

VUOSIKERTOMUS

2017



FINNAIR

SISÄLTÖ

2 Vuosikertomuksesta

2017 lyhyesti

3 Toimitusjohtajan katsaus
5 Vuoden 2017 kohokohdat

7 Strategia

8 Finnair lyhyesti
9 Toimintaympäristö
10 Finnairiin vaikuttavat megatrendit
11 Arvonluonti ja strategia
17 Sidosryhmäyhteistyö
18 Kestävän kehityksen sitoumus
20 Liiketoiminnan mittarit

21 Talous

22 Avainluvut
24 Hallituksen toimintakertomus
37 Tilinpäätös
85 Tunnuslukujen laskentakaavat
86 Hallituksen esitys osingonjaosta
87 Tilitarkastuskertomus
91 Verojalanjälki

93 Hallinnointi

94 Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
106 Riskienhallinta ja suurimmat riskit
111 Palkka- ja palkkioselvitys
118 Hallitus
119 Johtoryhmä
120 Tietoa osakkeenomistajille

122 Vastuullisuus

123 Olennaisuusanalyysi
125 Raportointiperiaatteet
127 Johtamisperiaatteet
133 Taloudellinen vastuu
136 Sosiaalinen vastuu
146 Ympäristövastuu
155 Global Compact -sisältöindeksi
156 GRI G4 -sisältöindeksi
160 Riippumattoman varmentajan varmennusraportti
161 Yhteystiedot



Vuosikertomuksesta

Tämä raportti on tarkoitettu osakkeenomistajille, sijoittajille, analyytikoille, medialle, asiakkaille, henkilöstölle, muille sidosryhmille sekä suurelle yleisölle. Finnair-konsernin liiketoiminnan ydin on lentoliikenne. Vuosikertomuksessa ja siihen sisältyvässä GRI G4-raportointiohjeiston mukaisessa vastuullisuusosiossa raportoidaan yhtiön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä kerrotaan niiden strategisesta merkityksestä yhtiön liiketoiminnassa.

Finnair pitää vastuullisuutta yritystoiminnan olennaisena ja strategisena osana, ja siksi vastuullisuusraportointi on keskeinen osa vuosikertomusta. Raportti sisältää Finnairin olennaiset tapahtumat sen kaikissa liiketoimintayksiköissä vuonna 2017. Vuodelta 2017 ensimmäistä kertaa annettava, kirjanpitolain edellyttämä muun kuin taloudellisen tiedon raportointi on sisällytetty vuosikertomuksen talousosiossa olevaan hallituksen toimintakertomukseen.

Vuosikertomus sisältää Finnairin vuoden 2017 kohokohdat, toimitusjohtajan katsauksen, strategia- ja arvonluontiosion sekä katsauksen sidosryhmäsuhteisiin ja megatrendeihin. Vuosikertomuksessa on kuvattu myös verojalanjälki. Vastuullisuusosiossa on esitelty Finnairin johtamisperiaatteet ja olennaisuusanalyysiprosessi sekä sen perusteella määritellyt olennaiset näkökohdat ja mittarit tietoineen.

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa:

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

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Vuosi 2017 oli Finnairille erinomainen. Onnistuimme kasvun kiihdyttämisessä ja paransimme samaan aikaan merkittävästi tulostamme.

Toiminnassamme ja taloudellisessa kehityksessämme tapahtunut käänne on finnairilaisten yhdessä aikaansaama. Haluan kiittää kaikkia finnairilaisia heidän erinomaisesta työstään tänä vahvan kasvun ja uusiutumisen aikana - ja myös aiempina vaikeina vuosina. Kasvun myötä finnairilaisia on nyt yli tuhat enemmän kuin vuoden 2017 alussa. Haluan kiittää myös asiakkaitamme luottamuksestamme ja tuesta toimintaamme.

Suotuisa markkinaympäristö myötävaikutti kasvuumme vuonna 2017. Matkustajaliikenteemme kasvua siivittivät myös oikein ajoitetut kapasiteettilisäykset, oikeat reitti-kohtaiset päätökset sekä lentomatkustuksen kysynnän kasvu. Kasvoimme Aasian-liikenteessä kilpailijoitamme nopeammin sekä matkustajamäärillä että kapasiteetin kasvulla mitattuna ja markkinaosuutemme nousi Euroopan-liikenteessä ja Pohjois-Amerikan reiteillä kilpailu jatkui kireänä. Avasimme viisi uutta kaukoreittiä vuonna 2017 ja lisäsimme lentovuoroja useisiin Aasian ja Euroopan kohteisiin. Suomeen kohdistuva turismi on ollut vahvassa kasvussa, ja siksi lisäsimme runsaasti lentoja Lappiin. Lappi on kiinalaisten asiakkaidemme eurooppalainen ykköskohde talvella 2018 aivan kuten vuotta aiemmin.

Koneemme lensivät koko vuoden ilahduttavan täysinä kapasiteetin kasvusta huolimatta. Ennätykselliset matkustajamäärät, matkustajakäyttöasteen nousu ja

asiakastytyväisyydestä kertovan nettosuositelluindeksin paraneminen kertovat, että olemme kehittäneet tuotettamme ja palveluamme oikeaan suuntaan.

Myös lisätuotot, rahti ja matkapalvelut kasvoivat voimakkaasti. Olen erityisen ilahtunut siitä, miten Aurinkomatkat on tehnyt parin viime vuoden aikana vahvan käänteen ja noussut Suomen suurimmaksi matkanjärjestäjäksi matkustajamäärällä mitattuna. Rahtikysynnän elpyminen puolestaan paransi rahdin täyttöasteita ja yksikkötuottoja. Euroopan modernein, aurinkopaneeleilla varustettu COOL Nordic Cargo -rahtiterminaalimme avautui vuoden lopulla, mikä antaa meille mahdollisuuden lisätä rahtivolyymeja ja erikoisrahdin käsittelyä.

Vuonna 2017 panostimme digitalisaatioon. Olemme rakentaneet oman vahvan digitiimin ja olemme hyvässä uusiutumisen alussa. Uudet teknologiat tarjoavat meille upeita mahdollisuuksia kehittää asiakaspalvelua, tehostaa toimintaa ja uudistaa työskentelytapojamme. Olemme kuitenkin vasta raaputtaneet pintaa: uskon vahvasti, että tulevaisuudessa uudet teknologiat ja uusiutuminen tarjoavat meille myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

Kuluneena vuonna saimme päätökseen alkuperäisen yhdentoista A350-lentokoneen laivastouudistuksen.



UUDET TEKNOLOGIAT TARJOAVAT MEILLE UPEITA MAHDOLLISUUKSIA ASIAKASPALVELUN KEHITTÄMISEEN, TOIMINNAN TEHOSTAMISEEN JA TYÖSKENTELYN UUDISTAMISEEN.



MUUTOS ON SIIVITTÄNYT FINNAIRIN KANNATTAVAAN KASVUUN, JOTA AIOMME JATKAA. KASVU SYNTYY ETENKIN YDINLIIKETOIMINNASTAMME, MUTTA HAEMME MYÖS UUSIA KASVUMAHDOLLISUUKSIA.

