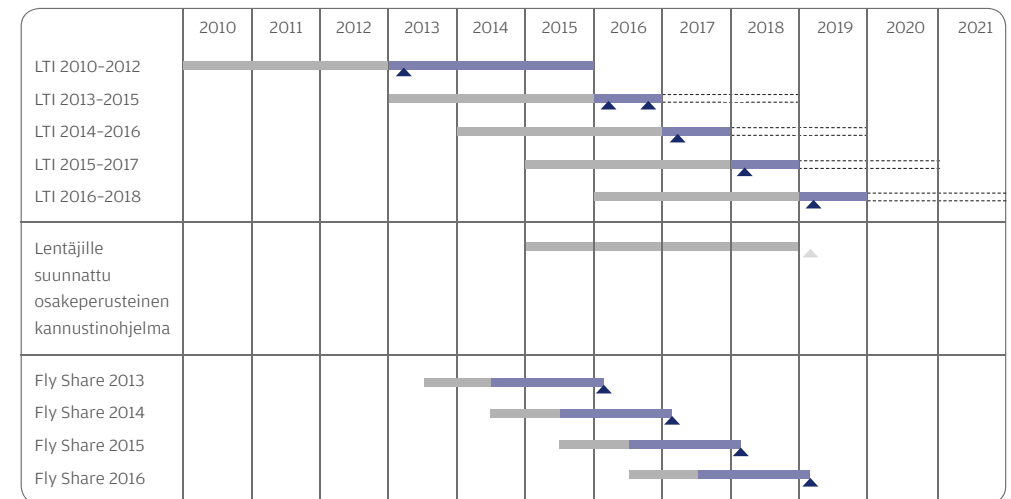
Ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle tämän osakeohjelman perusteella myönnettujen osakkeiden arvo ei minään vuonna saa ylittää 60 %:ia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavia osakkeita vähennetään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

Vuosia 2013-2015 koskevan ohjelman suoritusmittarit olivat yhtiön liikelulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot olivat 60 ja 40 prosenttia. Ohjelman maksimiansainnasta toteutui 27 prosenttia. Koska Finnair on siirtynyt rullaavaan ohjelmaan 2013 ja järjestelmä toimii täydessä mitassa vasta 2018, lisättiin 2013 ohjelmaan vuosien 2016 ja 2017 maksuja täydentävä elementti. Ohjelmaa täydentävän siirtymäkauden ohjelman suoritusmittarina oli vertailukelpoinen liikelulosprosentti, mutta sille asetetut tavoitteet eivät täyttyneet.

Vuosia 2014-2016, 2015-2017 ja 2016-2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia. Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksetaan oikeuden syntymisjaksolle (4-6 vuotta). Ohjelmien palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnetaan osakkeiksi. Sen vuoksi osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan velaksi kokonaisuudessaan aina ansaintajakson päättymiseen eli osakkeiden myöntämispäivään asti, ja velka jaetaan myöntämispäivänä osakkeissa ja rahassa maksettaviin osuuksiin. Osakkeina maksettava osuus siirretään omaan pääomaan myöntämispäivänä. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle kulu yhteensä 1,2 miljoonaa euroa (1,0).

Finairin pitkän aikavälin osakeperusteiset kannustinohjelmat



■ Ansainta-/säästöjakso

▨ Rajoitusaika johtoryhmälle

▲ Osakkeiden luovutus

■ Rajoitusaika

▲ Palkkion maksu rahana



	2013-2015* ohjelma	2014-2016 ohjelma	2015-2017 ohjelma	2016-2018 ohjelma	Yhteensä
Maksimiansainta, miljoonaa euroa	1,9	2,2	2,6	3,3	9,8
Maksimiansainta, miljoonaa osaketta	0,5	0,5	0,6	0,8	2,4
Tavoitetason ansainta, miljoonaa euroa	0,9	1,1	1,3	1,6	4,9
Tavoitetason ansainta, miljoonaa osaketta	0,2	0,3	0,3	0,4	1,2
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,3	0,4	0,3	0,2	1,2
josta osakkeina toteutettavat (kirjataan velaksi myöntämispäivään asti)	0,2	0,2	0,2	0,1	0,8
josta rahana toteutettavat	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä	0,0	1,0	0,5	0,2	1,8
Myönnetty osakkeet, miljoonaa osaketta	0,1	-	-	-	0,1

* 2013-2015 ohjelman osakkeet on myönnetty vuonna 2016, eikä ohjelmasta enää myönnetä osakkeita. Ohjelman maksimiansainnasta toteutui 27 prosenttia.

FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelma 2013 alkaen

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä 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.

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

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 säästökautella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päätyttyä. Nämä 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

	2016	2015
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut	0,9	1,6
Osakkeina toteutettavat	0,7	0,5
Rahana toteutettavat	0,1	1,2
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka	1,0	1,3

L = Laadintaperiaatteet

I = Kriittiset tilinpäätösarvot

Lentäjille suunnattu osakeperusteinen kannustinohjelma

Finnairin hallitus hyväksyi tilikaudella 2014 osana Suomen Lentäjäliiton (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 sovittuun aikataulun mukaisesti vuosina 2015-2018. Lisäksi yhtiön osakekurssin tulee olla ohjelman päätyttyä 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 suojautunut 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 (4,03 euroa) ylitti minimitason (4 euroa). Ohjelmasta kertynyt velka tilinpäätöshetkellä oli 6,1 miljoonaa euroa (4,5). Tilikauden vertailukelpoiseen tulokseen ohjelmasta kirjattiin suojausvaikutusten jälkeen 2,9 miljoonan euron kuluvaikutus (3,2).

1.3.7.2 Eläkkeet

L Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt

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. Työsuorituksen perustuvana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi veloitteen raportointikauden päättämispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoitua etuusarvoa perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskevien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemusperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvytykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. **L**

I Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

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 herkkyyksien analyysi vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista. **L**

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. Toimitusjohtajalla ja kolmella johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Toimitusjohtajan eläkeikä on aikaisin mahdollinen lakisääteinen eläkeikä, ja kolmen johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 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 volatiliiteeririski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia joukkovelkakirjalainoja paremman tuoton. Eläkevelvoitteiden diskonttokorko perustuu kyseisten joukkovelkakirjalainojen korkoihin.

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

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

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

Etuus pohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2016	2015
Tuloslaskelman etuus pohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuorituksen perustuvat menot	9,7	9,2
Takautuvaan työsuorituksen perustuvat menot	0,7	5,3
Järjestelyjen supistamiset	0,0	1,7
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	10,4	16,2
Tytäryhtiön myynnin yhteydessä poistuneet vastuut, netto (raportoidaan myyntivoiton oikaisuna tuloslaskelman vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa erissä)	-0,6	
Nettokorkomenot (korkokulut)	0,1	0,5
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	9,8	16,7
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuus pohjaisista eläkkeistä		
Kokemuseräiset oikaisut	1,6	2,8
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	19,1	-28,9
Muutokset demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	0,0	10,6
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-2,7	-22,2
Päättäneeseen järjestelyyn liittyvien vakuutusmatemaattisten erien siirto voittovaroihin		-0,1
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	18,1	-37,7
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 732	4 797
Muut etuus pohjaiset järjestelyt	21	10

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2016	2015
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	438,9	426,3
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-407,0	-422,0
Nettovelka	31,9	4,4

Vuoden 2016 nettovelasta 29,7 miljoonaa euroa (2,6) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 2,2 miljoonaa euroa (1,7) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Tilikaudella 2016 eläkevastuun kasvu johtui pääosin vakuutusmatemaattista muutoksista, kuten eläkevastuun diskonttokoron muutoksesta viime vuoden 2,0 %:sta 1,52 %:iin. Nämä muutokset näkyvät laajan tuloksen kautta kirjatuihin vakuutusmatemaattisissa voitoissa ja tappioissa.

Suomalaisessa kansallisessa työeläkejärjestelmässä käytettävää kuolevuusperustetta tarkennettiin 31.12.2016 alkaen. Tarkennetut perusteet huomioitiin IFRS:n mukaisessa eläkevastuun laskennassa jo 2015 tilinpäätöksessä. Suomen eduskunnan marraskuussa 2015 hyväksymästä ja 2017 voimaan tulevasta lakisäätöisen Tyel-eläkejärjestelmän muutoksesta ei aiheutunut vaikutuksia lisäeläkkeisiin.

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2016	2015
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	426,3	436,0
Tilikauden työsuorituksen perustuvat menot	9,7	9,2
Aikaisempaan työsuorituksen perustuvat menot	0,7	5,3
Järjestelyjen supistamiset		1,7
Korkokulu	8,3	9,0
Tytäryhtiön myynti*	-7,2	
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	11,4	25,1
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	19,1	-18,3
Kokemuseräiset tarkistukset	1,6	2,8
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	20,7	-15,5
Maksetut etuudet	-19,7	-19,3
Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo	438,9	426,3

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2016	2015
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	422,0	410,7
Korkotuotto	8,2	8,4
Tytäryhtiön myynti*	-6,6	
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	1,6	8,4
Varojen tuotto	2,7	22,2
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	2,7	22,2
Kannatusmaksut	0,4	0,0
Maksetut etuudet	-19,7	-19,3
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	407,0	422,0

*Tilikauden 2016 aikana myytiin tytäryhtiö SMT Oy. Sen henkilöstöön liittyvät eläkevelvoitteet ja varat siirrettiin myynnin yhteydessä Finnairin eläkesäätiöstä vakuutusyhtiöön. Varojen ja velkojen erotus 0,6 miljoonaa euroa kirjattiin myyntivoiton oikaisuksi, ja on esitetty vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa erissä tuloslaskelmassa.

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2016	2015
Pörssiosakkeet	21,0	21,4
Velkakirjat	53,0	53,6
Kiinteistöt	18,4	17,5
Muut	7,6	7,5
Yhteensä	100,0	100,0

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

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2016	2015
Diskonttokorko %	1,52 %	2,0 %
Inflaatio %	1,12 %	1,2 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,70 %	2,1 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	1,36 %	1,4 %
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 oletamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentametoodeita kuin taseen nettomääräisen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, Mij. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, Mij. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-14,9	-3,5 %	15,8	3,7 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	4,6	1,1 %	-4,5	-1,1 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,25 %	11,1	2,6 %	-10,8	-2,5 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	12,1	2,9 %	-11,8	-2,8 %

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Ennustetut maksut ohjelmasta tuleville viidelle vuodelle ovat n. 45 miljoonaa euroa. Tulevien maksujen määrä riippuu sijoitustoiminnan tuottojen kehityksestä.

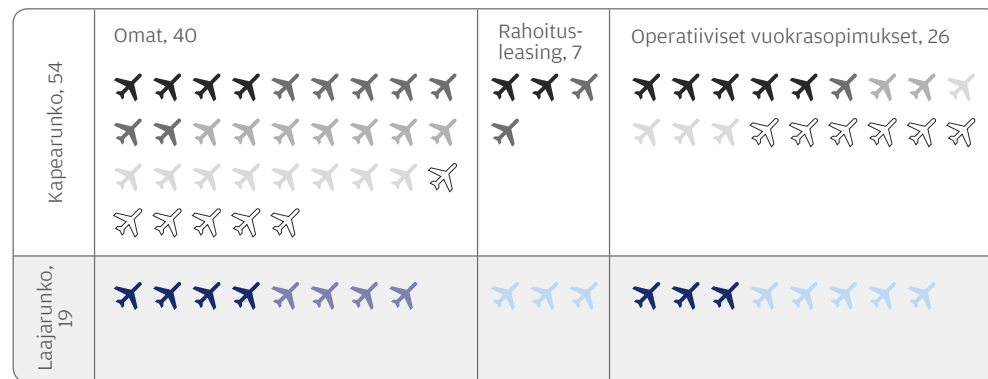
Eläkevelvoitteen duraatio on 15,21 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 1,52 %.

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 sekä myytäväksi määriteltyjä lentokoneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa. **I**

Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu 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



■ A350 (7)
 ■ A340 (4)
 ■ A330 (8)
 ■ A321 (11)
 ■ A320 (10)
 ■ A319 (9)

■ E190 Norran operoima (12)
 □ ATR Norran operoima (12)

Finnairin laivasto

Laivasto omassa taseessa

Milj. euroa	2016	2015	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	99,4	55,2	44,2
Omistettut, käytössä olevat lentokoneet	764,1	538,0	226,1
Rahoitusleasing-laivasto	168,4	129,2	39,2
Myytavissä oleva laivasto	139,1	121,0	18,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	1 171,0	843,5	327,6
Tilikauden poistot	87,1	117,7	-30,6
Operatiivisilla vuokrasopimuksilla vuokrattu laivasto			
Vuokravastuut operatiivisista vuokrasopimuksista (nimellisarvoonsa)	1 069,9	1 040,3	29,6
Tilikauden leasekulut (lentokaluston leasemaksut)	109,5	99,3	10,2

2.1 Aineelliset hyödykkeet

I Aineelliset hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Aineelliset hyödykkeet sisältävät pääasiassa 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 perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokratuilla voi korkeintaan olla vuokratuuden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneen korjauskiertoiset varaosat aktivoidaan ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin hyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden sitovien, valuuttamääräisten ostosopimusten valuuttakurssiriskiltä suojaavien johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan ennakkomaksuihin. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoituvat 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 % 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 menojäännöspoistolla
- Muut aineelliset hyödykkeet 3-15 vuodessa tai 23 %:n menojäännöspoistolla

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

Aineellisten hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

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 arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä myynnistä aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvo perustuu kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa oleviin arvioituihin tuleviin diskontattuihin nettorahavirtoihin.

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, yksikkötulo, ennakoidut myyntivolyymit ja lentopetrolin hinta. **I**

I = Osion sisältö

I = Laadintaperiaatteet

I = Kriittiset tilinpäätösarviot

**Aineelliset hyödykkeet 2016**

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2016	1 350,3	25,9	50,4	80,6	1 507,1
Lisäykset	395,9	3,6	5,7	187,2	592,4
Vähennykset	-119,2		-8,0	-0,5	-127,7
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus				6,4	6,4
Siirrot erien välillä	94,8	-0,1	0,8	-106,4	-10,9
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	-73,0				-73,0
Hankintameno 31.12.2016	1 648,8	29,4	48,9	167,3	1 894,4
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2016	-667,5	-3,3	-21,7	-3,1	-695,6
Vähennykset	29,2	-0,4	5,6		34,4
Tilikauden poistot	-94,6	-0,6	-4,9		-100,0
Poistot vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa erissä	-2,3		0,1		-2,2
Siirrot erien välillä	-4,6	0,0	0,0		-4,6
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	40,1				40,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2016	-699,8	-4,2	-20,8	-3,1	-728,0
Kirjanpitoarvo 31.12.2016	949,0	25,1	28,0	164,2	1 166,5

Lentokaluston arvoon sisältyy korjauskiertoisia varaosia yhteensä 16,4 miljoonaa euroa (15,1). Lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 12,9 miljoonan euron arvosta (10,1). Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

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 vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa 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

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

Milj. euroa	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Kirjanpitoarvo 1.1.	1,0		6,1	1,9	7,1	1,9
Lisäykset		2,2	7,5	5,0	7,5	7,1
Vähennykset	-1,8	-1,9			-1,8	-1,9
Siirrot erien välillä	6,3	0,8	-6,3	-0,8		
Poistot	-0,2					
Kirjanpitoarvo 31.12.	5,4	1,0	7,3	6,1	12,8	7,1

Tilikaudella 2016 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 7,5 miljoonaa euroa (7,1) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Käytetty korkokanta 5,0 % vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vähennys liittyy A350-lentokoneen myyntiin ja takaisinvuokraukseen.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

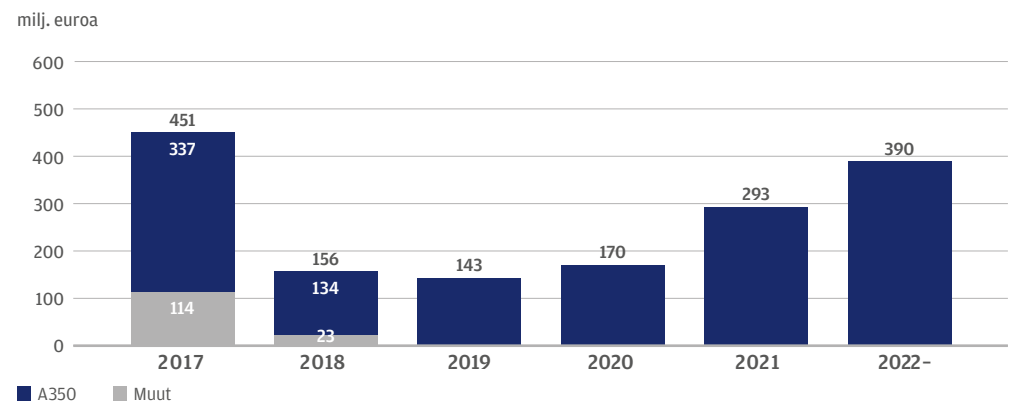
Pankkilainojen vakuudeksi pantattujen lentokoneiden kirjanpito-arvo on 0,0 miljoonaa euroa (250,0), sillä Finnair maksoi pankkilainansa tilikauden 2016 aikana. Lisäksi Finnair on rahoittanut kolmen A350-lentokoneen hankinnan JOLCO-lainoilla (ks. 3.3 Rahoitusvelat) ja kolmen A330 lentokoneen rahoitusleasingjärjestelyillä, joissa juridinen omistusoikeus siirtyi Finnairille kun lainat on maksettu. Lisäksi lentokalustoon sisältyy neljä rahoitusleasing-lentokonetta, joissa sopimusten perusteella omistusoikeus ei siirry Finnairille vuokrasopimuksen päättyttyä (ks. 2.2 Vuokrasopimukset). Yhteensä näiden koneiden arvo tilinpäätöshetkellä oli 402,8 miljoonaa euroa.

Arvonalentumistestaus

Lentokalustoon on tilinpäätöshetkellä tehty markkina-arvoon pohjautuva arvonalentumistestaus, jonka perusteella ei havaittu arvonalentumistarvetta. Markkina-arvoon perustuva 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.

Investointisitoumukset

Tilikauden lopussa investointisitoumukset olivat yhteensä 1 601 miljoonaa euroa (1 818) sisältäen pääosin sitovia lentokonetilauksia ja uuden rahtiterminaalin rakennusprojektiin liittyviä tilauksia. Kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä.

Investointisitoumukset

2.2 Vuokrasopimukset

I 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 vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi taseen korollisiin velkoihin. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan korkokuluihin ja velan vähennykseen. Rahoitusleasingisopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisena vaikutusaikana tai sitä lyhyemmän vuokra-ajan kuluessa.

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

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut hyödykkeet käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät ole olennaisilta osin siirtyneet vuokralleottajalle. Vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevia hyödykkeitä. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralleottajaa maksamaan tiettyin väliajoin huoltoreservit kerryttämään varoja lentokoneiden huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat. Tilavuokrat ja lentokoneiden vuokratuotot kirjataan tulosvaikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin.

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 operatiivinen vuokrasopimus, kirjanpitoarvon ja myyntihinnan välinen erotus tuloutetaan välittömästi, kun myyntihinta perustuu käypään arvoon. Muussa tapauksessa myyntivoitto tai -tappio kirjataan taseeseen ja tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa. **I**

I Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Konsernin vuokrasopimusten luokittelu rahoitusleasingisopimuksiin ja operatiivisiin vuokrasopimuksiin edellyttää johdolta tarkkaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Niissä tapauksissa, joissa yhtiön johdon mukaan olennaiset riskit ja edut ovat yhtiöllä, käsitellään rahoitusleasingisopimuksina, muutoin operatiivisina vuokrasopimuksina. **I**

Rahoitusleasingjärjestelyt

Milj. euroa	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno		197,2	8,5	205,7
Lisäykset		50,6	0,5	51,2
Vähennykset			-4,5	-4,5
Kertyneet poistot		-79,5	-2,1	-81,6
Kirjanpitoarvo 31.12.2016		168,4	2,3	170,7
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

Lisäys lentokaluston rahoitusleasingjärjestelyiden arvossa johtuu kahden A320 ja kahden A321 -lentokoneen vuokrakauden jatkamisesta 2016, mikä johti näiden uudelleenluokitteluun rahoitusleasingisopimuksiksi.

Rahoitusleasingvelat

Milj. euroa	Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä		Tulevat rahoituskulut		Vähimmäisvuokrien nykyarvo	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
alle vuoden	26,6	17,5	2,6	1,3	24,0	16,2
1-5 vuotta	97,2	68,8	6,3	3,1	90,9	65,7
yli 5 vuotta	25,9	24,1	1,1	0,2	24,8	23,8
Yhteensä	149,7	110,3	10,1	4,6	139,6	105,7

Rahoitusleasingvelat koostuvat pääosin kahdesta Airbus A320, kahdesta Airbus A321 ja kolmesta Airbus A330 -lentokoneesta, joiden vähimmäisvuokrien kokonaismäärä on 147,3 miljoonaa euroa (106,2), tulevat rahoituskulut 10,0 miljoonaa euroa (4,5) ja vähimmäisvuokrien nykyarvo 137,3 miljoonaa euroa (101,7). Lisäksi velkaan sisältyy maikaluston rahoitusleasingisopimuksia.

Muut vuokrajärjestelyt

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralle ottajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat ja maa-alueet		Muu kalusto	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
alle vuoden	125,6	128,6	22,4	24,5	5,7	5,5
1-5 vuotta	465,3	426,5	83,4	80,3	9,6	11,1
yli 5 vuotta	478,9	485,2	168,9	183,7		
Yhteensä	1 069,9	1 040,3	274,7	288,6	15,3	16,6

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Yhtiö on vuokrannut 29 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla.

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralle antajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat	
	2016	2015	2016	2015
alle vuoden	43,1	38,9	5,2	5,2
1-5 vuotta	166,5	33,9	20,3	20,9
yli 5 vuotta	28,6		35,3	37,1
Yhteensä	238,2	72,8	60,8	63,2

Konserni on vuokrannut lentokoneita ja toimitiloja ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Yhtiö on vuokrannut 24 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla. Vuonna 2015 päättyivät E170 lentokoneiden vuokrasopimukset. Vuoden 2016 kasvu johtuu sopimusten uusimisesta vuoden 2016 alussa.

I = Laadintaperiaatteet

I = Kriittiset tilinpäätösarviot

2.3 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 myynnistä, 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 myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Poistot näistä omaisuuseristä lopetetaan luokitteluhetkellä. **L**

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa lentokoneista. Myytäväksi on luokiteltu neljä Airbus A340 -lentokonetta, joista kolme on luokiteltu myytäväksi tilikaudella 2015 ja yksi kaudella 2016. Lentokoneiden myynnin Airbusille odotetaan tapahtuvan tilikaudella 2017. Nämä laajarunkolentokoneet on korvattu tai korvataan uusilla A350-lentokoneilla. Kolmen tilikaudella 2015 luokitellun lentokoneen myynnit ovat viivästyneet palautushuoltojen ennakoitua pidemmän keston sekä korvaavien A350-lentokoneiden toimitusviivästyksistä johtuen. Lisäksi myytävissä oleviin omaisuuseriin sisältyy yksi ATR-72 -lentokone, jonka myynnin odotetaan toteutuvan tilikauden 2017 ensimmäisellä puoliskolla.

Tilikauden 2015 lopun myytäviin eriin sisältyneet kaksi Embraer E170 -lentokonetta myytiin tilikauden 2016 alussa.

Myytävänä olevien omaisuuserien kirjanpitoarvot

Milj. euroa	2016	2015
Aineellinen käyttöomaisuus	139,3	123,0
Vaihto-omaisuus	0,0	1,6
Yhteensä	139,3	124,5

2.4 Aineettomat hyödykkeet

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

Finnairin aineettoman omaisuuden arvo tilinpäätöshetkellä on 12,4 miljoonaa euroa (9,5), ja siitä kirjattiin poistoja ja arvonalentumisia tilikaudella 2016 yhteensä 3,8 miljoonaa euroa (4,6). Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista 9,4 miljoonaa euroa (6,2), 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.

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**

L Korkotuotot ja -kulut

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

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

Milj. euroa	2016	2015
Korkotuotot kaupankäyntitaroituksessa pidettävistä varoista	1,0	1,2
Muut rahoitustuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	1,0	1,3
Korkokulut jaksotettuun hankintamenuon arvostettavista rahoitusveloista	-4,8	-1,3
Rahoitusleasing-korot	-1,6	-2,0
Kurssivoitot ja -tappiot	-2,0	-4,2
Muut rahoituskulut	-3,1	-2,3
Koronvaihtosopimukset, käyvän arvon suojaukset	3,6	5,2
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	-3,6	-5,2
Rahoituskulut yhteensä	-11,5	-9,7
Rahoituskulut, netto	-10,5	-8,4

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2016 eikä myöskään vertailuvuonna 2015. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2016 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja -tappiot koostuvat 3,1 miljoonan euron realisoituneista nettokurssitappiosta ja 1,1 miljoonan euron realisoitumattomista nettokurssivoitosta. Tilikaudella 2016 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 7,5 miljoonaa euroa korkokuluja (7,1) Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Aineelliset hyödykkeet.

Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa syndikoituun luottolimiittiin ja takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyvät viivästysseuraamukset ja veronkorotukset.

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, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset, sekä myytävissä olevat rahoitusvarat. Luokittelu tapahtuu rahoitusvarojen hankinnan tarkoituksen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat 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 soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, 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 hankintamenuon efektiivisen koron menetelmällä. Lainat ja muut saamiset sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia, muita pitkäaikaisia saamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia.

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

Rahoitusvarojen arvonalentuminen

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

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

Rahavarat

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

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2016	2015
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	261,2	382,6
Lyhyen koron rahastot	466,6	35,7
Talletukset, yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	0,0	9,4
Yhteensä	727,9	427,7
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A	22,6	12,4
A	79,9	170,9
BBB	83,5	129,5
BB	2,0	5,0
Luottoluokittelemattomat	539,9	109,9
Yhteensä	727,9	427,7

Konsernin rahavarojen sijoittamisesta ja rahoituspolitiikasta kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Rahavarojen käyvät arvot ja IFRS-luokittelu on esitetty liitetiedossa 3.6 Rahavarojen- ja velkojen luokittelu.

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2016	2015
Käteinen raha ja pankkitalletukset	60,0	270,5
Talletukset, alle 3 kuukauden päästä erääntyvät	9,4	10,1
Yhteensä	69,4	280,5

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

3.3 Rahoitusvelat

R Rahoitusvelat

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

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

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

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2016	2015
Pankkilainat	0,0	26,3
JOLCO-lainat	346,0	0,0
Joukkovelkakirjalainat	153,4	155,2
Rahoitusleasingvelat	117,6	89,6
Korolliset velat yhteensä	617,3	271,0
Korottomat velat	4,9	15,8
Yhteensä	622,2	286,8

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2016	2015
Pankkilainat	0,0	51,9
JOLCO-lainat	70,8	0,0
Rahoitusleasingvelat	22,0	16,2
Muut lainat	7,7	7,1
Yhteensä	100,4	75,2

JOLCO-lainat sisältävät vuonna 2016 kolmen A350-koneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating Lease with Call Option) sekä korolliset lainat E190-koneille, joiden osto-optiot on allekirjoitettu. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna. Finnair maksoi vuoden 2016 aikana takaisin kaikki pankkilainansa.

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2016 milj. euroa

	2017	2018	2019	2020	2021	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat, kiinteäkorkoiset	29,7	0,0	0,0	0,0	0,0	44,5	74,2
JOLCO-lainat, vaihtuvakorkoiset	41,1	26,2	27,0	27,9	28,9	191,8	342,9
Joukkovelkakirjalainat	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0
Rahoitusleasingvelat	22,0	23,4	22,4	23,0	23,9	24,9	139,6
Muut lainat	7,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	100,4	199,6	49,4	51,0	52,7	261,2	714,3
Maksut valuuttajohdannaisista	867,5	285,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1 153,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-966,2	-295,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 262,2
Hyödykejohdannaiset	-16,7	-11,6	-0,1	0,0	0,0	0,0	-28,4
Korkojohdannaiset	0,0	-3,6	-3,4	0,0	-12,8	0,0	-19,8
Osakejohdannaiset	0,0	0,0	-1,6	0,0	0,0	0,0	-1,6
Ostovelat ja muut velat	773,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	773,5
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	17,6	16,0	9,2	7,6	6,6	25,9	82,8
Yhteensä	776,1	190,1	53,5	58,5	46,6	287,0	1 411,9

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
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

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu kolmen kuukauden viitekorkoihin. Vuonna 2018 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ei sisällä koronvaihtosopimuksen 3,6 miljoonan käyvän arvon kirjausta. Lisäksi joukkovelkakirjalaina ei sisällä 0,4 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2013. Näin ollen, korolliset rahoitusvelat poikkeavat tasearvosta yhteensä koronvaihtosopimuksen käyvän arvon kirjauksen ja kulujaksotuksen verran. Rahoitusleasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 2.2 Vuokrasopimukset.

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

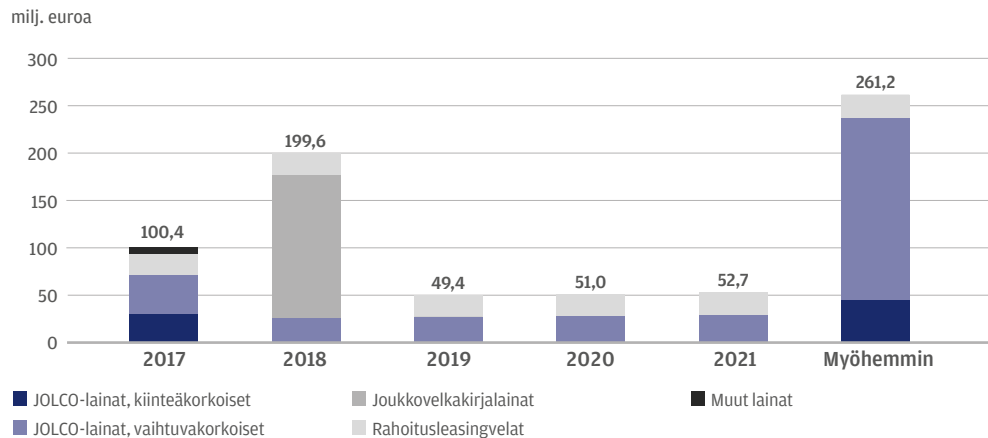
Milj. euroa	2016	2015
EUR	249,5	316,3
USD	383,7	18,1
JPY	84,5	0,0
SEK	0,0	7,1
Yhteensä	717,7	341,5

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 2,7 % (3,4).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2016	2015
Enintään 6 kuukautta	93,7 %	93,1 %
6-12 kuukautta	2,2 %	0,0 %
1-5 vuotta	0,0 %	6,9 %
Yli 5 vuotta	4,1 %	0,0 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2016	2015
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit		160,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	69,0	67,0
Muiden puolesta annetut takaukset	0,0	0,1
Yhteensä	69,0	227,2

Finnair maksoi vuoden 2016 aikana takaisin kaikki pankkilainansa. Näin ollen tilinpäätöshetkellä ei ole pantattua omaisuutta.

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likvideettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen, taseeseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu rahoitusriskien ohjausryhmän valmistamaan ja hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden sekä sähkön hintariskien hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumentteja: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä tulevien kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) leasemaksujen valuuttasuojauksista, lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta, sekä sähkön hintariskin suojausta IAS 39 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena toteutetaan korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojauksista.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

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

Lentopetrolin hintariskin hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuuksena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja laskee tästä eteenpäin periodikohtaisesti. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset kirjataan Finnairissa kahdella eri tavalla. Ensimmäiset noin 40 prosenttiyksikköä kunkin ajanjakson ennustetusta polttoaineen kulutuksen suojauksesta käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IAS 39 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IAS 39 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltujen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten - jotka eivät täytä IAS 39 -suojauslaskennan kriteerejä - käyvän arvon muutokset kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään juoksuaikanaan.



Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 76 prosenttia polttoaineistoistaan vuoden 2017 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 61 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2016 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2017 on noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää - ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua - vuosittaista petrolikulua arviolta 50 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioon ottaen - petrolin 10 prosentin nousu alentaa vertailukelpoista liiketuloa noin 23 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 polttoaineistoista, lentokoneistoista ja myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltovarouksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta hieman vajaa 60 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (9 prosenttia, prosenttiosuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (7 prosenttia), Ruotsin kruunu (5 prosenttia) ja Yhdysvaltain dollari (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on yli 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikuluja ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointipositioon.

Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliiteettiä kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojauslimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit sekä Kiinan yuan). Näiden kahden suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia laskien aina viimeisen neljän kuuden kuukauden periodin nollaan prosenttiin. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain porrastettua suojausstrategiaa mutta suojilla ei ole minimi suojausastetta. Liiketoiminnan kassavirtojen suojaukset eivät kuulu suojauslaskennan piiriin ja käyvän arvon muutokset kirjautuvat näin ollen Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Investointipositioon kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti ja takaisinvuokraus- transaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suojaa 50-100% nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IAS 39 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena.

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konserni suojaa 75-100% 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositiosta.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut tulosvaikutteisesta 72 prosenttia USD-korista ja 69 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle, sekä 31 prosenttia USD-korista ja 25 prosenttia Japanin jenistä vuodelle 2018. Tilinpäätöshetkellä - ilman suojaustoimintaa - dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 24 kuukauden tulokseen noin 156 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 31 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioon ottaen - dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 79 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 25 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririski on sisällytetty myyntivaluuttoina olennaiset Kiinan yuan ja Hong Kongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Tuloksen valuuttariski

Milj. euroa	JPY	USD-kori
31.12.2016		
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 24KK	391,5	-1 201,5
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24KK	-182,7	603,1
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24KK	208,8	-598,4
	JPY	USD
Nettotasepositio	-80,9	-359,4
Nettotasepositiion suojat	83,9	193,4
Tasepositiion valuuttariskit suojauksen jälkeen	3,0	-166,0

Investointiposition valuuttariski

Milj. euroa	USD
31.12.2016	
Nettoinvestointipositio	-662,2
Nettoinvestointiposition suojat	377,1
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-285,1

Tuloksen valuuttariski

Milj. euroa	JPY	USD-kori
31.12.2015		
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 24KK	369,6	-1 469,7
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24KK	-171,3	653,0
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24KK	198,3	-816,6
	JPY	USD
Nettotasepositio	4,0	-57,7
Nettotasepositiion suojat	0,0	11,5
Tasepositiion valuuttariskit suojauksen jälkeen	4,0	-46,2

Investointiposition valuuttariski

Milj. euroa	USD
31.12.2015	
Nettoinvestointipositio	-644,8
Nettoinvestointiposition suojat	635,3
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-9,5

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0 -12 kuukautta ja korollisten velkojen 0 - 24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 2 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisien noin 7 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 8,3 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 6,9 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

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

Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasing sopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojautua 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 rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.4 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likvideettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2016 päättyessä 797,3 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 175 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 78,3 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 175 prosenttia.

Pääomarakenteen hallinta

Konsernin pääoman hallinnan tavoitteena on turvata pääsy pääomamarkkinoille kaikkina aikoina huolimatta epävarmasta liiketoimintaympäristöstä ja lisäksi tukea tulevaisuuden liiketoiminnan kehitystä. Optimaalisen pääomarakenteen avulla pyritään myös pääomakustannuksen minimoimiseen ja sijoitetun pääoman tuoton maksimoimiseen. Pääomarakenteeseen vaikutetaan muun muassa osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakkeenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdan-nesyklin 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 2016 lopussa 78,3 prosenttia (45,8).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 33,9 miljoonaa euroa (21,2) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 33,9 miljoonaa euroa (21,2). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 47,9 miljoonaa euroa (50,3) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 47,9 miljoonaa euroa (50,3). Sähkösuojaukset olivat tehokkaita vuoden lopussa 2016, mutta sähkön hinnan muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon (0,0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyyshuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.



3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintameno- arvostettavat	Kirjan- pitoarvo
31.12.2016					
Rahoitusvarat					
Saamiset			7,4		7,4
Muut rahoitusvarat		727,9			727,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset			211,9		211,9
Johdannaiset	133,2	43,3			176,6
Rahavarat			69,4		69,4
Kirjanpitoarvo yhteensä	133,2	771,2	288,7		1 193,1
Käypä arvo yhteensä	133,2	771,2	288,7		1 193,1
Rahoitusvelat					
Korolliset rahoitusvelat				578,1	578,1
Rahoitusleasingvelat				139,6	139,6
Johdannaiset	8,4	16,8			25,2
Ostovelat ja muut velat			4,9	773,5	778,4
Kirjanpitoarvo yhteensä	8,4	16,8	4,9	1 491,2	1 521,3
Käypä arvo yhteensä	8,4	16,8	4,9	1 491,2	1 521,3

Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset). Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkia taulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai 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 hankintameno- arvostettavien lainojen lyhytaikaisten velkojen osuus on 100 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat	Myytävässä olevat	Lainat ja saamiset	Jaksotettuun hankintameno- arvostettavat	Kirjan- pitoarvo
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		1 081,1
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

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj, euroa	31.12.2016	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	727,9	466,6	261,2
Kaupankäyntijohdannaiset			
Korkojohdannaiset	19,8		19,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,7		3,7
Valuuttajohdannaiset	114,0		114,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	74,6		74,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,2		26,2
Hyödykejohdannaiset	41,0		41,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,9		26,9
Osakejohdannaiset	1,8		1,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,8		1,8
Yhteensä	904,4	466,6	437,8
Velat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	12,4		12,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	12,6		12,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,0		8,0
Osakejohdannaiset	0,2		0,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,2		0,2
Yhteensä	25,2		25,2

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

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla.

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävilä osin muihin syöttötietoihin kuin tason 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Se käypien arvojen hierarkian taso, jolle tietty käypään arvoon arvostettu erä on kokonaisuudessaan luokiteltu, on määritetty IFRS 7 -standardin vaatimusten mukaisesti koko kyseisen käypään arvoon arvostetun erän kannalta merkittävän alimalla tasolla olevan syöttötiedon perusteella. Syöttötiedon merkittävyys on arvioitu kyseisen käypään arvoon arvostetun erän suhteen kokonaisuudessaan.

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2016	2015
Johdannaisvarat bruttomäärä	176,6	155,8
Taseessa netotetut rahoitusvelat	0,0	0,0
Taseessa esitetty rahoitusvarojen nettomäärä	176,6	155,8
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-95,5	-61,6
Johdannaisvarat netto	81,1	94,2
Johdannaisvelat bruttomäärä	-25,2	180,7
Taseessa netotetut rahoitusvelat	0,0	0,0
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen nettomäärä	-25,2	180,7
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	95,5	-61,6
Johdannaisvelat netto	70,3	119,1

Yllä oleville rahoitusvaroille ja -veloille, jotka ovat toimeenpantavissa olevan yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan järjestelyn piirissä, jokainen sopimus konsernin ja vastapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, kun molemmat osapuolet päättävät yhteisesti netotuksesta. Mikäli yhteistä päätöstä ei ole tehty, rahoitusvarat ja -velat toteutetaan bruttomääräisinä, mutta jokaisella yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan osapuolella on oikeus toteuttaa suoritukset nettomääräisinä, mikäli vastapuoli on ajautunut maksukyvyttömäksi. Riippuen jokaisesta sopimuksesta, osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, osapuoli ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.



3.8 Johdannaiset

I Johdannaispimukset ja suojauslaskenta

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

Johdannaispimukset kirjataan tehoketellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintameno (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkin johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliiteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttapimusten käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron- ja valuuttavaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Valuutan- ja koronvaihtosopimusten osalta yhtiö tekee luottoriskin oikaisun, sillä näiden instrumenttien maturiteetti on pitkä. Muiden johdannaisten osalta luottoriskin oikaisua ei tehdä, sillä lyhyistä maturiteeteista johtuen oikaisu ei olisi materiaallinen. Luottoriskien hallinnasta on kerrottu tarkemmin liitteessä 3.5.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaispimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaispimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (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 suojauksia eikä kytkettyjä 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 johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, sähkön hintariskin sekä leasingmaksujen suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lentokoneosten valuutta- ja korkosuojauslaskennassa, sekä lentäjien kanssa sovitun kannustinohjelman suojaamiseen.

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

Suojauslaskennan 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 valuuttakurssimuutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

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

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamisessa Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ovat suojauslaskennan ulkopuolella ja näin ollen käyvän arvon muutokset kirjataan taseen johdannais-saamiin ja -velkoihin, sekä rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Lainan käyvän arvon muutokset kirjautuvat yhtäaikaaisesti rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakurssierot, sekä korkotuotot ja -kulut kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssieroa, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konserni käyttää lentopetroliiswappeja (termiinejä) ja -optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojausiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauslaskennan kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoitujen kassavirran ei enää odoteta toteutuvan ja IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset johdannaisten käyvän arvon muutokset -erässä juoksuajanaan. Suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetroliiswappeiden (termiinien) ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään; realisoitu tulos esitetään polttoainekulut - erässä.

Finnair-konserni käyttää sähköjohdannaispimuksia suojautuessaan sähkön hintariskiltä. Sähkösuojaukset kirjataan rahavirran suojauslaskennassa. 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 johdannaisten käyvän arvon muutoksiin juoksuajanaan, ja realisoitu voitto tai tappio esitetään muissa kuluissa johdannaisten juoksuajan päättyessä.

Suojauslaskennan piiriin kuuluttamattomien liiketoimintojen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset - erään. Realisoituneiden liiketoiminnan JPY, CNY ja SEK-määräisten rahavirtojen suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin. Suojauslaskennan piiriin kuuluttamattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konsernin valuuttamääräisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan rahoituskuluihin. Myytävänä olevien omaisuuserien suojiin käyvän arvon muutokset kirjataan Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat eriin. **L**



Milj. euroa	2016 Käyvät arvot				2015 Käyvät arvot			
	Nimellis-arvo	Positiiviset	Negatiiviset	Netto	Nimellis-arvo	Positiiviset	Negatiiviset	Netto
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus	307,3	16,6	-0,1	16,5	331,6	23,8	-0,7	23,1
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	377,1	74,6	0,0	74,6	782,4	81,3	-0,4	81,0
Leasemaksujen suojaus	172,4	9,7	-0,1	9,6	171,2	18,2	-0,1	18,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	856,8	100,8	-0,1	100,7	1 285,3	123,4	-1,2	122,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	157,4	5,3	-2,1	3,3	307,5	16,8	-2,0	14,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	173,2	5,9	0,0	5,9	180,4	3,7	0,0	3,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	245,4	0,0	-2,4	-2,4	318,5	0,0	-4,1	-4,1
Myyttävänä olevien omaisuuserien suojaus	123,7	0,0	-7,3	-7,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Taseen suojaus, termiinit	118,3	1,9	-0,4	1,5	11,5	0,4	0,0	0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	818,0	13,1	-12,2	0,9	817,8	20,9	-6,1	14,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 674,8	114,0	-12,4	101,6	2 103,1	144,2	-7,3	136,9
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	650 000	26,9	-8,0	18,9	559 000	0,0	-140,7	-140,7
Sähköjohdannaiset, MWh	13 140	0,0	0,0	0,0	13 140	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		26,9	-8,0	18,9		0,0	-140,8	-140,8
Lentopetrolitermiinit, tonnia	24 000	0,7	-0,2	0,6	26 000	0,0	-4,2	-4,2
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	236 000	13,3	0,0	13,3	178 000	0,6	0,0	0,6
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	472 000	0,0	-4,4	-4,4	329 000	0,0	-26,2	-26,2
Sähköjohdannaiset, MWh	0	0,0	0,0	0,0	26 352	0,0	-0,3	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		14,0	-4,6	9,4		0,6	-30,8	-30,2
Hyödykejohdannaiset yhteensä		41,0	-12,6	28,4		0,6	-171,6	-170,9
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	150,0	3,7	0,0	3,6	150,0	5,2	-0,1	5,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	150,0	3,7	0,0	3,6	150,0	5,2	-0,1	5,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	291,8	16,1	0,0	16,1	7,1	0,0	-0,2	-0,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	291,8	16,1	0,0	16,1	7,1	0,0	-0,2	-0,2
Korkojohdannaiset yhteensä	441,8	19,8	0,0	19,8	157,1	5,2	-0,3	5,0
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot	3,0	1,8	0,0	1,8	3,0	5,6	0,0	5,6
Myydyt osakeoptiot	3,0	0,0	-0,2	-0,2	3,0	0,0	-1,4	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	1,8	-0,2	1,6	6,0	5,6	-1,4	4,1
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	1,8	-0,2	1,6	6,0	5,6	-1,4	4,1
Johdannaiset yhteensä *		176,6	-25,2	151,4		155,7	-180,6	-24,9

* Johdannaissopimusten positiivinen/negatiivinen käypä arvo 31.12.2016 esitetään taseessa saamisena ja velkana.