A350-lentokoneet ovat osoittautuneet luotettaviksi ja saaneet asiakkailta erittäin hyvän vastaanoton. Ne ovat myös tuoneet luvattua tehokkuutta: polttoaineen kulutus tarjottua tuolakilometriä kohden laski viime vuonna 3,2 prosenttia, ja kulutus ja CO₂-päästöt tarjottua tonnikilometriä kohden laskivat 6,7 prosenttia.

Päästöjen vähentämisen ohella toimimme aktiivisesti myös muilla vastuullisuuden osa-alueilla. Finnair on tiiviisti mukana lentoliikennealan kansainvälisessä vastuullisuustyössä, ja alamme on aktiivisesti toiminut YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden toteuttamiseksi sekä niiden käyttämiseksi toiminnan tukena. Koko lentoliikennetoimialaa edustava Air Transport Action Group (ATAG) julkaisi viime vuonna Flying in Formation -raportin selvittääkseen näiden kestävän kehityksen tavoitteiden merkitystä alallemme ja tuodakseen esille, miten alamme voi mahdollistaa tavoitteiden saavuttamisen. Tämän raportin valmistelussa olimme mukana aktiivisesti, sillä uskomme, että yhteistyö edistää tavoitteisiin pääsemistä ja tukee sitoumustamme YK:n Global Compact -aloitteeseen.¹

Olemme myös saaneet tunnustusta vastuullisuustyöstämme. Tästä työstä kerromme enemmän kestävän kehityksen johtajamme katsauksessa ja raportin vastuullisuusosiossa.

Finnairilaisten erinomainen työ näkyi viime vuoden taloudellisessa kehityksessämme. Liikevaihtomme nousi lähes 11 prosenttia ja oli 2,6 miljardia euroa. Vertailukel-

poinen tuloksemme yli kolminkertaistui 170 miljoonaan euroon, ja taseemme säilyi vahvana mittavista laivastoinvestoinneista huolimatta. Tuloksellinen työ näkyi myös osakemarkkinoiden luottamuksena suoritusseemme: osakekurssimme nousi 218 prosenttia vuoden 2017 aikana, ja nousimme Nasdaq Helsingissä suurten yritysten luokkaan vuoden 2018 alussa.

Muutos on siivittänyt Finnairin kannattavaan kasvuun, jota aiomme jatkaa. Kasvu syntyy etenkin ydinliiketoiminnastamme, mutta haemme myös uusia kasvumahdollisuuksia. Viime vuonna toimimme markkinoille Finnair Holidays -lomatuotteen Suomessa ja Ruotsissa, ja jatkamme uusien tuotteiden kehittämistä määrätietoisesti. Kiinnostus Pohjoismaihin on nousussa, ja siksi panostamme vahvasti ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen markkinointiin. Uskon lentoliikenteen vahvaan kasvuun ja siihen, että matkailun ekosysteemi ja digitalisaatio tarjoavat uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

Uusiutumismme ja kasvumme jatkuvat - alkuvuonna 2018 nopeammin kuin koskaan aikaisemmin.

Pekka Vauramo
Toimitusjohtaja
@pekkavau

¹ <https://gcnordic.net/about-the-nordic-network/countries/finland/>

VUODEN 2017 KOHOKOHDAT



Finnair jatkoi vahvaa kasvuaan

Vuosi 2017 oli Finnairille voimakkaan kasvun aikaa yhtiön kiihdytetyn kasvun strategian mukaisesti. Finnair sai päätökseen kaukoliikennelaivastonsa ensimmäisen uudistusvaiheen, kun se otti vastaan neljä uutta A350-konetta. Finnair otti vastaan vuoden aikana myös seitsemän uutta, vuokrattua Airbus A321-lentokonetta.

Uusia reittejä ja lisää vuoroja

Finnair avasi vuoden aikana uudet reitit Goaan, Havannaan, Puerto Plataan, Puerto Vallartaan, San Franciscoon ja Reykjavikiin. Lisäksi yhtiö lisäsi runsaasti lentoja moniin suosikkikohteisiin, kuten Tokioon ja Hongkongiin, sekä useisiin Euroopan kohteisiin. Finnair kertoi myös avaavansa keväällä 2018 seitsemännen Kiinan reittinsä, Nanjingin, sekä ympärivuotiset reitit Stuttgartiin ja Lissaboniin. Finnairin reittiverkosto kattaa nyt 19 kohdetta Aasiassa, seitsemän kohdetta Pohjois-Amerikassa ja yli 100 kohdetta Euroopassa.



Matkustajaennätys

Finnair kasvatti matkustajamääräänsä yli miljoonalla ja lennätti lähes 12 miljoonaa matkustajaa vuoden 2017 aikana. Kesällä 2017 Finnairilla oli ensimmäistä kertaa yli 40 000 matkustajaa yhden päivän aikana, ja myös kuukausitasolla yhtiö pääsi ennätyslukuihin useita kertoja vuoden aikana.

Tiimiin yli 1 000 uutta finnairilaista

Finnairin henkilöstö kasvoi vuoden aikana 1 080:lla, kun Finnair palkkasi uutta matkustamohenkilökuntaa, lentäjiä, digiosajia ja muita ammattilaisia rakentamaan yhtiön kasvua. Lisäksi ateriapalveluiden muutoksen yhteydessä LSG Finlandin n. 500 työntekijästä tuli Finnair Kitchen Oy:n työntekijöitä.

Finnair oli työnantajakuvaan erikoistuneen tutkimusyritys Universumin mukaan kaupallisen alan opiskelijoiden tavoitelluin työnantaja Suomessa vuonna 2017.

Uusia digipalveluita

Noin neljännes Finnairin myynnistä tuli yhtiön digikanavien eli internetsivujen, mobiilisovelluksen ja lennonaikaisen viihdejärjestelmän kautta. Yhtiö jatkoi niiden kehitystä.

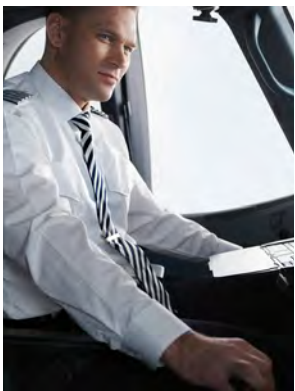
Finnair otti käyttöön myös uusia palveluita tuotteiden maksamiseen ja ostamiseen. Kiinan-lennoilla Finnair otti käyttöön kiinalaisten suosiman Alipay-mobiilimaksamisen. Lisäksi yhtiö myös aloitti lentolippujen myymisen Kiinassa suoraan WeChat-tilinsä kautta ja otti käyttöön WePay-maksutavan sovelluksen sisällä. Ostosten teko helpottui kaikilla lennoilla, kun henkilöstön käyttöön otettiin SkyPay-järjestelmä. Se nopeuttaa lennonaikaista ostamista ja mahdollistaa muun muassa lähimaksun. Apple Pay -maksutapa otettiin käyttöön Finnairin mobiilisovelluksessa ja yhtiön internet-sivuilla. Finnair otti myös käyttöön mobiilisovellukset lentokoneiden huoltotyössä ja päätti iPhone-puhelimien hankinnasta koko henkilöstölle.





Asiakasuskollisuus nousussa

Finnair jatkoi asiakaskokemuksen kehittämistä ja panosti henkilökohtaiseen asiakaspalveluun, kaukoliikenteen businessluokkaan, kilpailukykyisiin lisäpalveluihin sekä operaatioiden luotettavuuteen. Asiakastytyväisyyttä kuvaava nettosuositelutulos (NPS) oli korkeimmillaan 52 ja vuositasolla 47. Finnair uudisti vuoden aikana lisäpalveluvalikoimaa ja ateriapalveluita, valitsi Fazerin lounge-kumppanikseen ja uudisti lounge-tilojaan Helsinki-Vantaalla sekä esitteli suomalaista ruokakulttuuria kaukolentoillaan.



Panostukset henkilöstöön

Osaava, sitoutunut ja hyvinvoiva henkilöstö rakentaa erinomaisen asiakaskokemuksen. Finnair panosti vuoden 2017 aikana erityisesti resurssoinnin, johtamisen, osaamisen, työtapojen ja työhyvinvoinnin kehittämiseen.

Vuoden 2017 aikana työntekijäkokeumusindeksi nousi edellisvuodesta. Finnair käytti 10 miljoonaa euroa henkilöstön kehittämiseen ja opiskelutunteja kertyi 370 000. Hyvinvointipanostukset näkyivät sairauspoissaolojen laskuna sekä tapaturmien vähenemisenä. Joulukuussa Finnair kertoi palkitsevansa henkilöstönsä yhtiön tulokseen enintään 2 000 euron kertaluonteisella palkkiolla kaikille työntekijöille.

Myös tulos ennätysvauhdissa

Finnairin vertailukelpoinen liikevaihto kasvoi yli kolminkertaistui ennätystasolle 170,4 miljoonaan euroon. Tase säilyi vahvana kasvuinvestoinneista huolimatta, ja vuoden lopussa Finnairilla oli lähes miljardin euron rahavarat tulevan kasvun ja investointien toteuttamiseksi. Hyvä taloudellinen kehitys näkyi osakekurssissa, joka nousi vuoden aikana 218 prosenttia 12,82 euroon. Vuoden 2018 alussa Finnair siirrettiin Nasdaq Helsingin Large Cap -listalle.



Finnair keräsi tunnustusta

Finnair sai vuoden aikana useita tunnustuksia: Skytrax World Airline Awards nimesi Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kahdeksatta kertaa peräkkäin, ja yhtiö nimettiin TTG China Travel Awards -tilaisuudessa toista vuotta peräkkäin parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi Kiinassa. Finnair sai neljä tähteä (Four Star Global Airline) APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa. Lisäksi Finnair sai Future Travel Experience Ancillary Gold Award -tunnustuksen lisäpalveluistaan.



Finnair palkittiin vastuullisuudesta

Finnair sai tunnustusta vastuullisuustyöstään: Aurinkomatkat nimettiin maaliskuussa jälleen Suomen vastuullisimmaksi matkanjärjestäjäksi Pohjoismaiden suurimmassa kestävästä kehityksen ja vastuullisuuden bränditutkimuksessa Sustainable Brand -indeksissä. Lisäksi Suomen Matkatoimistoalan liitto palkitsi Finnairin "Vuoden vastuullisena toimijana" tunnustuksena pitkäjänteisestä ja monipuolisesta työstä kestävästä kehityksen hyväksi.

Saksalainen ESG-rating-yhtiö oekom Research AG päivitti analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta, ja Finnairin ESG-rating C+ on vertailuryhmän korkein. Sijoittajien seuraaman Carbon Disclosure Project (CDP) -raportin arvosanaksi Finnair sai B:n. Tämän arvosanan saaneet yritykset toimivat tehokkaasti päästöjen vähentämiseksi ja ympäristövaikutuksien huomioimiseksi toiminnassaan.



STRATEGIA

Kohti ainutlaatuista pohjoismaista
kokemusta

FINNAIR LYHYESTI

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat- ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla.

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. Helsingin maantieteellinen sijainti antaa yhtiölle kilpailuedun, sillä nopeimmat yhteydet useiden Euroopan kohteiden ja Aasian megakaupunkien välillä kulkevat Suomen yli.

Finnair on ainoa pohjoismainen 4 tähden verkostolentoyhtiö Skytrax-luokituksessa ja oneworld-allianssin jäsen. Vuonna 2017 yhtiön liikevaihto oli 2 568,4 milj. euroa ja sen palveluksessa oli vuoden lopussa yli 5 900 henkilöä. Finnairin osakkeet on noteerattu Nasdaq Helsingissä.



VISIO
AINUTLAATUINEN
POHJOISMAINEN
KOKEMUS



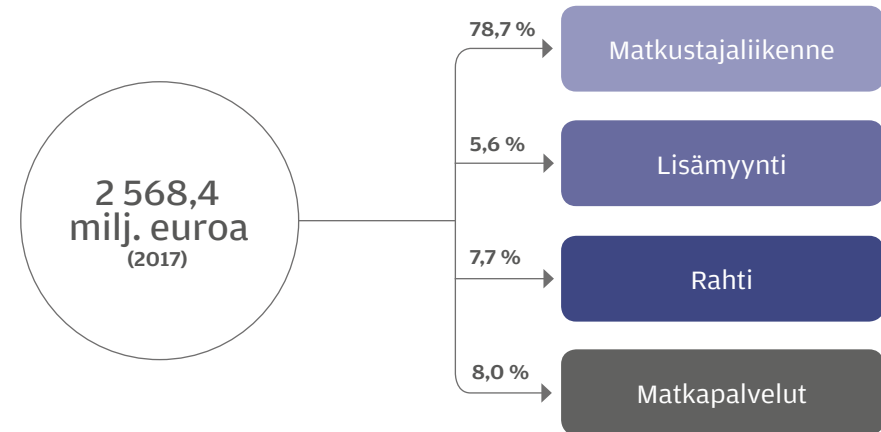
MISSIO
POHJOISEN
PALLONPUOLISKON
SUJUVIMMAT JA
NOPEIMMAT
LENTOYHTEYDET

Finnair sijoituskohteena

Finnairilla on vakaa markkina-asema kotimarkkinoilla ja hyvät edellytykset hyötyä kasvavista Aasian markkinoista. Sen tavoitteena on tuottaa arvoa osakkeenomistajille keskittymällä ydinliiketoimintaan ja sitä lähellä oleviin liiketoimintamahdollisuuksiin sekä investoimalla kilpailukykyyn ja kasvuun. Yhtiön strategisia painopistealueita ovat kasvu, asiakaskokemus, henkilöstökokemus ja uusituminen.

Finnairilla on selkeä strategia tavoitteidensa toteuttamiseksi. Perustan strategian toteuttamiselle muodostavat operatiivisen toiminnan korkea laatu, Helsingin ihanteellinen maantieteellinen sijainti, kasvavat päämarkkina-alueet, selkeät tavoitteet tuottojen kasvattamiseksi, moderni polttoainetehokas laivasto sekä vahva tase.