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2016	2015
Parempi kuin A	105,3	31,9
A	42,0	-47,3
BBB	4,1	-9,5
Yhteensä	151,4	-24,9

Realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa	2016	2015	
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-90,4	-77,6
Leasemaksujen suojaus	Lentokaluston leasemaksut	14,7	15,7
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	-0,2	0,0
Koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	2,1	1,6
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		-73,8	-60,3
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-24,8	-59,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Muut kulut	14,0	33,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	-12,3	0,0
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	0,0	-0,7
Lentokonemyyntien suojaus	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-2,0	0,0
Taseen suojaus	Rahoituskulut	0,5	2,1
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	1,9	-0,2
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		-22,8	-24,8
Yhteensä		-96,5	-85,0

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

L Oma pääoma

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta. Muihin sidotun oman pääoman rahastoihin on kirjattu emissiovoitot ja omien osakkeiden myyntivoitot ennen osakeyhtiölain muutosta vuonna 2006.

Sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu 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 johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset, sekä etuus pohjaisen eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot ja 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 osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaiikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. **L**

L = Laadintaperiaatteet



Osakkeiden lukumäärä	2016	2015
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 810 910	127 824 023
Omien osakkeiden osto	-800 000	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2013-2015 myönnetty osakkeet	55 105	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2010-2012 palautetut osakkeet		-14 893
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetty osakkeet	281 136	1 780
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	127 347 151	127 810 910
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	788 964	325 205
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	128 136 115	128 136 115

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2015 ja 2016 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2016 aikana yhtiö myönsi 281 136 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 55 105 osaketta yhtiön 2013-2015 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2016	2015
Polttoaineen hintasuojaus	18,9	-140,7
Polttoaineen valuuttasuojaus	16,5	23,1
Leasemaksujen suojaus	9,6	18,1
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-7,7	-8,4
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	4,1	22,2
Muuntoerot	0,7	0,7
Verovaikutus	-8,3	17,2
Yhteensä	33,8	-67,9

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2017	2018	2019	2020	2021	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	7,4	11,4	0,1				18,9
Polttoaineen valuuttasuojaus	10,7	5,8					16,5
Leasemaksujen suojaus	7,9	1,7					9,6
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-4,4	-7,7
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	4,1						4,1
Muuntoerot						0,7	0,7
Verovaikutus	-5,9	-3,6	0,1	0,1	0,1	0,9	-8,3
Yhteensä	23,6	14,6	-0,5	-0,5	-0,5	-2,8	33,8

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuonna 2015 nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset viisi vuotta ja sen jälkeen vaihtuva, vähintään 12,875 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 viiden vuoden kuluttua liikkeelle laskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 198,2 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Vuoden 2016 aikana Finnair lunasti takaisin alun perin 120 miljoonan euron hybridilainan jäljellä olevan pääoman 38,3 miljoonaa euroa.

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 preemio 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	2016	2015
Tilikauden tulos, milj. euroa	85,1	89,4
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-18,8	-12,5
Maksettu preemio liittyen vuoden 2012 hybridilainan takaisinmaksuun		-5,5
Vuonna 2015 liikkeeseenlasketun hybridilainan transaktiokulut		-2,3
Verovaikutus	3,8	4,0
Oikaistu tilikauden tulos	70,1	73,2
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, milj. kpl	127,3	127,8
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,55	0,57
Omien osakkeiden vaikutus	0,0	0,0

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2016 jaetaan osinkoa 0,10 euroa osakkeelta. Yhtiökokous päätti 17.3.2016, että vuodelta 2015 ei maksettu osinkoa.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat

Milj. euroa	31.12.2016
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	20,5
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	252,2
Tilikauden tulos	109,2
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	381,8



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 ja yhdistelyperiaatteista samoin kuin olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä. **L**

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitiilinpäätökseen

Konsernitiilinpäätökseen 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 konsernitiilinpäätökseen liitetiedossa 4.2 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitiilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.4 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). Konsernitiilinpäätös on esitetty euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämisenvaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumahetken kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset saatavat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Kursierot 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

L Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitiilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai joissa sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitiilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoinnissa 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 konsernitiilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvon alentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa

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

Tytärtyhtiöt

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

*Finnair omistaa kaikki LSG Sky Chefs Finland Oy:n osakkeet, mutta määräysvalta yhtiössä on LSG Groupilla. Määräysvallan haltijalla LSG Groupilla on ollut optio ostaa osakkeet koska tahansa, mutta marraskuussa 2016 LSG päätti olla käyttämättä osto-optiotaan. Tämän seurauksena Finnair ja LSG käynnistivät neuvottelut uusista yhteistyömuodoista. Jos Finnair järjestelyjen tuloksena saa määräysvallan LSG Sky Chefs Finland Oy:stä, se yhdistellään Finnair-konserniin vasta määräysvallan syntymisestä lähtien. Mahdollinen määräysvallan siirto vaatii kilpailuviranomaisen hyväksynnän. Katso myös liite 4.3 hankitut ja myydyt liiketoiminnot.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Tilikauden 2016 alkupuolella Finnair osti Nordic Regional Airlines Oy:n ATR-lentokoneiden huoltoliiketoiminnan ja myi omistuksensa osakkuusyhtiö Amadeus Eesti AS:sta. Tilikauden loppupuolella Finnair myi tytäryhtiö SMT Oy:n American Express Global Business Travelille (GBT). Lisäksi Finnair käynnisti neuvottelut LSG Groupin kanssa uusista yhteistyömuodoista, koska LSG Group ei käytä osto-optiotaan LSG Sky Chefs Finland Oy:stä ja vuonna 2012 solmittu yhteistyö päättyi nykyisessä muodossaan tilikaudella 2017. Finnair omistaa kaikki LSG Sky Chefs Finland Oy:n osakkeet, mutta sillä ei ole ollut yhtiössä määräysvaltaa tilikaudella 2012 tehdyn yhteistyösopimuksen perusteella. Määräysvallan haltijalla LSG Groupilla on ollut optio ostaa osakkeet koska tahansa, mutta tilikauden 2016 loppupuolella LSG päätti olla käyttämättä osto-optiotaan. Jos Finnair järjestelyjen tuloksena saa määräysvallan LSG Sky Chefs Finland Oy:stä, se yhdistellään Finnair-konserniin vasta määräysvallan syntymisestä lähtien. Mahdollinen määräysvallan siirto vaatii kilpailuviranomaisen hyväksynnän. Tilikauden 2016 transaktioilla ei ollut olennaista taloudellista vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Tilikauden 2015 alkupuolella Finnairin ja Flybe Group plc:n (Flybe UK) yhteisyritys Flybe Finland Nordic -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti yhden euron kauppahinnalla Flybe UK:n 60 %:n osuuden Flybe Nordic -konsernissa. Myöhemmin konsernin nimi muutettiin Nordic Regional Airlinesiksi (Norra). Norra käsiteltiin myytävissä olevana omaisuuseränä, kunnes 60 %:n omistusosuus tilikauden loppupuolella myytiin edelleen Staffpoint Oy:lle ja Kilco Oy:lle. Myynnin johdosta Norrasta tuli Finnairin ja sen uusien omistajien yhteisyritys. Lisätietoa Norrasta löytyy liitetiedosta 4.4 Osakkuus- ja yhteisyritykset. Tilikauden 2015 lopussa Finnair myi lisäksi omistuksensa virolaisessa tytäryrityksessä Estravel AS, mukaan lukien tämän liettualaisen tytäryhtiön Estravel Vilnius UAB:n. Tapahtumilla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet



4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

L Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaisuusmenetelmällä. 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.

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

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

Milj. euroa	2016	2015
Tilikauden alussa	2,6	4,9
Osuus kauden tuloksesta	0,0	0,1
Vähennykset	-0,2	-2,2
Tilikauden lopussa	2,5	2,6

Vähennyksiin sisältyy tilikaudella myyty osakkuusyhtiö Amadeus Estonia.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2016

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Nordic Regional Airlines AB*	Ruotsi	34,4	33,7	107,9	-0,1	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,3	1,7	8,8	0,2	49,50
Yhteensä		53,7	35,4	116,7	0,1	

*Esitetyt tiedot perustuvat alustaviin, tilintarkastamattomiin lukuihin hetkeltä 31.12.2016.

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*	Suomi	1,8	5,8	12,1	-4,2	40,00
Nordic Regional Airlines AB**	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 lopetettiin tilikaudella 2015, ja sen likvidointiprosessi saatiin päätökseen tilikauden 2016 aikana.

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

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 (0,0) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa.

Nordic Regional Airlines (Norra, aiemmin Flybe Nordic)

Nordic Regional Airlines AB (Norra), aikaisemmalta nimeltään Flybe Nordic AB, on Pohjoismaissa ja Baltiassa toimiva alueellinen lentoyhtiö, joka on tilikaudella 2016 operoinut pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä. Norra on tilikauden 2015 lopulta lähtien ollut Finnairin, StaffPoint Oy:n ja Kilco Oy:n yhteisyritys, jossa omistajilla on yhteinen määräysvalta. Alun perin yhtiö oli Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyritys, mutta Flybe UK:n irtauduttua yhteisyritysjärjestelystä tilikauden 2015 alkupuolella Norra päätyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen myytävissä olevaksi omaisuuseräksi, kunnes 60 %:n omistusosuus myytiin 2015 lopulla uusille yhteistyökumppaneille. Tilikauden 2015 aikana tehdyistä omistusräjäytysten ei aiheutunut Finnairille taloudellisia vaikutuksia.

Osana toiminnan uudelleenjärjestelyä Finnair luovutti tilikauden 2015 lopulla Norralle sekä jo aiemmin alaskirjaamansa operatiiviset saamiset (11,3) että Flybe UK:lta eurolla siirtyneet pääomalinasaamiset korkoineen (19,4) Norra-konsernin oman pääoman vahvistamiseksi. Koska Finnair oli kirjannut jo aiemmillä tilikausilla kyseiset saamiset alas, tapahtumilla ei ollut vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan tilikaudella 2015, mutta ne näkyvät positiivisina erinä Norra-konsernin tilikauden tuloksessa. Finnair on arvostanut Norran nettovarot omien laskentaperiaatteidensa mukaisesti, eikä Norrasta ole kirjattu osakkuusyhtiötulosta tilikaudelle 2015 eikä 2016.

Muut osakkuusyhtiöt

Suomen Ilmailuopisto on Finnair Oyj:n (49,5 %), Suomen Valtion (49,5 %) ja Porin kaupungin (1 %) omistama liikennelentäjä kouluttava ammatillinen erikoisoppilaitos. Finnairilla ei ole oikeutta yhtiön tulokseen ja nettovarallisuuteen, vaan ne tulee käyttää oppilaitoksen toiminnan kehittämiseen.

Amadeus Estonia oli Amadeus Finlandin omistama osakkuusyhtiö, joka myytiin tilikauden 2016 aikana Amadeus IT Group S.A.:lle. Kaupasta ei aiheutunut merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Nordic Global Airlines Oy (NGA) oli Finnair Cargo Oy:n yhdessä Ilmarisen ja Neff Capital Managementin kanssa omistama rahtilentoihin erikoistunut lentoyhtiö, jonka liiketoiminta lopetettiin kannattamattomana tilikauden 2015 aikana, ja joka purettiin tilikauden 2016 aikana. Purkamisesta ei aiheutunut merkittäviä taloudellisia vaikutuksia Finnairille.

4.5 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 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiiriin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Suomen valtio omistaa 55,8 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin ja muiden suomalaisten valtionyhtiöiden välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2016	2015
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt	0,0	0,2
Yhteisyritykset	42,9	49,3
Eläkesäätiö	0,1	0,0
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt		2,5
Yhteisyritykset	106,8	126,7
Eläkesäätiö	3,2	4,5
Saamiset		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä		0,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	9,3	12,1
Velat		
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	29,7	2,6
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille		0,9
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	0,2	0,1

Lähipiiriin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti, ja vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.7. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista n. 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2016 ja 2015 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden lopussa oli 29,7 miljoonaa euroa (2,6).

4.6 Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit

Tilikaudella 2016 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa olivat lähinnä parannuksia tai lisäyksiä voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ollut vaikutusta Finnairin tilinpäätökseen.

Tulevia tilikausia koskevien standardimuutosten osalta EU hyväksyi voimaan 22.11.2016 standardin IFRS 9: Rahoitusinstrumentit (2014). Finnair aikoo ottaa käyttöön standardin aikaistetusti tilikauden 2017 alusta lähtien. IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista -standardi astuu voimaan vuoden 2018 alussa, mikäli EU hyväksyy standardin käyttöön. IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardi astuu voimaan vuoden 2019 alusta. Alla on arvioitu tarkemmin standardien käyttöönoton vaikutuksia Finnairille. Muilla julkaistuilla, tulevilla tilikausilla voimaan tulevilla standardeilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta konsernin tilinpäätökseen.

IFRS 9

IFRS 9 standardi korvaa kokonaisuudessaan IAS 39 standardin. IFRS 9 standardin tuomat muutokset koskevat rahoitusvarojen luokittelua ja arvostamista, niiden arvonalentumisen määrittämistä sekä suojauslaskennan soveltamisen periaatteita. Uudet suojauslaskentasäännöt tuovat suojauslaskennan lähemmäs konsernin riskienhallinnan käytäntöjä. IFRS 9 mahdollistaa suojauslaskennan soveltamisen useampiin suojaussuhteisiin kuin IAS 39:ssä. Muutos vähentää konsernin liiketuloksen vaihtelua, koska realisoitumattomat johdannaisien käyvän arvon muutokset kirjataan liiketuloksen sijaan muihin laajan tuloksen eriin silloin, kun sovelletaan rahavirran suojauslaskentaa. Luokitteluun ja rahoitusomaisuuserien arvon alentumisen malliin liittyvät muutokset eivät vaikuta konserniin merkittäväällä tavalla. Tärkeimmät Finnairin tilinpäätökseen vaikuttavat muutokset kuvataan yksityiskohtaisemmin jäljempänä.

Suojauslaskenta

Suojauskustannukset - IFRS 9 standardin mukaan konserni saa jättää optioiden aika-arvon suojaussuhteen ulkopuolelle ja käsitellä sen kirjanpidossa suojauskustannuksena. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muihin laajan tuloksen eriin, ja suojauskohteen luonteesta riippuen siirretään tuloslaskelmaan sille kaudelle, jolle perustana oleva transaktio vaikuttaa konsernituloslaskelmaan tai aktivoidaan suojauskohteen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. IAS 39:n mukaisesti Finnair ei soveltanut suojauslaskentaa, kun optiot käytettiin tulevien kassavirtojen suojausta varten, ja kaikki optioiden realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjattiin operatiivisen tuloksen erään "Johdannaisien käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset". Finnair voi käyttää optioita valuutta- ja lentopetrolihintariskien suojausta varten, ja mahdollisuus soveltaa suojauslaskentaa optioihin vähentää konsernituloslaskelman suojaussuhteiden ulkopuolisina johdannaisina kirjattujen johdannaisien käyvän arvon muutoksia.

Suojauksen tehokkuus - IAS 39:n mukainen retrospektiivinen tehokkuustestaus ja tehokkuusvaatimus 80-125%:ia poistuvat IFRS 9:n myötä. Finnair odottaa, että tehottomuuden määrä tulee myös IFRS 9:n mukaisissa suojaussuhteissa olemaan vähäinen.

Riskikomponentit - IFRS 9:n mukaan johdannaiset, jotka suojaavat hintariskin ei-rahoituksellisia erikseen yksilöitävissä olevia ja luotettavasti määritettäviä komponentteja, voidaan määrittää suojausinstrumenteiksi ainoastaan tätä riskikomponenttia varten. IAS 39:n mukaan muita kuin rahoituksellisia komponentteja ei voitu määrittää suojauskohteiksi. Konserni käyttää lentopetrolioptioita ja -swappeja. Tulevaisuudessa konsernilla on mahdollisuus käyttää kaasuöljy- ja Brent-raakaöljyinstrumentteja suojautuessaan lentopetrolihinnan muutoksia vastaan. Tässä tapauksessa Finnair saa soveltaa suojauslaskentaa IFRS 9:n mukaisesti. IAS 39:n mukaan tämä ei ollut mahdollista.

Finnair-konserni soveltaa IFRS 9:n suojauslaskentaa ei-takautuvasti. Näin ollen konsernin tulokseen ei tule siirtymiseen liittyvää oikaisua.

Arvon alentumismalli

Uuden arvonalentumismallin mukaan arvonalentumisvaraukset on kirjattava odotettujen luottotappioiden perusteella, eikä realisoituneiden tappioiden perusteella kuten IAS 39 vaatii. Muutokset aiheuttavat myyntisaamisten luottotappioiden varhaisempaa kirjaamista. Arvon alentumisvaraus oikaistaan vuoden 2017 alussa, mutta vaikutus kertyneisiin voittovaroihin on vähäinen (1,2 MEUR). Vuosittain tuloslaskelmaan kirjattujen luottotappioiden määrän odotetaan olevan vähäinen liiketoiminnan luonteen takia; lentoliput ja muut Finnairin tarjoamat palvelut yleensä maksetaan ennen kuin palvelu suoritetaan. Arvon alentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, koska ne arvostetaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jossa odotetut luotto-



tappiot jo otetaan huomioon, sekä IAS 39:n että IFRS 9:n mukaan. Jaksotettuun hankintamenuun arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaan aktiivisesti ja kirjaa kriteerien mukaisesti arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Luokittelu

Finnairin laatiman analyysin mukaan IFRS 9 standardin käyttönotolla ei ole merkittäviä vaikutusta konsernin rahoitusvarojen kirjaamiseen tai arvostamiseen. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenuun, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Kaikki muut rahoitusvarana olevat sijoitukset kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot kirjataan käypään arvoon. Kaikki rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelmaan.

IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista

Finnair ottaa käyttöön uuden tulouttamista koskevan standardin (IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista ja siihen liittyvät muutokset) vuoden 2018 alusta, mikäli EU hyväksyy standardin voimaan. Uuden standardin peruseräaateena on, että myyntituotot kirjataan, kun tavaraa tai palvelua koskeva määräysvalta siirtyy asiakkaalle. Standardi korvaa kaikki nykyiset tuloutusta koskevat IFRS-standardit. Yhtiö voi siirtyä standardiin joko takautuvaa menetelmää käyttäen, tai ei-takautuvasti lisätietoja antamalla.

Finnair on arvioinut uuden standardin vaikutuksia eri liikevaihtoerille (tuotteille). Finnair on osallistunut myös muiden lentoyhtiöiden kanssa toimialan kirjanpidollisen työryhmän työskentelyyn (IATA (International Air Transport Association) Industry Accounting Working Group), joka on toiminut yhteistyössä amerikkalaisen lentoyhtiöiden tuloutustyöryhmän (Airlines Revenue Recognition Task Force of the AICPA, American Institute of Certified Public Accountants). Työryhmien tarkoituksena on sopia yhtenäiset tuloutus- ja laskentaperiaatteet uuden standardin tulkintaa vaativiin kohtiin.

Moni tulkintaa vaativa asia on vielä lentoliikenteen toimialalla ratkaisematta, minkä vuoksi Finnair ei voi esittää lopullisia arvioita kaikista vaikutuksista. Finnairin kokonaiskäsitys kuitenkin on, ettei IFRS 15 tule merkittävästi vaikuttamaan Finnairin tilinpäätökseen.

Tämän hetken tulkinnan ja arvion mukaan IFRS 15 tulee muuttamaan Finnairin tuloutuksen ajoitusta lähinnä matkustajatuotoissa ja lisämyyntituotoissa. Muutokset kuvattu tarkemmin alla, ja muutosten vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi.

Matkustajatuotoissa asiakkaat yleensä maksavat lentolippunsa etukäteen, mutta eivät aina käytä niihin liittyviä oikeuksia vaan liput jäävät käyttämättä (breakage). Mikäli lentoyhtiö odottaa olevansa oikeutettu tuottoihin, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, tulisi yhtiön tulouttaa tähän odotusarvoon perustuva tuotto (expected breakage) samassa suhteessa, kun asiakkaat käyttävät lentolippuja. Tällä hetkellä lentoliput tuloutetaan kun ne käytetään, tai kun lippu on vanhentunut, eikä Finnairilla ole velvollisuutta palauttaa lipusta saatua vastiketta asiakkaalle. Käytännössä muutos aikaistaa tuloutusta nykyisestä, mutta vaikutuksen ei arvioida olevan merkittävä.

Lisämyyntituotoissa, palvelu- sekä muutosmaksut tullaan tulouttamaan nykykäytäntöä myöhemmin, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta vaan olevan osa lentomatkaa. Vaikutuksen arvellaan tältä osin olevan pieni.

Finnair Plus kanta-asiakasjärjestelmän osalta pisteen arvostukseen ei odoteta muutoksia. Lentoyhtiötoimialalla tulkinta tasoasiakkuuksien pistekertymistä on yhä avoin. Tämän hetken keskustelujen perusteella Finnair ei kuitenkaan odota nykykäytäntöön muutoksia.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi vuokrasopimukset-standardi julkaistiin tammikuussa 2016 ja se tulee voimaan tilikauden 2019 alkaen, mikäli EU sen hyväksyy. Standardi korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin.

Finnair arvioi, että uudella standardilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia sen tilinpäätökseen. Jaottelu rahoitusleasingiin ja operatiivisiin vuokrasopimuksiin poistuu, minkä johdosta lähes kaikista lentokone- ja muista vuokrasopimuksista tullaan kirjaamaan omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korollinen velka taseeseen. Omaisuuserä ja velka arvostetaan nykyarvoon. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2016 päättyessä 1 359 miljoonaa euroa (ks. lisää liitteestä 2.2 Vuokrasopimukset).

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Tulevaisuudessa vuokratulua ei esitetä, vaan tuloslaskelmaan kirjataan omaisuuserästä poisto (liiketulos) ja lainasta kertynyt korko (rahoituserät). Korkokulu on suurimmillaan vuokratulon alussa ja pienenee kohti vuokratulon loppua kun leasingvelkaa lyhennetään. Nykyään vuokratulot operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotetaan liiketuloon lentokaluston leasemaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti.

Vuokrasopimus-standardilla on myös merkittävä vaikutus tunnuslukuihin. Liiketuloksen ja EBITDA:n ohella myös liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, koska lainan lyhennykset siirretään esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa. Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumistaso taas kasvavat merkittävästi ja omavaraisuusaste heikkenee operatiivisten vuokrasopimusten käsittelymuutoksen seurauksena. Toisaalta, Finnair julkaisee jo nykyään tunnusluvun ”oikaistu nettovelkaantumistaso”, joka ottaa huomioon tulevat operatiiviset vuokramaksut laskennassa seuraavasti: viimeisen kahden kuukauden lentokaluston leasemaksut kerrataan seitsemällä ja lisätään korollisiin nettovelkoihin (katso konsernin tase ”taseen lisätietoja: korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumistaso”).

Finnair on arvioinut uuden standardin vaikutuksia lentokonevuokrasopimusten ja muiden vuokraajajärjestelyjen osalta. Merkittävin vaikutus aiheutuu, kun nykyisten operatiivisten lentokonevuokrasopimusten perusteella kirjataan uusi omaisuuserä ja velka. Finnair arvioi parhaillaan, täytyykö muiden järjestelyiden, kuten kiinteistöjen, lentokentän ja terminaalin sekä myyntitoimistojen vuokra- ja palvelusopimusten osalta uuden standardin mukainen vuokrasopimuksen määritelmä tai ylittävätkö ne 12 kuukauden standardin määrittelemän vähimmäispituuden vuokrasopimukselle. Finnair on myös työskennellyt muiden lentoyhtiöiden kanssa IATA:n kirjanpidollisessa työryhmässä. Työryhmän tarkoituksena on sopia yhtenäisistä laskentakäytännöistä uuden standardin tulkintaa vaativissa asioissa. Merkittävimmät avoimet kysymykset liittyvät vuokratulon pituuden määrittelyyn, vuokrasopimuksen koron määrittelyyn, lentokoneiden huoltovastuiden käsittelyyn ja siihen, ovatko lentokenttien käyttöön liittyvät sopimukset vuokrasopimuksia, ja jos niin missä määrin.



5 Muut liitetiedot

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

5.1 Tuloverot

L Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikauden 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**

L Tappioista johtuvien laskennallisten verojen hyödyntäminen edellyttää johdon arviota liiketoiminnan tulevasta kehityksestä. **L**

Tuloverot

Milj. euroa	2016	2015
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,5	-0,2
Aiempiä tilikaudia koskevat oikaisut	0,1	-0,3
Laskennalliset verot	-20,2	-23,1
Yhteensä	-20,6	-23,6

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

Milj. euroa	2016	2015
Tulos ennen veroja	105,8	113,2
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-21,2	-22,6
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	0,2
Verovapaat tulot	1,5	0,6
Vähennyskeltottomat kulut	-1,2	-1,4
Aiempiä tilikaudia koskevat oikaisut	0,1	-0,3
Tuloverot yhteensä	-20,6	-23,6
Efektiivinen verokanta	19,5 %	20,8 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli 19,5 prosenttia (20,8). Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero liittyy myydyn tytäryhtiön (SMT Oy) kirjaamaan verokuluun.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua, ja todennut niiden täyttävän IAS12 mukaiset netotamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2016 aikana:

Milj. euroa	2015	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2016
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	51,7	-26,2	3,8	29,3
Työsuhde-etuudet	0,5	1,8	3,6	6,0
Käyttöomaisuus	-59,2	5,8		-53,4
Rahoitusleasing	-3,4	-1,2		-4,7
Muut väliaikaiset erot	-2,1	-0,4		-2,5
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	21,6		-29,0	-7,5
Yhteensä	9,1	-20,2	-21,6	-32,7
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,5			0,6
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	-60,2			-54,4

Vuoden 2016 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on noin 147 miljoonaa. Vahvistetut tappiot vanhenevat aikaisintaan 5-10 vuoden kuluttua.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,3 miljoonan euron (0,2) verovaikutus.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2015 aikana:

Milj. euroa	2014	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2015
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	62,3	-10,7		51,7
Työsuhde-etuudet	5,1	3,0	-7,5	0,5
Käyttöomaisuus	-51,8	-7,4		-59,2
Rahoitusleasing	-2,2	-1,3		-3,4
Muut väliaikaiset erot	1,6	-3,7		-2,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	18,7		2,8	21,6
Yhteensä	33,8	-20,0	-4,7	9,1
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,6			0,5
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	-52,8			-60,2

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

! = Kriittiset tilinpäätösarvot

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain sellaiset riita-asiat, joiden intressi on vähintään 400 000 euroa ja joita ei ole katettu vakuutuksella. 31.12.2016 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut merkittäviä tapahtumia.

5.4 Liiketoiminnan tuottojen ja tunnuslukujen laskentakaavojen muutos

Finnair on tarkistanut liikevaihdon laskentaa. Vuoden 2016 alusta lähtien muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin. Pääasiassa siirtyneet erät sisältävät lentokoneiden vuokratuottoja.

Finnair on 2016 alkaen muuttanut yksikkötuottojen (RASK, yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä), yksikkökustannusten (CASK, yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä), yksikkötuoton myydyltä henkilökilometriltä (yield) ja rahtiliikenteen yksikkötuoton (rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikilometriltä) laskentakäytäntöjä. Aikaisemmin laskentaan on sisällytynyt sisäisiä eriä, jotka eivät olleet suoraan johdettavissa konsernin tuloslaskelmasta. Muutoksen tarkoituksena on parantaa avoimutta ja tunnuslukujen käytettävyyttä sijoittajien kannalta.

Vertailukausien liikevaihto, liiketoiminnan muut tuotot, RASK ja CASK on oikaistu vastaamaan muutunutta käytäntöä, muutetut vuoden 2015 luvut on esitetty alla olevissa taulukoissa. RASK:n ja CASK:n muutetut kaavat on esitetty liitteessä Tunnuslukujen laskentakaavat.

Konsernin tuloslaskelma

	Oikaistu 2015	Raportoitu 2015
Liikevaihto	2 254,5	2 324,0
Liiketoiminnan muut tuotot	85,2	15,7

Kumulatiiviset tunnusluvut

	Oikaistu 2015	Raportoitu 2015
Liikevaihto ja tulos		
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	1,1	1,0
Liikennesuoritteet		
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	7,08	6,35
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	7,01	6,52
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,14	4,67
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikilometriltä, senttiä/rahti RTK	23,34	21,64
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,90	6,85

Liikevaihto tuotteittain

	Oikaistu 2015	Raportoitu 2015
Matkustajatuotot	1 766,0	1 749,7
Lisämyynti	103,2	104,6
Rahti	183,7	183,7
Muu liikevaihto		79,1
Matkapalvelut-segmentti		206,9
Matkapalvelut	177,8	
Matkatoimistot	23,8	
Yhteensä	2 254,5	2 324,0

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2016	2015
Liikevaihto	6.2	2 102,8	2 025,5
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	88,0	103,6
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		2 190,8	2 129,1
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 055,5	1 114,4
Henkilöstökulut	6.5	287,1	268,2
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	12,0	11,4
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	834,3	794,0
Liiketoiminnan kulut yhteensä		2 188,9	2 188,0
Liikevoitto/-tappio		2,0	-58,9
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	1,2	-18,1
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		3,2	-77,0
Tilinpäätössiirrot	6.9	128,4	128,0
Tuloverot	6.10	-22,4	-10,1
Tilikauden voitto/tappio		109,2	40,9

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2016	2015
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	18,2	12,1
Aineelliset hyödykkeet	6.12	56,1	36,0
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		448,6	452,6
Osuudet omistusyhteisyriksissä		2,5	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	223,6	34,1
Sijoitukset yhteensä	6.13	675,0	489,5
Laskennalliset verosaamiset	6.15	12,3	65,3
Pysyvät vastaavat yhteensä		761,6	602,9
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	443,1	678,7
Rahoitusarvopaperit	6.17	727,9	427,7
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	66,5	277,1
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 237,5	1 383,5
VASTAAVAA YHTEENSÄ		1 999,1	1 986,4
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		252,2	250,4
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		28,3	-94,1
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		20,5	-16,1
Tilikauden voitto (tappio)		109,2	40,9
Oma pääoma yhteensä	6.19	658,0	428,9
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	20,4	20,0
Pakolliset varaukset	6.21	83,5	89,8
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	357,2	396,7
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	880,1	1 051,0
Vieras pääoma yhteensä		1 237,3	1 447,7
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		1 999,1	1 986,4

**Finnair Oyj:n rahoituslaskelma**

Milj. euroa	2016	2015
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	3,2	-77,0
Poistot ja arvonalentumiset	12,0	11,4
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-37,9	-14,8
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,2	18,1
Käyttöpääoman muutos	59,2	76,7
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-27,8	-30,1
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	9,9	7,8
Liiketoiminnan nettorahavirta	17,5	-8,0
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-38,7	-14,8
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	3,6	28,4
Laina- ja muiden saamisten muutos	67,3	38,6
Sijoitukset tytäryrityksiin	0,0	-17,0
Luovutustulot tytäryrityksiin myynnistä	8,0	0,0
Osakkuus- ja yhteisyritysten myynti	0,0	8,4
Saadut osingot	17,1	0,0
Investointien nettorahavirta	57,3	43,7
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto	-4,3	0,0
Lainojen nostot	0,0	45,5
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-81,7	-52,1
Hybridilainan nostot	0,0	200,0
Hybridilainan takaisinmaksut	-38,3	-81,7
Saadut ja maksetut konserniavustukset	139,2	136,0
Rahoituksen nettorahavirta	14,8	247,6
Rahavirtojen muutos	89,6	283,4
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	704,8	421,5
Rahavirtojen muutos	89,6	283,4
Rahavarat tilikauden lopussa	794,4	704,8

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot**6.1 Laadintaperiaatteet****Tunnuslukujen laskentakaavojen muutos**

Finnair on tarkistanut liikevaihdon laskentaa. Vuoden 2016 alusta lähtien muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin. Pääasiassa siirtyneet erät sisältävät lentokoneiden vuokratuottoja.

Vertailukausien liikevaihto, liiketoiminnan muut tuotot ja liikevaihdon jakautuminen on tarkistettu vastaamaan tarkistettuja laskentakaavoja. Tarkistettujen vuoden 2015 luvut on esitetty taulukoissa liitteissä 6.2 ja 6.3.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Valuuttamääräiset 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 kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoitusta valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetrolioistoista. Tasepositio suojataan konsernitasolla. Konserniyhtiöiden yhteenlaskettu tasepositio eroaa konsernin raportoidusta tasepositiosta sisäisten erien määrän verran. Näin ollen tasepositio ja sen suojaukset esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Myös valuuttamääräistä kassavirtaposiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti.

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

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakurssia, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttapoptoiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmäärittämissä. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmäärittämissä.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttö-tarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellä tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Yhtiöllä ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen suhteen sekä konsernin riskinhallintavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojausuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojausuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.



Finnaair soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskiin sekä sähkön hintariskiin.

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

Rahoitusvarat ja -velat

Finnaairin 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 hankintamenoon 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 arviotujen vastaisten rahavirtojen nykyarvon erotuksena. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti.

Muut rahoitusvarat ja -velat arvostetaan käypään arvoon. Muut rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja muita pitkäaikaisia saamisia kuten lainasaamisia, muita osakkeita ja osuuksia sekä lentokonevuokrien takuutalletuksia. Muut rahoitusvelat sisältävät ostovelkoja ja siirtovelkoja.

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

Pysyvät vastaavat ja poistot

Pysyvien vastaavien tasearvot perustuvat alkuperäisiin suunnitelman mukaisilla poistoilla vähennettyihin hankintamenoihin. Maa-alueista ei tehdä poistoja. Suunnitelman mukaiset poistot perustuvat seuraaviin omaisuuden odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

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

Leasing

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittävät. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät lentokaluston leasingmaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Tilinpäätössiirrot

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, sekä vuonna 2015 tehty jälleenhankintavarauksen esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja näiden muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset

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 Finnaairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnaairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

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

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tiettyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennetyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2016	2015
Liikevaihto toimialoittain		
	2 102,8	2 025,5
Matkustajatuotot	1 891,4	1 850,2
Lisäpalvelut	103,2	70,2
Muut	108,2	105,1
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	17 %	19 %
Eurooppa	40 %	39 %
Muut	43 %	42 %
Yhteensä	100 %	100 %



Aikaisempien tilikausien oikaisut liikevaihton Milj. euroa	Oikaistu 2015	Raportoitu 2015
Liikevaihto	2 025,5	2 066,4
Liiketoiminnan muut tuotot	103,6	62,6
Liiketoiminnan tuotot yhteensä	2 129,1	2 129,1

Aikaisempien tilikausien oikaisut liikevaihto liiketoiminta-alueittain Milj. euroa	Oikaistu 2 015	Raportoitu 2 015
Liikevaihto toimialoittain		
Matkustajatuotot	1 850,2	1 837,4
Lisäpalvelut	70,2	39,4
Lentokoneiden lease tuotot	0,0	142,8
Muut	105,1	46,8

Liikevaihton jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	19 %	17 %
Eurooppa	39 %	40 %
Muut	42 %	43 %
Yhteensä	100 %	100 %

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2016	2015
Lentokoneiden lease tuotot	28,0	28,1
Muut vuokratuotot	31,9	31,6
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,2	13,3
Muut tuotot	27,8	30,6
Yhteensä	88,0	103,6

Aikaisempien tilikausien oikaisut liiketoiminnan muut tuotot Milj. euroa	Oikaistu 2015	Raportoitu 2015
Lentokoneiden lease tuotot	28,1	0,0
Muut vuokratuotot	31,6	31,6
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	13,3	13,3
Muut tuotot	30,6	17,7
Yhteensä	103,6	62,6

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2016	2015
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	203,5	194,7
Polttoainekulut	491,5	596,8
Lentokaluston huoltokulut	231,1	216,0
Tietohallintokulut	68,0	54,7
Muut erät	61,4	52,3
Yhteensä	1 055,5	1 114,4

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2016	2015
Palkat ja palkkiot	227,2	219,7
Eläkekulut	42,1	34,5
Muut henkilösivukulut	17,7	13,9
Yhteensä	287,1	268,2
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,3	1,2
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin	3 569	3 475

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2016	2015
Muista pitkävaikutteisista menoista	4,5	4,7
Rakennuksista	6,6	5,6
Muusta kalustosta	0,9	1,1
Yhteensä	12,0	11,4

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2016	2015
Lentokaluston leasemaksut	249,6	217,3
Lentokapasiteetin muut vuokrat	123,3	116,3
Toimitila- ja muut vuokrat	34,0	31,0
Liikennöimismaksut	262,8	258,8
Myynti- ja markkinointikulut	67,1	64,0
Muut kulut	97,5	106,6
Yhteensä	834,3	794,0

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2016	2015
Osinkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	17,1	0,0
Yhteensä	17,1	0,0
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	5,9	7,6
Muilta	0,8	1,1
Yhteensä	6,7	8,6
Myyntivoitot osakkeista	4,1	6,2
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	-0,2	-1,3
Muille	-25,6	-19,3
Yhteensä	-25,9	-20,6
Muut rahoituskulut		
Saman konsernin yrityksille	-1,6	-9,9
Muille	-0,3	0,0
Yhteensä	-1,9	-9,9
Kurssierot	1,1	-2,5
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	1,2	-18,1

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2016	2015
Poistoeron muutos	-0,3	8,9
Jälleenhankintavarausten muutos	0,0	-20,0
Saadut konserniavustukset	128,7	139,2
Yhteensä	128,4	128,0

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2016	2015
Laskennallisten verojen muutos	-22,4	-10,1
Yhteensä	-22,4	-10,1

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2016	2015
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	37,5	46,5
Lisäykset	11,1	4,2
Vähennykset	-6,8	-13,2
Hankintameno 31.12.	41,8	37,5
Kertyneet poistot 1.1.	-25,4	-33,9
Vähennykset	6,3	12,5
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-4,5	-4,0
Kertyneet poistot 31.12.	-23,6	-25,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	18,2	12,1

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2016

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2016	0,7	24,5	7,2	19,1	51,5
Lisäykset	0,0	0,6	1,6	28,6	30,8
Vähennykset	0,0	-16,7	-2,3	-0,3	-19,3
Hankintameno 31.12.2016	0,7	8,4	6,4	47,4	63,0
Kertyneet poistot 1.1.2016	0,0	-11,4	-4,2	0,0	-15,5
Vähennykset	0,0	14,9	1,4	0,0	16,2
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	0,0	-6,6	-0,9	0,0	-7,5
Kertyneet poistot 31.12.2016	0,0	-3,1	-3,7	0,0	-6,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2016	0,7	5,3	2,7	47,4	56,1
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2016			7,3 %		

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		-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					
			4,9 %		

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2016	2015
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	452,6	449,1
Lisäykset	0,0	3,5
Vähennykset	-4,0	0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	448,6	452,6
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Milj. euroa	2016	2015
Hankintameno 1.1.	2,5	4,7
Lisäykset	0,0	-2,2
Kirjanpitoarvo 31.12.	2,5	2,5
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 (aikaisemmin 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	A/S Aero Airlines, Viro	100,00
Northport Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,00	Backoffice Services Estonia Oü, Viro	100,00
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,00		
LSG Sky Chefs Finland Oy, Suomi *	100,00		
Kiinteistö Oy Air Cargo Center 1, Suomi	100,00		
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00		

* Finnair Oyj omistaa kaikki LSG Sky Chefs Finland Oy:n osakkeet, mutta määräysvalta yhtiössä on LSG Groupilla. Määräysvallan haltijalla LSG Groupilla on ollut optio ostaa osakkeet koska tahansa, mutta marraskuussa 2016 LSG päätti olla käyttämättä osto-optiotaan. Tämän seurauksena Finnair ja LSG käynnistivät neuvottelut uusista yhteistyömuodoista. Jos Finnair järjestelyjen tuloksena saa määräysvallan LSG Sky Chefs Finland Oy:stä, se yhdistellään Finnair-konserniin vasta määräysvallan syntymisestä lähtien. Mahdollinen määräysvallan siirto vaatii kilpailuviranomaisen hyväksynnän.

SMT Oy myytiin 31.10.2016 GBT:lle.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2016	2015
Konserniyrityksiltä	222,1	32,5
Muilta yrityksiltä	1,5	1,5
Yhteensä	223,6	34,1

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2016	2015
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	65,3	73,2
Tilikauden tuloksesta	-22,1	-2,8
Jaksotuseroista	-0,2	-7,3
Verot aikaisemmalta tilikaudelta	-0,1	0,0
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	-30,6	2,2
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	12,3	65,3

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2016	2015
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	26,6	21,0
Saadut konserniavustukset	128,7	139,2
Siirtosaamiset	4,4	3,2
Muut saamiset	25,6	282,4
Yhteensä	185,2	445,8
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	8,7	11,2
Yhteensä	8,7	11,2
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	85,6	101,5
Siirtosaamiset	54,3	31,3
Johdannaissaamiset	74,3	55,8
Muut saamiset	34,9	33,1
Yhteensä	249,1	221,7
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	443,1	678,7

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2016	2015
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	727,9	427,7

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2016	2015
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	66,5	277,1

6.19 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 1.1.2016	75,4	24,7	147,7	-94,1	250,4	24,8	428,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				122,5			
Osakeperusteisten maksujen kustannus					1,7		
Omien osakkeiden osto						-4,3	
Tilikauden tulos						109,2	
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	24,7	147,7	28,3	252,2	129,6	658,0

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			
Tilikauden tulos						40,9	
Oma pääoma 31.12.2015	75,4	24,7	147,7	-94,1	250,4	24,8	428,9

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2016	2015
Käyvän arvon rahasto	0,0	-94,1
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	252,2	250,4
Edellisten tilikausien voitto	20,5	-16,1
Tilikauden voitto/tappio	109,2	40,9
Yhteensä	381,8	181,1

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2016	2015
Kertynyt poistoero 1.1.	0,0	8,9
Poistoeron muutos	0,3	-8,9
Kertynyt poistoero 31.12.	0,3	0,0

Milj. euroa	2016	2015
Kertynyt jälleenhankintavaraus 1.1.	20,0	0,0
Jälleenhankintavaruksen muutos	0,0	20,0
Kertynyt jälleenhankintavaraus 31.12.	20,0	20,0

Tilinpäätössiirrot yhteensä	20,4	20,0
-----------------------------	------	------

Jälleenhankintavaraus on tehty uuden rahtiterminaalin hankintaa varten.

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2016	2015
Varaukset 1.1.	89,8	87,2
Uudet varaukset	42,6	31,5
Varausten purku	-50,8	-39,1
Kurssierot	2,0	10,1
Varaukset 31.12.	83,5	89,8
Joista pitkäaikaista	62,0	52,6
Joista lyhytaikaista	21,5	37,2
Yhteensä	83,5	89,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovaruksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2028 mennessä.