Liikevaihdon lähteet ja jakauma



Finnairin strategiset tavoitteet:

- Aasian liikenteen kaksinkertaistaminen vuonna 2018 vuodesta 2010
- Lisämyyntituottojen lähes kaksinkertaistaminen vuonna 2020 vuodesta 2016
- Matkustajamäärätavoite 20 miljoonaa vuonna 2030

Pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet:

- Vertailukelpoinen liiketulos vähintään 6 % liikevaihdosta ja vertailukelpoinen EBITDAR vähintään 17 % liikevaihdosta yli syklin
- Oikaistu nettovelkaantumisaste alle 175 %
- Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) vähintään 7 %

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 huomioon on otettava muun muassa reittiverkoston kehitys, tarvittava kapasiteetti ja laivaston konetyyppien yhdistelmä sekä lentoliikenteeseen liittyvä sääntely. On usein vaikea ennustaa, miten markkinaympäristö muuttuu lentokoneen tilaus- ja toimitusajankohtien välillä.

Kova kilpailu, kapeat liikevoittomarginaalit, korkeat kiinteät kustannukset ja merkittävät käyttöomaisuusinvestoinnit ovat toimialalle tyypillisiä. Siksi onkin välttämättöntä optimoida kaikki toiminnot lentoyhtiön menestymiseksi ja kehittää yhtiön joustavuutta sekä kykyä sietää odottamattomia markkinamuutoksia.

Kilpailu, kasvava ala

Lentoliikenne on ICAO:n tilastojen mukaan historiallisesti kaksinkertaistunut aina 15 vuoden välein.¹ Lentomatkustuksen arvioidaan edelleen kasvavan talouden kasvua nopeammin, noin 4,4 prosenttia vuodessa globaalisti seuraavien 20 vuoden aikana. Kasvava keskiluokka tukee lentomatkustuksen kasvua erityisesti Aasiassa, ja tulevalta vuosikymmenellä Kiinan arvioidaan ohittavan

Yhdysvallat matkustajamäärältään maailman suurimpana markkinana.²

Lentoliikenteen kasvun myötä alan toimijoiden määrä on kasvanut ja kilpailu kiristynyt. Finnairin kilpailukenttä voidaan jakaa karkeasti kahteen osaan: Euroopan sisäiseen liikenteeseen sekä Aasian ja Euroopan väliseen kauttakululiikenteeseen. Euroopan sisäisessä suorien lentojen liikenteessä alimmilla kustannuksilla toimivilla lentoyhtiöillä on pääsääntöisesti vahva kilpailuasema ja kilpailu on pitkälti hintavetoista. Kaukoliikenteessä kattavan reittiverkoston, matkustusmukavuuden, asiakaspalvelun ja sujuvien lentoyhteyksien rooli korostuu. Verkostolentoyhtiöiden ja halpalentoyhtiöiden liiketoimintamallit ovat kuitenkin alkaneet lähentyä toisiaan viime vuosien aikana, mikä lisää entisestään kilpailua.

Kireä kilpailutilanne on myös lisännyt alan konsolidaatiota, allianssiyhteistyötä ja yhteishankkeita, joilla tavoitellaan parempaa kapasiteetin käyttöä ja kannattavuutta. Samalla kun allianssien rooli kehittyy, tekevät yksittäiset lentoyhtiöt yhä yleisemmin myös allianssirajat ylittäviä yhteistyösopimuksia omien etujensa mukaisesti.

Lisätietoja toimialan kehityksestä:

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

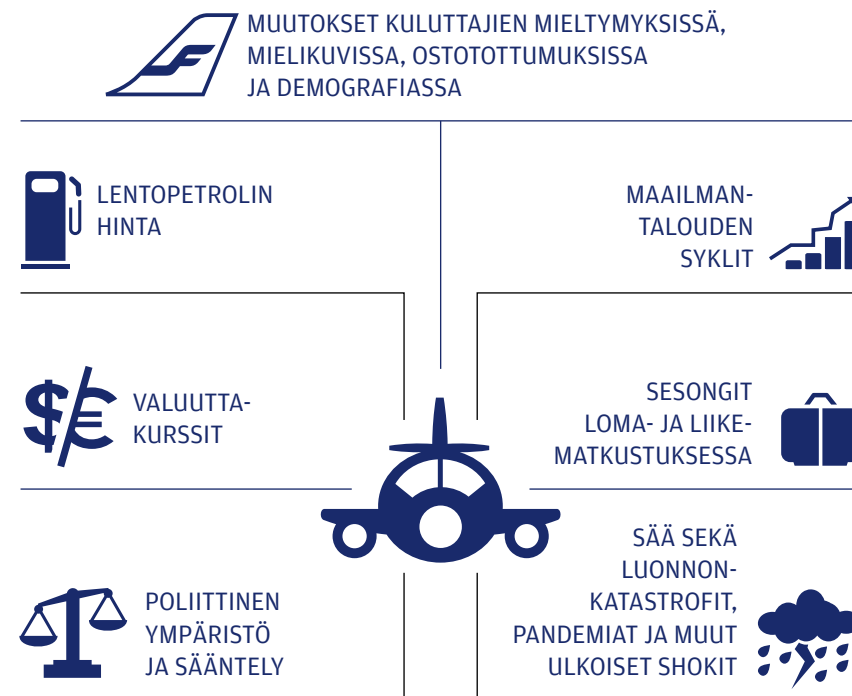
<http://www.iata.org/>

<https://www.airbus.com>

¹ <https://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP-2016-interactive.pdf>

² <http://www.airbus.com/aircraft/market/global-market-forecast.html>

LENTOLIIKENTEeseen VAIKUTTAVIA ULKOISIA TEKIJÖITÄ



FINNAIRIIN VAIKUTTAVAT MEGATRENDIT

Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Taloudellisen ja poliittisen painopisteen vähittäinen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin, erityisesti Aasiaan, on voimakkain ilmailualan vaikuttavista trendeistä. Aasialaisyhtykset 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 odotetun laatutason, ja ei-aasialaisten lentoyhtiöiden on lisättävä aasialaisen kulttuurin ja sikäläisten asiakkaiden ymmärrystä.

Kaupungistuminen

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

Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio

Teknologiakehitys johtaa muun muassa ostokäyttäytymisen muutoksiin sekä hintojen ja palveluiden vertailtavuuteen verkossa ja välittömään palautteeseen. Digi-

talisaatio on luonnollinen osa yritysten toimintaa ja luo palveluiden kehittämismahdollisuuksia. Kuluttajat haluavat ja edellyttävät mahdollisuutta verkkoyhteyksiin kaikkialla. Sosiaalinen media levittää tietoa ja uutisia hetkessä ja edellyttää yrityksiltä nopeaa reagoitua.

Lentoyhtiöiden on ennakoitava muutokset, mukauduttava 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 kaikkien 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.

Megatrendi	Vaikutukset toimialaan ja Finnairiin	Vastauksemme
Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Aasiaan	<ul style="list-style-type: none"> Liikenne Aasian ja Euroopan välillä lisääntyy Kilpailu pysyy kireänä Aasian markkinoiden ymmärrys entistä tärkeämpää 	<ul style="list-style-type: none"> Kaukoliikennelaivaston uudistaminen vuodesta 2015 alkaen uuden sukupolven lentokoneilla Uudet Aasian-kohteet, lisälennot Aasian-ymmärryksen lisääminen Hyvät sidosryhmäsuhteet 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

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 tarjoamalla lentomatkustus- ja kuljetuspalveluita sekä operoimalla ja kasvattamalla reittiverkostoaan resurssitehokkaasti ja kannattavasti. Lisäksi arvonluonti perustuu tapaan kohdella ja sitouttaa asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä sekä kykyyn ottaa huomioon toiminnan ympäristö- ja muut ulkoisvaikutukset. Viime kädessä arvonluonti perustuu Finnairin prosessien toimivuuteen sekä kykyyn kehittää yhtiötä ja hallita liiketoimintariskejä.

Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille rakenteellisen kilpailuedun, sillä se mahdollistaa suorimmat 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 lyhyempien lentoaikojen ansiosta sekä lentoaikarajoituksista johtuvaa lisämiehistötarvetta että polttoaineen kulu- tusta ja päästöjä.

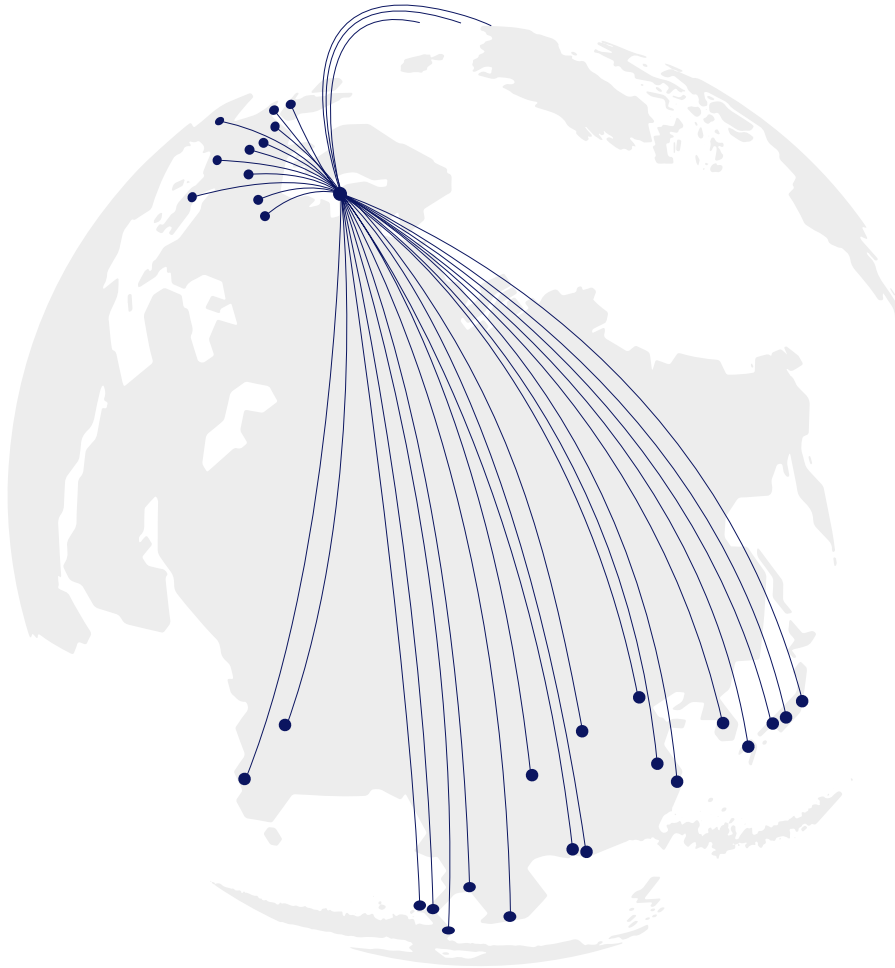
Helsingin maantieteellinen sijainti tarkoittaa matkustajalle keskimäärin yli kaksi tuntia lyhyempää matka-aikaa kuin muiden Euroopan hubien kautta tehtävällä yhden vaihdon matkalla ja yli neljä tuntia lyhyempää matka-

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 2017 kasvu oli sekä matkustajamäärillä että tarjotuilla ja myydyillä henkilökilometreillä mitattuna nopeinta Finnairin historiassa. Finnair lensi 18 kohteeseen Aasiassa, seitsemään kohteeseen Amerikoissa ja yli 100 kohteeseen Euroopassa. Kohteiden joukossa on sekä liikematkakohteita että lomakohteita. Myös vuonna 2018 kasvu jatkuu, ja kohdevalikoima laajenee muun muassa Nanjingin, Stuttgartin ja Lyonin reittien avauksilla. Verkosto kasvaa voimakkaasti myös nykyisten kohteiden lisälentojen myötä kuten vuonna 2017 sekä Reykjavikin ja Lissabonin reittien muuttuessa ympärivuotisiksi.

Arvonluonnin 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.





Jäsenyys **oneworld**-allianssissa kasvattaa Finnairin verkoston yli tuhanteen kohteeseen yli 160 maassa ympäri maailman.

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 liitettyä hyötyjä kilpailullalla toimialalla ilman omistusjärjestelyjä. Allianssiyhteistyöstä ja yhteishankkeista saatavat tuotot ovat merkittäviä.

Lisätietoja kohteista:

<https://www.finnair.com/fi/fi/destinations>

Lisätietoja **oneworldista**:

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

Vakaa asema kotimarkkinoilla ja Aasian liikenteessä

Finnairilla on vahva asema Suomen lentoliikenteessä, mutta pienten kotimarkkinoiden vuoksi sen 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 hyötyäkseen tästä kasvusta. Aasian-liikenne muodostaa vähän yli 50 prosenttia Finnairin liikenteestä.

Vastuullisuus kaikessa toiminnassa

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin kaikkea toimintaa ja yhtiö on sitoutunut rakentamaan tietä kohti puhtaampaa, välittävämpää ja yhteistyöhön perus-

tuvaa tulevaisuutta. Vastuullinen toimintatapa oikeuttaa myös liiketoiminnan kasvun. Finnair pyrkii vähentämään ympäristövaikutuksiaan kaikessa toiminnassaan sekä tuottamaan positiivista sosiaalista ja taloudellista arvoa yhteisöille, joissa se toimii. Lisätietoja vastuullisuudesta: <https://company.finnair.com/fi>

Finnairin toiminnan vastuullisuudesta kertovat mittarit löytyvät kattavimmin tämän vuosikertomuksen vastuullisuusosioista.

Visiona ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus

Finnair haluaa visionsa mukaisesti tarjota asiakkailleen ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen. Visio antaa suunnan finnairilaisille ja Finnairin yhteistyökumppaneille asiakaspalvelussa, lentotoiminnassa sekä toiminnan ja palveluiden kehittämisessä.

Finnairin reittiverkosto yhdistää Aasian, Pohjois-Amerikan ja Euroopan pohjoiset alueet Helsinki-Vantaan kentän 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.

Strategiset painopistealueet

Finnairin hallitus vahvisti kesällä 2017 aikaisemmat, vuosille 2016-2018 suunnatut painopistealueet, jotka ovat kannattava kasvu, asiakaskokemus, henkilöstökokemus ja uusiutuminen.