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2016	2015
Lainat konserniyrityksiltä	1,0	1,0
Joukkovelkakirjalainat	153,6	155,2
Hybridilaina	200,0	238,3
Muut velat	2,5	2,2
Yhteensä	357,2	396,7
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1-5 vuotta	150,0	
Myöhemmin	200,0	
Yhteensä	350,0	

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2016	2015
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	37,9	32,9
Siirtovelat	4,5	13,3
Konsernipankkitilivelat	119,8	178,6
Yhteensä	162,2	224,8

Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	0,0	23,8
Saadut ennakot	0,1	0,1
Ostovelat	82,8	70,4
Siirtovelat	616,4	714,7
Muut velat	18,6	17,3
Yhteensä	717,9	826,3

Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	880,1	1 051,0
--------------------------------------	-------	---------

Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	348,3	301,7
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	67,8	67,2
Lomapalkkavelka	52,8	51,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	33,6	31,9
Johdannaiset	17,4	180,0
Muut erät	101,1	95,5
Yhteensä	620,9	728,0

**6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut**

Milj. euroa	2016	2015
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	69,0	227,1
Muiden yritysten puolesta	0,0	0,1
Yhteensä	69,0	227,2
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	297,7	252,2
1-5 vuoden kuluessa	1 399,1	1 301,9
Myöhemmin	355,6	330,2
Yhteensä	2 052,4	1 884,4

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %-sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2016	2015
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,7	26,6
1-5 vuoden kuluessa	92,5	82,1
Myöhemmin	168,9	184,0
Yhteensä	289,1	292,7
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	331,0	331,7
Lisäetuosuutta katettu	-331,0	-331,7
Yhteensä	0,0	0,0

6.25 Johdannaisopimukset

Milj. euroa	2016		2015	
	Nimellisarvo	Käypä arvo	Nimellisarvo	Käypä arvo
Valuuttajohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):				
Polttoaineen valuuttasuojaus	307,3	16,5	331,6	23,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	307,3	16,5	331,6	23,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	157,4	3,3	307,5	14,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Osto-optiot	173,2	5,9	180,4	3,7
Myyntioptiot	245,4	-2,4	318,5	-4,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	576,0	6,7	806,3	14,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	883,3	23,2	1 137,9	37,4
Hyödykejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	650 000	18,9	559 000	-140,7
Sähköjohdannaiset, MWh	13 140	0,0	13 140	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		18,9		-140,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	24 000	0,6	26 000	-4,2
Optiot				
Osto-optiot, lentopetrolitermiinit, tonnia	236 000	13,3	178 000	0,6
Myyntioptiot, lentopetrolitermiinit, tonnia	472 000	-4,4	-329 000	-26,2
Sähköjohdannaiset, MWh	0	0,0	26 352	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		9,4		-30,2
Hyödykejohdannaiset yhteensä		28,4		-170,9
Korkojohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Koronvaihtosopimukset	150,0	3,6	150,0	5,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	150,0	3,6	150,0	5,2
Korkojohdannaiset yhteensä	150,0	3,6	150,0	5,2
Osakejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Osakeoptiot				
Ostetut osakeoptiot	3,0	1,8	3,0	5,6
Myydyt osakeoptiot	3,0	-0,2	3,0	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	1,6	6,0	4,1
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	1,6	6,0	4,1
Johdannaiset yhteensä		56,9		-124,2

Johdannaisten käyvän arvon muutos

Milj. euroa	2016		2015	
	tuloslaskelman kautta	käyvän arvon rahaston kautta	tuloslaskelman kautta	käyvän arvon rahaston kautta
Valuuttajohdannaiset	-7,6	-6,6	-19,3	-12,7
Hyödykejohdannaiset	39,6	159,7	17,9	1,6
Korkojohdannaiset	-1,5	0,0	-0,6	0,0
Osakejohdannaiset	-2,5	0,0	3,5	0,0
Johdannaiset yhteensä	28,0	153,1	1,5	-11,2

Käyvän arvon rahaston muutokset

Milj. euroa	2016	2015
Valuuttajohdannaiset	-6,6	-12,7
Hyödykejohdannaiset	159,7	1,6
Laskennallisten verojen muutos	-30,6	2,2
Muutos yhteensä	122,5	-9,0

Realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2016	2015
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-90,4	-77,6
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	-0,2	0,0
Koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	2,1	1,6
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		-88,5	-76,0
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-24,8	-59,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Muut kulut	14,0	33,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	-12,3	0,0
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	0,0	-0,7
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		-23,1	-26,7
Yhteensä		-111,6	-102,7

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat**Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista Käyvät arvot raportointikauden lopussa**

Milj. euroa	31.12.2016	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikuttisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	727,9	466,6	261,2
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	3,7		3,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,7		3,7
Valuuttajohdannaiset	27,8		27,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	16,6		16,6
Hyödykejohdannaiset	41,0		41,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,9		26,9
Osakesijoitukset	1,8		1,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,8		1,8
Yhteensä	802,1	466,6	335,5
Käypään arvoon tulosvaikuttisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	4,6		4,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	12,6		12,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,0		8,0
Osakesijoitukset	0,2		0,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,2		0,2
Yhteensä	17,4	0,0	17,4

Raportointikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkian tasojen 1 ja 2 välillä.

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla.

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävilä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).



Tunnuslukujen laskentakaavat

Vertailukelpoinen liikeytulos:

Liiketulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät:

Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut

Vertailukelpoinen EBITDAR:

Vertailukelpoinen liikeytulos + poistot + lentokaluston leasemaksut

EBITDA:

Liiketulos + poistot

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Rahavarat:

Rahat ja pankkisaamiset + muut rahoitusvarat

Oikaistut korolliset velat:

Korolliset velat + valutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaisopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa

Korollinen nettovelka:

Oikaistut korolliset velat - rahavarat

Oikaistu korollinen nettovelka:

Korollinen nettovelka + 7 × lentokaluston leasemaksut

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Oma pääoma + korolliset velat (raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)

Osakekohtainen tulos (EPS):

Tilikauden tulos - oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa

Osinko tuloksesta, %:

Osinko/osake

Tulos/osake ×100

Efektiivinen osinkotuotto, %:

Osinko/osake

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

Taseen loppusumma ×100

Nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus ×100

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Oikaistu nettovelka

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus ×100

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Tilikauden tulos

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin) ×100

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut

Sijoitettu pääoma keskimäärin ×100

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnin määrä × lennetyt kilometrit

Myydyt rahtitonnikilometrit (rahti RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä × lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometriä osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK):

Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK):

Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.

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

Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).

Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä tonnihenkilökilometrilta:

Rahtiliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä rahtitonnikilometreillä (rahti RTK).



Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2016 olivat 381 792 655,73 euroa, josta tilikauden 2016 tulos on 109 168 603,59 euroa. Yhtiön taloudellisessa tilanteessa ei ole tilikauden päättymisen jälkeen tapahtunut olennaisia muutoksia.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2016 perusteella jaetaan osinkoa 0,10 euroa osakkeelta ja että jäljellä oleva osuus tilikauden tuloksesta jätetään omaan pääomaan. Osingon määrä olisi 14.2.2017 ulkona olevien osakkeiden perusteella yhteensä 12 734 715,10 euroa.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2017

Finnair Oyj:n hallitus

Klaus Heinemann

Jouko Karvinen

Maija-Liisa Friman

Jussi Itävuori

Gunvor Kronman

Jaana Tuominen

Nigel Turner

Pekka Vauramo

Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2017

PricewaterhouseCoopers Oy

Tilintarkastusyhteisö

Mikko Nieminen

KHT



TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Lausuntonamme esitämme, että

- konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti
- tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Tilintarkastuksen kohde

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 01.01.-31.12.2016. Tilinpäätös sisältää:

- konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenveto merkittävimmistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista; sekä
- emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiämme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa.

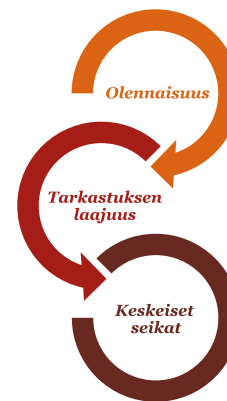
Käsityksemme mukaan olemme hankineet lausuntonne perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Riippumattomuus

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Tarkastuksen yleinen lähestymistapa

Yhteenveto



Olennaisuus

- Konsernitilinpäätökselle määritetty olennaisuus: € 12 000 000, joka on 0,5 % konsernin liikevaihdosta

Tarkastuksen laajuus

- Tarkastuksen laajuus: Olemme tarkastaneet konsernin emoyhtiön ja neljä merkittävimpää tytäryhtiötä. Näiden lisäksi olemme suorittaneet yksittäisiä tarkastustoimenpiteitä ja analyytisiä tarkastustoimenpiteitä konsernin tasolla arvioidaksemme mahdollisia epätavallisia muutoksia liittyen muihin tytäryhtiöihin.

Keskeiset seikat

- Ennakkoon saadut lentolipputulot
- Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus -velan arvostus
- Lentokaluston huoltovaraus
- Etuuspohjaiset eläkkeet

Osana tilintarkastuksen suunnittelua olemme määrittäneet olennaisuuden ja arvioineet riskiä siitä, että tilinpäätöksessä on olennainen virheellisyys. Erityisesti olemme arvioineet alueita, joiden osalta johto on tehnyt subjektiivisia arvioita. Tällaisia ovat esimerkiksi merkittävät kirjanpidolliset arviot, joihin liittyy oletuksia ja tulevien tapahtumien arviointia.

Olennaisuus

Tarkastuksemme suunnitteluun ja suorittamiseen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Tilintarkastuksen tavoitteena on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena olennaista virheellisyttä. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä. Niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Perustuen ammatilliseen harkintaamme määritimme olennaisuuteen liittyen tietyt kvantitatiivisia raja-arvoja, kuten alla olevassa taulukossa kuvatun konsernitilinpäätökselle määritetyn olennaisuuden. Nämä raja-arvot yhdessä kvalitatiivisten tekijöiden kanssa auttoivat meitä määrittämään tarkastuksen kokonaislaajuuden ja yksittäisten tilintarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden sekä arvioimaan virheellisyyksien vaikutusta tilinpäätöksen kokonaisuutena.



Konsernitilinpäätökselle määritetty olennaisuus	€ 12 000 000 (edellinen vuosi € 12 000 000)
Olennaisuuden määrittämisessä käytetty vertailukohde	0,5 % konsernin liikevaihdosta
Perustelut vertailukohteen valinnalle	Konsernin tulos on ollut vaihteleva viimeisten vuosien ajan ja tulokseen ovat olennaisesti vaikuttaneet vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Näin ollen valitsimme olennaisuuden määrittämisen vertailukohteeksi liikevaihdon, koska käsityksemme mukaan tämä muodostaa vakaan vertailukohdan vuodesta toiseen ottaen huomioon konsernin kasvu- ja investointisuunnitelmat ja koska tilinpäätöksen lukijat käyttävät yleisimmin sitä arvioidessaan konsernin suoriutumista. Lisäksi liikevaihto on yleisesti hyväksytty vertailukohde. Valitsimme sovellettavaksi prosenttiosuudeksi 0,5 %, joka on tilintarkastusstandardissa yleisesti hyväksytyjen määrällisten rajojen puitteissa.

Konsernitilinpäätöksen tarkastuksen laajuuden määrittäminen

Tilintarkastuksemme laajuutta määrittäessämme olemme ottaneet huomioon Finnair-konsernin rakenteen, toimialan sekä taloudelliseen raportointiin liittyvät prosessit ja kontrollit.

Konserni toimii kotimaassa usean juridisen yhtiön kautta. Lisäksi konsernilla on useita pieniä juridisia yhtiöitä Suomen ulkopuolella. Konsernin liikevaihto kertyy suurimmaksi osin emoyhtiön myynnin perusteella ja olemme tarkastaneet emoyhtiön osana konsernin tarkastusta. Tämän lisäksi olemme suorittaneet tarkastustoimenpiteitä neljän merkittävimmän tytäryhtiön osalta. Muihin tytäryhtiöihin ei katsota liittyvän olennaisen virheen riskiä konsernitilinpäätöksen kannalta ja täten näiden osalta tarkastustoimenpiteet ovat rajoittuneet konsernitilinpäätöksen tehtäviin analyttisiin tarkastustoimenpiteisiin sekä yksittäisiin tarkastustoimenpiteisiin yksittäisten olennaisten tilinpäätöserien osalta.

Näiden toimenpiteiden perusteella olemme hankkineet tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätöksen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessa sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa.

Otamme kaikissa tilintarkastuksissamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän sisältyy arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyden riski.

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Ennakkoon saadut lentolipputulot	
Lentoliput myydään tyyppillisesti etukäteen, jolloin saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi taseeseen. Velka liittyen ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin oli 348,5 miljoonaa euroa vuoden 2016 lopussa.	Olemme arvioineet liikevaihtoprosessiin liittyvien kontrollien asianmukaisuutta ja lisäksi olemme testanneet tiettyjen tuloutukseen liittyvien avainkontrollien tehokkuuden.
Lentolipputulot kirjataan liikevaihdoksi kun lento on lennetty tai kun käyttämätön lentolippu erääntyy. Liikevaihdon kirjaaminen liittyy erääntyneisiin lentolippuihin tehdään manuaalisesti. Tämä manuaalinen oikaisu perustuu lippujen erääntymiseen, jolloin Finnairilla ei ole velvollisuutta palauttaa ennakkomaksua asiakkaalle.	Olemme tarkastaneet lentolippuihin liittyvän liikevaihdon otantaperusteisesti.
Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta ennakkoon saadut lentolipputulot on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.	Olemme tarkastaneet ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvän velan otantaperusteisesti.
	Olemme suorittaneet tietokoneavusteisia tilintarkastustoimenpiteitä ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvään velkaan.

Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus -velan arvostus

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 käypään

arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi kun lento on lennetty) tuloutushetkellä. Velkaa puretaan ja kirjataan liikevaihdoksi, kun pisteitä käytetään palvelun tai tuotteen ostamiseen tai kun kertyneet pisteet vanhenevat.

Finnair Plus -velan arvostukseen ja Finnair Plus -pisteiden käyttämiseen liittyvän liikevaihdon tuloutukseen liittyy harkintaa. Harkintaa liittyy erityisesti pisteiden käyvän arvon määrittämiseen sekä erääntyneiden pisteiden kirjaamiseen liikevaihdoksi. Koska asiakkaat päättävät mihin kerrytettyjä pisteitä käytetään, kertyneiden pisteiden käypä arvo arvioidaan historiallisen ostokäytännön perusteella. Lisäksi käyvän arvon määrittämisessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Finnair Plus -velka oli 33,4 miljoonaa euroa vuoden 2016 lopussa.

Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista Finnair Plus -velan on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Arvioimme Finnair Plus -velan laskentamallin asianmukaisuuden ja testasimme laskelman matemaattisen oikeellisuuden.

Testasimme laskentamallissa käytetyt syöttötiedot kuten kertyneet Finnair Plus -pisteet.

Testasimme kertyneiden pisteiden käyvän arvon määrittämisessä käytetyt oletukset kuten asiakkaiden historiallisen ostokäytännön otantaperusteisesti.

Testasimme laskentamallissa käytetyn pisteiden vanhenemisolettaman vasten todellisia historiallisia vanhentumisia.



Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka

Lentokaluston huoltovaraus

Konsernin lentokoneilasto koostuu itse omistetuista sekä vuokratuista lentokoneista. Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyn huoltotason mukaisessa kunnossa vuokralle antajalle. Näiden huoltoveloitteiden

täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Nämä varaukset olivat 81,6 miljoonaa euroa vuoden 2016 lopussa.

Huoltoveloite kertyy vuokra-ajan kuluessa liittyen operatiivisiin vuokrasopimuksiin. Huoltoveloitteeseen liittyvä varaus perustuu sopimukselliseen veloitteeseen vuokralle antajaa kohtaan.

Huoltovaraus arvioidaan käyttämällä arviointimallia, joka sisältää useita muuttujia ja arvioita. Näitä arvioita ovat esimerkiksi: kuinka monta lentotuntia voidaan lentää kunkin huoltojakson aikana, milloin kukin huolto arvioidaan tehtävän ja kuinka paljon kukin huolto maksaa tulevaisuudessa.

Johtuen erän olennaisuudesta, varauksen laskentaan liittyvästä monimutkaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista lentokaluston huoltovaraus on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Etuuspohjaiset eläkkeet

Konsernilla on etuuspohjaisia eläkejärjestelyjä, joissa työntekijöiden tulevaisuudessa saamat eläke-etuudet on arvioitu ja arvio riippuu useasta eri tekijästä kuten työntekijän iästä, palveluvuosista ja palkkatasosta. Taseeseen kirjattu veloite etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuuksien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuuspohjaisten eläkkeiden nettovelka oli 31,9 miljoonaa euroa vuoden 2016 lopussa.

Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoitua etuusvoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää. 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 eläkeveloite.

Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon ja arvonmääritys sisältää arvioita erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin.

Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista etuuspohjaiset eläkkeet on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa

Arvioimme lentokaluston huoltovarauksen laskentamallin asianmukaisuuden ja testasimme laskelman matemaattisen oikeellisuuden. Arvioimme johdon käyttämän prosessin asianmukaisuuden liittyen varauksen määrittämiseen ja käytettyjen arvioiden järjestykseen. Lisäksi testasimme laskelman syöttötietojen oikeellisuuden.

Haastoimme johtoa käytettyjen arvioiden asianmukaisuuteen osalta esimerkiksi liittyen arvioitujen huoltojen ajankohtaan ja arvioituihin kustannuksiin. Arvioimme varauksen asianmukaisuutta myös vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.

Olemme käyttäneet omaa vakuutusmatematiikkaa arvioidessamme yhtiön käyttämien riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen eläkelaskelmien asianmukaisuutta. Tämä on sisältänyt eläkelaskelmissa käytettyjen vakuutusmatemaattisten oletusten asianmukaisuuden arvioimisen.

Olemme testanneet eläkejärjestelyihin kuuluvien varojen arvostuksen otantaperusteisesti vertaamalla yhtiön käyttämää arvostusta kyseisten sijoitusten markkina-arvoihin vuoden lopussa. Listaamattomien sijoitusten osalta olemme arvioineet yhtiön arvostuksen asianmukaisuutta vertaamalla sitä meidän omaan arvostukseen, joka perustuu sijoituksen luonteeseen, hankintahintaan, aiemmin tarkastettuun arvostukseen sekä julkisesti saatavaan informaatioon vastaavanlaisista sijoituksista.

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuviin tapauksiin esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisuuden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumia tai olosuhteita liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
- arvioimme tilinpäätöksen, liitetiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
- hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liike-toimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole sellaisia tilintarkastuksen kannalta keskeisiä seikkoja, joista olisi viestittävä kertomuksessamme.



Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnittelusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuviissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista.

Päätämme, mitkä hallintoelinten kanssa kommunikoiduista seikoista olivat merkittävimpiä tarkasteltavana olevan tilikauden tilintarkastuksessa ja näin ollen ovat tilintarkastuksen kannalta keskeisiä. Kuvaamme kyseiset seikat tilintarkastuskertomuksessa, paitsi jos säädös tai määräys estää kyseisen seikan julkistamisen tai kun äärimmäisen harvinaisissa tapauksissa toteamme, ettei kyseisestä seikasta viestitä tilintarkastuskertomuksessa, koska siitä aiheutuvien epäedullisten vaikutusten voitaisiin kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.

Muut raportointivelvoitteet

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomukseen ja vuosikertomukseen sisältyvän muun informaation kuin tilinpäätöksen ja sitä koskevan tilintarkastuskertomuksemme.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että

- toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia
- toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme suorittamamme työn perusteella johtopäätöksen, että muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys taseen osoittaman voiton käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 14. helmikuuta 2017

PricewaterhouseCoopers Oy

Tilintarkastusyhteisö

Mikko Nieminen

KHT



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 pyritäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin.

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyrityksien kautta tapahtuvaan lentoliikenteeseen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyritykset eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Myyntiyrityksien tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säästöjen ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on verovuosien 2016 ja 2015 liittynyt lähinnä matkapalveluihin ja tukitoimintoihin, jotka ovat suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäisiä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä osuuksia (alle 20 %) vakuutusjärjestelyistä Guernseyn saarilla. Näiden tulos verotetaan Suomessa.

Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä. Tämän vuoksi alla olevassa yhteenveto-auluksessa 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	2016			2015		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi	Muut maat*	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	2 307,9	8,8	2 316,8	2 239,8	14,7	2 254,5
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	105,1	0,6	105,8	111,8	1,6	113,3
Henkilöstömäärä	4 545	500	5 045	4 276	630	4 906

* Luvut sisältävät myös myytyjen tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusajan tiedot. Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.

Suomen 2016 luvut sisältävät myös SMT Oy:n tiedot konsernin omistusajalta. Finnair-konsernin operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. Konsernilla on myös tytäryhtiöitä Venäjällä, mitkä eivät harjoita aktiivisesti liiketoimintaa. Myytyjen tytäryhtiöiden (Estravel AS, Estravel Vinus UAB, Latvian sivuliike) tiedot sisältyvät vuoden 2015 lukuihin. Alla on esitetty erittely liikevaihdosta, tuloksesta ennen veroja, maksetusta tuloverosta ja henkilöstömäärästä maittain.

Finnairin toiminta muualla	2016		2015			
	Viro	Venäjä	Viro*	Liettua*	Latvia*	Venäjä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	8,8	0,0	13,2	1,1	0,5	0,0
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	0,6	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
Tuloverot	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
Henkilöstömäärä	188	0	303	29	15	0

* Luvut sisältävät myös myytyjen tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusajan tiedot.

Myyntiyrityksien tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säästöjen 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	2016			2015		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat**	Yhteensä
Työnantajamaksut	5,7	1,8	7,5	5,9	3,0	8,9
Kiinteistöverot	0,6	0,0	0,6	0,5	0,0	0,5
Muut verot	1,7	0,0	1,7	1,6	0,0	1,6
Saadut julkiset tuet	-2,1	0,0	-2,1	-1,6	0,0	-1,6
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	5,9	1,8	7,7	6,4	3,0	9,4
Maksettavat tuloverot*	22,6	0,0	22,6	10,1	0,2	10,3
Maksettavat välittömät verot yhteensä	28,4	1,8	30,3	16,5	3,2	19,7

* Maksettavat tuloverot ovat tilikauden tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on käytetty aikaisempia verotappioita vastaan. Luvut sisältävät myös myytyjen tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusajan tiedot.

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

Muut verot sisältävät lähinnä ympäristö- 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 259 miljoonaa euroa. Vuoden 2016 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on noin 147 miljoonaa euroa. Nämä voidaan hyödyntää seuraavien 5-10 vuoden aikana kertyvää positiivista verotettavaa tuloa vastaan. Maksettavaa tuloveroa kertyy vasta, kun aikaisemmat tappiot on täysimääräisesti käytetty.

Erittely 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	77,0	0,8	77,8	83,4	1,9	85,3
Arvonlisäverot, ostot	103,6	4,9	108,5	99,5	5,6	105,1
Arvonlisäverot, netto	-26,6	-4,1	-30,7	-16,1	-3,7	-19,8
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	87,0	2,8	89,7	84,4	3,1	87,5
Valmisteverot	0,4	0,0	0,4	0,3	0,0	0,4
Yhteensä	60,7	-1,2	59,5	68,6	-0,5	68,1

* Luvut sisältävät myös myytyjen tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusajan tiedot.

Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimpinä erinä ennakonpidätykset, arvonlisäverot ja valmisteverot. Finnairin verotarkastus päättyi vuonna 2016. Verotarkastuksen perusteella määrättiin Suomen lähdevero maksuun Finnairin oman ulkomaalaisen henkilökunnan osalta. Vero on maksettu ja se sisältyy Suomen vuoden 2016 ennakonpidätysmäärään.

Finnair ei katso, että lentomatkaajilta kerätyt matkustajamaksut olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raportoitaisiin osana verojalanjälkeä, sillä nämä maksut tilitetään tyypillisesti kunkin maan lentoaseman toimintaa harjoittavalle taholle (yksityinen tai julkinen). Erittely maakohtaisista maksetuista ja tilitetyistä veroista on esitetty seuraavalla sivulla.



Alla on esitetty vuoden 2016 maakohtaiset tiedot niistä maista, joissa maksettavan, tilittävän 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 ja myyntiyksien maksamat ja tilittämät verot.

2016

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

* Alankomaat, Bulgaria, Irlanti, Itävalta, Kroatia, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Portugali, Puola, Slovakia, 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 2016 ja 2015 yhteensä alle 0,1 miljoonaa euroa, joten niitä ei ole eritelty maittain.

Alla on esitetty vuoden 2015 vertailutiedot niistä maista, joissa maksettavan, tilittävän 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, myyntiyksien ja myyntien ulkomaisten tytäryhtiöiden Finnair-konsernin omistusaikana maksamat ja tilittämät verot.

2015

Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja- maksut	Arvonlisä- verot, myynnit	Arvonlisä- verot, ostot	Arvonlisä- verot, 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-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, Portugali, Slovenia, Tšekki ja Unkari

** Intia ja Kanada



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.

Yhtiön tapaa toimia 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
- Turvallisuuspolitiikat (Safety and security)
- Tietoturvapolitiikka ja -ohjeistus
- Tiedonantopolitiikka
- Tasa-arvo- ja yhdevertaisuusohjeistus
- Palkitsemispolitiikka
- Hankintapolitiikka ja ohjeistus toimittajasuhteiden hallinnasta
- Sponsorointiohje
- Kilpailuoikeusohje
- Konsernin lahjonnanvastainen ohjeistus
- Konsernin eturistiriitaohjeistus
- Hallituksen monimuotoisuustavoitteet

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 lento-toiminnan viranomaismääräysten noudattamisesta on viranomaisen hyväksymillä vastuuhenkilöillä. Tämän lisäksi tärkeimmät valvontavastuut liittyvät talouteen, rahoitukseen ja turvallisuuteen.

Valvontaroolit ja -vastuut ovat Suomen osakeyhtiölain, Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin sekä lento-toimialan säännösten mukaiset. Finnairin hallinnointia, valvontaympäristöä, kontrollitoimia ja sisäistä valvontaa sekä näihin liittyviä rooleja ja vastuita on kuvattu tarkemmin sivuilla 95-106 selvityksessä yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä.

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

Vastuullinen Finnair

Finnairin strategia, visio ja arvot heijastavat Finnairin yhteiskuntavastuuta. Finnairin arvoja ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus. Vastuullisuus näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle.

Finnairin vastuullisuusstrategia ja -sitoumukset päivitettiin vuonna 2016. Vastuullisuustyön avainalueet tavoitteineen jakautuvat seuraaviin teemoihin: puhtaammin, välittäen, yhdessä. Nämä teemat mittareineen on kuvattu tarkemmin GRI-osiossa.

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita. Vuonna 2016 päivitettiin vuodelta 2012 oleva aiempi toimintaohje (Code of Conduct). Siihen liittyvät koulutukset jatkuvat keväällä 2017.

Vuonna 2014 konsernin johtoryhmä hyväksyi eettistä toimintaohjetta tarkentavat konserninlaajuiset ohjeistukset lahjonnan torjumisesta ja vieraanvaraisuudesta, intressikonflikteista sekä kilpailusäännösten noudattamisesta. Ohjeistusten noudattamista on edistetty viestimällä niiden sisällöstä sekä järjestämällä koulutustilaisuuksia. Lisäksi Finnair lanseerasi sisäisen whistleblowing-kanavan syksyllä 2015.

Finnairin olennaisiksi määrittelemät yhteiskuntavastuunäkökohdat 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 asiantunte-
mustaan. Yhtiö ei painosta eikä tue taloudellisesti poliittisia tahoja vaikuttaakseen etuihinsa. Edunvalvonta-
toimien laillisuutta ja eettisyyttä kontrolloidaan osana yrityksen yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Finnairin edunvalvonnan tavoitteena on ylläpitää liikennepolitiikkaan liittyviä vaikuttaja- ja viranomaissuh-
teita sekä osallistua näihin asioihin liittyviin neuvotteluihin sekä edunvalvontaorganisaatioiden toimintaan.
Valtaosassa siviili-ilmailua ja elinkeinoelämän säättelyä koskevaa edunvalvontaa Finnair toimii yhteistyössä
erilaisten järjestöjen ja kauppakamarien kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvä-
lisisissä kattojärjestöissä, kuten AEA:ssa sekä IATAssa, 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 omistajaohjauksikön viestintälinjauksia.

Finnair ottaa viestinnässään huomioon myös erilaiset näkemykset ja kunnioittaa niitä. Finnairin sisäinen vies-
tintä perustuu vuorovaikutukseen, jossa jokaisella finnairilaisella on vastuu ja velvollisuus viestiä oman toimi-
alueensa asioista kohderyhmilleen. Esimiehillä on lisäksi velvollisuus viestiä tavoitteista, toiminnasta ja tulok-
sista omassa työyhteisössään ja luoda salliva työympäristö, joka mahdollistaa aidon, rakentavan keskustelun.
Yhtiö kehittää suunnitelmallisesti viestintäkanaviaan mahdollistaakseen mahdollisimman jouhevan tiedonvä-
lityksen ja luodakseen mahdollisuuden rakentavaan keskusteluun.

Taloudellisen vastuun johtaminen

Finnairilla on kokonaisuutena merkittäviä välittämiä ja välillisiä taloudellisia vaikutuksia sekä koko suomalai-
sessa yhteiskunnassa että paikallisissa talouksissa.

Lentoliikenne on merkittävä toimiala koko yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta. Lentoliikenteen avulla
syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvyille 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 kestäväää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti,
kustannuskilpailukyysisesti sekä sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Vastuullinen
toiminta on kannattavan liiketoiminnan kulmakivi, ja Finnair ottaa huomioon toimintansa vaikutukset ympä-
röivään yhteiskuntaan. Näitä vaikutuksia tunnistavat ja arvioivat yhteiskuntavastuu- ja riskienhallintaorgani-
saatiot, jotka toimivat toimitusjohtajan valtuuttamina.

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa
aineistossa. Julkisenä osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen.
Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittä-
mään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Ostokäytännöt

Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti Finnairin hankintatoiminta perustuu toimittajien kaikilta osin
tasapuoliseen kohteluun. Finnairin hankintapäätöksiä tekevien henkilöiden tulee olla riippumattomia kaup-
pakumppanista. Finnairin henkilöstön tulee jäädä itsensä päätöstilanteissa, jotka koskevat kauppasopi-
musta tai muuta liiketoimintasuhdetta, johon liittyy sukulaisuussuhde, 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 yhteistyökumppa-
neiltaan YK:n ihmisoikeuksien julistuksen periaatteiden noudattamista.

Finnairin johdon alaisuudessa toimivan hankinnan ohjausryhmän vastuulla on konsernin hankintatoiminnan
ohjaaminen. Hankintayksikön johdon tulee huolehtia siitä, että hankintatoimintaa hoitavalla henkilöstöllä on
käytettävissään ajantasaiset hankintaohjeet ja että ohjeita noudatetaan. Tietyissä tuote- ja palveluryhmissä
suoritetaan auditointeja. Auditoinnit painottuvat laatu- ja turvallisuusseikkoihin.

Monet yhtiön hankintakategorioista ovat viranomaissäädeltyjä, jolloin mahdollisten toimittajien tulee olla
viranomaisen hyväksymiä. Tällaisia ovat muun muassa kaikki lentoturvallisuuteen liittyvät hankinnat. Toimi-
tusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää lentoyhtiöille, jotka yhä enenevässä määrin käyttävät kumppa-
neita ja palveluntarjoajia. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien sovellettävien lakien ja säädösten
noudattaminen on minimivaatimus. Finnair edellyttää toimittajiensa noudattavan olennaisesti samanlaisia
eettisiä standardeja kuin yhtiö omassa toiminnassaan. Finnairin eettiset toimintaohjeet toimittajille (Supplier
Code of Conduct) sisältävät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi.

Vastuullisuusnäkökohtia tarkastellaan yhteistyössä yhteiskuntavastuuyksikön kanssa. Finnair aloitti vuonna
2015 ihmisoikeusarviointit, jotka ulotettiin myös toimitusketjuun keväällä 2016. Finnairilla on prosessi ja
ohjeistus toimitusketjun vastuullisuuden jatkuvaan parantamiseen ja asioiden käsittelyyn. Se pyrkii jatku-
vasti kehittämään periaatteita ja toimintatapoja, joiden avulla negatiiviset vaikutukset, mukaan lukien



ihmisoikeusrikkomukset, voidaan minimoida, sekä lisäämään hankintojen vastuullisuutta mahdollisuuksien mukaan. Finnair järjesti ensimmäistä kertaa kumppanuuspäivän merkittävimmille toimittajilleen syksyllä 2016. Sen pääteemoja olivat vastuullisuuden, yhteistyön ja toimittajasuhteiden kehittäminen. Ks. lisää G4-HR9-11

Ympäristövastuun johtaminen

Lentoyhtiön merkittävin ympäristövaikutus tulee moottoripäästöistä. Nykyaikaiset koneet ovat aina edellistä sukupolvea tehokkaampia, ja siksi Finnairin tärkein ympäristöteko on investointi moderniin lentokonelaivastoon.

Myös lentokonemelu vaikuttaa lentoasemien sekä lentoonlähtö- ja lähestymisreittien vaikutuspiirin elinympäristöön. Lentokoneiden aerodynamiikan ja moottoritekniikan kehitys kuitenkin vähentävät lentomelua. Finnairin laivueen melutaso on alentunut merkittävästi meneillään olevan laivueuudistuksen sekä aiemman sukupolven lentokoneisiin asennettujen äänenvaimennussarjojen ansiosta.

Lisäksi yhtiön toiminnasta syntyy tavanomaisia, yritystoiminnan rakennusten ja maakulkuneuvojen energiankulutukseen sekä jätehuoltoon liittyviä päästöjä ja vaikutuksia. Näitä ympäristöasioita hallinnoidaan Finnairin IEnvA-ympäristöjärjestelmän avulla.

Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä ympäristövastuun alueella. Yhtiö on sitoutunut lentoliikenteen yhteiseen tavoitteeseen saavuttaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 eteenpäin sekä puolittamaan lentojen päästöt vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Finnairin tavoitteena on ylittää viranomaisten ympäristövaatimukset ja olla suunnannäyttäjä ympäristövaikutusten arvioinnissa, raportoinnissa sekä niiden vähentämisessä.

Finnair toimii aktiivisesti useissa siviili-ilmailualan ympäristökomiteoissa sekä alan suomalaisissa ja pohjoismaisissa yhteistyöelimissä edistääkseen 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 toiminnastaan suoraan eri tahoille 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 eurooppalaisena lentoyhtiönä 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. Suorituskensa parantamiseksi Finnair on tunnistanut toimintansa kannalta merkittävimmät ympäristönäkökohdat ja määritellyt niille tavoitteet.

Finnair ottaa ympäristöseikat huomioon toiminnassaan niin maassa kuin ilmassakin. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi sen ympäristöstrategiaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen, niin sanottu biodiversiteettiajattelu. Finnair on muun muassa jo useamman vuoden tukenut Suomen Luonnonsuojeluliiton kanssa Madagaskarin sademetsien metsityshanketta.

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

Sosiaalisen vastuun johtaminen

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa noudatetaan eri 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 jatkoi vuonna 2016 kehitystyötä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioimiseksi. Samalla Finnair otti käyttöönsä SEDEX-järjestelmän osaksi hankinnan prosesseja ja toimintatapoja parantaakseen toimitusketjun riskienhallintaa, jäljitettävyyttä ja yhteiskunnallisten vaikutusten arviointia. Järjestelmä otettiin käyttöön yhteistyössä **oneworld**-allianssin kanssa. Vuosien 2015 ja 2016 aikana Finnair on osallistunut matkailualan toimijoiden ja UNICEFin hankkeeseen, jossa on tarkasteltu erityisesti lastenoikeuksien tilaa matkaketuissa. Hankkeen pilot-tivaihe toteutettiin Vietnamin 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 -sitoumuksen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia 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 työnantaja. 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 hyväksy häirintää työyhteisössään. Jokaisella työntekijällä on oikeus ilmoittaa häirinnästä, ja yritys puuttuu jokaiseen tietoonsa tulleeseen tapaukseen. Konsernin jokaisen työntekijän velvollisuutena on toimia siten, että kukaan ei tule asetetuksi eriarvoiseen asemaan.

Finnair tarjoaa kaikille yhtäläisen mahdollisuuden työllistyä, tehdä työtä, edetä urallaan ja kehittyä. Yhtiö noudattaa 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 suosittelemaa mallia.

Johtamista ja osaamista kehitetään niin yksilö-, tiimi-, yksikkö- kuin organisaatiotasolla. Oppimis- ja kehittämisratkaisut koskevat tyypillisesti joko koko henkilöstöä tai ne on räätälöity tietyn yksikön liiketoiminnan kehitystarpeeseen. Ne voivat myös olla ammattiosaamista kehittäviä ja perustuvat viranomaisvaatimuksiin tai tukevat henkilökohtaista kehittämistä. Johtamisen kehittäminen oli yksi keskeinen painopistealue vuonna 2016. Työ jatkuu edelleen vuonna 2017. Tiimien ja organisaation kehittämistarpeita tunnistetaan ja henkilöstön hyvinvointia sekä sitoutumista seurataan myös säännöllisesti toteutettavalla henkilöstötutkimuksella.

Työhyvinvointi ja -terveys

Vuonna 2011 aloitetun 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. Vuonna 2016 aloitettiin 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 välittämisen malli ja työkykyriskin hallintamalli ovat esimerkkejä ennaltaehkäisevää toimintaa ohjaavista periaatteista.

Finnair Terveyspalvelut, Finnair Aeromedical Centre FAeMC, koordinoi ja vastaa työterveyshuollon toteutamisesta koko Finnair-konsernissa. Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatu- ja palkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehykseen. Laatujärjestelmän avulla varmistetaan, että hyvälle työterveyshuoltokäytännölle asetetut ilmailualan työterveyshuollon ja ilmailulääketieteellisten palvelujen vaatimukset täyttyvät. Työterveyshuollon ja ilmailulääketieteelliset palvelut on kuvattu laatu- ja asiakirjassa.

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 käytäntöä. Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti. Henkilöstön ja johdon palkitsemisperiaatteita on kuvattu sivuilla 112-117.

Asiakaskokemuksen johtaminen

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 matkatarvaidensa kuljettamisesta sovittuun määränpäähen turvallisesti, sujuvasti ja aikataulun mukaisesti. Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lento- ja elintarviketurvallisuus, vastuu henkilöasiakkaista ja kuljetettavasta rahdista.

Poikkeustilanteisiin Finnair-konsernissa pyritään varautumaan 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 siitä 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 keskeisin prioriteetti. Lentoturvallisuus ja sen priorisointi ovat osa jokaista päätöksentekovaihetta. Finnair ylläpitää ja kehittää jatkuvan kehittämisen periaatteita noudattaen turvallisuusjärjestelmäänsä SMS-hallintojärjestelmäänsä (Safety Management System) avulla. Se kattaa kokonaisvaltaisesti koko lentoturvallisuusalueen: turvallisuuspolitiikan, lentoturvallisuusriskienhallinnan, koko henkilöstön ja alihankkijaketjun turvallisuuskoulutukset ja -kommunikoinnin, toimintojen jatkuvan auditoinnin



ja uusien mahdollisten tekijöiden vaikutuksen toimintaympäristöön. Useat viranomaismääräykset ja standardit asettavat Finnairin turvallisuustoiminnan minimivaateet, jotka yhtiö pyrkii 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 raportojalle 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, jos 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.

Vahva turvallisuuskulttuuri, objektiivinen oman toiminnan tarkkailu, jatkuva parantaminen ja korjaavien toimien läpivienti sekä avoin vuoropuhelu Finnairia valvovan viranomaisen kanssa varmistavat turvallisen ja laadukkaan lento-operoinnin.

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 perustuvat säännöllisiin auditointeihin, asiakaspalautteeseen ja asiakastytyväisyystudkimuksiin, erilaisiin testiasiointeihin sekä ulkopuolisiin 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 henkilö-tietoja sen maan tietosuojalainsäädännön ja määräysten mukaisesti, missä kulloinkin toimitaan.

Rahti ja maapalvelut

Rahtikuljetuksissa Finnair tai sen tytäryhtiö Finnair Cargo Oy ovat vastuussa siitä, että rahti on kuljetuksen jälkeen samassa kunnossa kuin ennen sitä. Kuljetuksessa noudatetaan Finnair Cargon yleisiä kuljetusehtoja (<http://www.finnaircargo.fi/fi/cargo/yleiset-kuljetusehdot.html>) sekä kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Tavoitteena on tarjota rahtiasiakkaille sujuvia logistiikkapalveluita. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että kuljetettavaksi luovutettu rahti toimitetaan perille siten, kuin asiakkaan kanssa on sovittu.

Finnairin Ground Operations puolestaan vastaa lentoasemilla tapahtuvien maapalveluiden hankinnasta, laatukriteereistä ja laadunvalvonnasta. Yksikön tehtävänä on varmistaa, että Finnairin käyttämät 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 laatuajajärjestelmiensä ylläpidosta ja päivittämisestä sekä valvovat, että operatiivinen toiminta on vaatimusten mukaista.

Ground Operations -yksiköllä on lisäksi lentoasemien operatiivisesta toiminnasta vastaavat aluepäälliköt, joilla on merkittävä rooli toiminnan määräystenmukaisuuden valvonnassa. Mikäli toiminta ei joltain osin täytä toimintakäsikirjan tai voimassaolevan lainsäädännön vaatimuksia, poikkeama dokumentoidaan ja korjaavia toimenpiteitä edellytetään välittömästi.

Lisätietoja Kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön (IATA) turvallisuus- ja laatuauditoinneista:

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

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ 2016

Sisällysluettelo

Säännökset.....	95
Hallintoelimet.....	95
Yhtiökokous.....	96
Tilintarkastaja.....	96
Osakkeenomistajien nimitystoimikunta.....	96
Hallitus.....	97
Hallituksen valiokunnat.....	99
Yhtiön johtaminen.....	100
Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet.....	102
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus.....	102
Valvontaympäristö.....	102
Riskien arviointi.....	103
Valvontatoimenpiteet.....	103
Tiedotus ja viestintä.....	104
Seuranta ja kehittäminen.....	104
Sisäinen tarkastus.....	105
Compliance.....	105
Lähipiirin kanssa tehtävät liiketoimet.....	105
Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat.....	106

Säännökset

Tämä selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä on laadittu vuonna 2015 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 ja markkinoiden väärinkäyttöasetus (MAR), 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 ja johtoryhmän määrittelemät toimintatavat.

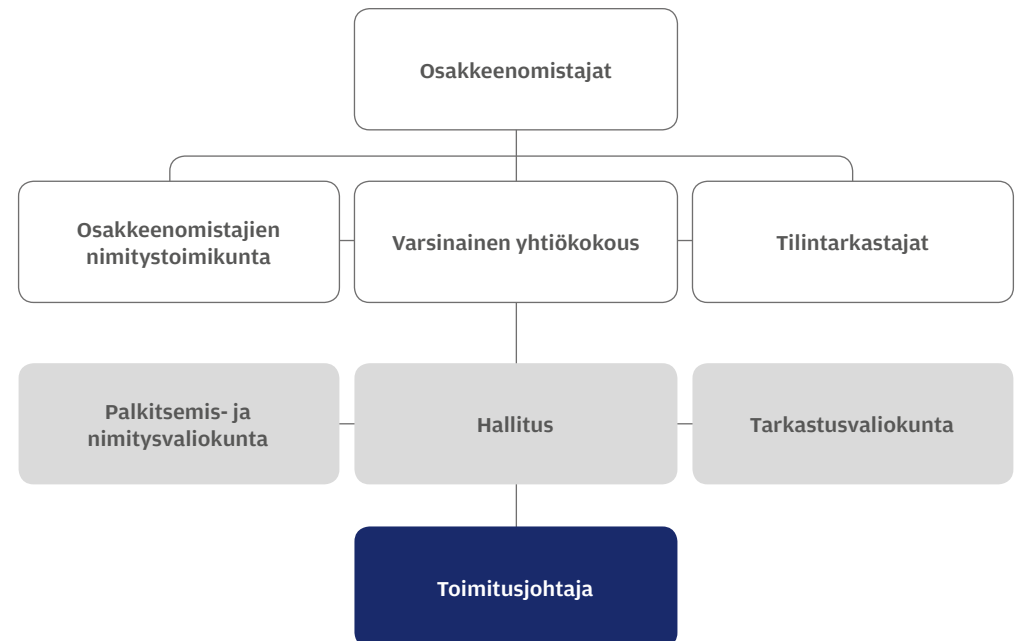
Finnairin yhtiöjärjestys, kaikki julkaistut toimintatavat sekä muuta tietoa yhtiön hallinnosta on saatavana yhtiön internetsivuilla osoitteessa <https://investors.finnair.com/fi/governance>. Hallinnointikoodi on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n internet-sivuilla osoitteessa www.cgfinland.fi.