Kasvu

Finnairin kasvustrategian perustana on laajarunkolavaston uudistaminen. Vuonna 2017 saatiin päätökseen

laivastouudistuksen ensimmäinen vaihe ja Finnairilla on nyt 11 Airbus A350-laajarunkokoneita. Vuosien 2018–2023 aikana Finnair saa kahdeksan A350-konetta lisää ja koko laajarunkolaivasto kasvaa 19:sta 27 koneeseen vuoteen 2022 mennessä.

Strategiakaudelle 2016–2018 kohdistettu kiihdytetyn kasvun strategia on tarjonnut Finnairille mahdollisuuden ponnahtaa jopa markkinoita nopeampaan kasvuun usean hitaan tai olemattoman kasvun vuoden jälkeen. Nopein kasvun vaihe ajoittuu talvikaudelle 2017/2018 kapasiteetin kasvaessa keskimäärin 8–10 prosentin vuotuisella kasvuvauhdilla (CAGR) vuosina 2016–2018. 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 Aasiassa. Suurin pitkän ajan kasvupotentiaali liittyy Kiinaan, mutta myös muut Koillis- ja Kaakkois-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. Vuonna 2017 Finnairin laivasto kasvoi nettomääräisesti kuudella kapearunkokoneella. Myös kapearunkolentokoneiden keskikoon kasvattaminen ja paikkamäärän kasvattaminen nykyisissä kapearunkokoneissa lisäävät kapasiteettia ja tukevat yksikkökustannusten laskua sekä tuottavuuden paranemista.

Suoramyyntikanavat ovat jatkossa tärkeimmät lisäpalvelujen kasvun mahdollistavat myyntikanavat. Lisäpalvelut mahdollistavat asiakkaalle matkan räätälöinnin tarpeisiinsa sopivaksi. Lisämyynti on nopeimmin kasvava osa



**SUORAMYNTIKANAVAT OVAT JATKOSSA
TÄRKEIMMÄT LISÄPALVELUJEN KASVUN
MAHDOLLISTAVAT MYYNTIKANAVAT.**

liikevaihtoa, ja sen kasvun odotetaan jatkuvan. Finnair pyrkii lähes kaksinkertaistamaan lisämyynnin vuoden 2016 tasolta vuoteen 2020 mennessä ja kasvattamaan matkustajakohtaista lisämyyntiä 46 % (10,2 eurosta 14,9 euroon) vuoteen 2018 mennessä.

Matkustajaliikenteen ohella lentorahti on Finnairille tärkeä liiketoiminta-alue. Keskeinen menestystekijä erityäin kilpailuilla rahtimarkkinoilla on siirtyminen bulk-kirahdista erikoisrahtiin. Vuonna 2017 käyttöönotettu uusi Finnair COOL Nordic Cargo -terminaali tarjoaa alan

parhaat logistiset ratkaisut erikoisrahdille, kuten lääkkeille ja herkästi pilaantuville tuotteille. Se myös alentaa rahdin yksikkökustannuksia.

Finnair hakee kasvua myös matkapalveluissa. Vuonna 2017 Aurinkomatkat nousi Suomen suurimmaksi matkanjärjestäjäksi matkustajamäärällä mitattuna. Finnair toi lisäksi Suomen ja Ruotsin markkinoille uuden tuotteen Finnair Holidaysin, joka yhdistää omatoimimatkojen ja valmismatkojen parhaat puolet.

Asiakaskokemus

Asiakaskokemukseen panostaminen on kasvustrategiamme keskiössä. Uusien A350-lentokoneiden käyttöönotto vuodesta 2015 alkaen ja panostukset henkilökohtaiseen palveluun sekä digitaalisten palvelujen ja sovellusten kehittämiseen ovat parantaneet asiakaskokemusta sekä business- että economy-luokissa. Tämä näkyi nettosuosittelevuudeksi NPS:n kasvuna 47:ään vuonna 2017 (43 vuonna 2016). Uusia parannuksia tehdään jatkuvasti kokemuksen kehittämiseksi ja kilpailijoista erottumiseksi. Finnairin tavoitteena on eurooppalaisten lentoyhtiöiden paras business-luokka. Myös economy-luokan kokemusta kehitetään jatkuvasti muun muassa tuomalla asiakkaille lisää räätälöintimahdollisuuksia matkan eri vaiheissa.

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

Asiakaspalvelun parantaminen on tärkeä kehitysalue. Kehitämme asiakaspalveluamme lentokentällä, koneessa, puhelinpalvelussa ja sosiaalisessa mediassa. Uudet digitaaliset palvelut ja automaatio helpottavat asiakkaan asiointia. Asiakastietoa ja analytiikkaa hyödynnetään uusien ja yksilöllisempien palvelujen tarjoamisessa. Finnair kehittää prosessejaan parantaakseen toiminnan luotettavuutta ja asiakastyytyvyyttä myös häiriötilanteissa.

Henkilöstökokemus

Arvonluonnin ja ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen takana on motivoitunut henkilöstö. Erinomainen työntekijäkokemus on erinomaisen asiakaskokemuksen edellytys. Vahvistaakseen ja tukeakseen työntekijäkokemusta Finnair panostaa oikea-aikaiseen resurssiin, johtamiseen, osaamisen kehittämiseen sekä muutosturvallisuuden vahvistamiseen. Henkilöstön hyvinvointi



puolestaan on avainasemassa, kun halutaan varmistaa henkilöstön sitoutuminen ja innostus työhön. Finnair on myös uudistanut hyvinvointipalvelujaan vähentääkseen sairauslomia ja vahvistaakseen henkilöstön työkykyä.

Johtamisella on keskeinen vaikutus osallistamiseen ja motivaatioon, ja Finnair panostaa johtamisen kehittämiseen kouluttamalla, valmentamalla sekä helpottamalla sisäistä tehtäväkiertoa. Palvelujohtaminen ja digitalisaatio ovat avainosaamisalueita, joita kehitetään ja jotka ovat keskeisiä strategian toteuttamisessa.

Finnairin työntekijät ovat korkeasti koulutettuja, ammattitaitoisia ja kokeneita. Finnairin on keskityttävä jatkosakin rekrytoimaan, kehittämään ja sitouttamaan alansa ammattilaisia varmistaakseen, että sillä on strategiansa toteuttamiseksi oikeanlaista osaamista. Strateginen henkilöstösuunnittelu puolestaan varmistaa kiihdytetyn kasvun toteuttamisen.

Finnairin henkilöstöä, työhyvinvointia ja keskeisimpiä henkilöstöön vaikuttaneita hankkeita on kuvattu tämän vuosikertomuksen vastuullisuusosiossa.

Uusiutuminen

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

Finnair on hyvässä vauhdissa uusiutumismatkallaan: 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 ja asiakaskokemusyksikkönsä digitalisaatio-ohjelmat.

Vuonna 2017 Finnair perusti noin 70 hengen sisäisen digitiimin ja jatkoi digitaalisten tuotteiden ja palvelujen kehittämistä. Asiakkaille näkyvät uudistukset keskittyivät käyttökokemuksen selvään parantamiseen erityisesti mobiililaitteissa. Henkilöstölle kehitettiin matkustamon SkyPay-sovellus ja linjahuollon sovellus, jotka tehostivat toimintaa merkittävästi. Myös panostukset koko henkilöstön digitaalisen osaamisen kehittämiseksi jatkuivat.

Finnairin tavoitteena on luoda paras älykäs matkaekosysteemi. Tavoitteena on ottaa aktiivinen rooli ekosysteemin kehityksessä. Tämän vision myötä Finnair jatkaa digitaalista matkaansa vuoteen 2020.

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 työllistäjä Suomessa.

Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen ETLAn syksyllä 2017 tekemän analyysin perusteella Finnair on Suomen kansantalouden kannalta 16. merkittävin yritys bruttokansantuotteella mitattuna, ja sen tuottama arvonlisä Suomessa on 587,6 miljoonaa euroa.



ERINOMAINEN TYÖNTEKIJÄKOKEMUS ON ERINOMAISEN ASIAKASKOKEMUKSEN EDELLYTYS.

Arvonluonti Finnairissa

Resurssit
ja panokset**Henkilöstö ja osaaminen**

5 526 työntekijää, koulutustunnit
57/työntekijä, ammattitaito

Taloudellinen

Oikaistu korollinen velka 737,1
miljoonaa euroa
Oma pääoma 1015,7 miljoonaa euroa

Aineeton

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

Luonnonvarat

921 520 tonnia lentopolttoainetta

Sosiaalinen ja verkosto

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

Laivasto ja infrastruktuuri

Lähes 80 lentokonetta

Liiketoimintamalli



Visio, missio, strategia

Johtamismalli

Arvot

Liiketoimintaprosessit

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

Tuotteet ja palvelut

- Matkustajien kuljetus (11,9 miljoonaa matkustajaa)
- Rahdin kuljetus (157 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 47

Taloudellinen hyöty

Liiketulos 224,8 miljoonaa euroa,
verot, liikennöintimaksut, velka- ja
osakesijoitusten tuotto

Jätteet ja päästöt

Lentämisen päästöt 2 902 787
tonnia CO₂, melu, jätteet

Sosiaalinen arvo

Liikenneyhteydet,
suora ja välillinen työllistäminen,
henkilöstökokemus 3,78/5, 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, 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	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 @Finnair -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-, analytiikko- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internet-sivut, Carbon Disclosure Project.
Lentoliikennetoimijat	Turvallisuus, melun ja päästöjen vähentäminen, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, biopolttoaineiden ja hankintaketjun kehittäminen, kestävä matkailu, toimialan taloudelliset vaikutukset.	Jäsenyys IATA:ssa ja A4E:ssä, jäsenyys yhteistyöhankkeissa kestävän matkailun edistämiseksi, oneworld -allianssin jäsenyys, yhteishankkeet, yhteistyö Finavian ja muiden lentokenttä- toimijoiden kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajayhteistyö
Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät	Kilpailukyky ja markkinoillepääsy, turvallisuus, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, hankintaketjun vastuullisuus, raportointi, ilmaston taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet.	Keskustelu alueellisten, kansallisten ja EU-tason sekä Finnairin kohde- ja yllentomaiden päätöksentekijöiden ja viranomaisten kanssa, tapahtumat ja muu yhteistyö Kilpailu- ja kuluttajaviraston, Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin, edustustojen ja muiden keskeisten suomalaisten ja ulkomaisten toimijoiden kanssa.
Kansalaisjärjestöt ja kestävän kehityksen toimijat	Kasvihuonepäästöjen vähentäminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, luonnonsuojelu, yleiset kestävää kehitystä tukevat hankkeet ja kehitysyhteistyöhankkeet, hankintaketjun vastuullisuus.	Yhteistyö Suomen luonnonsuojeluliiton, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäsäätiön ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclosure Projectissa ja Climate Leadership coalitionissa, Sitoumus 2050 - yhteistyö
Toimittajat	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, vastuullisuuden ja eettisten toimintatapojen seuraaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimussyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja hankinnan toimintaperiaatteet
Media	Päivittäinen toiminta ja poikkeustilanteet, yhtiön strategia ja liiketoiminta, päästöjen vähentäminen, henkilöstösuhteet, kestävä taloudellinen kehitys, ilmaston taloudelliset vaikutukset, etiikka, järjestöyhteistyö, lentoliikenteen trendit, biopolttoaineet, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, melu, lentoliikenteen vaikutukset paikalliseen talouteen ja liikkuvuuteen.	Lehdistötiedotteet ja -tilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, verkkosivustot, palveleva mediapuhelinväyly, sosiaalinen media, Blue Wings -lehti.
Suuri yleisö	Asiakaspalveluun liittyvät aiheet, tuotteen laatu, henkilöstösuhteet, ilmaston 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.

”ON KOHTELIASTA TOIVOTTAA TERVETULLEEKSI SE, KEN TALOOSI VAIN SATTUU ASTUMAAN”

Muumien maailmankuva on hyvin pohjoismainen - siinä painottuvat tasa-arvo, vastuu sekä toisista ja maapallostamme välittäminen. Muumien maailmassa korostuu myös leikkisä elämänilo. Nämä hyvin suomalaiset - ja samalla pohjoismaiset - arvot kuvaavat hyvin myös Finnairin vastuullisuustyötä. Haluamme vähentää ympäristövaikutuksiamme ja luoda positiivista sosiaalista sekä taloudellista arvoa globaalisti. Haluamme tarjota kaikille ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen, jossa korostuu välittäminen, mutta myös matkustamisen ilo.

Suomessa valtioneuvoston kestävä kehityksen yhteiskuntasitoumus Sitoumus 2050 on yhteinen pitkän aikavälin tahtotila tulevaisuuden Suomesta. Sitoumuksen takana on kestävä kehityksen toimikunta. Idea on yksinkertainen: konkreettisia tekoja ja mitattavia tuloksia niin yrityksille, yhteisöille kuin yksityisillekin henkilöille. Sitoumus on konkreettinen osoitus pohjoismaisesta ajattelusta - kannamme vastuuta tulevaisuudesta yhdessä.

Viime vuonna Finnair julkaisi tähän liittyen oman ”Yhdenvertaisuutta maassa ja ilmassa” -sitoumuksensa ja toteuttaa tällä tavoin myös globaalia YK:n kestävä kehityksen Agenda2010-toimintaohjelmaa, joka sisältää yhteensä 17 kestävä kehityksen eri tavoitetta.



Elokuussa 2017 lensimme ”naisistolla” New Yorkiin.

Olemme sitoutuneet rakentamaan tietä kohti puhtaampaa, välittävämpää ja yhteistyöhön perustuvaa tulevaisuutta. Olemme myös sitoutuneet korostamaan ja edistämään yhdenvertaisuuden sekä monimuotoisuuden toteutumista omassa toiminnassamme ja asiakasprosessissamme sekä raportoimaan tästä työstä säännöllisesti. Lisäksi Finnair on sitoutunut edistämään eri ammattiryhmien monimuotoisuutta.