Tämä selvitys on Finnairin tarkastusvaliokunnan ja hallituksen käsittelemä, ja se on laadittu hallituksen toimintakertomuksesta erillisenä kertomuksena. Finnairin tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers Oy on tarkastanut, että selvityksen ja tilinpäätöksen tiedot yhtiön taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvistä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan pääpiirteistä ovat yhdenmukaisia.

Hallintoelimet

Finnairin hallintoelimiä ovat osakeyhtiölain ja Finnairin yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiökokous, hallitus ja toimitusjohtaja. Hallintoelinten tehtäviä ja vastuita on kuvattu alla.

Finnairin hallintoelimet





Yhtiökokous

Yhtiökokous on Finnairin ylin toimielin. Varsinainen yhtiökokous pidetään vuosittain ennen toukokuun loppua.

Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa sekä Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

- yhtiön ja konsernin tilinpäätöksen vahvistaminen
- taseen osoittaman voiton käyttäminen
- vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle
- hallituksen jäsenten valinta ja heidän palkkionsa
- hallituksen puheenjohtajan nimittäminen
- tilintarkastajan valinta ja palkkiot.

Hallitus kutsuu yhtiökokouksen koolle julkistamalla yhtiökokouskutsun aikaisintaan kolme kuukautta ja viimeistään kolme viikkoa ennen yhtiökokousta, kuitenkin aina vähintään yhdeksän päivää ennen yhtiökokouksen täsmäytyspäivää. Yhtiökokouskutsu julkistetaan pörssitiedotteena ja yhtiön internet-sivuilla.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on niillä Finnairin osakkeenomistajilla, jotka on merkitty osakkeenomistajiksi Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon yhtiön erikseen ilmoittamana täsmäytyspäivänä. Jos hallintarekisteröity osakkeenomistaja haluaa osallistua yhtiökokoukseen, hänen on rekisteröidyttävä tilapäisesti osakasluetteloon. Voidakseen osallistua yhtiökokoukseen, osakkeenomistajan on lisäksi ilmoitauduttava 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-sivuille kahden viikon kuluessa yhtiökokouksesta.

Yhtiökokous 2016

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2016 pidettiin Helsingissä 17.3. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohdaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 320 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 66 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Kaikki hallituksen jäsenet ja hallituksen jäsenehdokkaat sekä tilintarkastajat olivat läsnä yhtiökokouksessa.

Tilintarkastaja

Yhtiön tilintarkastajana toimi vuonna 2016 tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers ja sen nimeämänä päävastuullisena tilintarkastajana Mikko Nieminen. Vuoden 2016 aikana maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 0,2 miljoonaa euroa ja muista palveluista maksetut palkkiot yhteensä 0,3 miljoonaa euroa.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2013 päätti pysyvän osakkeenomistajien nimitystoimikunnan perustamisesta. 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. Nimitystoimikunta valitsee puheenjohtajan keskuudestaan. 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.

Nimitystoimikunnan työjärjestys on saatavilla yhtiön [verkkosivuilla](#).

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, s. 1956, KTM, DI, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston osastopäällikkö (pj.)
- Robin Backman, s. 1971, KTM, salkunhoitaja, Keva
- Timo Ritakallio, s. 1962, OTK, MBA, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen toimitusjohtaja
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 116.



Toimikunta kokoontui 3 kertaa. Osallistumisprosentti oli 100. Nimitystoimikunta antoi 29.1.2016 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 17.3.2016 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä Finnairin internet-sivuilla.

2016 nimitystoimikunta

Vuonna 2016 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2016 ensimmäisen arkipäivän suurimpien omistajien eli Suomen valtion, Kevan ja Varman edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Eero Heliövaara, ks. edellä, (pj.)
- Robin Backman, ks. edellä
- Reima Rytsölä, s. 1969, VTM, Keskinäinen eläkevakuutusyhtiö Varman varatoimitusjohtaja
- Klaus Heinemann, ks. tiedot sivulta 116.

Toimikunta kokoontui 3 kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100. Nimitystoimikunta antoi 25.1.2017 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 16.3.2017 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 sisäistä valvontaa ohjaavia ja tehostavia hallituksen ja johtoryhmän vahvistamia toimintatapoja. Toimintatapoja arvioidaan vähintään kerran vuodessa, ja ne päivitetään tarpeen mukaan.

Lakisääteisten tehtävien lisäksi hallituksen päätettäväksi kuuluvat hallituksen työjärjestykseen kirjatut asiat. Hallitus laatii ja vahvistaa oman työjärjestyksensä samoin kuin sen valiokuntien ja sisäisen tarkastuksen työjärjestykset. Hallitus asettaa yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo niiden täytäntöönpanoa. Hallitus hyväksyy strategisesti tärkeät ja muut kauaskantoiset hankkeet, liiketoimintasuunnitelmat ja merkittävät kumppanuudet sekä muut toimitusjohtajan päätöksentekovaltuudet ylittävät päätökset. Hallitus päättää takauksista ja muista vieraasta velasta annettavista sitoumuksista. Hallituksen asettama rahallinen yläraja toimitusjohtajan päätöksentekovaltuuksille on 10 miljoonaa euroa.

Hallitus nimittää ja erottaa toimitusjohtajan ja muut ylimmän johdon jäsenet sekä arvioi heidän suoriutumista tehtävistään ja päättää heidän palkitsemisestaan. Hallitus osallistuu lisäksi johdon seuraajasuunnitteluun. Hallitus päättää yhtiön henkilöstöpolitiikan ja palkitsemisen pääperiaatteista ja arvioi niitä säännöllisesti. Hallitus arvioi työskentelyään vuosittain. Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin internet-sivuilla.

Hallitus on määritellyt kokoonpanoan koskevat periaatteet, jotka ovat osakkeenomistajien nimitystoimikunnan käytettävissä, kun se etsii hallituksen jäsenten seuraajaehtokkaita ja valmistelee hallituksen kokoonpanoa koskevaa ehdotustaan varsinaiselle yhtiökokoukselle. Hallituksen kokoonpanoa koskevat periaatteet eivät sido nimitystoimikuntaa eivätkä yhtiökokousta.

Hallituksen kokoonpanoa koskevia periaatteita ovat:

- Hallituksella on kokonaisuutena oltava riittävä osaaminen ja kokemus voidakseen hoitaa sille kuuluvat tehtävät huolellisesti ja tehokkaasti, ottaen huomioon yhtiön toiminnan laatu, laajuus ja kansainvälisyys sekä yhtiön strategiset tavoitteet ja liike-elämän ja muun yhteiskunnan muutokset.
- Hallituksen jäsenten tulee kyetä toimimaan yhteistyössä muiden jäsenten sekä yhtiön johdon kanssa.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla toisiaan täydentävä koulutus ja osaaminen sekä kokemusta erilaisilta yhtiön kannalta tärkeiltä toimialoilta.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla kokemusta hallitustyöskentelystä ja johtotehtävissä toimimisesta elinkeinoelämässä tai muilla yhteiskunnan alueilla.
- Hallituksessa tulee olla sekä miehiä että naisia ainakin 40 prosenttia. Hallituksen kokoonpanon tulisi olla monimuotoinen myös ikäjakauman, toimikauden pituuden ja kulttuuritaustan suhteen.
- Hallituksen kokoonpanon uudistamisessa tulisi varmistaa riittävä jatkuvuus, mutta yksittäisen jäsenen yltäjäksoinen toimikausi ei saa kuitenkaan ylittää 10:tä vuotta.

Hallituksen kokoonpanoa koskevat periaatteet toteutuivat vuonna 2016 valitussa hallituksessa hyvin, lukuun ottamatta ikäjakaamaa. Hallituksen jäsenet edustavat monipuolista kokemusta johto- tai hallitustehtävistä Suomessa ja ulkomailla. Hallituksen jäsenet tulevat kolmesta eri maasta ja puhuvat äidinkielenään neljää eri kieltä. Naisten osuus hallituksen jäsenistä on 43 %, mikä täyttää valtioneuvoston 17.2.2015 antamassa periaatepäättöksessä asetetun monimuotoisuustavoitteen sekä yhtiön hallituksen asettaman tavoitteen.

Vuoden 2016 lopussa kaikkien jäsenten toimikausi oli kestänyt alle viisi vuotta. Hallituksen jäsenten syntymävuosien mediaaniluku oli 1958 ja nuorimman ja vanhimman jäsenen ikäero 12 vuotta. Osakkeenomistajien nimitystoimikunta antoi 25.1.2017 yhtiökokoukselle mm. hallituksen kokoonpanoa koskevan ehdotuksen. Mikäli yhtiökokous hyväksyy toimikunnan ehdotuksen, hallituksen jäsenten syntymävuosien mediaaniluvuksi tulee 1957 ja vanhimman ja nuorimman jäsenen ikäeroksi 34 vuotta.

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

17.3.2016 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Klaus Heinemannin ja muiksi jäseniksi Maija-Liisa Frimanin, Jussi Itävuoren, Jouko Karvisen, Gunvor Kronmanin, Jaana Tuomisen ja Nigel Turnerin. Hallitus valitsi Jouko Karvisen varapuheenjohtajakseen.

Hallitus on arvioinut jäsentensä riippumattomuuden ja todennut, että kaikki hallituksen jäsenet ovat riippumattomia sekä yhtiöstä että sen merkittävistä osakkeenomistajista.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvalta-yhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2015 ja 2016 lopussa hallituksen jäsenillä tai heidän määräysvalta-yhteisöillään ei ollut osakkeita eikä osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä.

Hallituksen jäsenten osallistuminen hallituksen ja valiokunnan kokouksiin vuonna 2016

Vuonna 2016 hallitus kokoontui 8 kertaa. Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoontumatta (per capsulam) 6 kertaa. Alla olevassa taulukossa on esitetty tarkemmat tiedot osallistumisesta kokouksiin:

Nimi	Henkilötiedot	Osallistuminen hallituksen kokouksiin vuonna 2016	Osallistuminen valiokunnan kokouksiin vuonna 2016	
			Tarkastusv.	Palkitsemis- ja nimitysv.
Klaus W. Heinemann	Hallituksen puheenjohtaja 27.3.2013 alkaen Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s. 1951, ekonomi Päätöimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta 27.3.2014 asti	8/8		
Harri Kerminen	Hallituksen jäsen 24.3.2011 alkaen 17.3.2016 asti Hallituksen varapuheenjohtaja 28.3.2012 alkaen 17.3.2016 asti s. 1951, DI, MBA Päätöimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta ja palkitsemis- ja nimitysvaliokunta 17.3.2016 asti	2/2	1/1	2/2
Jouko Karvinen	Hallituksen varapuheenjohtaja 17.3.2016 alkaen s. 1957, DI Päätöimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	6/6	5/5	
Maija-Liisa Friman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1952, DI Päätöimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta (pj.)	8/8	5/6	
Jussi Itävuori	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1955, ekonomi Päätöimi: Senior partner, RJ Partners Limited. Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta (pj.)	8/8		5/5
Gunvor Kronman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1963, FM Päätöimi: Hanasaaren suomalais-ruotsalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	8/8		5/5
Jaana Tuominen	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1960, DI Päätöimi: Paulig Oy:n konserni- ja toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	8/8		5/5
Nigel Turner	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1958, BA (Hon.) Päätöimi: - Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	8/8	4/6	

Lisätietoja hallituksen jäsenistä on sivulla 116 ja Finnairin internet-sivuilla.

Hallituksen toiminta vuonna 2016

Hallitus kokoontui 8 kertaa vuonna 2016. Lisäksi hallitus teki päätöksiä kokoontumatta 6 kertaa.

Hallitukselle työjärjestyksen ja lain mukaan kuuluvien tehtävien lisäksi hallitus keskittyi työssään yhtiön taloudellisen tuloksen ja tilan seurantaan, valvoi strategian toteuttamista sekä arvioi toimintaympäristön muutoksia ja niiden vaikutuksia yhtiön strategiaan ja vahvisti vuosien 2016–2018 painopistealueet strategian toteuttamisessa. Hallitus teki kiihdytetyn kasvun, tuoteparannusten ja sähköisen liiketoiminnan edellyttämiä investointipäätöksiä. Hallitus tarkasteli lento-, työ- ja yrittäjäsuojallisuuden sekä operatiivisen laadun tilaa ja niiden johtamisjärjestelmiä ja kiinnitti huomiota myös riskienhallinnan ja sisäisen kontrolliympäristön kehittämiseen. Hallitus vahvisti konsernin uudistetun eettisen toimintaohjeen.



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 tehtäviä valiokunnalle. Valiokuntien työjärjestykset ovat kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

Tarkastusvaliokunta

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta asianmukaisen hallinnoinnin varmistamistehtävässä erityisesti liitetyen 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. Lisäksi tarkastusvaliokunta valvoo eettisiä toimintaohjeita ja säännöstenmukaisuutta koskevien ohjelmien kehittämistä ja toteutusta sekä arvioi kyseisen toiminnon raportteja, voimavaroja ja pätevyyttä.

Tarkastusvaliokunnan jäsenet ovat riippumattomia yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista. Tarkastusvaliokunnan jäsenillä on toisiaan täydentävää monipuolista asiantuntemusta ja liiketoiminnan johtamiskokemusta sekä toimialakokemusta. Tarkastusvaliokunnalla on kokonaisuutena riittävä asiantuntemus ja kokemus tarkastusvaliokunnan tehtäviin kuuluvista asioista.

Tarkastusvaliokunnan pääasialliset tehtävät

Tarkastusvaliokunta:

- Valvoo yhtiön taloudellista tilaa.
- Seuraa tilinpäätösten ja osavuositarkastusten raportointiprosessia ja arvioi niissä annettavien tietojen oikeellisuutta.
- Seuraa yhtiön sisäisen valvonnan, sisäisen tarkastuksen ja riskienhallintajärjestelmien tehokkuutta.
- Seuraa lakisääteistä tilintarkastusta ja käy lävitse kaikki olennaiset tilintarkastajien raportit.
- Arvioi tilintarkastajien riippumattomuutta, erityisesti heidän tarjoamiensa lisäpalveluiden osalta ja asettaa näiden palveluiden ostamiseen sovellettavat menettelytavat ja rajoitukset.
- Valmistelee tilintarkastajien valintaa ja palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökoukselle.
- Käsittelee tilintarkastajien ja sisäisten tarkastajien suunnitelmat ja raportit.
- Käsittelee yhtiön selvityksen hallinto- ja ohjausjärjestelmästä.
- Valmistelee hallituksen päätettäväksi konsernin riskienhallintapolitiikan.

- Valmistelee hallituksen päätettäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa.
- Arvioi yhtiön toiminnan lainmukaisuutta.
- Pitää yhteyttä tilintarkastajiin.

Vuoden 2016 yhtiökokouksen jälkeen tarkastusvaliokunnan jäseninä toimivat Maija-Liisa Friman (pj.), Jouko Karvinen ja Nigel Turner.

Vuonna 2016 tarkastusvaliokunta kokoontui vuosisuunnitelmansa mukaisesti 6 kertaa. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja, talousjohtaja ja sisäisen tarkastuksen sekä riskienhallinnan johtaja ja tilintarkastaja. Finnairin lakiasiaintohtaja toimi tarkastusvaliokunnan sihteerinä. Tarkastusvaliokunta piti myös suljettuja tilaisuuksia sekä tilaisuuksia, joihin osallistuivat yhtiön sisäiset ja ulkoiset tarkastajat ilman yhtiön johtoa. Valiokunta suoritti myös vuosittaisen itsearviointin.

Tarkastusvaliokunnan toiminta vuonna 2016

Tarkastusvaliokunta käsiteli vuonna 2016 säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi valitsemiaan erityisteemoja, joita olivat taloudellisen raportoinnin segmenttijako; rahoitusriskien suojauspolitiikka; investointien, rahoituksen ja kassavarojen suunnitelmat sekä IFRS standardien muutokset ja uusien standardien käyttöönotto, joka jatkuu vuonna 2017. Muita vuoden 2017 erityisteemoja ovat taloushallinnon prosessien ja kontrollien kehittäminen.

Lisäksi tarkastusvaliokunta:

- 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 itsearviointin sekä laati työsuunnitelman vuodelle 2017.

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 toimisuhteen ehdot,
- konsernin ylimmän johdon palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä mahdolliset yleisestä linjasta poikkeavat työsopimuksen ehdot
- toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon nimitysasiat
- ylimmän johdon seuraajasuunnittelu
- johtoryhmän kokoonpano
- osakesidonnaiset palkitsemisjärjestelmät
- henkilöstön palkitsemiseen liittyvät keskeiset periaatteet ja käytännöt
- johdon osallistuminen tytäryhtiöiden ja ulkopuolisten yhtiöiden hallitukseen
- organisaation oleelliset muutokset
- korkeimpien kunniamerkkien ja arvonimien anominen johtoon kuuluville.

Valiokunnan työjärjestys on kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

Vuoden 2016 yhtiökokouksen jälkeen palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan jäseninä toimivat Jussi Itävuori (pj.), Gunvor Kronman ja Jaana Tuominen. Kaikki valiokunnan jäsenet ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia.

Vuonna 2016 palkitsemis- ja nimitysvaliokunta kokoontui 5 kertaa. Jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 100. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja ja Finnairin henkilöstöjohtaja. Finnairin lakiasiajohtaja toimi palkitsemisvaliokunnan sihteerinä.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan toiminta vuonna 2016

Valiokunta muun muassa:

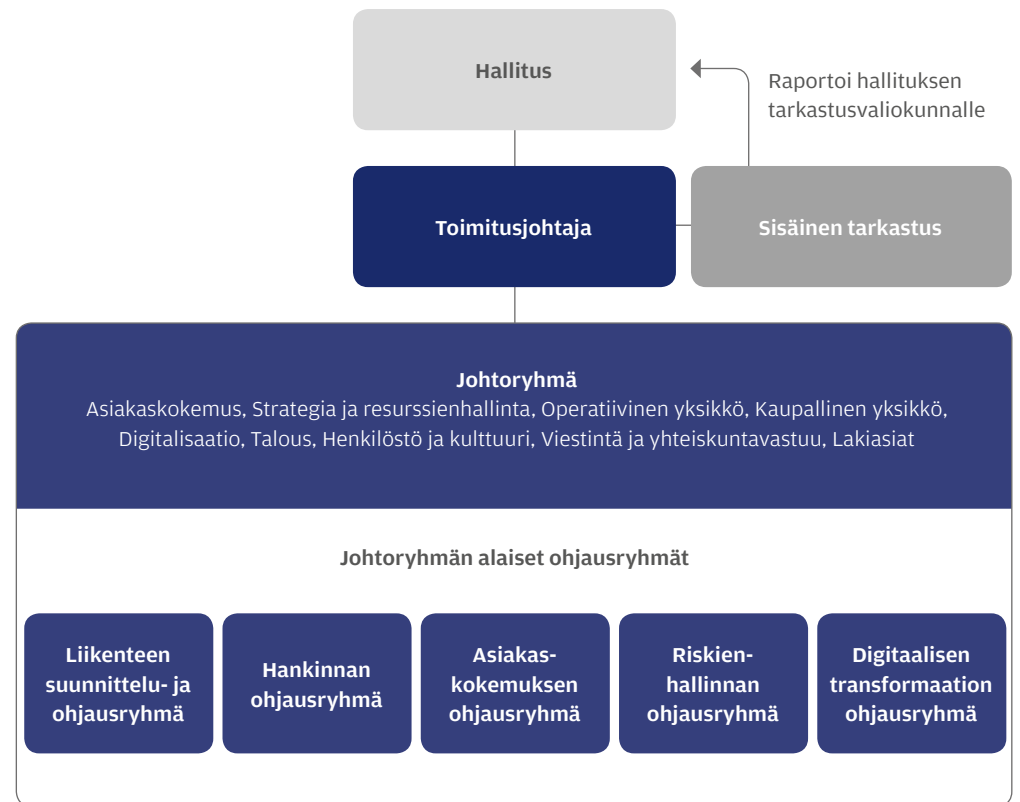
- Valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman (FlyShare) ehdot ja tavoitteet ansaintajaksolle 2016.
- Arvioi ylimmän johdon palkitsemista suhteessa markkinatasoon sekä määrittä johdon suorituksen lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinjärjestelmien tavoitteisiin nähden sekä hyväksyi ylimmän johdon lyhyen aikavälin kannustimien maksatuksen.
- Avusti hallitusta määrittämään henkilöstörahasen tulospalkkiotavoitteet vuodelle 2016 sekä puolivuositavotteet johdon kannustinpalkkiotavoitteet ja ehdot.
- Avusti hallitusta määrittämään konsernin avainhenkilöille suunnatun osakepalkkio-ohjelman osallistujat ja tavoitteet sekä uudistetut ehdot seuraavalle ansaintajaksolle.
- Arvioi yhtiön palkitsemisperiaatteita ja -järjestelmiä ja niiden kehittämistarpeita.
- Arvioi yhtiön seuraaja- ja kykykartoituksen menetelmiä ja tuloksia.
- Arvioi kokouskäytäntöjään ja tehtäviään.

Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiörakenne

Finnairin aikaisemmat kaksi liiketoiminta-aluetta, jotka olivat Lentoliikenne ja Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot), yhdistettiin vuoden 2016 alusta lukien. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous, henkilöstöhallinto, viestintä ja yhteiskuntavastuu, lakiasiat ja sisäinen tarkastus.

Yhtiön johtaminen





Toimitusjohtaja

Finnairin hallitus nimittää yhtiölle toimitusjohtajan, jonka tehtävänä on johtaa yhtiön toimintaa osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Hallituksen antamiin ohjeisiin kuuluvat erityisesti Finnairin strategian toteuttaminen, rakennemuutosten edistäminen ja kannattavuuden parantaminen. Toimitusjohtaja toimii johtoryhmän puheenjohtajana.

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta ja asettaa hänen lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteensa. Toimisuhteen keskeiset ehdot, palkitseminen ja edut mukaan lukien, on kuvattu Finnairin palkka- ja palkkioselvityksessä ja yhtiön internetsivuilla.

Finnairin toimitusjohtaja on Pekka Vauramo, s. 1957, DI. Toimitusjohtaja omisti vuoden 2016 lopussa 91 102 Finnairin osaketta. Muissa konsernin yhtiöissä hänellä eikä hänen määräysvalta-yhteisöillään ollut omistusta. Hänellä tai hänen määräysvalta-yhteisöillään ei ollut osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä vuoden 2016 lopussa. Toimitusjohtaja kuuluu Finnairin pitkän aikavälin kannustin-ohjelmien sekä FlyShare-ohjelman piiriin, joita on kuvattu tarkemmin tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.7 sekä palkka- ja palkkioselvityksessä.

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin operatiivisista ja kaupallisista toiminnoista, asiakaskokemuksesta, digitalisaatiosta, taloudesta, henkilöstöstä, viestinnästä ja yhteiskuntavastuusta sekä lakiasioista vastaavat johtajat. Alla on esitetty heidän suorat ja epäsuorat osakeomistuksensa Finnairissa 31.12.2016.

Hakakari, Eija, s. 1961, KM, henkilöstöjohtaja	4 138
Harra-Salonen, Katri, s. 1969, DI, eMBA, digitalisaatiosta vastaava johtaja (Umbrella Strategic Advisory Oy)	0
Järvinen, Juha, s. 1976, MBA, kaupallinen johtaja	2 916
Karhu, Piia, s. 1976, KTT, asiakaskokemuksesta vastaava johtaja (TJA Consulting Ky)	0
Sarelius, Sami, s. 1971, OTK, lakiasiaintojohtaja	41 823
Schildt, Jaakko, s. 1970, insinööri, MBA, operatiivinen johtaja	952
Suominen, Arja, s. 1958, FM, eMBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja	68 760
Vähähyyppä, Pekka, s. 1960, KTM, eMBA, talousjohtaja	40 437

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 2016 Finnairin johtoryhmä kokoontui keskimäärin kaksi kertaa kuukaudessa. Johtoryhmän ajasta merkittävä osa käytettiin Finnair-konsernin strategian päähankkeiden johtamiseen sekä strategian edelleen kehittämiseen. Laivaston ja liikenteen kasvun edellyttämät investoinnit sekä operatiiviset haasteet työllistivät johtoryhmää koko vuoden ajan. Johtoryhmä jatkoi strategiaa tukevaa arvo- ja kulttuuriuudistushanketta sekä laaja-alaista johtamisen ja osaamisen kehittämissuunnitelmaa. Johtoryhmä valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi konsernin uudistetut eettiset toimintaohjeet. Johtoryhmä keskittyi myös yhtiön taloudelliseen tilanteeseen sekä toiminnan laadun, toimintaohjeiden ja muiden sisäisten kontrollien sekä asiakaskokemuksen ja henkilöstön työhyvinvoinnin ja työkyvyn parantamiseen. Lisäksi johtoryhmä työskenteli lisätuottojen ja riskienhallinnan sekä sähköisen liiketoiminnan strategian parissa. Johtoryhmän vastuualueet muuttuivat merkittävästi kaksi kertaa vuoden 2016 aikana.

Johtoryhmän alaisuudessa toimivat ohjausryhmät

Finnairilla on viisi johtoryhmän alaisuudessa toimivaa ohjausryhmää. Ryhmien toimivaltuudet on johdettu toimitusjohtajan valtuuksista, jotka puolestaan asettaa yhtiön hallitus.

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 kaupallinen johtaja.

Hankinnan ohjausryhmä vastaa Finnairin hankintaperiaatteista (Procurement Guidelines) ja hankintakategorioista sekä niihin liittyvistä hankkeista. Se myös johtaa toimittajasuhteiden hallinnointia. Ohjausryhmä kokoontuu vähintään neljästi vuodessa ja sen puheenjohtajana toimii talousjohtaja.

Asiakaskokemuksen ohjausryhmä vastaa asiakaskokemusta koskevista päätöksistä, jotka koskevat mm. brändiä, asiakaspalveluidentiteettiä, lentokenttäkokemusta, lentotuotetta, lentokoneiden sisustusta ja loungeja. Ohjausryhmä kokoontuu joka toinen kuukausi ja sen puheenjohtajana toimii asiakaskokemusjohtaja.

Digitaalisen transformaation ohjausryhmä vastaa digitaalisen strategian toteutuksesta ja sitä koskevista päätöksistä. Näihin kuuluvat mm. digitaalisen palvelukokemuksen kehittämistä koskevat päätökset niin asiakas- kuin työntekijärajapinnassa, digitaaliseen suunnitteluun ja toteutukseen liittyvät kehitys- ja IT-hankkeet sekä teknologiakysymykset. Myös osaamis-, innovaatio- ja teknologiavykykkyyksien kehittäminen digitaalisuuden alueella kuuluvat ohjausryhmän tehtäviin. Ohjausryhmä kokoontuu noin kerran kuukaudessa, ja sen puheenjohtajana toimii digitaalisesta transformatiosta vastaava johtaja.

Lisäksi Finnairilla on **Riskienhallinnan ohjausryhmä**, joka koostuu johtoryhmän jäsenistä. Riskienhallinnan ohjausryhmä vastaa konsernin strategisten riskien arvioinnista ja riskienhallintatoimenpiteiden valinnasta ja täytäntöönpanosta sekä arvioi konsernin riskienhallintapolitiikan asianmukaisuutta ja ajantasaisuutta. Lisäksi se hyväksyy konsernin riskiraportointiin, riskikäsittelyyn 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 koskeissa 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 keskustele myös yhtiön taloudellisesta tilanteesta, operatiivisen toiminnan laadusta, asiakastytyvyydestä sekä merkittävistä kehityshankkeista. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista.

Vuonna 2016 johtokunta kokoontui 6 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 määrittelemien valtuuksien rajoissa.

Finnairin tytäryhtiöt on esitetty tilinpäätöksen 2016 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 190 -lentokoneita. Sen reittiverkosto on yhteensovitettu Finnairin Euroopan lentojen ja kaukolentojen kanssa. Finnairin vaikutusvalta yhtiössä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin.

Finnair hankkii tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja strategisilta kumppaneilta. LSG Sky Chefs Finland Oy vastaa Finnairin aiemmasta catering-toiminnasta Helsinki- Vantaan lentokentällä ja toimii Finnairin catering-palveluiden toimittajana. Sopimus on monivuotinen. Vuoden 2016 loppupuolella LSG ilmoitti, ettei se aio käyttää LSG SkyChefs Finland Oy:n omistukseen oikeuttavaa optiotaan, minkä seurauksena Finnair ja LSG aloittivat neuvottelut yhteistyön uudelleenjärjestelystä vuoden 2017 aikana. Muita strategisia palvelusopimuksia on tehty mm. maapalveluissa Swissport Finland Oy:n kanssa ja moottori- ja laitehuollossa SR Technicsin, Lufthansa Technikin ja Rolls-Roycen kanssa sekä IT- ja mobiilipalveluissa erityisesti IBM:n ja Applen kanssa. Näiden sopimusten kustannus- ja laatuvaatimukset 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 julkaistut toimintaperiaatteet ja hankintatoimen periaatteet löytyvät Finnairin internet-sivuilta.

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus

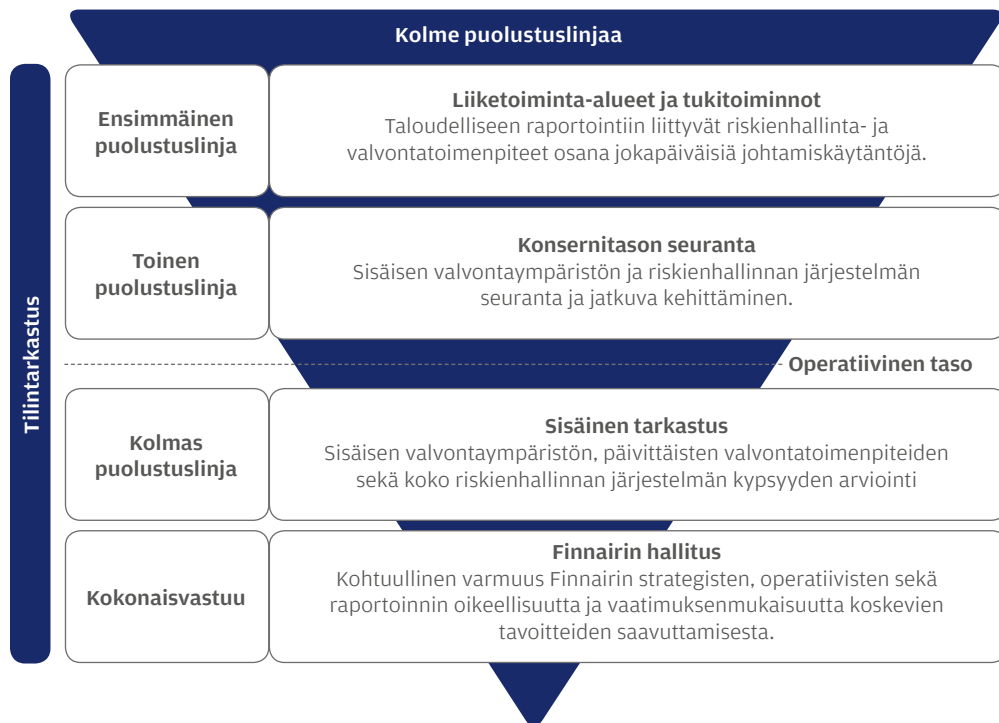
Finnairin taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän tavoitteena on antaa hallitukselle, johdolle ja muille keskeisille sidosryhmille riittävä varmuus siitä, että yhtiön taloudellinen ja operatiivinen raportointi on luotettavaa ja oikein ja että lakeja, säännöksiä ja yhtiön sisäisiä politiikoita noudatetaan. Järjestelmä perustuu Finnairin riskienhallintajärjestelmään, joka puolestaan on yhdenmukainen COSO ERM -viitekehyksen ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardin periaatteiden kanssa.

Valvontaympäristö

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja johtamisjärjestelmä muodostavat pohjan yhtiön valvontaympäristölle ja valvontatoimien tuntemiselle ja toteuttamiselle koko organisaatiossa. Finnairin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteet on kirjattu konsernin riskienhallintapolitiikkaan. Muita keskeisiä taloudellisen raportoinnin valvontaa tukevia ohjausvälineitä ovat muun muassa tilinpäätöksen laadintaperiaatteet, rahoituspolitiikka, hankintapolitiikka, luottopolitiikka, tiedonantopolitiikka ja hyväksymisvaltuudet.

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 nimitämä tarkastusvaliokunta valvoo taloudellista raportointiprosessia sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän kypsyyttä. Tässä kuvatut roolit ja vastuut ovat osakeyhtiölain ja listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaisia. Alla olevassa kuvassa esitetään yhteenveto luetteltujen 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 talous-

palvelukeskuksen financial controllerit ja muu henkilöstö toteuttavat jatkuvaa taloudellisen raportoinnin prosesseihin liittyvää riskien arviointia osana 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 osavuositarkastusten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti.

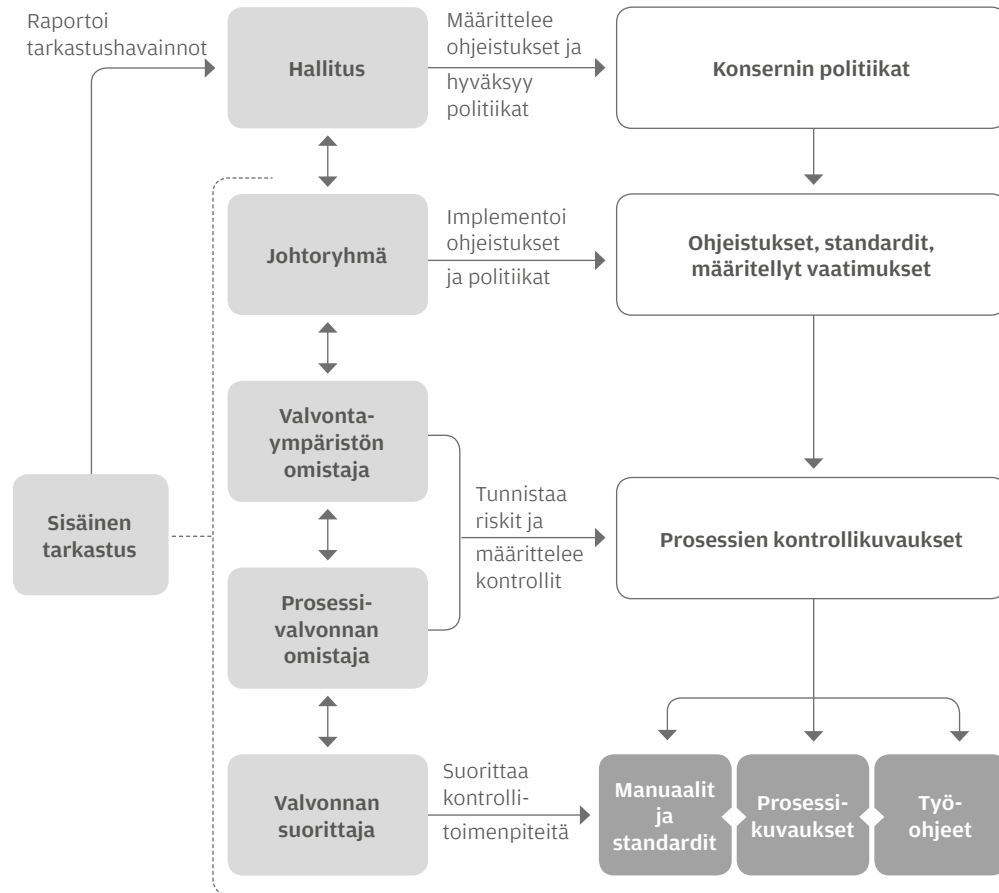
Valvontatoimenpiteet ovat:

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

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. Valvontavaatimukseen liittyvistä asioista tiedotetaan yhteisissä politiikoissa, erityisissä ohjeissa ja prosessitason menettelyiden kuvauksissa.

Talusojohtaja vastaa sijoittajasuhdeyksikön avustuksella taloudellisen informaation julkaisemisesta ja listayhtiön tiedonantovelvollisuusvaatimusten täyttämistä. 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 2016 ja 2017

Vuoden 2016 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 2017 keskeiset suunnitellut toimenpiteet

Valvontaympäristön kontrolleja tullaan kehittämään sekä itsenäisesti kontrollivastuullisten toimesta että sisäisen tarkastuksen ja tilintarkastajien tarkastushavaintojen perusteella. Vuoden 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 2016 ja 2017

Vuoden 2016 keskeiset toimenpiteet

Sisäisen tarkastuksen tavoitteena oli kiinnittää erityishuomiota hankintaan, kolmansiin osapuoliin liittyvään riskienhallintaan sekä operaatioiden tarkastukseen. Tämä oli kantavana teemana kaikissa sisäisen tarkastuksen toimeksiannoissa vuonna 2016. Muita erityisalueita olivat strategisesti tärkeiden kumppanuuksien ja tietojärjestelmien tarkastamiset.

Vuoden 2017 keskeiset suunnitellut toimenpiteet

Hallituksen tarkastusvaliokunta hyväksyi joulukuussa 2016 sisäisen tarkastuksen painopistealueet ja vuosisuunnitelman vuodelle 2017. Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2017 johdettiin Finnairin strategiasta, johdon toteuttaman riskien arvioinnin tuloksista sekä sisäisissä prosesseissa tapahtuneista muutoksista. Tarkastustoiminnot kiinnittävät erityishuomiota strategisiin fokusalueisiin (kannattava kasvu, asiakaskokemus, henkilöstökokemus, sähköisen liiketoiminnan murros).

Compliance (toiminnan vaatimustenmukaisuus)

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita vuonna 2016 päivitetyn eettisen toimintaohjeen (Code of Conduct) mukaisesti. Yhtiön lakiasiajnjohtajan vastuualueelle kuuluva compliance-toiminto tukee liiketoimintoja ja konsernihallinnon muita toimintoja lainsäädännön sekä yhtiön toimintatapojen tunnistamisessa ja noudattamisessa. Compliance-toiminnon keskeisiä tehtäviä ovat säännösten noudattamisen varmistaminen konsernissa, lukuun ottamatta operatiivisten toimintojen ja henkilöstöhallinnon erityisen lainsäädännön piirissä olevia alueita, Finnairin compliance-ohjelman ylläpitäminen ja kehittäminen sekä eettisen yrityskulttuurin edistäminen. Vuoden 2017 aikana compliance-toiminnon erityisen huomion kohteena ovat uuden eettisen toimintaohjeen implementointi, uudistuvaan tietosuojalainsäädäntöön varautuminen sekä lahjonnan vastaisten ohjeistusten noudattaminen.

Lähipiirin kanssa tehtävät liiketoimet

Finnairilla on intressiristiriitojen välttämistä koskeva ohjeistus, joka käsittelee muun ohella Finnair-konsernin ja sen palveluksessa olevien välisiä liiketoimia. Oheistus koskee myös yhtiön hallituksen jäseniä. Yhtiön kanssa tehtäviin liiketoimiin on hankittava ennakolta lupa. Luvasta päättää Finnairin johtoryhmä, tai mikäli liiketoimi koskee toimitusjohtajaa tai hallituksen jäsentä, yhtiön hallitus. Lupavaatimus koskee myös liiketoimia, joissa konserniyhtiön vastapuolena on henkilöstön ja hallituksen jäsenen läheinen samoin kuin yhteisö, joista nämä omistavat vähintään 20 prosenttia. Asianosainen ei saa osallistua lupa-asian käsittelyyn johtoryhmässä tai hallituksessa eikä osallistua yhtiön puolesta liiketoimen valmisteluun, päättämiseen eikä täytäntöönpanoon.

Johtoryhmän ja hallituksen jäseniltä vaaditaan lisäksi vuosittain ilmoitus heidän tai heidän läheistensä tai edellä tarkoitettujen yhteisöiden ja Finnair-konsernin välillä tilikauden aikana tehdyistä tai seuraavan tilikauden aikana suunnitelluista liiketoimista.

Lupa- ja ilmoitusmenettelyt koskevat vain neuvoteltuja liiketoimia. Menettelyiden piiriin eivät siten kuulu esimerkiksi yleisesti saatavilla olevin ehdoin eivätkä henkilökuntaehdoin tehdyt palvelu- ja tavaraostot.

Merkittävät lähipiirin ja Finnairin väliset liiketoimet julkistetaan pörssitiedotteella Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti.

Lähipiiriasioista on tietoa myös yhtiön tilinpäätöksen liitetiedossa 4.5.



Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat

Yhtiön sisäpiirintietoa sekä sen johtotehtävissä toimivien ja heidän lähipiirinsä liiketoimia Finnairin rahoitusvälineillä hallinnoidaan väärinkäyttöasetuksen sekä Nasdaq Helsingin ja yhtiön sisäpiiriohjeiden mukaisesti. Yhtiön sisäpiiriohjetta sovelletaan lisäksi niin kutsuttuihin tiedollisessa ytimessä oleviin muihin henkilöihin.

Yhtiö pitää listaa sen johtotehtävissä toimivista henkilöistä sekä heidän lähipiiriinsä kuuluvista henkilöistä ja yhteisöistä, joilla on velvollisuus ilmoittaa yhtiölle ja Finanssivalvonnalle yhtiön rahoitusvälineitä koskevat liiketoimet kolmen työpäivän kuluessa liiketoimen toteuttamisesta. Yhtiön velvollisuus on julkaista nämä liiketoimet pörssitiedotteena saman määräajan sisällä. Johtotehtävissä toimivilla henkilöillä tarkoitetaan Finnair Oyj:n hallituksen ja johtoryhmän jäseniä.

Johtotehtävissä toimivia henkilöitä sekä yhtiön tiedollisessa ytimessä olevia henkilöitä koskee kaupankäyntikielto, joka alkaa 30 päivää ennen osavuosi- tai vuosituloslukutusta ja jatkuu julkistuspäivän loppuun asti. Yhtiö voi päättää myös muista kaupankäyntirajoituksista sekä myöntää niistä poikkeuksia yhtiön sisäpiiriohjeen mukaisesti.

Johtotehtävissä toimivien ja tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden on tehtävä yhtiölle ennakoilmoitus ennen suunnitellun liiketoimen toteuttamista. Lisäksi heillä on mahdollisuus pyytää ennakoarvio suunnitelmansa liiketoimen lainmukaisuudesta. Ennakoilmoitusvelvollisuuden ja -arviomahdollisuuden tarkoituksena on vähentää riskiä liiketoimista kaupankäyntikiellon aikana tai sellaisena aikana, jona yhtiön hallussa on julkistamatonta sisäpiirintietoa. Ennakoilmoitusvelvollisuus ei vaikuta johtotehtävissä toimivien henkilöiden tai tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden vastuuseen sisäpiirintiedon väärinkäytöstä.

Yhtiön tiedonantopolitiikka edellyttää markkinoiden väärinkäyttöasetuksen mukaisesti, että yhtiö julkistaa sen hallussa olevan sisäpiirintiedon mahdollisimman pian. Sisäpiirintiedon julkistamista saatetaan kuitenkin lykätä, mikäli markkinoiden väärinkäyttöasetuksessa mainitut edellytykset täyttyvät. Sisäpiirintiedon tunnistamisesta sekä tiedon julkistamis- tai lykkäämispäätöksestä vastaa yhtiön tiedonantovalioikunta, johon kuuluvat toimitusjohtaja, talousjohtaja, viestintäjohtaja ja lakiasiaintoimittaja. Tiedonantovalioikunta arvioi yhtiön hallussa olevaa tietoa kahden viikon välein ja muulloinkin tilanteen niin vaatiessa. Mikäli yhtiö lykkää sisäpiirintiedon julkistamista, merkitään yhtiön perustamaan hanke- tai tapahtumakohtaiseen sisäpiiriluettoon ne henkilöt, joilla on pääsy kyseiseen sisäpiirintietoon.

Yhtiön sisäpiirivastaavana toimii lakiasiaintoimittaja.

Finnairin sisäpiiriohje on saatavilla yhtiön verkkosivuilla.



RISKIENHALLINTA JA SUURIMMAT RISKIT

Riskienhallinta

Finnair toimii maailmanlaajuisessa 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). Lentoturvallisuuteen, lakien ja asetusten noudattamiseen sekä raportoinnin luotettavuuteen liittyvissä asioissa Finnairin tavoitteena on minimoida riskit (kannattamattomat riskit). Riskienhallintajärjestelmän tavoitteena on tarjota järjestelmällinen lähestymistapa riskien hallintaan kaikilla toiminnan alueilla.

Politiikka ja viitekehys

Finnairissa riskinä pidetään potentiaalisesti tappioita aiheuttavaa sisäistä tai ulkoista tapahtumaa tai tapahtumasarjaa, joka voi vaikuttaa haitallisesti strategian toteuttamiseen, liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamiseen tai omistaja-arvoon. Sekä negatiivisia tapahtumia että realisoitumattomia positiivisia tapahtumia pidetään riskeinä.

Konsernin riskienhallintapolitiikassa määritellään yleiset puitteet riskienhallintaan Finnair-konsernissa. Viitekehys on linjassa yleisesti hyväksytyn COSO ERM-viitekehysten ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardin kanssa ja ottaa huomioon toimialakohtaiset vaatimukset.

Riskienhallinnan periaatteet on määritelty tukemaan konsernin riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanoa seuraavissa yhteyksissä: rahoitus, uudet liiketoimintamahdollisuudet, ohjelmat ja projektit, toimitusketjun hallinta, lentoturvallisuus, yritysturvallisuus ja tietoturva. Taloudellisen raportoinnin riskienhallinnan periaatteet käsitellään tilinpäätöksen liitetiedossa 3.5, s. 56.

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, konsernitoiminnot ja tytäryhtiöt vastaavat konsernin riskienhallintapolitiikan sisällyttämisestä johtamisjärjestelmään sekä riskienhallinnan ohjeiden ja menettelytapojen yhdenmukaistamisesta konsernin riskienhallintapolitiikan kanssa.

Prosessi

Finnairin riskienhallintajärjestelmä koostuu seuraavista osista:

Tavoitteiden asettaminen

Finnair-konsernin riskienhallintajärjestelmä varmistaa, että johdolla on käytössään prosessi, jonka avulla tavoitteisiin liittyvät epävarmuustekijät analysoidaan ja hallitaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

Riskien arviointi

Riskien arvioinnit toteutetaan konsernin riskienhallintapolitiikassa määritellyn vuosisyklin mukaisesti. Finnairin riskienarviointiprosessi tapahtuu osana sekä strategiaprosessia että organisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista.

Finnair-konsernin riskiarviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

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

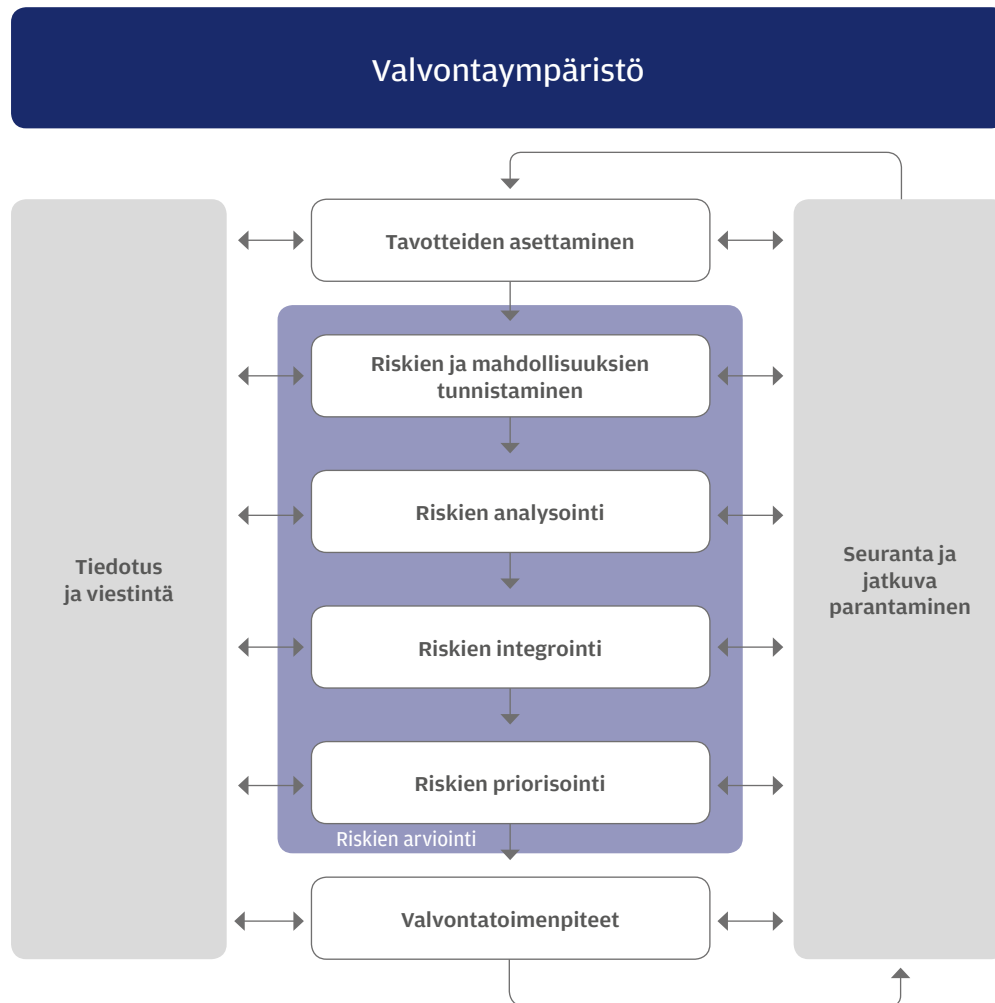
Finnairissa on laadittu yleinen riskimalli ja riskien arviointiasteikko kattavan riskien tunnistamisen ja systemaattisen arvioinnin varmistamiseksi. Strategisten tavoitteiden taustalla olevat olettamukset tunnistetaan ja niiden vaikutukset analysoidaan osana strategista riskinarviointia.

Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan riskiarvioinnin koordinoitua liiketoimintayksiköissä, konsernitoiminnoissa ja tytäryhtiöissä sekä varmistamaan, että riskien arviointi tapahtuu konsernin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti.

Riskeihin vastaaminen

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 tukenaan toimiva riskienhallinnan ohjausryhmä vastaa riskienhallinnan strategioiden ja prosessien määrittämisestä sekä asettaa riskienhallinnan painopisteet.

Valvontatoimenpiteet

Riskienhallinnan ohjausryhmän jäsenistä koostuvat riskiomistajat vastaavat liiketoimintayksiköissä, konsernitoiminnoissa ja tytäryhtiöissä riskienhallinnan suunnittelusta ja toteutuksesta sekä valvontatoimenpiteistä sen varmistamiseksi, että jäännösriski jää hyväksyttävälle tasolle ja että riskien väliset riippuvuusuhteet 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.

Riskien raportointi hallitukselle ja riskienhallinnan ohjausryhmälle tapahtuu vuosineljänneksittäin konsernin sisäisen tarkastuksen ja riskienhallinnan koordinoimana. Riskienhallinnan kehittämistoimien ja kontrollitoimenpiteiden 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.

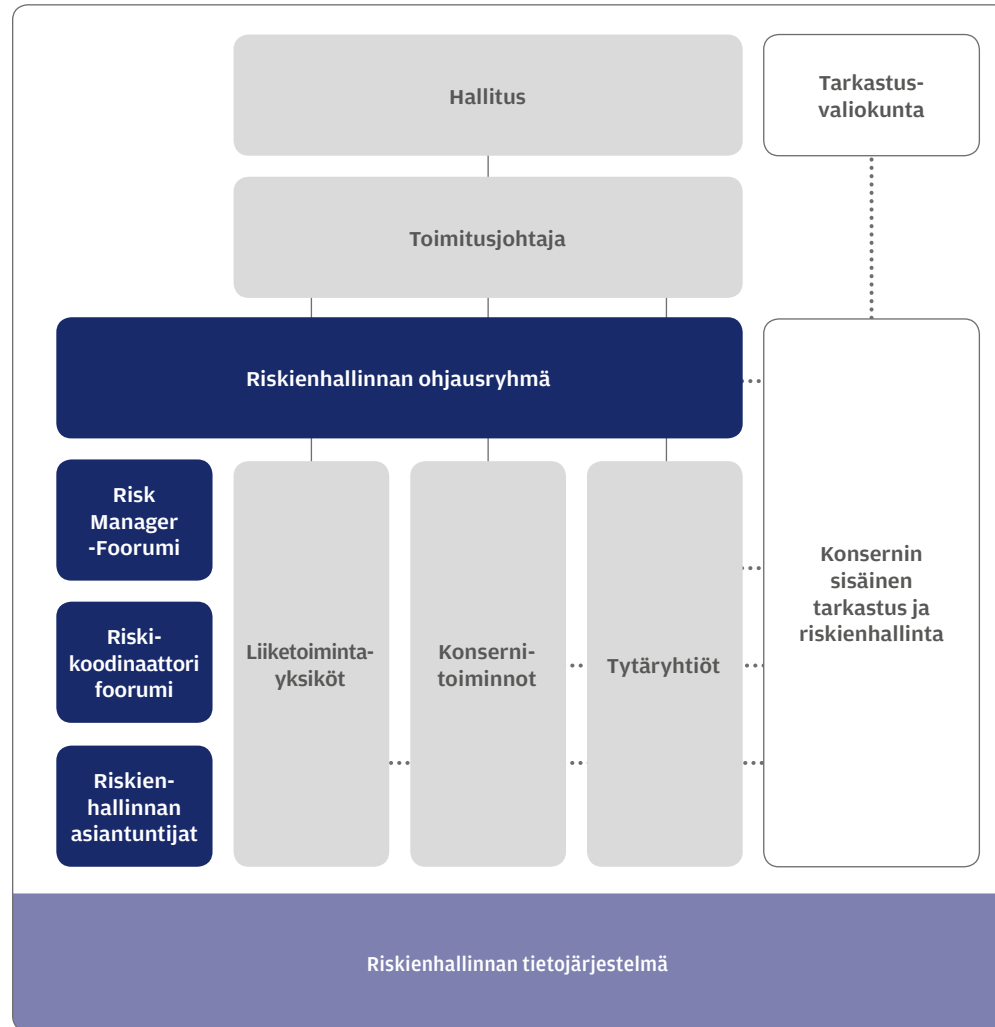
Seuranta ja jatkuva parantaminen

Finnairin riskienhallinnan järjestelmä on sekä jatkuvan että määräajoin tapahtuvan seurannan kohteena kohtuullisen varmuuden saamiseksi sen asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta. Käytössä olevaa 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, konsernitoimintojen ja tytäryhtiöiden vastuulla osana normaalia, toistuvaa toimintaa.

Lentoturvallisuuteen liittyviä valvontatoimia sekä yleisten määräysten noudattamista seurataan turvallisuus- ja laatu järjestelmän kautta. Yhtiön turvallisuuden kannalta keskeisiä elementtejä tarkastetaan vuosittain turvallisuus- ja laatu järjestelmän 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 2016 ja 2017

Vuonna 2016 riskienhallinnan kehitystoimet painoutuivat Finnair-konsernin liiketoimintayksiköiden, konsernitoimintojen ja tytäryhtiöiden riskienhallinnan entistä paremmin kokoavan lähestymistavan kehittämiseen sekä yhteistyökumppaneihin ja toimittajiin liittyvän systemaattisen riskienhallinnan kehittämiseen.

Seuraavat toimet on suunniteltu vuodelle 2017: riskienhallinnan integroiminen yhä syvemmin strategia-prosessiin ja siihen liittyvien menetelmien kehittäminen, asetetun riskinottohalukkuuden ja sietokyvyn vieminen osaksi riskienhallinnan ohjausryhmän päätöksentekoprosesseja, sekä yhteistyökumppaneihin ja toimittajiin liittyvän systemaattisen riskienhallinnan syvempi toteuttaminen.

Suurimmat riskit

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoihin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloudellisten suhdanteiden muutoksiin. Finnairilla on käytössään kokonaisvaltainen riskienhallinnanprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskit jäävät yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Seuraavalla sivulla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.



Suurimmat riskit

Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)
LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ		
Kilpailijat	Riski, että kilpailijat tai uudet markkinoille tulijat ryhtyvät toimiin, joiden tarkoituksena on luoda kestävää kilpailuetua Finnairia vastaan.	<ul style="list-style-type: none"> Kilpailijoiden toiminnan jatkuva seuranta Skenaarioanalyysi Valmiussuunnittelu
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
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
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
Lainsäädäntö ja muu sääntely	Riski, että muutokset lainsäädännössä, asetuksissa tai niiden tulkinnassa vaikuttavat 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
TALOUDELLINEN		
Markkinariski	Riski, että kustannukset kasvavat haitallisten korkomuutosten, heikon valuuttakurssi-position ja / tai lentopetrolin hinnan nousun seurauksena.	<ul style="list-style-type: none"> Hallituksen hyväksymä rahoituspolitiikka Rahoituspolitiikan täytäntöönpanon sisäinen valvonta
Likviditeettiriski	Riski siitä, että riittämättömän rahavirran vuoksi yhtiölle syntyisi ylimääräisiä tai tarpeettomia kustannuksia.	<ul style="list-style-type: none"> Vahvan kassan säilyttäminen Rahoituslähteiden monipuolistaminen Ennakkoon sovittu lentokonerahoitus
LIIKETOIMINTA		
Myyntituottojen hallinta	Riski, että Finnair ei pysty kilpailukykyiseen tuottojen hallintaan ja optimoimaan tulojaan tuulikilometriä kohden.	<ul style="list-style-type: none"> Maailmanlaajuinen myyntistrategia ja myyntituottojen optimointiprosessi Varaustrendien, ennakkovarausten ja myyntitoteuman päivittäinen seuranta Keskeisten muuttujien kuten markkinaosuuksien, hinnoittelurakenteen ja olennaisten kilpailevien lentoyhtiöiden hintatason sekä reittikannattavuuden seuranta
Markkinointimix	Riski, että segmentointi- ja markkinointimix-päätökset tuotteen, hinnan, kampanjoiden ja jakelun osalta eivät tue kestävästä kilpailuedun luomisesta.	<ul style="list-style-type: none"> Finnair-brändin uudelleenpositiointi Jatkuva benchmarking ja Finnair-tuotteen strateginen asemointi
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



Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)	
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• Ammattiiliittosuhteiden johtaminen• Valmiussuunnittelu• Aktiivinen ja avoin viestintä keskeisten sidosryhmien kanssa
Innovaatioiden johtaminen	Riski, että Finnair ei kykene kehittämään ja tarjoamaan tuotetta/ palvelua ja/tai prosessi-innovaatiota joka tähtää kasvavaan asiakastytyväisyyteen ja kustannustehokkuuteen.	<ul style="list-style-type: none">• Digitaalinen visio ja strategia• Digitalisoinnin suunnitelmat• Projektiportfolioiden johtaminen	
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 allianssinyhteistyö• Yhteinen liiketoiminnan hallintomalli• Nimetyt allianssi- ja yhteisyritystiimit	<ul style="list-style-type: none">• Projekti- ja prosessijohtamisen menetelmien käyttö• Yleinen jatkuva prosessikehitystoiminta• Yhteisyrityksiin liittyvien prosessien sisäinen valvonta
Kumppanit ja toimittajat	Riski, että laatu- ja saatavuusongelmissa ja / tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla kustannuksilla on haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen ja kannattavuuteen tai toimittajat saavat neuvotteluvoimaa suhteessa Finnairiin.	<ul style="list-style-type: none">• Toimittajasuhdehallinta-ohjelma• Toimittajien riskinarviointi• Sopimusriskihallinta• Erilliset tuotekategoriakohtaiset hankinnan asiantuntijat	<ul style="list-style-type: none">• Dedikoidut johtajat kumppanuuksille• Skenaarioanalyysi• Valmiussuunnittelu
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	<ul style="list-style-type: none">• Raportointi• Seuranta• Turvallisuus- ja laatujohtamisen auditointiohjelma• Väsymysriskinhallinta-järjestelmä
Tieto- ja kyberturvallisuus	Riski, että kyberhyökkäys lentoliikenteen järjestelmiä kohtaan vaikuttaa negatiivisesti operaatioihin vaarantaen Finnairin maineen. Riski, että sopimattomat osapuolet voivat käyttää Finnairin arkaluonteisia tai salaisia tietoja vaarantaen tiedon luottamuksellisuuden ja/tai eheyden. Riski, että laajamittainen hyökkäys tai toimintahäiriö tietojärjestelmissä vaikuttaa Finnairin kykyyn jatkaa liiketoimintaa suunnitellusti.	<ul style="list-style-type: none">• Riskiarvioinnit• Turvallisuusauditoinnit ja arvioinnit• Riskienhallintatoimet• Valmiussuunnittelu	



PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS 2016

Sisällysluettelo

Johdanto	112
Finnairin kokonaispalkitseminen.....	112
Palkkatason määrittelyssä käytetään taustalla työn vaativuuden arviointia.....	113
Muuttuvat palkanosat	113
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot	113
Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot.....	113
Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys.....	115
Hallituksen palkkiot vuonna 2016	115
Johdon palkitseminen vuonna 2016	116
Lisäeläkkeet.....	116
Työsuhteen päättymisen ja erokorvaus.....	116
Muut edut	117

Johdanto

Finnairin palkka- ja palkkioselvitys kuvaa yhtiön palkitsemiskäytäntöjä sekä ylimmän johdon eli hallituksen, toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkitsemista vuonna 2016. Lisätietoja saa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi>. Palkka- ja palkkioselvitys on laadittu Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaiseman Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin 2015 mukaisesti, ja se kattaa myös muita keskeisiä palkitsemisen osa-alueita, joiden Finnair arvelee kiinnostavan lukijaa.

Finnairin kokonaispalkitseminen

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

Toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden ja ulkomaan toimipisteiden henkilö-
kunnan palkka- ja palkkiorakenne on seuraava:

I. Kiinteä palkitseminen: peruspalkka

II. Muuttuva palkansa: lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimet, joissa palkitseminen on sidottu yhtiön ja henkilön suoritukseen

III. Työsuhte-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 työsuhte-etuihin kuuluvat muun muassa yhtiön politiikan mukainen lentolippu ja Suomessa myös sairauskassa. Lisäksi tietyillä työntekijäryhmillä on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Finnair kehittää työn palkitsevuutta ja kiinnostavuutta tarjoamalla taloudellisten etuisuuksien lisäksi mahdol-
lisuuksia työssä kehittymiseen ja tehtäväkiertoon yhtiön sisällä. Työntekijät viihtyvät hyvin Finnairissa –
työurat ovat keskimäärin pitkiä ja vaihtuvuus vähäistä. Vuoden 2016 lopussa koko henkilöstön keskimää-
räinen palvelusvuosien pituus Finnairissa oli 16,5 vuotta.

Finnairin suomalaisten työntekijäryhmien laskennalliset kuukausiansiot¹⁾ 2016

Henkilöstöryhmä	Mediaani ²⁾		
	2016	2015	2014
Johtoryhmä	24 633	20 412	18 486
Johtotehtävissä olevat	11 296	9 848	8 517
Lentäjät	10 952	10 719	10 216
Ylemmät toimihenkilöt	5 651	5 424	5 241
Tekniset toimihenkilöt	5 070	5 110	5 116
Tekniset työntekijät	4 857	4 810	4 777
Matkustamohenkilökunta	3 837	4 015	4 207
Maapalvelutyöntekijät	3 796	3 821	3 911
Toimihenkilöt	3 748	3 593	3 551

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 ovat mukana ainoastaan koko vuodelta palkkaa saaneet työntekijät. Virkavapaiden vaikutus on eliminoitu luvuis-
ta. Laskelmissa ei ole mukana verottomia etuja tai muita verottomia kompensatiomuotoja kuten päivärahoja. Esimiehinä toi-
mivat lentäjät eivät ole mukana luvuissa. Pitkän aikavälin kannustimet eivät ole luvuissa mukana.

Johtoryhmän palkkojen ja palkkioiden eroja vuosien 2015 ja 2016 välillä selittävät johtoryhmän suurempi kokoonpano, joka
tukee paremmin yhtiön kasvua ja strategiaa. Lisäksi siihen vaikuttavat lyhyen aikavälin kannustimet, jotka toteutuivat aiem-
paa korkeampina yhtiön taloudellisen tuloksen vuoksi.



Mediaaniansiot kuvaavat kunkin henkilöstöryhmän keskipalkkoja eivätkä anna kuvaa henkilöstön kokonaiskustannuksista. Lentäjien mediaaniansio kasvoi edelleen vuonna 2016, mikä johtui muun muassa vapaapäiväkorvauksista. Ylempien toimihenkilöiden ja johdon mediaaniansiot nousivat vuonna 2016, kun lyhyen aikavälin kannustimet toteutuivat aiempaa korkeampina yhtiön taloudellisen tuloksen vuoksi. Lisäksi johdon kokoonpanossa on tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttivat mediaaniin: johtoryhmän koko on kasvanut yhtiön kasvun ja strategian tukemiseksi, ja toisaalta muiden johtotehtävissä olevien määrä on pienentynyt viime vuosina noin kolmanneksella.

Keskimääräiset palvelusvuodet Finnairin eri työntekijäryhmissä 31.12.2016

Henkilöstöryhmä	Keskimääräiset palvelusvuodet
Johtoryhmä	6,0
Lentäjät	14,7
Johtotehtävissä olevat	15,1
Ylemmät toimihenkilöt	16,1
Tekniset toimihenkilöt	24,8
Tekniset työntekijät	19,8
Matkustamohenkilökunta	18,4
Maapalvelutyöntekijät	18,9
Lentoalan toimihenkilöt	20,5
Matkanjärjestäjien virkailijat	14,7
Matkanjärjestäjien matkaoppaat	6,5
Matkanjärjestäjien ylemmät toimihenkilöt	10,9
Ulkomaat	7,4
Kaikkien työntekijäryhmien keskiarvo	16,5

Palkkatason määrittelyssä käytetään taustalla työn vaativuuden 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 johdonmukaisen 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. Suoritusavoitteet 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 budjetti-kautta ja palkkiot maksetaan puolivuositain. Palkkio lasketaan kyseisen jakson aikana maksetusta peruspalkasta.

Yhtiön toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten kannustinpalkkiot määräytyvät hallituksen puoli-vuosittain 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 asiakastytytyväisyyteen.

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

Valtion palkitsemisohjeen eli Talouspoliittisen ministerivaliokunnan 13.8.2012 eritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemisesta antaman kannanoton mukaisesti yksittäisen henkilön lyhyen aikavälin kannustinpalkkio ei minään vuonna voi ylittää 60 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vastaavasti 13.5.2016 annetun kannanoton mukaisesti kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

Henkilöstörahasto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin toimitusjohtaja ja muut johtoryhmän jäsenet eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahastoon eivät kuulu myöskään suoritusperusteisen osakeohjelman piirissä olevat henkilöt. Vuoden 2016 toiminnallisen liiketuloksen perusteella henkilöstörahastoon ohjataan 0,5 miljoonaa euroa.

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 neljäs säästökausi alkoi 1.7.2016.

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 osallistuja. Kertyneillä säästöillä ostetaan osakkeita markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen. Ostetuille osakkeille säästökauden aikana maksetut osingot käytetään automaattisesti Finnairin osakkeiden ostamiseen seuraavana osingonmaksun jälkeisenä osakkeiden ostopäivänä.

Kahden vuoden omistusjakson jälkeen Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta ostettua säästöosaketta kohden. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Lisäksi Finnair antaa kaikille ohjelmaan ensimmäistä kertaa osallistuville 20 bonusosaketta ensimmäisen kolmen säästökuukauden jälkeen. Nämäkin osakkeet ovat veronalaista tuloa.

Vuonna 2016 lisäosakkeita annettiin ensimmäistä kertaa, kun Fly Sharen ensimmäisen kauden kaksivuotinen omistusjakso päättyi helmikuussa 2016. Tällöin Finnair luovutti yhteensä 277 596 osaketta kannustinpalkkiona vastikkeetta ohjelman osallistujille. Finnairin hallitus päätti 20.12.2016 uudesta, 1.7.2017 alkavasta säästökaudesta.

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 suoritusvoitteet täyttyvät. Jokaisen uuden ohjelman aloittaminen edellyttää erillistä hyväksyntää Finnairin hallitukselta.

Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraa rajoitusaika, jonka aikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusaika on kolme vuotta Finnairin johtoryhmän jäsenillä ja yksi vuosi muilla osallistujilla. Lisäksi johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan osallistujille ansaintajaksoa seuraavana vuonna.

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

Ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle tämän osakeohjelman perusteella myönnettyjen osakkeiden arvo ei minään vuonna saa ylittää 60 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona 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 työsuhde päättyy rajoitusaikana.

Hallitus on lisäksi oikeutettu painavasta syystä muuttamaan tai perumaan palkkion tai siirtämään sen maksua. Lisäksi hallitus on oikeutettu poistamaan henkilön ohjelmasta, mikäli henkilö on syyllistynyt merkitävään rikkeeseen tai toiminut tavalla, joka on yhtiölle haitallista tai yhtiön intressien vastaista.

Ohjelmien suoritusmittarit ja toteutuminen

Vuosia 2013-2015 koskevan ohjelman suoritusmittarit olivat yhtiön liikeytulosprosentin kasvu suhteessa vertailuryhmään ja yksikkökustannusten aleneminen Euroopan liikenteessä. Näiden mittarien painoarvot olivat 60 ja 40 prosenttia. Ohjelma toteutui 54-prosenttisesti, kun tavoite oli 100 prosenttia ja maksimi 200 prosenttia. Ohjelmaa täydentävän siirtymäkauden ohjelman suoritusmittarina oli toiminnallinen liikeytulosprosentti. Täydentävän ohjelman tavoitteet eivät täyttyneet.

Vuosia 2014-2016, 2015-2017 ja 2016-2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Finnairin hallitus päätti 20.12.2016 uudesta vuosia 2017-2019 koskevasta ohjelmasta.

Lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti 13.10.2014 suunnata yhtiön lentäjille pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän. Ohjelma on osa Finnairin ja Suomen Liikennealentäjiliiton (SLL) solmimaa sopimusta, jossa sovittiin 17 miljoonan euron vuosittaisista, pysyvistä säästöistä lentäjien kuluissa. Säästösopimuksen ehtona oli lentäjien kannustinjärjestelmän toteutuminen.

Ohjelma kattaa vuodet 2015–2018 ja palkkion toteutumisen edellytyksenä on Finnairin ja SLL:n välisessä säästösopimuksessa määriteltyjen säästöjen toteutuminen sovitun aikataulun mukaisesti vuosina 2015–2018. Lisäksi yhtiön osakekurssin tulee olla ohjelman päättyessä vähintään 4 euroa. Jos nämä edellytykset täyttyvät, lentäjillä on oikeus rahapalkkioon, joka perustuu osakkeen kurssiin. Palkkion arvo 4 euron osakekurssitasolla on yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti 8 euron osakekurssia vastaava ansainta on 24 miljoonaa euroa, mikä on myös ohjelman maksimiansaintataso. Koko neljän vuoden jaksolle laskettuna yksittäisen lentäjän ansaintamahdollisuus vuositasona on 5–10 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta.

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

Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys

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

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

Hallituksen palkkiot vuonna 2016

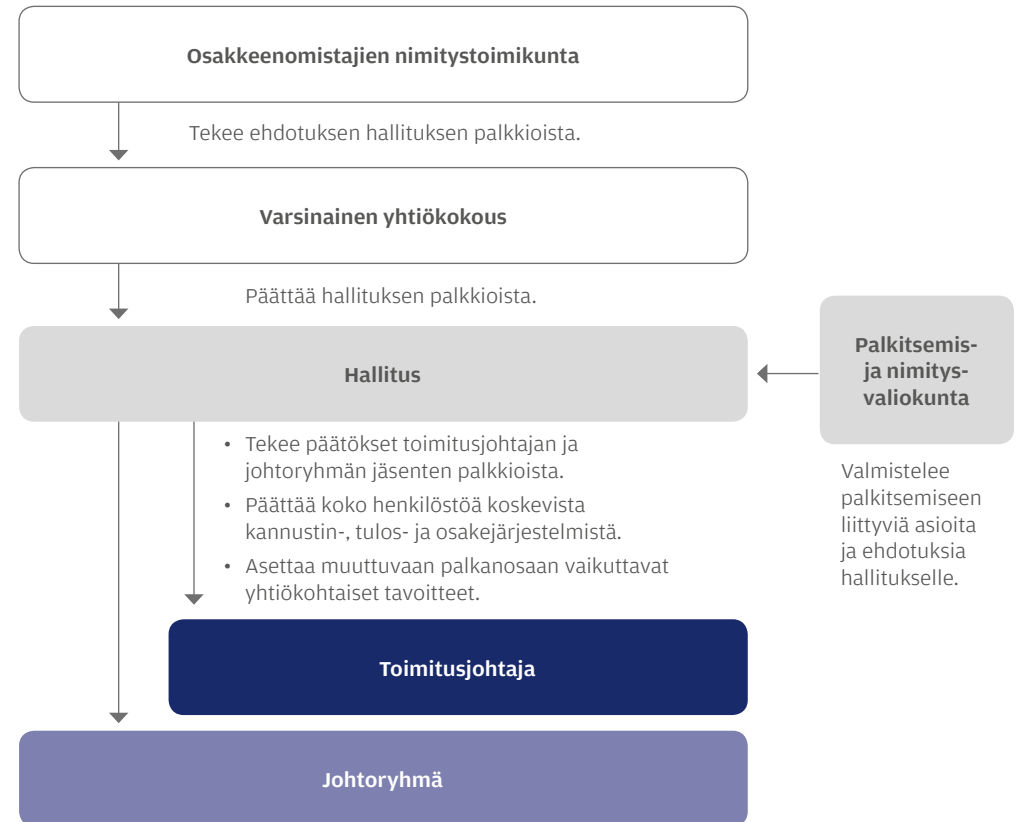
Finnairin hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot sekä muut taloudelliset edut päättää vuosittain varsinainen yhtiökokous. Hallituksen jäsenten valintaa ja heidän palkitsemistaan valmistelee suurimpien osakkeenomistajien edustajien muodostama nimitystoimikunta. Hallituksen ja sen valiokuntien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

Hallituksen jäsenet eivät ole yhtiön osakeohjelman eivätkä kannustinpalkkiojärjestelmän piirissä.

Vuoden 2016 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.

Palkitsemisen päätöksentekojärjestys



Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja 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.

Finnairin hallituksen palkkiot 2016 maksuperusteisesti

	Vuosi- palkkiot ¹⁾	Hallituksen kokoukset	Valiokunnan kokoukset	Kokouspalkkiot yhteensä	Verotettavat etuudet ²⁾	Yhteensä
Jäsenet 1.1.–31.12.2016						
Klaus Heinemann	61 200	8/8	0/0	21 600	0	82 800
Maija-Liisa Friman	32 400	8/8	5/6	10 800	4 348	47 548
Gunvor Kronman	30 000	8/8	5/5	10 800	2 514	43 314
Jussi Itävuori	32 400	8/8	5/5	36 000	6 748	75 148
Jaana Tuominen	30 000	8/8	5/5	10 800	4 457	45 257
Nigel Turner	30 000	8/8	4/6	31 800	0	61 800
Jäsenet 17.3.–31.12.2016						
Jouko Karvinen (varapj.)	24 300	6/6	5/5	26 400	3 429	54 129
Jäsenet 1.1.–17.3.2016						
Harri Kerminen (varapj.)	8 100	2/2	3/3	4 800	0	12 900

Hallituksen kokouspalkkiot on esitetty yllä maksuperusteisesti.

¹⁾ Hallituksen palkkio on ilmaistu vuositasolla, mutta palkkio maksetaan kuukausierinä.

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

Johdon palkitseminen vuonna 2016

Finnair Oyj:n toimitusjohtajana toimi vuonna 2016 Pekka Vauramo. Johtoryhmässä oli vuonna 2016 toimitusjohtajan lisäksi yhdeksän henkilöä. Vuoden 2016 aikana johtoryhmässä aloitti kolme uutta jäsentä: Piia Karhu, Katri Harra-Salonen ja Jaakko Schildt. Ville Iho puolestaan jätti johtoryhmän 31.12.2016. Johtoryhmän jäsenet on esitelty sivulla 117.

Vuonna 2016 johdolle maksettiin kauden 2013–2015 pitkän aikavälin kannustimet kahdessa osassa kesäkuussa ja joulukuussa. Ohjelman maksimiansainnasta toteutui 27 prosenttia.

Johtoryhmän palkkojen ja palkkioiden eroja vuosien 2015 ja 2016 välillä selittävät johtoryhmän suurempi kokoonpano, joka tukee paremmin yhtiön kasvua ja strategiaa, sekä edellä mainittujen pitkän aikavälin kannustimien maksu ensimmäistä kertaa kolmeen vuoteen. Lisäksi siihen vaikuttavat lyhyen aikavälin kannustimet, jotka toteutuivat aiempaa korkeampina yhtiön taloudellisen tuloksen vuoksi.

Lisäeläkkeet

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja Pekka Vauramolle kertyy eläkettä ja hänen eläkeikänsä määräytyy työntekijän eläkelain mukaisesti. Toimitusjohtaja Vauramo on lisäksi oikeutettu maksuperusteiseen eläkevakuutukseen, jonka vuosimaksu on 20 prosenttia toimitusjohtajan kiinteästä vuosipalkasta. Lisäeläkkeessä on vapaakirjaoikeus, ja eläkeikä on alin mahdollinen eläkelain mukainen eläkeikä.

Johtoryhmä

Johtoryhmälle kertyy eläkettä työntekijän eläkelain mukaisesti. Lisäksi yhtiöllä on lisäeläkejärjestelmä, jonka piirissä on kolme johtoryhmän jäsentä. Johtoryhmän jäsenten lisäeläkejärjestelyt ovat verolakien tarkoittamia ryhmäeläkevakuutuksia. Kaikki johdon lisäeläkkeitä koskevat sopimukset ovat maksuperusteisia. 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 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 tai toimitusjohtajan irtisanoessa sopimuksen yhtiön kontrolliin vaihtumistilanteessa toimitusjohtajalle maksetaan kahdentoista kuukauden kuukausipalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisaajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos toimitusjohtaja irtisanoutuu tai siirtyy eläkkeelle.



Johtoryhmä

Johtoryhmän jäsenten toimitusjohtajien mukaan molemmilla osapuolilla on mahdollisuus irtisanoa sopimus ilman erityisiä perusteita. Nykyisten johtoryhmän jäsenten irtisanomisaika ja erokorvaus vaihtelevat työhön-tuloajankohdan käytännön mukaisesti. Irtisanomisaika on molemminpuolisesti enintään 6 kuukautta. Yhtiön päättäessä työsuhteen tai toimitusjohtajan irtisanoessa sopimuksen yhtiön kontrollin vaihtumistilanteessa johtajalle maksetaan työsuhteen riippuen enintään 12 kuukauden peruspalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisaajan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos työsuhteen puretaan tai jos johtaja irtisanoa itse työsuhteen tai siirtyä 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 2016 Pekka Vauramo	Toimitusjohtaja 2015 Pekka Vauramo	Johtoryhmä 2016 ¹⁾	Johtoryhmä 2015 ¹⁾
Peruspalkka²⁾				
Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä on hallituksen päättämä kuukausittain maksettava peruspalkka	Yhteensä, euroa	648 912	648 948	1 686 867
Luontoisedut				
Työsuhde-etuja on kuvattu sivulla 113	Autoetu, verotusarvo	0	0	60 201
	Puhelinetu, verotusarvo	240	240	1 887
	Muut verotettavat etuudet ³⁾	2 052	2 304	17 145
	Yhteensä, euroa	2 292	2 554	79 234
Lyhyen aikavälin kannustimet⁴⁾				
Periaatteita on kuvattu sivulla 117	Yhteensä, euroa	260 889	215 252	588 791
Pitkän aikavälin kannustimet⁵⁾				
	Avainhenkilöiden LTI, raha- ja osakeosuus yhteensä	80 793	0	76 383
	Fly Share, raha- ja osakeosuus yhteensä	0	0	13 552
	Yhteensä, euroa	80 793	0	89 935
MAKSETUT PALKAT JA PALKKIOT YHTEENSÄ		992 885	866 744	2 444 827
				1 458 152

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

²⁾Peruspalkka sisältää lomarahaa.

³⁾Muut verotettavat etuudet sisältävät mm. sairaskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstötiliput.

⁴⁾Vuoden 2015 kannustimien ansaintajakso oli 1.7.2014–30.6.2015 ja vuoden 2016 ansaintajakso oli 1.7.2015–30.6.2016.

⁵⁾Vuonna 2015 johdolle ei maksettu pitkän aikavälin kannustimia.

Johtoryhmän mediaansioitoiden eroja vuosien 2015 ja 2016 välillä selittävät johtoryhmän suurempi kokoonpano, joka tukee paremmin yhtiön kasvua ja strategiaa. Lisäksi siihen vaikuttavat lyhyen aikavälin kannustimet, jotka toteutuivat aiempaa korkeampina yhtiön taloudellisen tuloksen vuoksi.

HALLITUS 31.12.2016



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:n ja Scope Ratings AG:n Advisory Boardin jäsen, Avinomics GmbH:n hallituksen jäsen.

Jouko Karvinen

s. 1957, DI, Suomen kansalainen

Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja ja jäsen vuodesta 2016

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta

Päätoimi: Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät: Val-

met Oyj:n hallituksen jäsen, IMD business schoolin (Lausanne, Sveitsi) säätiön ja halintoneuvoston jäsen sekä Komatsu Corporation of Japanin kansainvälisen neuvoston jäsen.

Maija-Liisa Friman

s. 1952, DI, Suomen kansalainen. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta (pj.).

Päätoimi: Hallitusammattilainen.

Keskeiset luottamustehtävät: Neste Oyj:n hallituksen varapuheenjohtaja,

SCA:n, LKAB:n, Arvopaperimarkkinayhdistyksen ja Boardman Oyj:n hallitusten jäsen. Helsingin Diakonissalaitoksen säätiön hallituksen 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 Initiative ja Plan Internationalin hallituksen varapuheenjohtaja, Veripalvelun, Helsingin yliopiston, Konstsamfundetin, 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 Elinkeinoelämän keskusliiton ja Suomen Messut Osuuskunnan hallituksen jäsen, Elintarviketeollisuusliitto ry:n hallituksen puheenjohtaja.

Nigel Turner

s. 1958, BA (Hon.), Ison-Britannian kansalainen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014.

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta.

Päätoimi: -

Keskeiset luottamustehtävät: lentokoneleasing-yhtiö Truenoord Ltd:n hallituksen puheenjohtaja.

Hallitus valittiin 17.3.2016 pidetyssä yhtiökokouksessa. Lisätietoa hallituksen jäsenistä sekä heidän Finnair-osakkeiden omistuksesta löytyy osoitteesta <https://investors.finnair.com/fi/governance/insider-issues/managers-holdings>.



JOHTORYHMÄ 31.12.2016



Pekka Vauramo

s. 1957, DI, Finnairin toimitusjohtaja 1.6.2013 alkaen. Vauramo tuli Finnairin palvelukseen lastinkäsittely-yhtiö Cargotecilta, jossa hän toimi eri johtotehtävissä vuosina 2007-2013, viimeksi MacGregor-liiketoiminta-alueen operatiivisena johtajana Hongkongissa. Vuosina 1985-2007 Vauramo työskenteli ruotsalaisessa kaivos- ja rakennusyhtiö Sandvikissa.

Eija Hakakari

s. 1961, KM, henkilöstöstä ja kulttuurista vastaava johtaja 1.10.2014 alkaen. Eija Hakakari on aiemmin toiminut Stora Enson Printing and Living -divisionan henkilöstöjohtajana, Rautaruukin henkilöstöjohtajana sekä henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Kiinassa ja Suomessa.

Katri Harra-Salonen

s. 1969, DI, eMBA, Finnairin Chief Digital Officer (CDO) 21.3.2016 alkaen. Harra-Salonen on tehnyt pitkän uran digitaaliseen transformatioon liittyvissä tehtävissä. Vuodesta 2012 hän toimi perustamansa Umbrella Strategic Advisory Oy:n toimitusjohtajana. Sitä ennen hän toimi Fjord Sweden AB:n toimitusjohtajana Tukholmassa sekä johtotehtävissä Satama Interactive Oyj:ssä Suomessa ja Ruotsissa.

Juha Järvinen

s. 1976, MBA, BA (hons), kaupallinen johtaja 1.11.2014 alkaen, 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.

Piia Karhu

s. 1976, kauppatieteiden tohtori, Finnairin asiakaskokemuksesta vastaava johtaja 1.3.2016 alkaen. Finnairin palveluksessa eri johtotehtävissä vuodesta 2013. Viimeksi hän vastasi Finnairin verkoston suunnittelusta ja liiketoiminnan kehityksestä.

Sami Sarelius

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

Jaakko Schildt

s. 1970, insinööri, MBA, Finnairin operatiivinen johtaja 16.8.2016 alkaen. Schildt toimi aiemmin Thomas Cook Airlines UK:n vastuullisena johtajana ja sitä ennen mm. Finnair Tekniikan johtajana sekä SAS-konsernin eri johtotehtävissä.

Arja Suominen

s. 1958, FM, eMBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2011. Suominen työskenteli aiemmin Nokian viestintäjohtajana.

Pekka Vähähyyppä

s. 1960, kauppatieteiden maisteri, eMBA, talousjohtaja 17.8.2015 alkaen. Vähähyyppä toimi vuosina 2000-2015 Stockmannin 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 löytyy Finnairin verkkosivuilta.





TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään torstaina 16.3.2017 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 6.3.2017 Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon.

Ilmoittautuminen

Osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää äänioikeuttaan, tulee ilmoittaa osallistumisestaan yhtiölle maanantaina 13.3.2017 kello 10 mennessä. Ilmoittautua voi

- internetissä osoitteessa <http://company.finnair.com/fi>,
- 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 13.3.2017 klo 10.00.

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

Yhtiökokouspäivämääriä ja aikoja

6.3.2017 Yhtiökokouksen täsmäytyspäivä
13.3.2017 klo 10.00 viimeinen ilmoittautumisaika
16.3.2017 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 31.12.2016. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2016 jaetaan osinkoa 0,10 euroa osaketta kohti.

Taloudelliset katsaukset vuonna 2017

Finnair Oyj julkaisee neljä taloudellista katsausta vuonna 2017. Julkaisuaikataulu on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2016 keskiviikkona 15.2.2017
- Osavuositarkastus tammi-maaliskuulta 2017 perjantaina 28.4.2017
- Osavuositarkastus tammi-kesäkuulta 2017 torstaina 20.7.2017
- Osavuositarkastus tammi-syyskuulta 2017 keskiviikkona 25.10.2017

Tilinpäätöstiedote ja osavuositarkastukset julkistetaan vuonna 2017 arviolta klo 9.00.

Finnairin taloudelliset raportit laaditaan suomeksi ja englanniksi. Osakkeenomistaja voi halutessaan tilata tai perua Finnairin tulostiedotteet tai kaikki pörssi- ja lehdistötiedotteet sähköpostiinsa osoitteessa <http://company.finnair.com/fi/media>.



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 mainittuja tietoja.

Arvioita Finnairista sijoituskohteena

Seuraavat analyytikot seuraavat käsityksemme mukaan säännöllisesti Finnair-konsernia. Lista ei välttämättä ole täydellinen. Luettelossa mainitut analyytikot seuraavat yhtiötä omasta aloitteestaan, eikä Finnair vastaa heidän kannanotoistaan.

- Carnegie, Robin Nyberg, Finland, Puh. +358 9 618 71 234
- Evli Bank, Jaakko Tyrväinen, Finland, Puh. +358 9 4766 9314
- HSBC, Achal Kumar, UK, Puh. +91-80-4555 2751
- Nordea, Pasi Väisänen, Finland, Puh. +358 9 1655 9943
- Pohjola, Jari Räisänen, Finland, Puh. +358 10 252 4504
- Inderes, Antti Viljakainen, Finland, Puh. +358 44 591 2216



Vastuullisuus



OLENNAISUUSANALYYSI

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.

Olennaisuusanalyysia varten tunnistettiin Finnairin toimintaympäristöstä nousevia yritys vastuun asioita analysoimalla toimialatrendejä, lainsäädäntöä, yritys vastuun raportointiohjeistoja, verrokkiyhtiöiden raportointia sekä eri sidosryhmien esille nostamia asioita.

Tunnistetut yritys vastuun näkökohdat priorisoitiin niiden liiketoimintavaikutuksen sekä sidosryhmien kiinnostuksen perusteella asiantuntijatyöpajoissa. Priorisoinnin tulokset käytiin läpi keskeisten sidosryhmien edustajien kanssa. Finnairin johtoryhmä sekä hallitus hyväksyivät olennaisuusanalyysin tulokset.

Olennaisuusanalyysin tuloksena määritellyt olennaiset yritys vastuun asiat ryhmiteltiin viiden teeman alle. Tätä analyysia sekä ryhmittelyä käytettiin myös vuoden 2016 raportoinnin pohjana.



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

Talous

- Taloudelliset tulokset ja tulevaisuuden kilpailukyky
- Paikalliset taloudelliset vaikutukset

Henkilöstö

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

Asiakas

- Matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus
- Asiakastyytyväisyys
- Täsmällisyys

Finnairin merkittävimmät yritys vastuun vaikutukset liittyvät asiakkaiden ja henkilöstön turvallisuuden varmistamiseen, yhtiön taloudellisen kilpailukyvyyn ylläpitämiseen ja rooliin suomalaisessa yhteiskunnassa sekä polttoainetehokkuuden jatkuvaan parantamiseen. Sidosryhmien edustajat korostivat edellä mainittujen lisäksi henkilöstön osaamisen, hyvinvoinnin ja yhdenvertaisuuden sekä eettisten toimintatapojen ja hyvän hallinnon merkitystä.

Seuraavassa taulukossa on kuvattu Finnairin olennaisten teemojen ja näkökohtien linkitys GRI G4 -raportointiohjeiston määrittämiin näkökohtiin sekä näkökohdille määritellyt laskentarajat. Olennaisuusanalyysin perusteella Finnairin raportoidut GRI-sisällöt keskittyvät entistä enemmän kaikkein merkittävimpiin vaikutuksiin Finnairin arvoketjussa.

Finnairin olennaiset teemat, näkökohdat ja laskentarajat

Finnairin teema ja olennainen näkökohta	GRI G4 -näkökohdat (G4-19)	Näkökohtien laskentarajat (G4-20, G4-21)
Ympäristö <ul style="list-style-type: none"> • Polttoainetehokkuus • Energia ja kasvihuonekaasupäästöt • Ympäristölainsäädäntö ja määräykset • Reittisuunnittelu • Luonnon monimuotoisuus 	Ympäristövastuun näkökohdat (EN) <ul style="list-style-type: none"> • Energia • Päästöt • Jätevedet ja jätteet • Luonnon monimuotoisuus • Määräystenmukaisuus 	Finnairin oma toiminta sekä epäsuorat vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin (Scope 3) ja luonnon monimuotoisuuteen
Talous <ul style="list-style-type: none"> • Taloudelliset tulokset ja tulevaisuuden kilpailukyky • Paikalliset ja taloudelliset vaikutukset 	Taloudellinen vastuu (EC) <ul style="list-style-type: none"> • Taloudelliset tulokset • Väilliset taloudelliset vaikutukset 	Finnairin oma toiminta, yhteiskunta ja paikallisyhteisöt
Asiakas <ul style="list-style-type: none"> • Matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus • Asiakastytyväisyys • Täsmällisyys 	Tuotevastuu (PR) <ul style="list-style-type: none"> • Asiakkaiden terveys ja turvallisuus • Tuote- ja palvelutiedot • Markkinoitviestintä • Asiakkaiden yksityisyyden suoja • Määräystenmukaisuus 	Finnairin oma toiminta ja asiakkaat
Henkilöstö <ul style="list-style-type: none"> • Eettinen liiketoiminta ja vastuullinen hankinta • Eettiset toimintaohjeet • Korruption ja lahjonnan vastaiset menettelyt • Ihmisoikeudet • Ostokäytännöt ja hankintaketjun vastuullisuus 	Sosiaalinen vastuu - Työllistäminen (LA) <ul style="list-style-type: none"> • Työllistäminen • Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet • Työterveys ja -turvallisuus • Koulutus • Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet • Tasa-arvoinen palkitseminen 	Finnairin oma toiminta
Eettinen liiketoiminta ja vastuullinen hankinta <ul style="list-style-type: none"> • Eettiset toimintaohjeet • Korruption ja lahjonnan vastaiset menettelyt • Ihmisoikeudet • Ostokäytännöt ja hankintaketjun vastuullisuus 	Yhteiskunta (SO) <ul style="list-style-type: none"> • Lahjonta ja korruption vastaisuus • Poliittinen vaikuttaminen • Kilpailun rajoitukset • Määräystenmukaisuus Ihmisoikeudet (HR) <ul style="list-style-type: none"> • Ihmisoikeusarviointit • Toimittajien ihmisoikeusarviointit Taloudellinen vastuu (EC) <ul style="list-style-type: none"> • Ostokäytännöt 	Finnairin oma toiminta, kumppanit ja hankintaketju



RAPORTOINTIPERIAATTEET

Finnair oli yksi maailman ensimmäisiä lentoyhtiöitä, joka raportoi yhteiskuntavastuuasioistaan kansainvälisen GRI (Global Reporting Initiative) -viitekehyksen mukaan. Tämä vuosikertomus on koostettu soveltaen GRI:n G4-ohjeistusta (core-laajuus).

Raportti kattaa emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikki sen Suomessa toimivat tytäryhtiöt.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminnasta Finnair-konserni ei raportoi, koska pieninä toimijoina niillä ei ole katsottu olevan oleellista merkitystä yhtiön yhteiskuntavastuunäkökohtien kannalta. Mahdolliset poikkeukset tästä mainitaan kunkin tunnusluvun kohdalla erikseen. Ulkoistetuista toiminnoista Finnair ei raportoi. Raportoitavat liiketoimintayksiköt ja tytäryhtiöt on lueteltu oheisessa taulukossa.

Finnairin huolto-organisaatio muodostuu kahdesta yrityksestä: Finnair Technical Services Oy:stä ja Finnair Engine Services Oy:stä. Molempien yhtiöiden toimintaa ovat lentokoneiden ja niiden osien sekä laitteiden korjaukset ja huoltaminen, minkä vuoksi niiden yhteiskuntavastuunäkökohdat ovat konsernitasolla yhteneväiset. Näitä yhtiöitä käsitellään tässä raportissa yhtenä kokonaisuutena, Finnair Tekniikkana.

Raportin tietolähteet, mittaus- ja laskentamenetelmät

Raportin tiedot on kerätty yhtiön sisäisistä tilastointijärjestelmistä sekä alihankkijoilta. Mittaus- ja laskentamenetelmien osalta on noudatettu GRI G4 -laskentaohjeita aina, kun saatavilla ollut aineisto on sen mahdollistanut mielekkäästi ja tarkoituksenmukaisesti. Mikäli jotain muuta mittaus- tai laskentatapaa on käytetty,

tästä on maininta kunkin tunnusluvun kohdalla. Luvut on esitetty aikasarjoina aina, kun se on ollut asianmukaista ja luotettavasti mahdollista.

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääasiassa tilinpäätöstiedoista. Muu taloudellisen vastuun informaatio on peräisin yhtiön eri toimijoilta.

Henkilöstöä koskevat suhdeluvut perustuvat aktiivisiin työsuhteisiin 31.12.2016. Ne eivät sisällä lepääviä työsuheteita eivätkä Aurinkomatkojen Baltian maissa toimivaa tytäryhtiötä Aurinko Ou:ta (työsuhteessa olevien määrä 31.12.2016).

Finnairin suurin yksittäinen materiaalikuluerä on lentopetrolia. Lentopetrolia käsitellään tässä raportissa kuitenkin energiana, sillä käyttötarkoituksensa ja ympäristövaikutustensa vuoksi lentopetrolia on mielekästä ymmärtää varastoituna energiana. Polttoaineet raportoidaan myös massansa tai tilavuutensa perusteella.

Lentotoiminnan polttoaineenkulutus ja päästöluvut (Euroopan parlamentin ja neuvoston päästökauppa-direktiivin 2003/87/EC liite 1) on haettu yhtiön omista seurantajärjestelmistä ja ne perustuvat todelliseen polttoaineen kulutukseen (kasvihuonekaasupäästöjen tarkailusta ja raportoinnista annetun asetuksen (EU) No 601/2012 mukainen menetelmä A). Lentopolttoaineeseen tässä raportissa sovellettu päästökerroin on 3.15 kg CO₂/kg (2006 IPCC Inventory Guidelines -ohjeen mukainen oletusarvo).

Euroopan unionin päästökaupparjestelmän (EU ETS) "menetelmä A" -kaava: ilma-aluksen polttoainetankeissa olevan polttoaineen määrä, kun ilma-alus on tankattu

Finnair-konserni

Toiminta-alue	Liiketoimintayksikkö/tytäryhtiö	Sisältyy raporttiin
Lentoliikenne	Lentoliikenne	x
	Finnair Cargo Oy	x
	Finnair Aircraft Finance Oy ja FAF:n tytäryhtiöt	x
	Finnair Technical Services Oy	x
	Finnair Engine Services Oy	x
Matkapalvelut	Oy Aurinkomatkat - Suntoours Ltd Ab	x
	Suomen Matkatoimisto Oy (SMT)*	x
	Amadeus Finland Oy	x
Muut toiminnot	Konsernihallinto	x
	Yhteiset toiminnot	x
	FTS Financial Services Oy	x
	Finnair Flight Academy Oy	x

* Suomen Matkatoimisto Oy (SMT) myytiin 2016 viimeisellä vuosineljänneksellä, SMT:n luvut tammi-lokakuulta 2016.

lentoa varten - ilma-aluksen polttoainetankeissa olevan polttoaineen määrä, kun ilma-alus on tankattu seuraavaa lentoa varten + tätä seuraavaa lentoa varten tankattu polttoaineen määrä. Tämän menetelmän tarkoituksena on rekisteröidä lentokoneen apuvoimailteen polttoaineen kulutus maan pinnalla.

Tilanteissa, joissa menetelmää A ei voida käyttää, käytetään todellista lähtö- ja määräaseman välistä kulutusta (leg consumption) (kydyssä olevan polttoaineen määrä - jäljelle jäänyt polttoaineen määrä), johon lisätään keskimääräinen apuvoimailteen kulutus.

Polttoaineen massa muunnetaan tilavuudeksi polttoaineen toimittajien ilmoittamien tiheysarvojen perusteella. Jos tiheysarvoa ei ole saatavissa, käytetään oletusarvoa 0,800.

Vuokratulostolla ja -ohjaamomiehistöllä (ns. wetlease) operoitujen lentojen toteutunut polttoaineen kulutus on kysytty vuokranantajalta. Jos tietoa ei ole saatu, polttoaineen kulutus on laskettu koneen valmistajan määrittelyjen tai vuokranantajan ilmoittamien konetyyppi- ja lentotunti-kohtaisten polttoaineen kulutustietojen perusteella.

Tietopuutteet ja virheelliset tiedot on korvattu käytännöllä mahdollisimman hyvin vastaavia korvaavia tietoja. Energiakulutuksen rapotoinnissa sähkön ja lämmön tiedot perustuvat mitattuihin kulutustietoihin ja pinta-alan perusteella arvioituihin tietoihin niissä tapauksissa, kun suoraa mittaustietoa ei ole ollut saatavilla.

Finnair on arvioinut Scope 3 -päästönsä GHG Protocolin Corporate Value Chain (Scope 3) -laskenta- ja raportointistandardin mukaisesti. Katgoria 3:en hankitun energian epäsuorien päästöjen (muut kuin Scope 1-2) primääritiedot ovat peräisin Finnairin polttoainetietokannasta. Päästökertoimen lähde JET A-1 -lentopolttoaineelle: SFS-EN 16258 -standardi. Polttoaineen porauksen, tuotannon ja kuljetuksen päästöt = polttoaineen määrä * 0,0159 tonnia CO2/GJ.

Materiaalivirtojen, jätemäärien ja kiinteistöjen energiankulutuksen tiedot on saatu palvelun tarjoajilta tai tavarantoimittajilta, tai ne perustuvat maksettuihin laskuihin. Finnair Tekniikan ympäristötietoa saadaan myös sen ympäristöluvun edellyttämistä seuranta- ja mittausjärjestelmistä. Tekniikan materiaalien käytöstä raportoidaan ainoastaan kemikaalit, koska raaka-aineiden ja varaosien tilastointikäytäntö ei mahdollista vertailukelpoista esitystapaa. Finnair Tekniikka ei kuitenkaan ole merkittävä raaka-aineiden käyttäjä, ja Tekniikan keskeiset ympäristönäkökohdat liittyvät kemikaalien varastointiin ja käyttöön.

Henkilöstöä koskevat tiedot tulevat Finnairin henkilöstöhallinnon tietojärjestelmistä sekä henkilöstön hyvin-

voinnista vastaavilta. Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2016 luvut saattavat vielä tarkentua. Ihmisoikeuksiin ja paikallisyhteisöihin liittyvät tiedot ovat peräisin hankintasopimuksista, hankinnoista vastaavilta, alihankkijoilta sekä matkailun vaikutusten osalta pääasiassa Aurinkomatkat Oy:ltä, joka matkanjärjestäjänä on tässä suhteessa avainasemassa. Toiminnan lakien- ja määräystenmukaisuus on vahvistettu yhtiön lakiasianosastolta.

Asiakastyytyväisyyteen liittyvät tiedot puolestaan perustuvat asiakastyytyväisyystutkimuksiin sekä yhtiön saamaan palautteeseen.

Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa

Finnair päivitti vuoden 2015 aikana yritys vastuun olennaisuusanalysinsä GRI G4 -raportointiohjeiston mukaisesti. Olennaisiin teemoihin ja näkökohtiin liittyvät vaikutukset ja tunnusluvut määriteltiin uudelleen. Samaa määrittelyä on käytetty tässä 2016 raportissa.

Raportoitavissa tiedoissa ei ole kuitenkaan tapahtunut suuria muutoksia edelliseen raporttiin verrattuna. Yksittäisten lukujen muutokset on kuvattu kyseisen indikaattorin kohdalla.

Finnairin organisaatorakennetta ja tilinpäätöstietojen laskentaa koskevat muutokset kuvataan tarkemmin Finnairin taloudellisten lukujen yhteydessä.

Raportin painopisteet

Finnair luopui 2013 erillisen yhteiskuntavastuuraportin ja taloudellisen katsauksen julkaisemisesta. Kaikki tiedot löytyvät vuosikertomuksesta ja tästä GRI-osasta.

Raportin painopisteet perustuvat olennaisuusanalyysiin, joka on tarkemmin kuvattu sivuilla 123.



**FINNAIR ON RAPORTOINUT
GRI-OHJEISTUKSEN
MUKAISESTI JO VUODESTA
2008.**

TALOUELLINEN VASTUU

Finnairin tavoitteena on synnyttää kestävää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti, kilpailukykyisesti sekä sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Vastuullinen toiminta on kannattavan liiketoiminnan kulmakivi, ja Finnair ottaa huomioon toimintansa vaikutukset ympäröivään yhteiskuntaan.

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisena osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Finnairin taloudellinen vastuu vuonna 2016

Finnair todettiin vuonna 2016 riippumattomassa arvioinnissa vastuulliseksi veronmaksajaksi, jonka raportoinnista saa riittävän kuvan verosuunnittelun vastuullisuuden arvioimiseksi. Finnairin verojalanjälkiselvitys on esitetty vuosikertomuksen sivuilla 87-89.

Finnair pyrkii helpottamaan tilinpäätöksensä lukemista ja siitä saatavan kokonaiskuvan muodostamista viime vuonna hyväksi todetuin keinoin: Ensinnäkin liitetiedot esitetään liiketoimintalähtöisinä asiakokonaisuuksina, joissa kuvataan myös asiayhteyteen kuuluvat laadinta-periaatteet, kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät. Toiseksi huomionarvoisia lukuja on korostettu ympäröimällä sekä selostettu tähdellä merkityssä kohdissa käytetään havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

Taloudellisen vastuun tunnusluvut

EC1 Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen

Milj. euroa	2016	2015	2014
Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo			
Konsernin liikevaihto	2 316,8	2 254,5	2 284,5
Liiketoiminnan muut tuotot	75,5	85,2	18,3
Rahoitustuotot	1,0	1,3	3,5
Tuotot yhteensä	2 393,3	2 341,0	2 306,3
Jaettu taloudellinen arvo			
Yrityksen ulkopuolelle maksetut rahavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut	1 939,0	1 802,3	1 905,4
Maksut henkilöstölle*	341,6	335,6	344,3
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille			
Osingot**	0	0	0
Korot ja muut rahoituskulut	11,5	9,7	26,9
Maksut valtioille***	8,1	9,6	7,6
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	n/a	n/a	n/a
Jaettu yhteensä	2 300,2	2 157,2	2 284,3
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen arvo	93,1	183,7	22,0
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	516,9	329,7	82,4
Vertailukelpoinen liike-tulos	55,2	23,7	-36,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	8,9	12,2	-6,5

¹ <http://www.finnwatch.org/fi/blogi/365-ruusuja-finnairin-veroraportille>.

* Maksut henkilöstölle sisältävät palkat ja palkkiot sekä eläkekulut. Lisätietoja maksuista henkilöstölle löytyy Finnairin vuoden 2015 Palkka- ja palkkioselvityksestä sivuilta 112-117.

** Hallitus ehdottaa vuoden 2016 varsinaiselle yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osaketta kohti.

*** Sisältää tuloverot, sosiaaliturvamaksut ja kiinteistöverot. Lisätietoja maksuista valtioille löytyy Finnairin vuoden 2016 verojalanjälkiselvityksestä sivuilta 87-89.

Huom. Maksut valtiolle eivät sisällä maksuja Finavialle, joka on valtion 100 %:sti omistama lentoasemaoperaattori. Finnair maksoi Finavialle liikennöimismaksuja ja vuokria yhteensä noin 60 miljoonaa euroa vuonna 2016 ja noin 55 miljoonaa vuonna 2015. Näistä lennonjohdosta aiheutuvia kuluja oli noin 26 miljoonaa euroa (25). Lisäksi Finnair tilittää Finavialle asiakkailta perittävät matkustajamaksut, vuonna 2016 yhteensä noin 70 miljoonaa euroa ja 2015 noin 65 miljoonaa euroa.



G4-EC2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle

Ilmastonmuutoksen torjunnassa keskeiset toimenpiteet ja ohjausmekanismit kohdistuvat fossiilisten polttoainoiden käytön vähentämiseen. Finnairin käyttämä lentopetrolin on fossiilista polttoainetta ja polttoainekulut ovat yhtiön merkittävin yksittäinen kustannuserä. Näin ollen kaikki lentopetrolin hintaan vaikuttavat tekijät vaikuttavat samansuuntaisesti Finnairin toimintakuluihin. Tarve vähentää polttoaineen kulutusta - ja siten myös hiilidioksidipäästöjä - vaikuttaa merkittävästi yhtiön liiketoimintaan. Polttoaine muodosti yli neljänneksen Finnairin toiminnallisista kuluista vuonna 2016, joten tehokkuudella on olennainen vaikutus omistaja-arvon kehitykseen.

Polttoaineen kulutusta vähentääkseen yhtiö noudattaa strategiaa, joka koostuu neljästä osa-alueesta: teknologinen kehitys, operatiivisen tehokkuuden parantaminen, infrastruktuurin kehitys ja globaalin päästökauppajärjestelmän tukeminen. Finnair operoi modernilla laivastolla ja investoi vuodesta 2015 alkaen uuden sukupolven polttoainetehokkaiisiin laajarunkokoneisiin kilpailuetunsa turvaamiseksi.

Finnair on jo useiden vuosien ajan tukenut maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka toimialan operatiivisten, teknologia- ja infrastruktuuriponnisteluja lisäksi edistäisivät kasvihuonekaasujen vähentämistä. Vuonna 2016 Finnair osallistui EU:n päästökauppaan, jota sovellettiin Euroopan sisäisiin lentoihin (Emission Trading Scheme, EU-ETS), ja vuoden 2016 päästökaupasta suoraan aiheutuneet kustannukset olivat Finnairille noin 1,7 miljoonaa euroa. Päästökaupan suoraa kustannusta tulevina vuosina on vaikeaa arvioida mahdollisten tulevien sääntömuutosten vuoksi.

Finnair on johtavia yhtiöitä hiilidioksidipäästöjen raportoinnissa sekä päästöjen vähentämisessä. Ilmastonmuutokseen liittyviä riskejä, mahdollisuuksia, taloudellisia vaikutuksia sekä hallintakeinoja on kuvattu yksityiskohtaisesti yhtiön Carbon Disclosure Project (CDP) -raportin vastauksissa. Vuonna 2016 CDP nimesi Finnairin yhdeksi Pohjoismaiden johtavista yrityksistä ilmastoasioissa. Finnairin pisteytystulos vuonna 2016 oli A-.

G4-EC3 Eläkesitoumusten kattavuus

Työntekijän eläkelain (TyEL) mukainen eläketurva koskee kaikkia Finnairin työntekijöitä. Vuonna 2016 eläkemasujen osuus palkoista oli 18,0 prosenttia ja eläkkeisiin liittyvä osuus henkilöstökuluista 13,9 prosenttia. Lisäksi osaa henkilöstöstä koskee eläkesäätiön lisäetu ja johtoa heidän sopimustensa mukainen mahdollinen lisäetu. Yhtiön henkilöstöstä 39,2 prosenttia kuuluu eläkesäätiön lisäedun piiriin. Finnairin eläkevastuu (FAS) oman eläkesäätiönsä suhteen oli 340,0 miljoonaa euroa vuoden 2016 lopussa. Eläkevastuu on kokonaisuudessaan katettu.

G4-EC4 Valtiolta saatu merkittävä taloudellinen tuki

Valtio ei tue Finnairin toimintaa taloudellisesti. Poikkeuksen muodostaa Finnairin Ilmailuopisto. Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnair Oyj:n ylläpitämä ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erikoisoppilaitoksena. Ilmailuopiston tehtävänä on järjestää ammattitutkintoon ja erikoisammattitutkintoon valmistavaa ammatillista lisäkoulutusta sekä muuta Finnair Oyj:n ja sen tytäryhtiöiden toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa ammatillista lisäkoulutusta (Ammatillisen lisäkoulutuksen järjestämislupa Dnro 551/530/2006, 13.12.2006). Yksityisesti omistettuna oppilaitoksena Finnairin Ilmailuopisto

FINNAIR ON JOHTAVIA YHTIÖITÄ HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN RAPORTOINNISSA SEKÄ PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESSÄ.

rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti. Vuonna 2016 Finnairin Ilmailuopisto sai opetushallitukseksi tukea yhteensä noin 2,0 miljoonaa euroa.

G4-EC9 Paikallisten ostojen osuus merkittävässä toimipaikoissa

Finnairin kotikenttä on Helsinki-Vantaan lentoasema, josta lähes kaikki Finnairin lennot lähtevät tai jonne ne saapuvat. Lähtevien matkustajien lukumäärästä jokainen muu yksittäinen lentoasema eli ns. ulkokenttä muodostaa alle 5 prosenttia. Myös Finnairin pääkonttori ja teknisten palvelujen tytäryhtiö sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentoaseman välittömässä läheisyydessä. Merkittävin osa Finnairin hankinnoista painottuu näistä syistä Helsinki-Vantaan alueelle.

Finnairin tavara- ja palveluhankinnoista kohdistui vuonna 2016 suomalaisille toimittajille 45 prosenttia. Finnairin merkittävin kuluerä on lentopetroli. Lentopetrolin hankinnassa taloudellisilla seikoilla ja toimitusvarmuudella on merkittävä painoarvo. Lentopetroli hankitaan paikallisesti eri lentokohteista noin 55 eri toimittajalta. Finnairin vuonna 2016 globaalisti käyttämästä polttoaineesta yli puolet jalostettiin paikallisesti Suomessa.

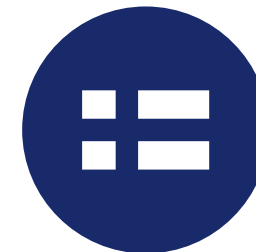
Finnair-konserniin kuuluvan Aurinkomatkat Oy:n ohjelmassaan käyttämistä hotelleista suurin osa on pieniä tai keskisuuria hotelleja, joilla on pääsääntöisesti paikalliset omistajat. Aurinkomatkoilla on lisäksi joka kohteessaan paikallinen edustaja, jolta Aurinkomatkat ostaa muun muassa maakuljetukset, retkijärjestelyt ja muita toimintaan liittyviä palveluita.

Finnair kerää ja seuraa konsernitason tietoja hankinnoista kaikilta toimittajilta ja kaikilta alueilta. Finnair edellyttää toimittajiltaan, niin paikallisesti kuin kansainvälisestikin, lentotoiminnan lakien ja sääntelyn noudattamista. Hankinnoissa kiinnitetään lisäksi huomiota tarkoituksenmukaisuuteen, toimitusvarmuuteen, kustannuskilpailukykyyn sekä laatuun. Hankittavien tuotteiden tulee olla kestäviä sekä ympäristölle ja ihmisille mahdollisimman turvallisia. Monet yhtiön hankintakategorioista ovat viranomaisäädeltyjä, jolloin mahdollisten toimittajien tulee olla viranomaisen hyväksymiä. Tällaisia ovat muun muassa kaikki lentoturvallisuuteen liittyvät hankinnat. Finnair-konsernin eettiset toimintaohjeet toimittajille (Supplier Code of Conduct) sisältävät hankintaa koskevat yleiset vastuullisuus- ja eettisyysperiaatteet. 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, toimitusketjuun sekä asiakkaisiin. Finnair kehitti vastuullisuusyhteistyötään kotimaisten toimittajien ja yhteistyökumppanien kanssa vuonna 2016 jakamalla parhaita toimintatapoja ja käytäntöjä vastuulliseen hankintaan. Yhteistyön tavoitteena oli parantaa kotimaasta ostettujen tuotteiden ja palveluiden jäljitettävyyttä toimitusketjussa.



Finnair on jo useiden vuosien ajan tukenut maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka edistävät kasvihuonekaasujen vähentämistä



Vuonna 2016 Finnairin tavara- ja palveluhankinnoista 45 prosenttia kohdistui suomalaisille toimittajille

SOSIAALINEN VASTUU

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

Finnairin sosiaalinen vastuu vuonna 2016

- Finnair uudisti eettiset sääntönsä (Code of conduct) ja aloitti siihen liittyvät koulutukset.
- Finnair otti käyttöön oneworld-allianssin valitsemansa SEDEX -toimittaja-auditointityökalun ja teki riskikartoituksen toimittajistaan.
- Finnair järjesti kumppanipäivän, jonka aikana käsiteltiin laajasti myös vastuullisuusasioita.
- Yhdenvertaisuustyöryhmä laati Finnairin yhdenvertaisuus- ja tasa-arvo suunnitelman, jossa kartoitettiin yhtiön nykytilanne sekä määriteltiin tulevien vuosien tavoitteet ja toimenpiteet.
- Aurinkomatkat on kuluttajien näkemyksen mukaan Suomen vastuullisin matkanjärjestäjä Sustainable Brand Index -tutkimuksen mukaan. Se on Pohjoismaiden suurin kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen keskittyvä bränditutkimus. Kysely pohjautuu YK:n Global Compact -aloitteen kymmenen periaatteeseen.
- Finnair osallistui yhdessä Unicefin ja muiden matkailualan toimijoiden kanssa turismin ja matkailun ihmisoikeusvaikutusten kartoituksen pilottihankkeseen Vietnamin 2015-16. Tämän lisäksi Unicefin tilaamana yliopistollisena lopputyönä arvioitiin lentoliikenteen ja lasten oikeuksia.
- We Together @Finnair työtyytyväisyystutkimuksen tulos oli 3,69

- Finnair allekirjoitti yhteistyösopimuksen UN Womenin kanssa. UN Women toimii parantaakseen sukupuolten välistä tasa-arvoisuutta ja naisten vaikutusvaltaa yleisesti. Finnair haluaa olla mukana edistämässä tätä työtä.

Henkilöstövastuu

Sosiaalinen vastuu liittyy keskeisesti yhtiön henkilöstöön ja sen työoloihin, sillä Finnair on merkittävä työnantaja. Henkilöstöjohtamisen käytännöt kattavat kaikki olennaiset tunnistetut yhteiskuntavastuunäkökohdat.

Henkilöstöön ja sen työoloihin liittyviä vaikutuksia johdetaan Finnairissa strategisten henkilöstölinjausten ja Finnairin henkilöstöpolitiikan mukaisesti. Yhdessä henkilöstön kanssa vuonna 2015 kirkastetut, kaikkien finnairlaisen ohjenuorana toimivat arvot välitän, yksinkertaistan ja olen rohkea näkyvät henkilöstön mielestä arjessa yhä paremmin. Arvoprosessin yhteydessä uudistettiin myös Finnairin henkilöstötutkimus. We together@Finnair -tutkimuksen tavoitteena on seurata, missä on onnistuttu ja missä Finnairin tulee kehittää toimintaansa. Henkilöstötutkimuksen keskeiset teemat ovat Minun työni, Esimiestyö ja johtaminen, Yhdessä tekeminen, Työnantajani.

Johtamisen kehittäminen Finnairin keskeinen henkilöstöjohtamisen kehitysalue. Tiimien ja organisaation kehittämistarpeet tunnistetaan ja henkilöstön hyvinvointia sekä sitoutumista seurataan säännöllisesti aiemmin mainitun henkilöstötutkimuksen avulla.

Yhdenvertaisuus ja syrjimättömyys ovat osa Finnairin arvopohjaa. Vuonna 2015 perustettu yhdenvertaisuustyöryhmä laati Finnairin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuus-

suunnitelman. Työryhmän ja suunnitelman päämääränä on edistää asiakkaiden ja oman henkilöstön yhdenvertaisuuden toteutumista. Finnair tekee aktiivisesti yhteistyötä myös Suomen yhdenvertaisuusvaltuutetun toimiston kanssa käytäntöjen kehittämiseksi.

G4-10 Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan jaoteltuna

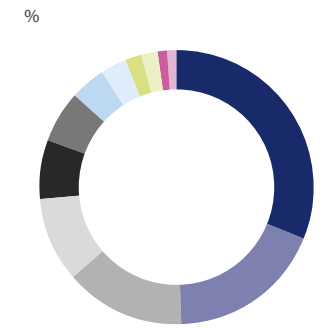
Vuonna 2016 Finnairin kokonaishenkilöstömäärä ei kasvanut merkittävästi, vaikka vuosi oli rekrytointivuosi: erityisesti lentävän henkilökunnan kasvu nosti kokonaishenkilömäärää, mutta toisaalta muun muassa SMT:n myynti laski sitä.

Aktiivisessa työsuhteessa oli vuoden 2016 lopussa 4642 henkeä, mikä on 105 työntekijää enemmän kuin vuotta aiemmin. Valtaosa henkilöstöstä työskentelee Suomessa, suurin osa Helsinki-Vantaan lentoasemalla tai sen välittömässä läheisyydessä.

Suomen ulkopuolella oli 31.12.2016 aktiivisessa työsuhteessa 523 henkilöä. Heistä 158 työskenteli Baltian maissa taloushallinnon toiminnoissa, 17 henkilöä Baltian maissa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa ja 75 henkeä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Loput työntekijät toimivat Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä.

Finnairin kokoaikaisten työntekijöiden osuus vuonna 2016 oli 97 prosenttia, ja toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 97 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 43,7 vuotta.

Henkilöstö ryhmittäin



- Matkustamohenkilökunta (SLSY) 31 %
- Lentäjät (SLL) 18 %
- Ylemmät toimihenkilöt (FYT) 14 %
- Ulkomaat 10 %
- Tekniikan työntekijät (IAU) 7 %
- Maapalvelutyöntekijät (IAU) 6 %
- Tekniset toimihenkilöt (LHT) 4 %
- Lentoalan toimihenkilöt (LTH) 4 %
- Johto 2 %
- Matkaoppaat, ulkomaat 2 %
- Matkatoimistovirkailijat 1 %
- Matkatoimistojen ylemmät toimihenkilöt 1 %

G4-11 Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö

Suomessa kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti tai henkilökohtaisesti.

Finnairilla on Suomen ulkopuolella omaa henkilökuntaa tällä hetkellä 26 maassa. Työsopimukset ja työsuhteen ehdot perustuvat paikalliseen lainsäädäntöön. Henkilökunnalla on oikeus sopia työehdoistaan kollektiivisesti, kunkin maan paikallisen käytännön mukaisesti. Finnair ei rajoita työntekijöidensä mahdollisuuksia osallistua ammattiyhdistystoimintaan.

G4-12 Organisaation toimitusketjun kuvaus

Monipuolinen toimitusketjumme rakentuu reittiverkostomme ympärille. Ketjussamme on lentotoimialan säädelyjä toimittajia, lentoyhtiöihin erikoistuneita tavarantoimittajia ja palveluntarjoajia sekä toimittajia, jotka mahdollistavat ydinliiketoimintamme toteutumisen. Kansainvälinen toimittajaverkostomme mahdollistaa Finnairin maailmanluokan operaatiot, kasvustrategian toteuttamisen ja uusien, lisäarvopalveluiden tarjoamisen asiakkaille.

G4-13 Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa raportointijaksolla

Finnairin omaan toimintaan ei liity välittömiä, merkittäviä yhteiskuntavastuuriskejä tai -vaikutuksia. Välillisesti tällaisia vaikutuksia voi kuitenkin liittyä etenkin toimitusketjuun tai ulkoistettuihin toimintoihin. Tehostaakseen oman toimintansa sekä toimitusketjun valvontaa Finnair jatkoi vuonna 2015 aloittamaansa kehitystyötä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioimiseksi. Samalla Finnair otti käyttöön SEDEX-järjestelmän hankinnan prosesseja

ja toimintatapoja parantaakseen toimitusketjun riskienhallintaa, jäljitettävyyttä ja yhteiskunnallisten vaikutusten arviointia. Järjestelmä otettiin käyttöön yhteistyössä oneworld-allianssin kanssa.

G4-LA1 Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus

Uusi henkilöstö 2016

(uudet työsuhteet ja korvaavat rekrytoinnit eivät sisällä konsernin sisäisiä siirtyviä eivätkä lepäävistä työsuhteista palaavia)

Ikäryhmä	Mies	Nainen
<30	108	236
30-50	190	168
>50	13	14

Vaihtuvuus 2016*

(vapaaehtoinen)

Ikäryhmä	Mies	Nainen
<30	7,1 %	16,1 %
30-50	2,0 %	4,8 %
>50	0,9 %	0,6 %
Yhteensä	3,8 %	

* Ks. henkilöstön jakauma ikäryhmittäin sivulla 135

G4-LA2 Kokoaikaisen henkilöstön henkilöstöetuudet, joita ei tarjota määräaikaiselle tai osa-aikaiselle henkilöstölle, alueittain merkittävässä toimipaikoissa

Finnairin henkilöstöä koskevat samat edut työsuhtetypistä riippumatta. Osa eduista astuu voimaan vasta työsuhteen jatkuttua tietyn ajan. Poikkeuksen muodostaa Finnairin huoltokonttori, joka palvelee ainoastaan sen jäseniksi liittyneitä, vakinaisia Finnair Oyj:n tai sen tytäryhtiöiden työntekijöitä.

G4-LA4 Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika ja sen sisältäminen kollektiivisiin työehtosopimuksiin

Uudelleenjärjestelytilanteissa toimitaan Suomessa yhteistoimintalain mukaan. Käsiteltävästä asiasta riippuen neuvottelujen minimaiaika on päivästä kuuteen viikkoon. Finnairia koskevissa työehtosopimuksissa ei ole näistä ohjeista poikkeavia määräyksiä.

Irtisanomisen ja lomauttamisen vähimmäisilmoitusajan lisäksi noudatetaan lainmukaista lomautusilmoitusaikaa tai irtisanomisaikaa ennen työsuhteen tai palkanmaksun päättymistä. Lain määräämä lomautusilmoitusaika on kaksi viikkoa ja irtisanomisaika vaihtelee 14 päivän ja 6 kuukauden välillä työsuhteen keston mukaan. Joissakin työehtosopimuksissa on sovittu työntekijälle edullisempi lomautusilmoitusaika.

G4-LA5 Osuus kokonaistyövoimasta, joka on edustettuna virallisissa henkilöstön ja johdon yhteisissä työterveyttä ja -turvallisuutta valvovissa ja neuvoa-antavissa toimikunnissa

Työsuojeluun liittyvä yhteistoiminta on Finnairissa organisoitu suomalaisen työturvallisuuslainsäädännön mukaisesti. Koko henkilöstö on edustettuna yhtiökohteisissa tai liiketoimintayksikkökohtaisissa virallisissa työsuojelutoimikunnissa. Toimikuntien työssä otetaan huomioon myös Finnairin ulkomailla olevan henkilöstön työsuojeluasiat. Työsuojelutoimikunnat toimivat vähintään yhtiötasolla ja edustavat työntekijöiden ja toimihenkilöiden henkilöstöryhmiä. Suurissa tytäryhtiöissä työntekijöiden edustajiksi on lisäksi valittu osatotasoisia työsuojeluasiamiehiä. Työsuojeluvaltuutetut ja -asiamiehet valitaan vaalein kaksivuotiskaudeksi. Työsuojeluvaalit järjestettiin viimeksi vuoden 2015 marras-joulukuussa ja silloin valittujen valtuutettujen toimikausi alkoi vuoden 2016 alusta ja loppuu vuoden 2017 lopussa. Henkilöstön työterveys- ja turvallisuus-



**Finnairin henkilöstö kasvoi
105 uudella työntekijällä
vuonna 2016**



**We Together @Finnair
-henkilöstötutkimuksen tulos
oli 3,69**

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

G4-LA6 Tapaturmatyypit, tapaturmataajuus, ammattitautitaajuus, menetetyt työpäivät, poissaolot ja työhön liittyvät kuolemantapaukset

Finnairissa oli vuonna 2016 kaksi ammattitautiepäilyä. Yhtiössä ei ollut henkilöstön tapaturmaisista kuolemista vuonna 2016 (viimeisin oli vuonna 2005).

Työtapaturmat jaetaan työpaikkatapaturmiin ja työmatkatapaturmiin. Alla olevassa taulukossa ovat näkyvissä kaikki vähintään yhden sairauspoissaolopäivän aiheuttaneet työmatkalla tai työssä sattuneet tapaturmat.

Työpaikkatapaturmataajuudella (LTIF= Loss time injury frequency) tarkoitetaan työpaikkatapaturmien lukumäärää miljoonaa työtuntia kohden.

Lentoyhtiön maahenkilökuntaan luetaan konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö.

	Työtapaturmat	Työpaikkatapaturmat	Työpaikkatapaturmataajuus	Työmatkatapaturmat
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	73	58	23	15
Lentoyhtiö maahenkilökunta	22	13	8	9
Finnair Technical Service Oy	24	17	18	7
Finnair Cargo Oy	1	0	0	1
Finnair Flight Academy Oy	1	1	18	0
Aurinkomatkat Oy	2	1	4	1
Yhteensä	123	90	16	33

* Työpaikkatapaturmataajuudella (LTIF= Loss time injury frequency) tarkoitetaan työpaikkatapaturmien lukumäärää miljoonaa työtuntia kohden

G4-LA7 Työntekijät, jotka työskentelevät työtehtävissä, joissa on suuri esiintymistiheys ja riski tietyille sairauksille

Työaltisteisiin riskeihin liittyviä tarkastuksia ovat esim. syöpävaarallisille aineille, liuottimille ja muille kemikaaleille, melulle ja värinälle altistuneiden sekä yötyötä tekevien tarkastukset. Työaltistumisen estämiseksi/minimoimiseksi pyritään ensisijaisesti turvallisiin ja mahdollisimman vähän altistaviin työmenetelmiin. Avaruussäteilyaltistusarvioita tehtiin vuonna 2016 yhteensä 17 raskaana olleelle lentotyöntekijälle. Finnair Terveyspalvelut on seurannut koko lentävän henkilöstön säteilyannoksia neljännesvuosittain. Altistumistasot eivät ole ylittäneet vuotuista sallittua rajaa (6mSv). Jokainen lentotyötä tekevä voi tarkistaa oman kumulaatiivisen säteilyannoksensa erillisestä selainpohjaisesta järjestelmästä, jonne siirtyy tieto henkilön toteutuneista lentotunneista sekä matemaattinen laskelma lentoreitin mukaan kertyneestä kosmisen säteilyn annoksesta.

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

2016 terveystarkastukset / tarkastusten piirissä olleet

Finnair Oyj	
Tukifunktiot	14/240
Kaupallinen yksikkö	41/177
Asiakaspalvelu	
Helsingin lentoaseman asiakaspalvelu	73 /251
Matkustamopalvelu	519/1551
Operatiivinen yksikkö	
Lentotoiminta	105/729
Operations muu	40/214
Finnair Rahti	41/87
Finnair Flight Academy	14/39
Finnair Technical Services Oy	149/539

G4-LA8 Ammattiliittojen kanssa tehtyjen sopimusten sisältämät terveys- ja turvallisuusteemat

Ensisijaisia työturvallisuusfoorumia Finnairissa ovat henkilöstön ja työnantajan yhteiset työsuojelutoimikunnat. Työsuojelun kehittäminen on kirjattu työsuojelun toimintaohjelmaan, jonka painopisteet päivitetään vuosittain.



Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden (LTIF=Lost time injury frequency)



Finnair Terveyspalvelut tarjoaa rokotuksia työhön liittyvien tartuntatautien sekä influenssan torjumiseen

Vuoden 2016 painopisteet olivat:

- Tapaturmien vähentäminen
- Tapaturmien raportointityökalun luotettavuuden ja käytettävyyden kehittäminen
- Turvallisuushavaintoprosessin aktivoiminen
- Sattuneiden työtapaturmien tutkintaosaamisen edelleen kehittäminen
- Väkivallanuhkakoulutukset asiakaspalvelutoiminoissa
- Lentokenttäalueen sekä lentokaluston muutoksista tehdyt riskienarvioinnit
- Työpaikkakiusaamisen huomiointi työsuojelukoulutuksissa
- Turvallisuuskulttuurin kehittäminen

Finnair on saavuttanut edistystä painopistealueillaan: tapaturmataajuus laski edellisvuoteen verrattuna jonkin verran. Tapaturmatyökalu prosesseineen päivitettiin vuoden 2016 ensimmäisen puoliskon aikana, mikä mahdollisti toisen vuosipuoliskon aikana aiempaa tehokkaamman tapaturmatiedon jakamisen. Myös työkalun luotettavuus parani päivityksen myötä.

Vuoden 2016 aikana työhön liittyvien turvallisuushavaintojen määrä kolminkertaistui. Tämä luo hyvän pohjan siihen, että toiminnan painopiste voidaan siirtää

entistäkin enemmän ennakkointiin. Vuoden 2016 riskienarvioinnit keskittyivät lähinnä uusittuihin tiloihin ja muuttuneisiin työskentelyoloihin.

Koulutuksista järjestettiin muun muassa edellisenä vuonna suunniteltu Väkivallan uhka -koulutus koko asiakaspalveluhenkilöstölle. Lisäksi panostettiin etenkin lentävän henkilöstön esimiesten työsuojeluosaamiseen.

Työpaikkakiusaamista käsiteltiin useissa työsuojelukoulutuksissa. Tästä huolimatta tämä aihe vaatii lisää huomiota ja toimia vuonna 2017.

Vuoden 2016 viimeisellä neljänneksellä operatiiviset yksiköt laativat lisäksi toimintokohtaiset tapaturmataajuuden laskuun tähtäävät suunnitelmat. Suunnitelmien mukaiset toimet ajoittuvat enimmäkseen vuodelle 2017. Tarkoituksena on muun muassa lisätä työturvallisuuden osuutta kehityskeskusteluissa sekä lisätä esimiesten näkyvyyttä ja kehittää roolia niin sanotuilla Turvallisuuskierröksillä. Lisäksi 2017 aikana pidetään useita esimieskoulutuksia, joiden teemana on turvallisuuskulttuurin kehittäminen. Erityisen tärkeää turvallisuusraportoinnin kehittäminen. Sen laajamittainen tukeminen on yksi vuoden 2017 painopisteistä.

Työpaikkojen yhteisten työturvallisuuskäytäntöjen kehittäminen jatkui vuonna 2016. Finnair toimi koollekutsujana yhteistyökokouksissa, joihin osallistuivat koneen käännön aikana sen ympärillä toimivien Yhtiöiden edustajat. Kokouksissa jaettiin tietoa vaaratilanteista sekä tapaturmista. Toisaalta lisättiin ymmärrystä eri toimijoiden kannalta kriittisistä vaaratekijöistä sekä hankaliksi koetuista prosesseista.

Tämän lisäksi Finavia toimi koollekutsujana koko lentoasemaa koskevassa yhteistyöfoorumissa, johon myös Finnairin edustajat osallistuvat. Finnair on lisäksi ollut mukana työmarkkinajärjestöjen kanssa Työturvallisuuskeskuksen koordinoimassa kuljetus ja logistiikka-alan ilmailuryhmässä. Työryhmä edistää alansa työturvallisuutta, työsuojeluyhteistyötä ja työelämän kehittämistyötä ilmailualan työpaikoilla.

http://ttk.fi/toimialat/kuljetus_ ja_logistiikka/ilmailuala

G4-LA10 Osaamisen kehittämiseen liittyvät ohjelmat

Työntekijöiden ajantasainen osaaminen vaikuttaa keskeisesti strategian toteutumiseen. Osaamisen kehittämistarpeet kartoitetaan yksiköittäin ja henkilöittäin kehityskeskusteluiden yhteydessä. Koska Finnair on Suomen ainoa lentoyhtiö, sen lentoliiketoimintaosaamisen taso ja riittävyys ovat erityisen kriittisiä.



Koulutustunnit yhteensä



Koulutustunnit per työntekijä

G4-LA9 Keskimääräiset koulutustunnit	Työntekijät 31.12.2016 (vain aktiiviset työsuhteet)			Koulutustunnit per työntekijä							
	Naiset	Miehet	Yhteensä	Naiset	Miehet	Yhteensä	Naiset	Miehet	Painotettu keskiarvo		
Työntekijät	7 266	9 763	17 029	Työntekijät	284	410	694	Työntekijät	26	24	26
Toimihenkilöt	9 208	11 008	20 216	Toimihenkilöt	544	568	1 112	Toimihenkilöt	17	19	18
Matkustamo	81 166	10 992	92 157	Matkustamo	1 378	188	1 566	Matkustamo	59	59	59
Lentäjät			62 906	Lentäjät	20	825	845	Lentäjät			74
Johto	445	981	1 426	Johto	24	48	72	Johto	19	20	20
Yhteensä			190 503	Yhteensä	2 250	2 039	4 289	Yhteensä			44

Kaikkien sopimusalojen osalta lähdetiedoissa ei eritellä sukupuolta. Lisäksi osassa ulkomaisen matkustamohenkilökunnan sopimuksia koulutuskustannus ja -tunnit eivät kohdennu Finnairin lukuihin



Osaamisen strateginen kehittäminen edellyttää yhteistyötä useiden eri tahojen kanssa. Oppimis- ja kehittämiskursseja rakennetaan yhtiö-, yksikkö-, tiimi- ja yksilötasolla. Perinteisen luokahuoneopetuksen lisäksi osaamista kehitetään muun muassa työssäoppimisen, verkko-oppimisen, työpajojen, coachingin ja mentoroinnin keinoin. Osaamisen kehittämisen järjestelmällisyyttä lisättiin aloittamalla yksiköissä osaamisen kehittämisen prosessi, jossa tunnistetaan liiketoiminnan ja strategian kannalta tärkeimpiä osaamisalueita. Koulutus- ja kehittämistoimenpiteet nivotaan entistä tiukemmin näihin tarpeisiin.

Lentävän henkilökunnan ammattitekninen koulutus tuetaan yhteistyössä Finnair Flight Academyn kanssa, ja Finnairin tekniikka hoitaa omatoimisesti ammattiteknisen koulutuksensa. People Development -yksikkö puolestaan vastaa strategisesta osaamisen kehittämisestä.

Vuoden 2016 kehitysalueita olivat muun muassa:

A. Esimiestyön ja johtamisen kehittäminen

- Leaders' Next MOVE- johtamisvalmennus kaikille Finnairin esimiehille jatkui.
- Operations-yksikön strategisen OPS Excellence -projektin osana toteutettiin johtamisen kehittämishanke.
- Finnairin Leadership Forum -konseptia jatkettiin.
- MOVE onboard -esimieskoulutus päivitettiin.
- Projektipäällikkövalmennuksen neljäs toteutus.

Finnairin työntekijöiden osaamisen kehittäminen Digitaalisuus-osaamisen tukemiseksi:

- FitforFuture Slush Edition -ohjelma n. 100 halukkaalle Finnairin työntekijälle
- Avoimet DigiMornings-luennot vaihtuivat digitaalisuusteemoin

B. Räättäläidyt henkilöstön kehittämiskurssit

- A350-valmennusohjelma tätä konetyyppiä lentäville henkilöstölle ja palvelukonseptin kehittäjille
- Lentoemäntä- ja stuerkkikoulutuksen uudistaminen ja toteuttaminen
- Ground ja Crew-henkilöstölle UNCE)- konseptin mukaiset Service-päivät, joiden tavoitteena varmistaa asiakkaan tasalaatuinen palvelukokemus
- Rahtiliiketoiminnan transformointiin ja Skychain implementointiin liittyvät koulutukset
- Lentäjien ammattitekniset koulutukset kasvustrategiaan ja uusien lentäjien koulutuksiin liittyen.
- Muun muassa IT:n (tietojenhallinta) ja OCC:n (Operations control center) muutoksen tuki
- Myynnin asiakashallintajärjestelmän kehittäminen ja käyttäjäosaamisen ylläpitämiseen liittyvät koulutukset
- Myynnin perehdytyskoulutus
- Myynnin valmennukset jatkuivat ja parhaiden käytäntöjen jakamiseen luotiin uusi konsepti
- Finnair Negotiation Champions -koulutukset
- 360- arviointi ja siihen liittyvät kehittämisseskelut joissakin yksiköissä

C. Tiimien kehittäminen ja coaching

- Yksittäiset coaching-ohjelmat avainhenkilöille jatkuivat
- Ryhmäcoaching-ohjelmat eri kohderyhmille jatkuivat

D. Ammatillisen osaamisen kehittäminen ja perehdyttäminen

- #JoinFinnair -perehdytys kaikille uusille työntekijöille
- Turvallisuuskoulutus kaikille työntekijöille ja kohdennetusti erityisryhmille
- Yleisten osaamisen kehittäminen mukaanlukien järjestelmä-, kieli- ja hankintaosaamisen kehittäminen

Pysyviä teemoja ovat työturvallisuus ja perehdytys, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit, esimiesten työturvallisuustietous ja työturvallisuuskortti -koulutukset.

Lisäksi vuonna 2016 toteutettiin ulkoasemien koulutuksia, ensiapu- ja hätätilannekoulutuksia, perus- ja kertauskoulutuksia ja järjestelmäkoulutuksia sekä tehtiin oppilaitosyhteistyötä muun muassa Helmi-liiketalousopiston kanssa.

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

G4-LA11 Kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus

Kehitys- ja urakeskustelut kattavat koko Finnairin henkilöstön. PD-prosessi (Performance Dialogue) on johtamisen työväline, jonka puolivuositteiset keskustelut ohjaavat tavoitteiden asettamista ja saavuttamista, suoriutumisen ja johtamisen arviointia sekä työssä kehittymistä.



Vuoden 2016 lopussa, 56 prosenttia Finnairin henkilöstöstä oli naisia



Henkilöstön keski-ikä vuonna 2016 oli 43,5 vuotta



G4-LA12 Organisaation hallintoelinten kokoonpano ja henkilöstön jakauma henkilöstöryhmittäin jaoteltuna sukupuolen, ikäryhmän, vähemmistöryhmän ja muiden monimuotoisuuden liittyvien tekijöiden mukaisesti

Vuoden 2016 lopussa 56 prosenttia Finnairin henkilöstöstä oli naisia ja 44 prosenttia miehiä. Finnairin hallituksen seitsemästä jäsenestä kolme oli naisia. Henkilöstön keski-ikä vuonna 2016 oli 43,5 vuotta. Henkilökunnasta 28 prosenttia oli yli 50-vuotiaita ja yhdeksän prosenttia alle 30-vuotiaita. Finnair ei tilastoi henkilöstöä etnisin perustein.

Koko henkilöstö*

Ikäryhmä	Mies	Nainen
<30	131	303
30-50	1 479	1 422
>50	551	768

* Baltian maissa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa olevia ei ole huomioitu jaotellussa.

Johto

Ikäryhmä	Mies	Nainen
<30	0	0
30-50	32	20
>50	16	4

G4-LA13 Naisten ja miesten peruspalkkojen ja palkitsemisen suhde henkilöstöryhmittäin merkittävässä toimipaikoissa

Työtehtävän vaativuuden arvioinnin (Mercer) piiriin kuuluvissa henkilöstöryhmissä (johto ja ylemmät toimihenkilöt) naisten peruspalkat olivat keskimäärin kymmenen prosenttia pienempiä kuin miesten peruspalkat. Kyseisen henkilöstön kokonaismäärä vertailussa oli 736, joista naisia oli 359 (49 %).

Muiden henkilöstöryhmien palkkaus perustuu taulukkopalkkoihin ja palvelusvuosikorotuksiin, mikä johtaa miesten ja naisten tasa-arvoisiin palkitsemistasoihin.

Ihmisoikeudet

Finnairin omaan toimintaan ei liity välittömiä merkittäviä yhteiskuntavastuuriskejä tai -vaikutuksia. Väliillisesti 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. Vuonna 2016 tätä työtä jatkettiin ottamalla käyttöön työkaluja toimitusketjun riskienhallintaan ja yhteiskunnallisten vaikutusten arviointiin yhdessä oneworld-allianssin kanssa. Ks. G4-HR9-11.

G4-HR9 Lukumäärä ja prosenttiosuus toiminnoista, joissa on toteutettu ihmisoikeuksien läpikäynti tai vaikutusarviointi

Finnair jatkoi vuonna 2015 aloittamaansa sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioinnin kehitystyötä. Edeltävänä vuonna käytiin läpi politiikat ja toimintaohjeet sekä peilattiin niitä YK:n ihmisoikeuksiin ja yrityksiä koskeviin toimintaohjeisiin sekä parhaisiin käytäntöihin. Lisäksi kartoitettiin Finnairin ja Aurinkomatkojen oman toiminnan sekä toimitusketjun ihmisoikeusrikkomuksiin liittyvät riskit.

Kartoitettuaan toimitusketjun ihmisoikeusrikkomuksiin liittyviä riskejä Finnair otti käyttöön SEDEX-järjestelmän parantaakseen riskienhallintaa, yhteiskunnallisten vaikutusten arviointia ja jäljitettävyyttä toimitusketjussa. SEDEX-järjestelmän käyttöönotto toteutettiin yhdessä oneworld-allianssin kanssa. Osana järjestelmän käyttöönottoa yhteiskuntavastuurisken sekä taloudellisen myötävaikutuksen kannalta olennaiset

SEDEX-JÄRJESTELMÄN KÄYTTÖÖNOTTO TOTEUTETTIIN YHDESSÄ ONEWORLD-ALLIANSSIN KANSSA.

toimittajat identifioitiin ja pyrittiin osallistamaan järjestelmän kautta tehtäviin kattavampiin arviointeihin. Kaikkien asiakaskokemuksen kannalta merkittävien toimittajien välitön maantieteellinen ja toimialakohtainen yhteiskuntavastuuriski arvioitiin riskiarviotyökalun kautta. Jatkossa Finnair pyrkii saattamaan kaikki uudet toimittajansa SEDEX-järjestelmän piiriin jo kilpailutusvaiheessa.

G4-HR10 Prosenttiosuus uusista toimittajista, jotka on arvioitu ihmisoikeuksiin liittyvien kriteerien mukaisesti

Finnairilla on omat eettiset toimintaohjeet toimittajille sekä alihankkijoille. Kaikkien toimittajien edellytetään noudattavan niitä. Yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden pitää noudattaa muun muassa YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lainsäädäntöä.

Finnair aloitti edeltävänä vuonna ihmisoikeusarviointit, jotka ulotettiin myös toimitusketjuun keväällä 2016. Finnair otti käyttöön SEDEX-järjestelmän parantaakseen toimitusketjun riskienhallintaa, jäljitettävyyttä ja ihmisoikeusvaikutusten arviointia yhdessä oneworld-allianssin kanssa. Osana järjestelmän käyttöönottoa yhteiskuntavastuurisken sekä taloudellisen myötävaikutuksen kannalta olennaiset toimittajat identifioitiin ja pyrittiin



FINNAIR EDELLYTTÄÄ TOIMITTAJIENSA NOUDATTAVAN SAMOJA EETTISIÄ STANDARDEJA, JOITA YHTIÖ NOUDATTAO MASSA TOIMINNASSAAN

osallistamaan järjestelmän kautta tehtäviin kattavampiin arviointeihin. Tämän lisäksi kaikkien asiakaskokemuksen kannalta merkittävien toimittajien välitön maantieteellinen ja toimialakohtainen yhteiskuntavastuuriski arvioitiin riskiarviotyökalun kautta. Uudet toimittajat pyritään osallistamaan SEDEX-järjestelmään jo kilpailutusvaiheessa. Ks. Alla G4-HR11.

G4-HR11 Merkittävät nykyiset ja mahdolliset negatiiviset ihmisoikeuksiin liittyvät vaikutukset toimitusketjussa ja toteutetut toimenpiteet

Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää lentoyhtiön toiminnassa, sillä Finnair käyttää yhä enenevässä määrin kumppaneita ja palveluntarjoajia kansainvälisen reittiverkostonsa laajentuessa. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien soveltuvien lakien ja säädösten noudattaminen on minimivaatimus toimittajille. Finnair edellyttää toimittajiensa noudattavan samoja eettisiä standardeja, joita yhtiö noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin eettinen toimintaohje toimittajille (Supplier Code of Conduct) sisältää selkeät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi. Vastuullisuusnäkökohtia tarkastellaan yhteistyössä yhteiskuntavastuuyksikön kanssa.

Finnair jatkoi syksyllä 2015 aloittamiaan ihmisoikeusarviointeja, jotka ulotettiin riskiarvioinnin osalta myös

hankintaketjuun keväällä 2016. Toimitusketjun riskiarviointien perusteella identifioitiin yhteiskuntavastuun kannalta kriittisimmät hankintakategoriat ja maantieteelliset alueet, joiden hankinnan vastuullisuutta pyrittiin lisäämään vuonna 2016. Yhteiskuntavastuuriskien sekä taloudellisen myötävaikutuksen kannalta merkittävät toimittajat identifioitiin ja pyrittiin osallistamaan SEDEX-järjestelmään, joka mahdollistaa vaikutusten kattavamman arvioinnin ja riskienhallinnan. Kaikkien asiakaskokemuksen kannalta merkittävien toimittajien välitön maantieteellinen ja toimialakohtainen yhteiskuntavastuuriski arvioitiin riskiarviotyökalun avulla. Vastuullisuuden toteutumisen seuraamiseksi sosiaalisten auditointien tarve arvioidaan muun muassa järjestelmästä saatujen toimialakohtaisten riskikartoitusten ja arviointien avulla.

Finnair on tietoinen kriittisimpiin kategorioihin ja maantieteellisiin alueisiin liittyvistä ympäristö- ja ihmisoikeusriskeistä ja pyrkii jatkuvaan parantamiseen riskien ennaltaehkäisemiseksi. Toimitusketjun ihmisoikeusvaikutuksiin ja hankintaorganisaation tekemään vastuullisuustyöhön liittyvää viestintää parannettiin tietoisuuden lisäämiseksi niin sisäisesti kuin ulkoisesti vuonna 2016. Finnair järjesti ensimmäistä kertaa toimittajapäivän merkittävimmille toimittajilleen, jossa pääteemoja olivat vastuullisuuden, yhteistyön ja toimittajasuhteiden kehittäminen.

Yhteiskunta

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. Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita toimintaohjeensa (Finnair Code of Conduct) mukaisesti. Vuonna 2014 konsernin johtoryhmä hyväksyi eettistä toimintaohjetta tarkentavat, konserninlaajuiset ohjeistukset lahjonnan torjumisesta ja vieraanvaraisuudesta, intressikonflikteista sekä kilpailusääntösten noudattamisesta.

FINNAIR JÄRJESTI ENSIMMÄISTÄ KERTAA TOIMITTAJAPÄIVÄN MERKITTÄVIMMILLE TOIMITTAJILLEEN, JOSSA PÄÄTEEMOJA OLIVAT VASTUULLISUUDEN, YHTEISTYÖN JA TOIMITTAJASUHTEIDEN KEHITTÄMINEN

G4-S03 Lahjontaan liittyvän riskiarvioinnin läpikäyneiden liiketoimintayksiköiden lukumäärä ja prosenttiosuus sekä tunnistetut merkittävät riskit

Korruption riskien tunnistaminen ja arviointi ovat osa yrityksen ja sen liiketoimintayksiköiden yleistä riskien arviointia ja Finnairin liiketoimintayksiköt käyvät läpi korruption liittyvän riskianalyysin osana yhtiön yleistä riskikartoitusta.

G4-S04 Korruption vastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä kommunikointi ja koulutus

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Finnair Code of Conduct) on korruptio käsitelty erikseen ja lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Korruption ehkäisy kuuluu jokaiselle finnairilaiselle, liiketoiminnasta vastaaville sekä sisäiselle tarkastukselle.

Tietyt tehtävät yhtiössä ovat sellaisia, että niihin on arvioitu liittyvän tavanomaista suurempi riski korruption. Kaikille näitä tehtäviä hoitaville tarjotaan liiketoimintayksiköissä ja tytäryhtiöissä mahdollisuutta osallistua korruptionvastaiseen koulutukseen ja heille kommunikoidaan Finnairin eettisten toimintatapojen lisäksi konsernin korruption vastaiset ohjeet. Konsernin korruptionvastaiset ohjeet (Guidelines for Anti-Bribery, Corporate Hospitality and Hosting of Public Officials) antavat tarkemmat toimintaohjeet koskien lahjontaa ja vieraanvaraisuutta ja konsernin eturistiriitaohjeissa (Conflict of Interest Guidelines) käsitellään eturistiriitatilanteiden havaitsemista, välttämistä ja niissä toimimista.

G4-S06 Poliittisten tukien kokonaisarvo jaoteltuna maittain ja edunsaajittain

Finnair ei anna minkäänlaista tukea poliittisille tahoille.

Tuotevastuu

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 kuljetamisesta sovitun määränpäähän turvallisesti, sujuvasti ja aikataulun mukaisesti.

Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lento- ja elintarviketurvallisuus sekä vastuu henkilöasiakkaista ja kuljetettavasta rahdista.

G4-PR3 Organisaation tuotteiden ja palvelujen pakollisen tuoteinformaation ja -merkintöjen tyypit sekä prosenttiosuus tärkeimmistä tuotteista ja palveluista, joita nämä vaatimukset koskevat

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

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

Linkkejä

Finnairin yleiset kuljetusehdot

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

Finnairin tiedonanto lentomatkustajan oikeuksista

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

Cargon ohjeet ja kuljetusehdot

<http://www.finnaircargo.com/en/cargo/guidelines.html>

<http://www.aurinkomatkat.fi/matkaehdot>

(AM:n matkaehdot)

Montrealin yleissopimus

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

Valmismatkoja koskeva EU-direktiivi

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

Lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun matkustajan pääsy lennolle

evätään vastoin hänen tahtoaan, matkustajan lento

peruutetaan tai matkustajan lento viivästyy

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

Henkilötietolaki

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

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

Asiakkaan yksityisyydensuojaa säätelee Henkilötietolaki 22.4.1999/523.

G4-PR5 Asiakastytyväisyystutkimusten tulokset

Finnair seuraa saamaansa asiakaspalautetta ja raportoi palautteet palvelusta vastaavalle yksikölle vähintään kuukausittain. Kiireellisissä asioissa palaute välitetään heti eteenpäin. Vuonna 2015 erityisesti tuoteuudistusten seurannassa on hyödynnetty asiakaspalautteita ja sitä,

minkälaista palautetta uudistukset herättävät. Palautteiden perusteella olemme kehittäneet asiakaskokemusta lentoasemilla ja matkustamossa. Kehityskohteita ovat olleet muun muassa lähtöselvitys, lounge-palvelut, matkustamoviihde ja tarjoilu lennolla. Myös proaktiivista lentoasemapalvelun ja matkustamonpalvelun asiakshyvitystä on kehitetty edelleen.

Asiakaspalautteet auttavat parantamaan kokonaisvaltaista asiakaskokemusta. Asiakaspalautteet ovat tärkeitä myös asiakaspalveluhenkilökunnan motivoinnissa.

Spontaanien asiakaspalautteiden lisäksi asiakkaiden palvelukokemusta reittilennoilla seurataan myös kyselytutkimuksilla ja tulokset raportoidaan kuukausittain. Finnairin oma asiakastytyväisyystutkimus kattaa kaikki Finnairin ja Norran operoimat reittiliikenteen kohteet. Tutkimus tehdään osittaiseen satunnaisotkseen

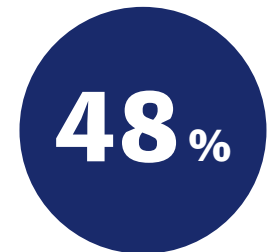
perustuvana sähköpostikyselynä 1-7 päivää lennon jälkeen. Kyselyn avainmittareita ovat yleisarvosana lentomatkaista sekä arvosanat palvelun eri osa-alueista, kuten varauksesta, lentoasemapalveluista ja lennon-aikaisista palveluista. Aasian- ja Euroopan-reiteilläään Finnair osallistuu myös IATA:n Airs@t-kilpailijaseuranta-tutkimukseen, joka seuraa asiakkaan kokemaa palvelun laatua suhteessa tärkeimpiin kilpailijoihin. Syksyllä 2016 Airs@t-vertailua tehtiin myös Pohjois-Amerikan reiteillä.

Tutkimuksilla kerättävä tieto on keskeisessä roolissa asiakaskokemuksen kehittämisessä. Vuonna 2016 Finnairin asiakastytyväisyyden kokonaisarvio oli lähellä edellisvuosien tasoa. Kaikista tutkimukseen vuonna 2016 vastanneista asiakkaista 76 prosenttia antoi kokemukselleen arvosanan 8-10 skaalalla 1-10 (75 prosenttia vuonna 2015). Finnairin palvelujen suositelutodennäköisyys (Net Promoter Score) oli kuitenkin vuonna 2016 lähes kauttaaltaan edellisvuotta korkeammalla tasolla ja saavutti nykymittauksella tehdyn ennätysten (48 %) toukokuussa 2016. Koko vuoden NPS oli 4 prosenttiyksikköä korkeampi kuin vuonna 2015. Palvelun vahvuuksia ovat muun muassa tehokkaat ja sujuvat maapalvelut sekä sujuvat vaihdot Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Asiakkaat arvostavat myös Finnairin koneiden matkustamoympäristöä - erityisesti uusi A350 sai korkeita arvosanoja - sekä ystävällistä matkustamopalvelua. Kehitettävää on nähty muun muassa matkustamovihteessä ja aterioissa, joihin kiinnitettiin viime vuonna erityistä huomiota, mikä näkyi arvosanojen nousuna.

Finnairin asiakastytyväisyysmittaus kattaa myös LSG Sky Chefs Finland Oy:n palvelut. Konsernitason asiakastytyväisyysmittausten lisäksi Finnairin tytäryhtiöt teettävät omia asiakastytyväisyys selvityksiään.

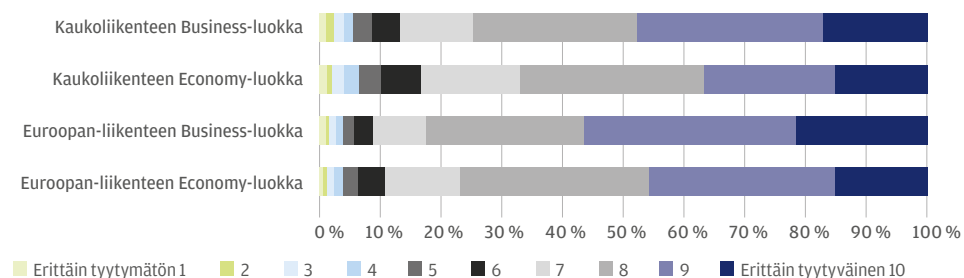


76 prosenttia antoi asiakaskokemukselleen arvosanan 8-10



Net Promoter Score saavutti nykymittauksella tehdyn ennätysten (48 %) toukokuussa 2016

Finnairin asiakkaiden yleisarvio lentomatkaista vuonna 2016



YMPÄRISTÖVASTUU

Finnairin ympäristövastuun periaatteena on toiminnan jatkuva parantaminen. Ympäristövastuuta johdetaan yhtiön ympäristöpolitiikan ja -järjestelmän avulla. Ympäristö- ja energiapolitiikassa on kuvattu ympäristöjohtamisen tavoitteet.

Finnair sai vuonna 2014 ympäristöjärjestelmälleen ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä IATA Environmental Assessment (IEnvA) Stage 2 -sertifioinnin. IEnvA on IATAn lentoyhtiöille kehittämä ympäristöjohtamisjärjestelmä. Sitä noudattamalla Finnair pyrkii hyödyntämään toimialansa parhaat käytännöt.

Yhtiön ympäristöjärjestelmää arvioivat IATAn valtuutamat kolmannen osapuolen arvioijat, joilla on ympäristöjärjestelmien auditointipätevyys. Suorituksen parantamiseksi Finnair on tunnistanut toimintansa kannalta merkittävimmät ympäristöseikat ja määritellyt niille tavoitteet.

Finnairin merkittävimmät ympäristönäkökohdat ovat:

- lentämiseen käytetystä polttoaineesta aiheutuvat päästöt
- lentomelu
- kiinteistöjen energiankäyttö
- jäänpoistonesteiden käyttö
- matkustamojäte

Finnairin ympäristövastuu vuonna 2016

- Finnair jatkoi Airbus A340 -laajarunkokoneidensa korvaamista uuden sukupolven Airbus A350 XWB -koneilla, jotka ovat keskimäärin 25 prosenttia polttoainetehokkaampia kuin edeltäjänsä. Vuoden 2016 lopussa Finnairin laivueessa lensi seitsemän Airbus A350 XWB -koneita.

- Lentojen hiilidioksidipäästöt lisääntyivät 4,9 prosenttia edellisvuodesta, kun tarjotut tonnikilometrit (ATK) kasvoivat samaan aikaan yli 8 prosenttia.
- Myytyjen tonnikilometrien yksikkökohtaisilla hiilidioksidipäästöillä mitattuna päästöt vähenivät 4 prosenttia edellisvuodesta.
- Jätteiden määrä nousi noin 5 prosenttia edellisvuodesta.
- Jäänpoistonesteiden kokonaiskulutus nousi 80 prosenttia edellisvuodesta.
- Syksyllä 2016 Finnair liittyi Elinkeinoelämän keskusliiton, Työ- ja elinkeinoministeriön sekä toimialaliittojen väliseen energiategohkuussopimukseen. Sopimus velvoittaa vähentämään kiinteistöjen energiankulutusta 4 % vuodesta 2017 vuoteen 2020 mennessä sekä edelleen 7,5 % vuoteen 2025 mennessä.
- Kansainvälinen, riippumaton ympäristöraportointia edistävä CDP-järjestö on nimesi Finnairin yhdeksi Pohjoismaiden johtavista yrityksistä vuonna 2016 ilmastonmuutokseen liittyvässä toiminnassa sekä siihen liittyvän tiedon raportoinnissa sijoittajille ja muille sidosryhmille. Finnair listattiin Nordic Disclosure Leadership -indeksiin, ja se sai arvosanan A-. Pohjoismaissa Leadership-tason eli arvosanan A tai A- saavuttaneita yrityksiä oli kaikkiaan 39.
- Saksalainen ESG-rating-yhtiö oekom research AG päivitti alkuvuodesta 2016 arvionsa Finnairin vastuullisuudesta sijoituskohteena. Analyysi kohdistui laajasti kohdeyritysten vastuullisuustyöhön niin ympäristövastuuseen kuin myös yhteiskuntavastuuseen sekä hyvään hallintoon. Finnairin viiteryhmä oekom researchin seurannassa kattaa globaalisti 77 liikenne- ja logistiikka-alan

yritystä, keskeiset lentoyhtiöt mukaan lukien. Finnair sai arvioissa viiteryhmän parhaan tuloksen B- ja sen mukana kunniamaininnat ”Prime” ja ”Industry Leader”. Prime-status vastaa osakeanalyyysin osta-suositusta vastuullisille sijoittajille.

G4-EN3 Organisaation oma energiankulutus

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

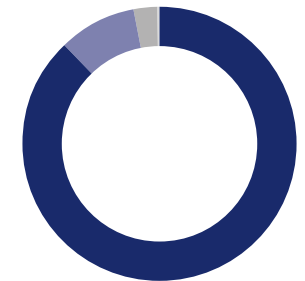
Käytetyt polttoaineet

Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus koostuu Finnairin itse operoimista lennoista, Norran Finnairille operoimista lennoista sekä lyhytaikaisista kalusto- tai miehistövajauksen vuoksi muilta lento-operaattoreilta vuokratuista niin sanotuista wet lease -lennoista. Lisäksi lentopetrolia kuluu siirto- ja kouluslennoilla sekä huollon koekäytössä.

Vuonna 2016 Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus kasvoi noin 41 miljoonaa kiloa eli noin 4,9 prosenttia verrattuna edellisvuoteen. Polttoaineen kokonaiskulutuksen lisäys johtui pääosin liikenteen kasvusta. Kokonaiskulutuksen jakauma vuonna 2016 on esitetty alla olevassa kuviossa.

Lentopetrolin kokonaiskulutus

tonnes



- Finnair 768 055 tonnia
- NoRRa 81 395 tonnia
- Wet Lease 23 057 tonnia
- Muu* 1 641 tonnia

* Rahtilennot, kouluslennot, koekäytöt, siirtolennot

Polttoaineiden kokonaiskulutus 2014–2016

Polttoaine	2016	2015	2014
Lentopetroli			
JET A-1, kg	874 148 241*	833 294 028	736 022 045
MWh	10 516 003	10 024 527,2	8 854 345,2
GJ	37 857 612	36 088 298	31 875 643
Muutos-%	4,9	13,2	-0,8
Maakalusto			
Bensiini, diesel ja polttoöljy, l	71 164	53 317,69	55 015,84
MWh	703	525	542
GJ	2 530	1 890	1 951
Muutos-%	33,5	-3,1	-10,2
Yhteensä			
MWh	10 516 706	10 025 052	8 854 887
GJ	37 860 142	36 090 188	31 877 594
Muutos-%	4,9	13,2	-0,9

*Nämä luvut ovat kolmannen osapuolen varmentamia. NoRRAn polttoainekulutus on luvuissa mukana 04/2015 alkaen.

Kiinteistöjen sähkön ja lämmön kulutus

Vuonna 2016 Finnairin kiinteistöjen energiakulutus oli 69 143 MWh. Sähkön kulutus tästä oli 33 253 MWh ja lämpöenergian 35 890 MWh. Lämmön kulutus kasvoi merkittävästi edellisestä vuodesta Lentokonehalli 11 :n ja uuden rahtiterminaalin käyttöönoton johdosta. Lisäksi vuoden 2015 energialuvuissa ei raportoitu vanhan rahti-terminaalin lämpöenergiankulutusta. Näiden kolmen rakennuksen yhteenlaskettu lämpöenergiankulutus vuodelta 2016 oli noin 6 500 MWh.

Finnairin kiinteistöjen energiakulutus 2011–2016

Energia	GJ/MWh	2016**	2015	2014	2013	2012	2011
Sähkö	MWh	33 253*	34 294	39 811	46 104	52 584	54 721
	GJ	119 711	123 459	143 320	165 974	189 302	196 996
Muutos-%		-3,0	-13,9	-13,6	-12,3	-3,9	-2,3
Lämpö	MWh	35 890*	26 182	50 986	56 200	63 002	59 551
	GJ	129 204	94 257	183 550	202 320	411 379	455 072
Muutos-%		37,1	-48,6	-9,3	-10,8	5,8	-15,4
Yhteensä	MWh	69 143*	60 477	90 797	102 304	115 586	114 272
	GJ	248 915	217 716	326 869	368 294	416 110	411 379
Muutos-%		14,3	-33,4	-11,2	-11,5	1,1	-9,6
Muutos vuodesta 2007, %		-39,5	-48,2	-22,3	-12,5	-4,8	-2,2

* Nämä luvut ovat kolmannen osapuolen varmentamia.

**Vuoden 2016 luvuissa on mukana myös Finnairin toimintokeskus (TOKE) joka ei sisälly vertailukausien lukuihin

**FINNAIRIN TAVOITTEENA ON YLITTÄÄ
VIRANOMAISTEN VAATIMUKSET
JA OLLA SUUNNANNÄYTTÄJÄ
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINNISSA,
RAPORTOINNISSA JA VÄHENTÄMISESSÄ.**

G4-EN5 Energiaintensiteetti

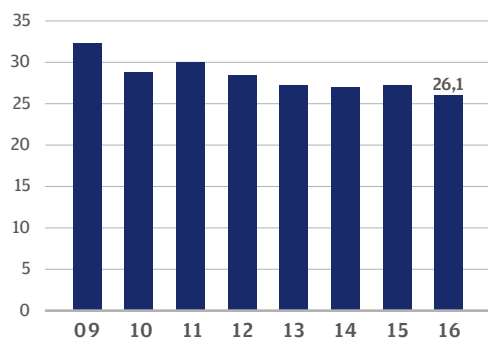
Finnairin lentokoneiden polttoainetehokkuus

Finnair asetti tavoitteekseen vähentää itse operoimassaan liikenteessä myytyihin tonnikilometrihin (RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 20 prosenttia vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Tämä tavoite lähestulkoon saavutettiin, sillä hiilidioksidipäästöt vähenivät kyseisellä aikajaksolla 19,4 prosenttia myytyihin tonnikilometrihin suhteutettuna.

Finnairin toimet polttoainetehokkuuden parantamiseksi painottuvat yhtiön itsensä operoimaan lentoliikenteeseen. Finnair seuraa lentojensa polttoainetehokkuutta pääasiassa hyötykuormamittarilla (RTK), joka huomioi koneen matkustajatäyttöasteen ja kuljetetun rahdin määrän sekä lähtö- ja määräasemien välisen etäisyyden. Seuraavassa graafissa on esitetty Finnairin operoimien lentojen polttoainetehokkuuden kehitys vuosina 2009–2016 hyötykuormamittarilla ja taulukossa muilla mittareilla samalla jaksolla.

Finnairin operoimien lentojen polttoainetehokkuuden kehitys 2009–2016

polttoaine kg/100RTK



RTK = myydyt tonnikilometri eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan

Finnairin operoimat lennot, poislukien NoRRA

Finnairin operoimien lentojen polttoainetehokkuus 2009–2016*

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Kulutus, tn								
g/RPK*	31,4	32,5	32,4	32,7	34,3	37,9	38,0	38,1
g/ASK*	25,4	26,5	26,3	26,2	26,8	27,9	29,0	28,6
g/RTK	260,5	272,0	269,3	272,8	284,5	301,1	289,3	323,4
g/ATK	170,2	180,4	179,9	179,5	183,8	185,4	187,3	186,6

*Rullauksien ja lennonaikainen polttoaineenkulutus pois lukien Auxiliary Power Unit (APU) -moottorin kulutus.

Finnairin mahdollisuudet vaikuttaa NoRRAlta ja muilta yhteistyökumppaneilta vuokrattujen lento-operaatioiden polttoainetehokkuuteen rajoittuvat pääasiassa reitti-suunnitteluun, lentokalustonkäyttöön ja käyttöasteen-optimointiin.

Finnairin kiinteistöjen energiatehokkuus

Finnairin omistamat ja vuokraamat kiinteistöt sijaitsevat pääasiassa Helsinki-Vantaan lentokenttäalueella. Tällä alueella sijaitsevien kiinteistöjen yhteenlaskettu kuutiomäärä oli 2 miljoonaa m³ vuonna 2016 ja niiden energiatehokkuus 29 100 KWh/m³.

Vuoden 2016 luvuissa on mukana myös Finnairin toimintokeskus (TOKE) joka ei sisällä vertailukausien lukuihin.

Finnairin ulkomailla sijaitsevien myynti- ym. -konttoreiden energiankulutuslukuja ei ole saatavilla, sillä niiden energiankulutus laskutetaan yleensä kiinteänä osana vuokraa.

G4-EN6 Energiankulutuksen vähentäminen

Finnairilla on jo toimialansa energiaintensivisyyden ja siitä aiheutuvien kustannusten vuoksi vahva pyrkimys kehittää toimintaansa energiatehokkaammaksi. Erityisesti lentopetrolin kulutusta pyritään vähentämään. Ympäristömyönteisesti ajattelevat lentoyhtiöt, kuten Finnair, pyrkivät lentämään modernilla laivastolla. Finnairin laivaston keski-ikä oli vuoden 2016 lopussa

noin 10 vuotta. Uuden sukupolven lentokoneet kuluttavat noin 25 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin edeltäjänsä. Myös koneiden hiilidioksidipäästöt ovat pienentyneet vastaavasti.

Vuoden 2016 loppuun mennessä Finnairilla oli seitsemän uuden sukupolven Airbus A350XWB -laajarunkokonetta. Finnair korvasi näillä koneilla kuusi Airbus A340 -laajarunkokonettaan. Ensiluokkaisen matkustuskokemuksen lisäksi uudet Airbus A350 XWB -koneet tarjoavat 20 prosenttia lisää rahti- ja matkustajakapasiteettia edeltäjiinsä verrattuna ja ovat niitä noin 25 prosenttia tehokkaampia polttoainekulutukseltaan.

Kaikkien aikojen merkittävimmän laivastoinvestoinnin myötä Finnair tulee vastaanottamaan yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta. Ne vauhdittavat yhtiötä sen pyrkimyksissä vähentää hiilidioksidipäästöjään 20 prosenttia lennettyä tonnikilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoden 2017 loppuun mennessä.

Laivastouudistuksen lisäksi Finnair pyrkii parantamaan polttoainetehokkuutta myös muilla keinoin. Jatkuvalle polttoaineensäätöohjelmalla on saatu useiden prosenttien säästöt lentopetrolin kulutuksessa viime vuosien aikana. Kahden prosentin parannus Finnairin liikenteen polttoainetehokkuudessa vastaa noin 15 miljoonaa kiloa polttoainetta, joka puolestaan vastaa lähes 50 miljoonaa CO₂-kilon säästöä.

Eniten lentokoneen polttoaineenkulutukseen vaikuttaa sen paino. Uuden teknologian ja laadukkaiden, kevyempien materiaalien avulla Finnairin lentokoneiden tyhjääpainoa on saatu kevennettyä. Paino onkin turvallisuuden ohella keskeinen seikka kaikissa lentokoneiden varustehankinnoissa.

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

Eri polttoainetehokkuushankkeiden ohella vuonna 2012 aloitettua, kaikille Finnairin lentäjille suunnattua, taloudellisen lentämisen koulutusohjelmaa jatkettiin. Koulutusten tavoitteena on yhdenmukaistaa toimintatapoja ja jakaa tietoa lennon kokonaistalouteen vaikuttavista asioista. Tällaisia ovat esimerkiksi optimaalinen lentonopeus ja -korkeus sekä CDA-lähestymiset (Continuous Descent Approach, ns. liukulähestymiset). Myös Finnairin lennonvalmistelu pyrkii mahdollisimman hyvään polttoainetehokkuuteen valitsemalla taloudellimmat mahdolliset reittivaihtoehdot silloin, kun se on mahdollista.

Finnair tekee kansainvälistä yhteistyötä pyrkimyksenään tehostaa ilmatilankäyttöä sekä avata uusia lentoväyliä Finnairin reiteillä polttoainetehokkuuden parantamiseksi.

Maaliskuussa 2016 Finnair osallistui kahdeksatta kertaa kansainväliseen Earth hour -ilmastotempaukseen sammuttamalla mainosvalonsa lentoasemalta ja eri kiinteistöistään koko viikonlopuksi ja viestimällä henkilöstölleen toimista, joilla voi säästää energiaa niin töissä kuin vapaa-ajalla.

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

Finnair Facilities Management liittyi valtakunnalliseen palvelualojen energiatehokkuussopimukseen, joka on osa Suomen pitkän aikavälin energia- ja ilmastostrategian ja valtioneuvoston energiatehokkuustoimenpiteitä koskevan periaatepäätöksen toimeenpanoa. Sopimus velvoittaa Finnairia vähentämään kiinteistöjensä energiankulutusta 7 prosenttia vuosina 2017-2020 vuoden 2016 tasosta.

Finnair tutkii yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa mahdollisuutta perustaa biopolttoaine-hub Helsinki-Vantaan lentokentälle: Finnair on mukana liikenne- ja viestintäministeriön vetämässä projektissa, jossa mukana ovat myös Finavia sekä Neste. Suomessa on erinomaiset edellytykset ottaa yhtenä maailman ensimmäisistä maista biopolttoaineet lentoliikenteen laajempaan jatkuvaan käyttöön. Biokerosiinin mahdollisena vaihtoehtona nähdään biopohjainen uusiutuva diesel, jonka jatkuvan tuotannon vaatimat investoinnit ja siten myös kustannukset olisivat biokerosiinia pienemmät. Tämä polttoaine ei ole vielä saanut kansainvälistä hyväksyntää lentopolttoaineeksi, mutta sen hyväksymisprosessi on meneillään.

Finnair on aktiivinen Nordic Initiative for Sustainable Aviation -työryhmässä, jossa joukko pohjoismaisia lentoyhtiöitä, lentokenttäoperaattoreita ja ministeriöitä työskentelee yhdessä lentokonevalmistajien kanssa ilmailualan biopolttoainekehityksen vauhdittamiseksi.

Finnair haluaa löytää löytää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä polttoaineratkaisun. Meneillään olevilla projekteilla on merkittävä rooli tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

UUDEN TEKNOLOGIAN JA LAADUKKAIDEN, KEVYEMPIEN MATERIAALIEN AVULLA FINNAIRIN LENTOKONEIDEN TYHJÄPAINOA ON SAATU KEVENNETTYÄ.

G4-EN7 Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa

Lennonaikaisten prosessien kehittäminen palvelutuotteessa

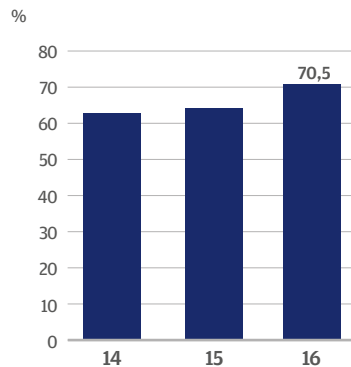
Vuoden 2016 merkittävin palveluprosessi uudistus oli Euroopan kapearunkolaivaston kuormauksen standardointi. Finnair standardoi kapearunkolaivaston kuormausohjeistuksen sekä yksinkertaisti ja yhdenmukaisti pakkaus- ja kuormausprosessin. Uudistus tukee matkustamomiehistön työtä, sillä se mahdollistaa palvelun nopeamman aloituksen sekä sujuvampaa asiakaspalvelua. Lisäksi vuonna 2016 Finnairin koko laivastossa siirryttiin käyttämään yhtä tarjoiluvaunustandardia. Uudistus mahdollistaa uuden sukupolven light weight -tarjoiluvaunujen ristiinkäytön koko laivastossa. Nämä uudistukset tuovat säästöjä materiaalikustannuksiin sekä polttoainekustannuksiin painonsäästöjen ansiosta. Lisäksi ne parantavat merkittävästi työergonomiaa.

Kaukokohteissa laajennettua niin sanottua bonded store -toimintaa on kehitetty edelleen. Finnairin yhteistoista ympärivuotiseen kohteeseen lähetetään kolmen kuukauden välein tuotteita, joita käytetään kohdeasemilla paluulentojen tuotetäydennyksiin. Näin tuotteita ei tarvitse lennättää edestakaisin Helsingistä, mikä säästää polttoainetta.



Lokakuussa Finnairissa järjestettiin jokavuotinen energiansäästöviikko, jonka aikana viestittiin sisäisesti tietoa ja vinkkejä erilaisista tavoista säästää energiaa

Helsingin CDA-lähestymiset vuosina 2014–2016*



* Lähestyminen luokitellaan CDA-lähestymiseksi mikäli lentokoneen vaakalento-osuus lentokorkeuden ollessa alle 1 800 metriä ei kestä yli 30 sekuntia. Luvut kuvaavat Finnairin laivaston CDA-lähestymisten määrää.

Lentomelu

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

Finnairissa melua on vähennetty uudistamalla laivastoa sekä suunnittelemalla lentoonlähtöjä ja laskeutumisia melun kannalta vähemmän haitallisiin ajankohtiin. Finnair kuitenkin operoi myös illalla ja yöllä, jolloin melu koetaan häiritsevämmäksi. Myös jatkuvan liu'un CDA-menetelmä vähentää lentomelua 10 kilometrin säteellä lentokentästä. Nämä lähestymiset edellyttävät kuitenkin ruuhkatonta ilmatilaa sekä hyviä sääoloja. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan kiireisimpinä iltapäivän tunteina, jolloin on paljon rinnakkaislähestymisiä, ei CDA-lähestyminen ole mahdollista.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO on määritellyt lentokoneiden ja niiden moottoreiden meluluokitukset. Uusin ja hiljaisin meluluokista on ns. Chapter 4, jonka vaatimukset Finnairin laivasto täyttää yli 90-prosenttisesti. Loput vajaat 10 prosenttia yhtiön lentokoneista on luokiteltu Chapter 3 -meluluokkaan kuuluviksi.

Muut tuotteet ja palvelut

G4-EN12 Organisaation toiminnan, tuotteiden ja palvelujen vaikutus luonnon monimuotoisuuteen luonnonsuojelualueilla tai luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkailla alueilla

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon sekä maassa että ilmassa. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi sen ympäristöstrategiaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen eli biodiversiteettiajattelu. Finnair on kartoittanut liiketoimintansa olennaisimmat ekosysteemipalvelut eli luonnon ihmiselle tarjoamat hyödyt ja toimintansa merkittävimmät vaikutukset niihin.

Ekosysteemipalveluista kulttuuri- ja säätelypalvelut ovat Finnairin liiketoiminnan kannalta olennaisimmat. Kulttuuripalvelut sisältävät mm. turismien sekä henkiset ja esteettiset arvot. Säätelypalveluihin puolestaan lukeutuvat mm. ilmanlaadun ja ilmaston säätely, tautiensäätely sekä tuholaisien hallinta ja pölytys. Finnairin ydinliiketoiminta ja keskeiset tuotealueet hyötyvät eri tavoin ekosysteemipalveluista. Kulttuuripalvelut ovat tärkeitä etenkin matkapalveluille. Finnairin matkanjärjestäjä Aurinkomatkat onkin osallistunut jo useita vuosia erilaisiin paikallisiin biodiversiteettiä ylläpitäviin hankkeisiin eri matkakohteissa.

Kohdeohjelmia suunnitellessaan Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön

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

Lisäksi Finnair on jo useamman vuoden tukenut Suomen Luonnonsuojeluliiton sademetsien metsityshanketta Madagaskarissa, vaikka yhtiöllä ei ole alueelle suuntautuvaa lentoliikennettä.

Lentoliikennepuolella Finnair on tukenut sekä kulttuuri- että säätelypalveluita kieltämällä uhanalaisista eläimistä tai niiden osista koostuvien metsästysmuistojen kuljetuksen rahtiverkostossaan. Lisäksi vuonna 2016 Finnair allekirjoitti Cambridgen herttuan United for Wildlife (UFW) Buckingham Palace -julkilausuman laittoman villieläinten salakuljetuksen estämiseksi. Allekirjoittajana yhtiö on sitoutunut lisäämään eri sidosryhmien tietoisuutta tätä aiheesta.

Biodiversiteetin merkitys Finnairin lentoliikenteessä korostuu tulevina vuosina entisestään ilmastomuutoksen hillintätoimien vuoksi. Kun biopolttoaineet tulevaisuudessa korvaavat fossiiliset polttoaineet, yhtiö haluaa varmistua siitä, että sen käyttämien uusiutuvien energialähteiden raaka-aineiden alkutuotanto on kestävä kehityksen periaatteiden mukaista eikä heikennä ekosysteemipalveluita. Esimerkiksi biopolttoaineen valmistuksessa on varmistettava, ettei niiden käyttö johda epäsuorasti maankäytön muutoksiin (indirect land use change, ILUC). Tavoitteena on varmistaa, ettei ravintokasvien tuotantoon käytetyillä viljelymailla siirrytä biopolttoaineiden raaka-aineiden tuotantoon, jolloin ruoan tuotantoa varten raivattaisiin uusia alueita metsistä ja kosteikoista tai ruoantuotanto heikkenisi.



Finnair haluaa löytää löytää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä polttoaineratkaisun



Säätelypalveluilla on merkittävä vaikutus sekä lento- liikenteeseen että matkapalveluihin. Biodiversiteetin paikallinen heikkeneminen vie toimintaedellytyksiä turismilta ja lisää tartuntatautivaaraa.

Ilmastonmuutokset saattavat aiheuttaa äärimmäisten sääilmiöiden lisääntymistä ja voimistumista, mikä puolestaan voisi rajoittaa lentämistä tai pahimmillaan estää sen kokonaan joillain alueilla.

Kansainvälisessä rahtitoiminnassa, niin lento- kuin meriliikenteessäkin, noudatetaan FAO:n (Food and Agriculture Organization) International Standards for Phytosanitary Measures -normia, joka säätelee muun muassa logistiikassa käytettävän puutavaran laatua ja ominaisuuksia. Puutavara tulee käsitellä siten, että sen mukana ei kulkeudu loisia tai tuhohyönteisiä. Oikein käsitelty puutavara on myös leimattu standardin mukaisesti.

G4-EN15 Suorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1)

Lähes kaikki Finnairin kasvihuonekaasupäästöt syntyvät lentämisestä. Lentämisestä aiheutuu pääasiassa kahdenlaisia suoria kasvihuonekaasupäästöjä: hiilidioksidia ja vesihöyryä. Vesihöyry on tärkein ilmakehässä oleva kasvihuonekaasu, mutta sitä ei yleensä tarkastella suoraan ihmisperäisenä kasvihuonekaasupäästönä, sillä ilmakehään vesihöyry tulee lähinnä luonnollisena haihtumisena. Lentoliikenne on tässä suhteessa erityisasemassa, sillä moottoreiden vesihöyry vapautuu korkealla ilmakehässä, mikä lisää ilmakehän H₂O-pitoisuutta pilvikerroksen yläpuolella. Lentoliikenteen vesihöyrypäästöjen mahdollisia vaikutuksia ei vielä tunneta kovin hyvin.

Finnairin liikenteestä aiheutuvat kasvihuonepäästöt olivat vuonna 2016 noin 2 940 138 tonnia hiilidioksidia. Lukuun sisältyy koko polttoaineenkulutus (ks. Polttoainetaulukko 2014-2016).

Finnairin suorat kasvihuonepäästöt 2014-2016

CO ₂ tn	2016	2015	2014
Lentäminen AY	2 753 567*	2 624 876	2 318 469
Maakalusto AY	186 571	139 538	143 867
Yhteensä	2 940 138	2 625 019	2 318 613
Muutos-%	12,0	12,3	-0,9

* Laskettu s. 140 kokonaiskulutustaulukosta. Nämä luvut ovat kolmannen osapuolen varmentamia.

G4-EN16 Epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 2)

Suomessa rakennusten energiakulutus aiheuttaa yli kolmanneksen kasvihuonekaasupäästöistä. Finnair pyrkii muun muassa korjaus- ja muutostöiden avulla sekä käyttäjäkoulutuksella varmistamaan toimitilojensa energiatehokkuuden ja siten hillitsemään rakennustensa energiakulutuksesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä.

Finnairin käyttämästä kaukolämpö- ja sähköenergiasta tuotettiin 12 prosenttia maakaasulla, 46 prosenttia kivihiilellä, 2 prosenttia raskaalla öljyllä ja 40 prosenttia sekajätteellä. Vuonna 2016 lämpöenergian tuotannosta syntyneet CO₂-päästöt olivat 9 583 t CO₂ lämpöenergian toimittajan ilmoittamalla päästökertoimella (267 g CO₂ekv/kWh) laskettuna. Lämmönkulutuksen aluekohtaiset päästöt olivat 6 568 t CO₂. Laskettu Suomen kaukolämmön yhteistuotantoalueiden keskimääräisellä päästökertoimella 183g CO₂/kWh.

Sähköenergian tuotannosta vuonna 2016 syntyneet CO₂-päästöt olivat 6 950 t CO₂ Suomen keskimääräistä sähkönhankintaa kuvaavalla, eli aluekohtaisella päästökertoimella (209 g CO₂ekv/ kWh) laskettuna ja 8 843 toimittajakohtaisilla päästökertoimella (191 g ja 267 g CO₂ekv/kWh) laskettuina.

FINNAIR VÄHENSI OPEROIMASSAAN LIIKENTEESSÄ MYYTYIHIN TONNIKILOMETREIHIN (RTK) SUHTEUTETTUJA HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJÄ 19,4% VUODEN 2009 TASOSTA VUOTEEN 2017 MENNESSÄ.

Finnairin epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt 2014-2016

CO ₂ tn	2016*	2015	2014
Sähkö	8 843	7 545	8 877
Lämpö	9 583	6 415	14 428
Yhteensä	18 426	13 959	23 305
Muutos-%	32,0	-40,1	-11,0

*Nämä luvut, kuten myös aluekohtaisilla päästökertoimilla lasketut CO₂-päästöt ovat kolmannen osapuolenvarmentamia. Vuoden 2016 luvuissa on mukana myös Finnairin toimintokeskus (TOKE) joka ei sisälly vertailukausien lukuihin.

G4-EN17 Muut epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 3)

Lentopetrolin valmistuksesta aiheutuvat kasvihuonepäästöt muodostavat merkittävän osan Finnairin epäsuorien kasvihuonekaasupäästöjen taseesta. Yli 55 prosenttia Finnairin ja Norran käyttämästä lentopetrolista valmistetaan Nesteen öljynjalostamolla Porvoon Kilpilahdessa. Lentopetrolin valmistuksesta ja kuljetuksesta aiheutuneet kasvihuonekaasupäästöt olivat arviolta 601 936 tonnia hiilidioksidia vuonna 2016 (kolmannen osapuolen varmentama).

Airbus A350 XWB -laajarunkokonehankinnat olivat Finnairin merkittävin investointi vuonna 2016. Neljän vuonna 2016 toimitetun koneen valmistuksen epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt Finnairin päästötaseessa ovat arviolta 8 484 tonnia hiilidioksidia.

Finnairilla oli loppuvuodesta 2016 yhteensä 708 leasing-autoa. Näiden yhteenlasketut päästöt olivat yhteensä 1 663 tonnia hiilidioksidia, mikä oli 4,5 prosenttia edellisvuotta enemmän. Leasing-autojen kasvihuonepäästöjen keskiarvo oli 115 g CO₂e/km, joka oli 12 prosenttia vähemmän kuin edellisenä vuonna.

Finnairin henkilökunnan työmatkustus tapahtuu ensisijaisesti yhtiön omilla lennoilla, joiden päästöt on raportoitu Scope 1 -inventaariossa. Henkilökunnan kodin ja työpaikan välisestä työmatkuksesta aiheutuneet kasvihuonepäästöt olivat 3 408 tonnia hiilidioksidia vuonna 2016. Päästövähennemä edellisvuoteen verrattuna oli 31 prosenttia, joka johtui ensisijaisesti siitä että yhä useampi työntekijä ilmoitti käyttävänsä linja-autoa tai junaa työmatkaliikkumiseen.

Helsingin lentokentän asematason miehistökuljetuksista aiheutuneet hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2016 hieman yli tonnin.

Finnairin epäsuoraan hiilidioksiditaseeseen lasketaan myös Finnair Cargon muilta yhtiöiltä ostama kuljetuspäsiteetti. Vuonna 2016 Finnair Cargon toimitettavaksi luovutetun rahdin kuljettaminen muilla yhtiöillä tuotti yhteensä 8 943 tonnia hiilidioksidia. Luvussa on otettu huomioon sellaiset rahtilennot, jotka operoitiin pelkätään Finnair Cargon vuoksi.

Merkittäviä materiaalivirtoja syntyy lisäksi Finnairin alihankkijalla LSG Sky Chefs Finland Oy:ssä. Näistä materiaaleista, kuten lennoille toimitetuista juoma- ja ruokatarvikkeista, aiheutuneita päästöjä ei ole raportoitu vuonna 2016. Materiaalivirtojen kasvihuonevaikutuksia ei pystytty arvioimaan.

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

Aina kun ilmassa on kosteutta ja lämpötila liikkuu lähellä nollaa tai pakkasasteita, lentoyhtiöt suorittavat jäänpoiston ja -eston turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Jäänpoistossa puhdistetaan epäpuhtaudet lentokoneen pinnalta ja jäänestossa lentokoneen pinnalle ruiskutetaan suoja-ainetta, propyleeniglykolia (myöhemmin glykolia), mikä estää jään kiinnittymisen lentokoneen pintaan. Vuonna 2016 glykolia käytettiin yhteensä 1 110 455 litraa ja siihen sekoitettua vettä 1 580 451 litraa. Jäänpoiston ja -eston käsittelykertoja oli yhteensä 4 805. Glykolin kasvihuonevaikutusta ei pystytty arvioimaan, sillä sen päästökerrointa ei ole saatavilla.

G4-EN18 Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti

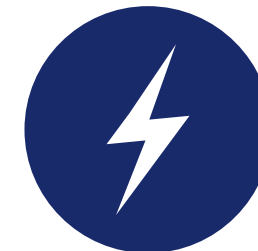
Lentokoneen päästöintensiteetti kulkee käsi kädessä sen energiantensiteetin kanssa – toisin sanoen, kun lentokoneen energiankulutus kasvaa myös päästöt kasvavat.

Lentopetrolin ja kiinteistöjen kuluttaman energian suhdeluvut löytyvät kohdasta EN5 Energiaintensiteetti.

G4-EN19 Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen

Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena oli vähentää itse operoimassaan liikenteessä myytyihin tonnikilometreihin (RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 20 prosenttia vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Tavoite saavutettiin lähes täysimääräisesti, sillä vuotuiset suhteelliset hiilidioksidipäästöt vähenivät jakson aikana 19,4 prosenttia. Finnair käyttää päästötavoiteasetannassaan ensisijaisesti RTK-mittaria, sillä se suhteuttaa polttoaineenkulutusta ja päästöjä kuljettuun matkaan sekä matkustajien ja rahdin määrän. Mahdollisimman tehokkaasti täytetyllä koneella lentäminen on ympäristöystävällisintä. Saavutus perustuu suurelta osin uusien lentokoneiden hankintaan sekä matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemiseen. Lisäksi polttoaineen käyttöä on tehostettu jakson aikana muun muassa modernisoimalla olemassa olevaa kalustoa ja kehittämällä prosesseja.

Kalenterivuosi 2015 oli leuto ja vähäluminen. Jäänpoistokausi päättyi jo helmikuun lopulla ja vuoden lopussa kausi alkoi vasta joulun jälkeen. Tästä syystä vuoden 2015 litrakulutus (samalla myös ympäristömaksun peruste) jäi vähäiseksi. Jäänpoistovuosi 2016 jatkui kevään osalta pidemmälle kuin edellisvuosi ja lisäksi tammikuulle osunut kolmen viikon pakkasjakso (pakkasta yli -18°) nosti glykolinkulutusta huomattavasti vuonna 2016. Vuoden 2016 lopulle osui myös useita



Kiinteistöjen energiankulutuksen laskun ansiosta epäsuorien kasvihuonekaasupäästöjen määrä laski 4 880 tonnilla vuoden 2014 tasosta



Aina, kun ilmassa on kosteutta ja lämpötila lähellä nollaa tai pakkasella, lentoyhtiöt suorittavat jäänpoiston ja -eston turvallisen toiminnan varmistamiseksi

lumisade- tai lumimyrskypäiviä, jotka myöskin lisäsivät nesteenkulutusta huomattavasti verrattuna 2015 syksyyn. Vuodesta 2015 vuoteen 2016 glykolinkulutus kasvoi lähes 80 %.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle 2016 tehdyt sopimukset pitävät sisällään kuitenkin elementtejä, jotka tuottavat optimaalisen nesteenkulutuksen. Finnair käyttää suomalaisen Vaisalan kehittämän CheckTime-ratkaisua, joka hyödyntää lentokenttien tarkkoja säämittauslaitteita sateen vesi-arvon mittaamiseen ja laskee mittaus-tulosten perusteella jäänpoisto- ja jäänestonesteidien kyllästyspisteen. CheckTime -ratkaisun ja jäänestoai-neita käyttävän henkilökunnan koulutuksen ansiosta Finnair pystyi turvallisuudesta tinkimättä vähentämään glykolin suhteellista käyttöä lähes 40 prosenttia vuoden 2006 tasosta vuoden 2016 loppuun mennessä.

Kiinteistöjen energiankulutuksen laskun ansiosta yhtiö on puolestaan vähentänyt epäsuorien kasvihuonekaasu-päästöjen (Scope 2) määrää 4 880 tonnilla vuoden 2014 tasosta.

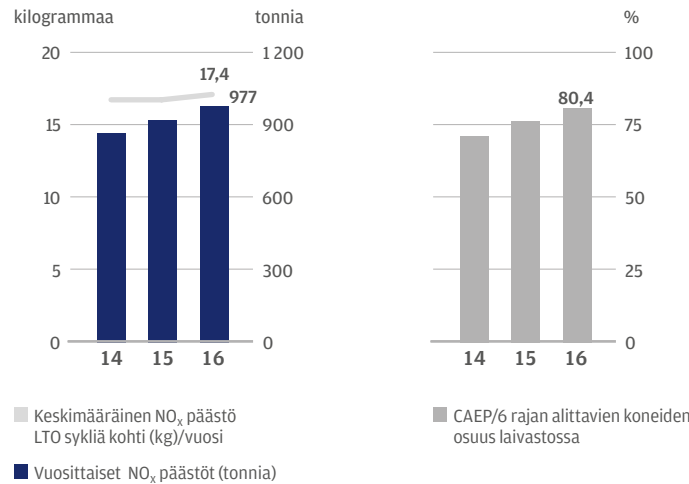
G4-EN21 Typpi- ja rikkidioksidipäästöt sekä muut merkittävät päästöt

Typen oksidit (NO_x) ovat hiilidioksidin ohella merkittävien lentämisen ilmapäästö. NO_x-päästöjä syntyy korkeissa lämpötiloissa tapahtuvissa palamisprosesseissa.

Typen oksidit osallistuvat muun muassa alailmakehän otsonin muodostukseen, mutta toisaalta tuhoavat ilma-kehässä olevaa metaania, joka on voimakas kasvihuone-kaasu. Typen oksidien vaikutus onkin monensuuntainen ja monilta osin vielä puutteellisesti tunnettu.

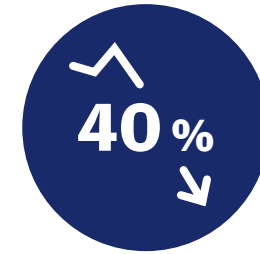
Finnairin lentokoneiden moottoreiden tuottamien NO_x-päästöjen laskennan perustana on YK:n siviili-il-mailujärjestö ICAO:n koostama lentomoottorityyppikoh-tainen päästötietokanta. Tämä tietokanta kattaa moot-

Laivaston NO_x-päästöt 2014–2016



torityypin tyden oksidipäästöt yhden kansainvälisesti määritetyn laskeutumis-lentoonlähtösyklin (LTO) aikana 915 metrin korkeuteen (3 000 jalkaa) saakka. ICAO on asettanut NO_x-päästöille CAEP/6-tavoitetason, jonka toteutumista Finnair seuraa prosentuaalisella tunnuslu-vulla ”CAEP/6-ajan alittavien koneyksilöiden osuus koko laivastosta”. Laskenta kattaa Finnairin oman laivaston eikä ota huomioon ulkopuolisten lento-operaattoreiden päästöjä Finnairin ostoliikenteessä (esimerkiksi niin sanottuja wet lease -konevuokrauksia, joissa Finnair vuokraa koneen miehistöineen).

NO_x-päästöjen ohella Finnairin toiminnasta aiheutuu haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä, niin sanottuja VOC-päästöjä (Volatile Organic Compounds). VOC-päästöt ovat ympäristölle haitallisia, koska ne osal-listuvat alailmakehän otsonin muodostukseen. Alailma-kehän otsoni puolestaan on haitallista sekä ihmisten että eläinten terveydelle ja kasvillisuudelle.



Finnair vähensi turvallisuudesta tinkimättä suhteellista glykolin suhteellista käyttöä lähes 40 prosenttia vuoden 2006 tasosta vuoden 2016 loppuun mennessä



Airbus A350 XWB -laajarunkokonehankinnat olivat Finnairin merkittävin investointi vuonna 2016

Finnairin teknisistä toiminnoista syntyvät VOC-päästöt ovat pienentyneet viime vuosien aikana merkittävästi. Suurin yksittäinen seikka tässä kehityksessä on ollut lentokoneiden maalaustoiminnan loppuminen. Finnair Technical Operationsissa (FTO) kuitenkin ylläpidetään yllättävien tapahtumien varalta valmiutta maalata lentokoneita. FTO:lla on ympäristönsuojeluviranomaisen myöntämä ympäristölupa, jossa määritellään muun muassa haihtuvien liuotainaineiden käytön puitteet sekä päästöjen raja-arvot. Vuonna 2016 FTO:n VOC-päästöt olivat yhteensä 3,54 tonnia. Päästöt pysyivät selvästi asetetun raja-arvon alapuolella.

G4-EN23 Jätteiden kokonaismäärä jaoteltuna jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti

Finnairin jätemäärät kasvoivat edellisvuodesta noin viidellä prosentilla, toisin sanoen yli 200 tonnilla. Jättemäärien lisääntyminen selittyy lähinnä liikenteen kasvusta.

Jätteiden hyötykäyttöön ja lajitteluun kiinnitettiin entistä enemmän huomiota. Finnair on asettanut jätetuotonsa tavoitteeksi jätteiden hyötykäytön lisäämisen, kustannustehokkuuden, turvallisuuden sekä jättemäärien vähentämisen. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jätteet hyödynnetään joko energiana tai materiaalina.

Finnairin toiminnasta syntyvää jätettä ei Suomessa enää viedä kaatopaikalle. Sekajätteen ja energijätteen yhdistämisen mahdollistaa jätteiden terminen käsittely Ekokemin voimalaitoksilla Riihimäellä. Myös sivutuoteasetuksen alainen EU:n ulkopuolelta tuleva ruokajäte voidaan säännösten muututtua nyt - toisin kuin aikaisemmin - käsitellä termisesti, jolloin se hyödynnetään muun jätteen tavoin kaukolämmön ja sähkön tuotannossa.

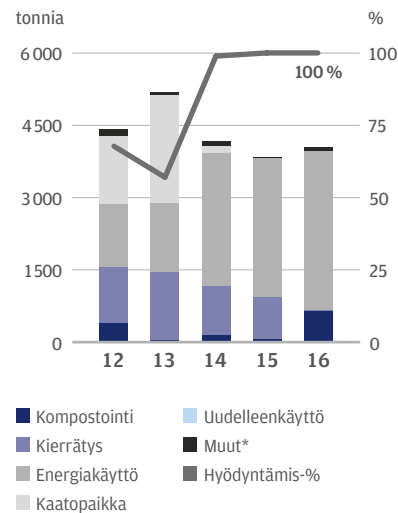
G4-EN24 Merkittävien vuotojen määrä ja suuruus

Vuonna 2016 Finnairissa ei tapahtunut merkittäviä ympäristöä kuormittavia vuotoja.

G4-EN29 Merkittävien ympäristölainsäädännön ja -säännösten rikkomiseen liittyvien sakkojen rahamääräinen arvo, määrä, sekä ei-rahallisten sanktioiden lukumäärä

Finnair ei saanut ympäristölainsäädännön tai -säännösten rikkomiseen liittyviä sakkoja tai muita sanktioita raportointikaudella.

Jätteiden määrä ja hyödyntämisprosentti 2012-2016



FINNAIRIN TOIMINNASTA SYNTYVÄÄ JÄTETTÄ EI SUOMESSA ENÄÄ VIEDÄ KAATOPAIKALLE, VAAN KÄSITELLÄÄN TERMISESTI.



GLOBAL COMPACT -SISÄLTÖINDEKSI

Global Compact -aloitteessa pyydetään yrityksiä omaksumaan, tukemaan ja toteuttamaan omassa vaikutuspiirissään näitä ihmisoikeuksiin, työelämän periaatteisiin sekä ympäristöön ja lahjonnanvastaiseen toimintaan liittyviä perusarvoja.

Ihmisoikeudet	Sijainti
Periaate 1: Yritysten tulee tukea ja kunnioittaa yleismaailmallisia ihmisoikeuksia omassa vaikutuspiirissään.	s. 3-4; 90-94; 130; 135-136
Periaate 2: Yritysten tulee huolehtia, että ne eivät ole osallisina ihmisoikeuksien loukkauksiin.	s. 90-94; 130; 135-136
Työelämä	
Periaate 3: Yritysten tulee vaalia yhdistymisvapautta sekä kollektiivisen neuvotteluoikeuden tehokasta tunnustamista.	s. 90-94; 131
Periaate 4: Yritysten tulee tukea kaikenlaisen pakkotyön poistamista.	s. 90-94; 130; 135-136
Periaate 5: Yritysten tulee tukea lapsityövoiman käytön tehokasta poistamista.	s. 90-94; 130; 135-136
Periaate 6: Yritysten tulee tukea työmarkkinoilla ja ammatinharjoittamisen yhteydessä tapahtuvan syrjinnän poistamista.	s. 90-94; 130; 135-136
Ympäristö	
Periaate 7: Yritysten tulee tukea varovaisuusperiaatetta ympäristöasioissa.	s. 90-94; 139; 143
Periaate 8: Yritysten tulee tehdä aloitteita, jotka edistävät vastuullisuutta ympäristöasioissa.	s. 6; 18-20; 90-94; 139; 142-144
Periaate 9: Yritysten tulee kannustaa ympäristöystävällisten teknologioiden kehittämistä ja levittämistä.	s. 90-94; 139; 142-144
Korruption vastaisuus	
Periaate 10: Yritysten tulee toimia kaikkia korruption muotoja vastaan, mukaan lukien kiristys ja lahjonta.	s. 90-94; 137



GRI G4-SISÄLTÖINDEKSI

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Yleinen sisältö			
Strategia ja analyysi			
G4-1	Toimitusjohtajan katsaus	s. 3-4	
G4-2	Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	s. 3-25; 49; 57-59; 107-112	
Organisaation taustakuvaus			
G4-3	Raportoivan organisaation nimi	Finnair Oyj	
G4-4	Tärkeimmät tavamerkit sekä tuotteet ja palvelut	s. 8; 17; 28	
G4-5	Organisaation pääkonttorin sijainti	Tietotie 9A, Helsinki-Vantaan lentoasema, 01053 Finnair, Suomi	
G4-6	Toimintamaiden lukumäärä ja maat, joissa organisaatio toimii tai jotka ovat merkittäviä raportissa kuvattujen olennaisten yritysvastuun näkökohtien osalta	s. 12	
G4-7	Organisaation omistusrakenne ja yhtiömuoto	s. 29-31	
G4-8	Markkina-alueet	s. 12	
G4-9	Raportoivan organisaation koko	s. 23-25	
G4-10	Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan jaoteltuna	s. 130	
G4-11	Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö	s. 130-131	
G4-12	Organisaation toimitusketjun kuvaus	s. 131	
G4-13	Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa raportointijaksolla	s. 131	
G4-14	Varovaisuuden periaatteen soveltaminen	s. 95-107	
G4-15	Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet	s. 3-4; 18-19; 90-95	
G4-16	Jäsenyydet järjestöissä, yhdistyksissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	s. 18; 90-95	
Tunnistetut olennaiset näkökohdat ja laskentarajat			
G4-17	Konsernin laskentaraja	s. 124-126	
G4-18	Raportin sisällönmäärittely	s. 123-124	
G4-19	Olellaiset näkökohdat	s. 123-124	
G4-20	Olellaisia näkökohtia koskevat laskentajarajat organisaation sisällä	s. 123-126	
G4-21	Olellaisia näkökohtia koskevat laskentajarajat organisaation ulkopuolella	s. 123-126	
G4-22	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	s. 123-126	
G4-23	Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja näkökohtien laskentarajoissa	s. 123-126	
Sidosryhmävuorovaikutus			
G4-24	Luettelo organisaation sidosryhmistä	s. 18	
G4-25	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	s. 18; 123-124	
G4-26	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	s. 18	
G4-27	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	s. 18	



Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Raportin kuvaus			
G4-28	Raportointijakso	1.1.2016-31.12.2016	
G4-29	Edellisen raportin päiväys	Maaliskuu 2015	
G4-30	Raportin julkaisu tiheys	Vuosittain	
G4-31	Yhteystiedot, josta voi tilata raportin ja kysyä siihen liittyviä lisätietoja	Viestintä, Finnair Oyj, Tietotie 9, 01053 Finnair. comms(a)finnair.com	
G4-32	GRI-sisältövertailu	s. 149	
G4-33	Lähestymistapa ulkoiseen varmennukseen		Osa indikaattoreista varmennettu
Hallinto			
Hallintorakenne ja kokoonpano			
G4-34	Hallintorakenne ja valiokunnat	s. 95-107	
Liiketoiminnan eettisyys			
G4-56	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	s. 8-17; 90	
Erityinen sisältö			
Johtamistavan kuvaus			
DMA	Yleinen johtamistavan kuvaus	s. 90-94	
Taloudellinen vastuu			
Taloudelliset tulokset			
G4-EC1	Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen	s. 127	
G4-EC2	Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset ja riskit sekä mahdollisuudet	s. 128	
G4-EC3	Organisaation eläkesitoumusten kattavuus	s. 128	
G4-EC4	Valtiolta saadut avustukset	s. 128-129	
Välilliset taloudelliset vaikutukset			
G4-EC8	Merkittävät välilliset taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	s. 16; 91	
Ostokäytännöt			
G4-EC9	Paikallisten ostojen osuus merkittävässä toimipaikoissa	s. 129	
Ympäristövastuu			
Energia			
G4-EN3	Organisaation oma energiankulutus	s. 139-140	
G4-EN5	Energiaintensiiviteetti	s. 141	
G4-EN6	Energiankulutuksen vähentäminen	s. 141	
G4-EN7	Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa	s. 142	
Luonnon monimuotoisuus			
G4-EN12	Organisaation toiminnan, tuotteiden ja palvelujen vaikutus luonnon monimuotoisuuteen luonnonsuojelualueilla tai luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkailla alueilla	s. 143	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Päästöt			
G4-EN15	Suorat kasviuonekaasupäästöt (Scope 1)	s. 144	
G4-EN16	Epäsuorat kasviuonekaasujen päästöt (Scope 2)	s. 144	
G4-EN17	Muut epäsuorat kasviuonekaasupäästöt (Scope 3)	s. 145	
G4-EN18	Kasviuonekaasujen päästöintensiteetti	s. 145	
G4-EN19	Kasviuonekaasupäästöjen vähentäminen	s. 145-146	
G4-EN21	Muut merkittävät päästöt ilmaan	S. 146-147	
Jätevedet ja jätteet			
G4-EN23	Jätteiden kokonaismäärä jaoteltuna jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti	S. 147	
G4-EN24	Merkittävien vuotojen määrä ja suuruus	S. 147	
Määräystenmukaisuus			
G4-EN29	Merkittävien ympäristölainsäädännön ja -säännösten rikkomiseen liittyvien sakkojen rahamääräinen arvo määrä sekä ei-rahallisten sanktioiden lukumäärä	S. 147	
Sosiaalinen vastuu			
Henkilöstö ja työolot			
Työllistäminen			
G4-LA1	Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus jaoteltuna ikäryhmittäin, sukupuolen mukaan ja alueittain	s. 131	
G4-LA2	Kokoaikaisen henkilöstön henkilöstöetuudet, joita ei tarjota määräaikaiselle tai osa-aikaiselle henkilöstölle, alueittain merkittävässä toimipaikoissa	s. 131	
Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet			
G4-LA4	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika ja sen sisältyminen kollektiivisiin työehtosopimuksiin	s. 131	
Työterveys- ja turvallisuus			
G4-LA5	Osuus kokonaistyövoimasta, joka on edustettuna virallisissa henkilöstön ja johdon yhteisissä työterveyttä ja -turvallisuutta valvovissa ja neuvoa-antavissa toimikunnissa	s. 131-132	
G4-LA6	Tapaturmatyypit, tapaturmataajuus, ammattitautitaajuus, menetetyt työpäivät, poissaolot ja työhön liittyvät kuolemantapaukset jaoteltuna alueittain ja sukupuolen mukaan	s. 132	
G4-LA7	Työntekijät, jotka työskentelevät tehtävissä, joissa on suuri esiintymistiheys ja riski työhön liittyville sairauksille	s. 132	
G4-LA8	Ammattiliittojen kanssa tehtyjen sopimusten sisältämät terveys- ja turvallisuusteemat	s. 132-133	
Koulutus			
G4-LA9	Keskimääräiset koulutustunnit vuodessa henkilöä kohden jaoteltuna sukupuolen mukaan ja henkilöstöryhmittäin	s. 133	
G4-LA10	Osaamisen kehittämiseen ja elinikäiseen oppimiseen liittyvät ohjelmat, jotka tukevat henkilöstön jatkuvaa työllisyyttä ja antavat tukea työsuhteen päättymistilanteessa	s. 133-134	
G4-LA11	Säännöllisten suoritusarviointien ja kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus jaoteltuna sukupuolen mukaan ja henkilöstöryhmittäin	s. 135	
Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet			
G4-LA12	Organisaation hallintoelinten kokoonpano ja henkilöstön jakauma henkilöstöryhmittäin jaoteltuna sukupuolen, ikäryhmän, vähemmistöryhmän ja muiden monimuotoisuuteen liittyvien tekijöiden mukaisesti	s. 135	



Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
	Tasa-arvoinen palkitseminen		
G4-LA13	Naisten ja miesten peruspalkkojen ja palkitsemisen suhde henkilöstöryhmittäin merkittävässä toimipaikoissa	s. 135	
	Ihmisoikeudet		
	Ihmisoikeusarviointit		
G4-HR9	Lukumäärä ja prosenttiosuus toiminnoista, joissa on toteutettu ihmisoikeuksien läpikäynti tai vaikutusarviointi	s. 135	
	Toimittajien ihmisoikeusarviointit		
G4-HR10	Prosenttiosuus uusista toimittajista, jotka on arvioitu ihmisoikeuksiin liittyvien kriteerien mukaisesti	s. 135-136	
G4-HR11	Merkittävät nykyiset ja mahdolliset negatiiviset ihmisoikeuksiin liittyvät vaikutukset toimitusketjussa ja toteutetut toimenpiteet	s. 136	
	Yhteiskunta		
	Lahjonta ja korruption vastaisuus		
G4-S03	Lahjontaan liittyvän riskiarvioinnin läpikäyneiden liiketoimintayksiköiden lukumäärä ja prosenttiosuus sekä tunnistetut merkittävät riskit	s. 137	
G4-S04	Korruption vastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä kommunikointi ja koulutus	s. 137	
G4-S05	Vahvistetut lahjontatapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet		Ei tapauksia
	Poliittinen vaikuttaminen		
G4-S06	Poliittisten tukien kokonaisarvo jaoteltuna maittain ja edunsaajittain	s. 137	
	Kilpailun rajoitukset		
G4-S07	Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määrävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvien oikeustoimien lukumäärä ja oikeuden päätökset		Ei tapauksia
	Määräystenmukaisuus		
G4-S08	Merkittävien lainsäädännön ja säännösten rikkomiseen liittyvien sakkojen rahamääräinen arvo määrä sekä ei-rahallisten sanktioiden lukumäärä		Ei tapauksia
	Tuotevastuu		
	Asiakkaiden terveys ja turvallisuus		
G4-PR1	Prosenttiosuus merkittävistä tuotteista ja palveluista, joiden terveys- ja turvallisuusvaikutusten parantaminen on arvioitu	70%, s. 94-95	
G4-PR2	Tuotteiden elinkaarenaikaisiin terveys- ja turvallisuusvaikutuksiin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomusten lukumäärä jaoteltuna lopputulosten mukaan		Ei tapauksia
	Tuote- ja palvelutiedot		
G4-PR3	Organisaation tuotteiden ja palvelujen pakollisen tuoteinformaation ja -merkintöjen tyytit sekä prosenttiosuus tärkeimmistä tuotteista ja palveluista, joita nämä vaatimukset koskevat	s. 137	
G4-PR4	Tuote- ja palveluinformaation ja -merkintöihin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomusten lukumäärä jaoteltuna lopputulosten mukaan		Ei tapauksia
G4-PR5	Asiakastyytyväisyystutkimusten tulokset	s. 138	
	Markkinointiviestintä		
G4-PR7	Markkinointiviestintään, mainontaan ja sponsorointiin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomusten lukumäärä jaoteltuna lopputulosten mukaan		Ei tapauksia
	Asiakkaiden yksityisyyden suoja		
G4-PR8	Asiakkaiden yksityisyyden suojan rikkomiseen ja asiakastietojen häviämiseen liittyvien vahvistettujen valitusten lukumäärä		Yksi tapaus
	Määräystenmukaisuus		
G4-PR9	Tuotteiden ja palveluiden käyttöön liittyvän lainsäädännön ja säännösten rikkomisesta aiheutuneiden merkittävien sakkojen rahamääräinen arvo		Ei tapauksia
OMA	Täsmällisyys	s. 21	



RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI (RAJOITETTU VARMUUS)

Käännös englanninkielisestä tekstistä (alkuperäinen)

Finnair Oyj:n johdolle

Olemme Finnair Oyj:n johdon (jäljempänä myös Yhtiö) pyynnöstä suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon, jonka kohteena ovat olleet Finnair Oyj:n Vuosikertomuksen 2016 Vastuullisuusosiossa esitetyt tietyt ympäristövastuun tunnusluvut raportointikaudelta 1.1.-31.12.2016 (jäljempänä tietyt ympäristövastuutiedot).

Tietyt ympäristövastuutiedot

Tietyt ympäristövastuutiedot sisältävät seuraavat indikaattorit:

1. Finnairin radiokutsulla lennettyjen lentojen polttoaineen kulutus.
2. Finnair Oyj:n kiinteistöjen sähkönkulutus.
3. Finnair Oyj:n kiinteistöjen lämmönkulutus.
4. Kohdassa 1 mainitusta kulutuksesta aiheutuvat CO₂-päästöt.
5. Kohdissa 2 ja 3 mainituista kulutuksista aiheutuvat CO₂-päästöt.
6. CO₂-päästöt Scope 3 -kategoriasa 3 (Fuel- and energy-related activities).

Johdon vastuu

Finnair Oyj:n johto vastaa tiettyjen ympäristövastuutietojen laatimisesta raportointikriteeristön mukaisesti:

Yllä mainitut kohdat 1 ja 4:

- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n Vuosikertomuksen 2016 Vastuullisuusosiossa).

Yllä mainitut kohdat 2,3 ja 5:

- The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard.
- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n Vuosikertomuksen 2016 Vastuullisuusosiossa).

Yllä mainittu kohta 6:

- The Greenhouse Gas Protocol: Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard soveltuvin osin.
- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n Vuosikertomuksen 2016 Vastuullisuusosiossa).

Finnair Oyj:n johto vastaa myös sellaisen sisäisen valvonnan järjestämisestä, jonka johto katsoo tarpeelliseksi, jotta on mahdollista laatia tietyt ympäristövastuutiedot, joissa ei ole väärinkäytöksiä tai virheistä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Varmentajan riippumattomuus ja laadunvalvonta

Olemme noudattaneet IESBA:n (the International Ethics Standards Board for Accountants) antamien Eettisten sääntöjen tiilitarkastusammattilaisille mukaisia riippumattomuusvaatimuksia ja muita eettisiä vaatimuksia. Näiden sääntöjen pohjana olevat peruseriaatteet ovat rehellisyys, objektiivisuus, ammatillinen pätevyys ja huolellisuus, salassapitovelvollisuus ja ammatillinen käyttäytyminen.

PricewaterhouseCoopers Oy soveltaa kansainvälistä laadunvalvontastandardia ISQC1 ja näin ollen ylläpitää kattavaa laadunvalvontajärjestelmää. Siihen kuuluu dokumentoituja toimintaperiaatteita ja menettelytapoja, jotka koskevat eettisten vaatimusten, ammatillisten standardien sekä sovellettavien säädöksiin ja määräyksiin perustuvien vaatimusten noudattamista.

Varmentajan velvollisuudet

Meidän velvollisuutenamme on esittää suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietyistä ympäristövastuutiedoista rajoitetun varmuuden antava johtopäätös. Tämä varmennusraportti on laadittu toimeksiantomme ehtojen mukaisesti. Vastaamme työstämme, varmennusraportista ja esittämistämme johtopäätöksistä vain Finnair Oyj:lle, emme kolmansille osapuolille.

Olemme suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon kansainvälisen varmennustoimeksiantostandardin (ISAE) 3410 "Kasvihuonekaasuraportteja koskevat varmennustoimeksiannot" mukaisesti. Kyseinen standardi edellyttää, että suunnittelemme ja suoritamme toimeksiannon hankkiaksemme rajoitetun varmuuden siitä, onko tietyissä ympäristövastuutiedoissa olennaista virheellisyyttä.

Rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa evidenssin hankkimistoimenpiteet ovat rajoitetumpia kuin kohtuullisen varmuuden antavassa toimeksiannossa, minkä vuoksi siinä saadaan vähemmän varmuutta kuin kohtuullisen varmuuden antavassa toimeksiannossa. Varmennustoimeksiantoon kuuluu toimenpiteitä evidenssin hankkimiseksi tiettyihin ympäristövastuutietoihin sisältyvistä luvuista ja siinä esitettävistä muista tiedoista. Toimenpiteiden valinta perustuu varmentajan harkintaan ja arvioihin riskeistä, että tietyissä ympäristövastuutiedoissa on olennainen virheellisyys.

Olemme toteuttaneet muun muassa seuraavat toimenpiteet:

- Haastatelleet tiettyjen ympäristövastuutietojen keruusta ja raportoinnista vastaavia henkilöitä.
- Arvioineet, miten Finnair Oyj:n työntekijät soveltavat Yhtiön raportointiohjeita ja menettelytapoja.
- Testanneet tietojen oikeellisuutta ja täydellisyyttä alkuperäisistä dokumenteista ja järjestelmistä otospohjaisesti.
- Testanneet tietojen yhdistelyä ja suorittaneet uudelleenlaskentaa otospohjaisesti.

Rajoitetun varmuuden antava johtopäätös

Suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietoomme ei ole tullut mitään, mikä antaisi meille syyn uskoa, ettei Finnair Oyj:n tietyt ympäristövastuutiedot 31.12.2016 päättyneeltä raportointikaudelta ole kaikilta olennaisilta osiltaan laadittu asianmukaisesti raportointikriteeristön perusteella. Varmennusraporttiamme luettaessa on otettava huomioon yhteiskuntavastuutietojen tarkkuutta ja täydellisyyttä koskevat luontaiset rajoitteet.

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2017

PricewaterhouseCoopers Oy

Sirpa Juutinen

Partner

Sustainability & Climate Change



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.company.finnair.com
www.investors.finnair.com



www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi



www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi



<https://blog.finnair.com/en/>
<https://blog.finnair.com/>



www.instagram.com/feelfinnair/