Me Finnairissa uskomme, että panostus henkilöstön hyvinvointiin ja yhdenvertaisuuteen parantaa tuottavuuttamme, suhteita henkilöstöön sekä lisää yhtiön kilpailukykyä ja houkuttelevuutta työnantajana. Asiakasta välittäminen puolestaan tuottaa miellyttävän asiakaskokemuksen matkustajille. Se edistää heidän hyvinvointiaan, luottamusta Finnairiin ja asiakasuskollisuutta sekä vaikuttaa positiivisesti yrityksen kannattavuuteen.

Finnairin henkilöstö on monimuotoista niin ikä-kauman, koulutustaustan kuin kansallisuuksien osalta. Hieman yli puolet henkilöstöstä on naisia. Kuitenkin joissakin ammattiryhmissä sukupuolijakaumaerot ovat merkittäviä. Pyrkimyksenämme onkin lisätä monimuotoisuutta kaikissa työntekijäryhmissä - muun muassa houkutella lisää miehiä asiakaspalvelutehtäviin tai naisia lentäjiksi sekä tekniikkaan. Teemme työtä myös monimuotoisuuden muilla osa-alueilla. Tätä työtä teemme myös viestinnän keinoin ja kertomalla uramahdollisuuksista eri puolilla organisaatiota. Tuore esimerkki tästä on Finnish Business & Society ry:n monimuotoisuussitoumuksen allekirjoittaminen.

Asiakaspalvelussa teemme läheistä yhteistyötä eri toimijoiden kanssa lisätäksemme ymmärrystä esimerkiksi erityisryhmien matkustustarpeista. Digitaaliset palvelut pyrimme luomaan niin, että design for all -ajattelu korostuu ja saavutettavuus toimii. Viime vuonna laadimme esimerkiksi viittomakielisiä videoita koneisiimme sekä mahdollistimme avuntarpeesta ilmoittamisen nettilomakkeella jo varausvaiheessa. Näin pyrimme parantamaan yhdenvertaisuuden kokemusta matkustuksen kaikissa vaiheissa.

Tärkeintä on tehdä työtä yhdessä. Suomalainen Sitoumus 2050 -alusta tuo kestävän kehityksen tavoitteet ja mahdollisuudet jokaisen yrityksen, yhteisön ja kansalaisen arkeen. Me kaikki voimme sitoutua kohti parempaa ja kestävämpää tulevaisuutta. Yrityksessä on tärkeää saada kaikki työntekijät kokemaan kestävän kehityksen tavoitteet omikseen ja sitoutumaan niihin. Tätä helpottaa myös yhdenvertaisuuden kokemus, kokemus omista mahdollisuuksista vaikuttaa jopa globaaliin kehitykseen.

Muumien hengessä voidaankin todeta: ”Elämä on täynnä ihmeitä sille, joka on valmis ottamaan niitä vastaan.”

Kati Ihmäki

Kestävän kehityksen johtaja



”ME KAIKKI VOIMME SITOUTUA PAREMPAAN JA KESTÄVÄMPÄÄN TULEVAISUUTEEN.”

LIIKETOIMINNAN MITTARIT

Tavoitteet ja mittarit (KPI)	Toimenpiteet vuonna 2017	Toteuma vuonna 2017	
Taloudelliset mittarit			
Kannattavuus, sijoitetun pääoman tuotto ja velkaantuneisuus	Vertailukelpoinen liiketulos vähintään 6 % liikevaihdosta Vertailukelpoinen EBITDAR vähintään 17 % liikevaihdosta Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) vähintään 7 % Oikaistu nettovelkaantumisaste enintään 175 %	Liiketoiminnan ja liikevaihdon kasvu, kaukoliikennelaivastouudistuksen jatkaminen / uuden teknologian A350-lentokoneet, digitaalisten myyntikanavien kehitys, 20 milj. euron tehokkuusparannusohjelma, lentokonerahoitusjärjestelyt. Lue lisää Hallituksen toimintakertomuksesta s. 24	✓ Vertailukelpoinen liiketulos 6,6 % liikevaihdosta ✓ Vertailukelpoinen EBITDAR 17,0 % liikevaihdosta ✓ ROCE 13,6 % ✓ Oikaistu nettovelkaantumisaste 69,9 %
Osingonmaksu	Osinko suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta yhtiön tuloskehitys, näkymät, rahoitustilanne ja pääomatarpeet huomioon ottaen	Osakekohtainen tulos 1,23 euroa. Hallitus ehdottaa, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa osaketta kohti	
Liiketoiminnan ja vastuullisuuden mittarit			
Kasvu	Kapasiteetin (ASK) kasvu keskimäärin 8-10 %, liikevaihdon kasvu, matkustajakohtaisen lisämyynnin kasvu	4 Airbus A350-koneen ja 7 A321-koneen käyttöönotto, reittiverkoston laajennus uusilla reiteillä ja lisävuoroilla vanhoihin kohteisiin, digitaalisten jakelukanavien kehitys, uusien lisäpalveluiden ja tuotteiden lanseeraus.	✓ Kapasiteetti (ASK) +8,9 % ✓ Liikevaihto +10,9 % ✓ Matkustajakohtainen lisämyynti +5,2 %
Asiakaskokemus	Asiakastyytyväisyys, NPS:n* kasvu edellisvuodesta, täsmällisyys vähintään 89 %	Palvelun parantaminen kaikissa asiakaskohtaamisissa, Business-luokan kokemuksen parantaminen, lisäpalveluiden kehittäminen	✓ Asiakastyytyväisyys, NPS 47 (43 vuonna 2016) x Täsmällisyys 83,2 %
Henkilöstökokemus	Henkilöstökokemus yleisarvosana vähintään 3,75/5, sairauspoissaolojen väheneminen edellisvuodesta, työtapaturmat enintään 14,8 LTIF**	Hyvinvointiohjelmat, työpaikan olosuhteet, koulutus, TTT-, tasa-arvopoliittika ja -suunnitelma, esimiesten työturvallisuusosaamisen kehittäminen, turvallisuushavaintoprosessin aktivointi, raportointityökalun päivittäminen	✓ Henkilöstökokemus yleisarvosana 3,78/ 5 ✓ Sairauspoissaolot 4,6 % (-0,5 %-yksikköä vuodesta 2016) x Työtaturmat 15,6 LTIF**
Transformaatio	Myyntin kasvu digitaalisissa kanavissa > 15 %, tuottavuusparannus valituilla alueilla vähintään 10 %	Kaupallisen digitalisaatiohanke, prosessien digitalisoinnin keihäänkärkihankkeet, erityisesti Finnair Tekniikassa, Digitaalinen visio 2020 ja strategiatyö, digitaalinen maturiteetti-indeksitutkimus.	✓ Lippumyynti digitaalisissa kanavissa +18 %, ✓ Lisäpalvelujen myynti digitaalisissa kanavissa +19 %.
Ympäristö	17 % hiidioksidipäästövähennys per RTK 2013-2020, 1,5 % tehokkuusparannus vuositasolla, hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 eteenpäin	Tehokas reittisuunnittelu, Painonvartijat-ohjelma, yhden moottorin rullaus, APU-moottorit, CDA-laskeutumiset	✓ CO ₂ päästöt, tonnia / RTK -9,4 % vuodesta 2013, ✓ CO ₂ päästöt, tonnia / RTK -6,7 % vuodesta 2016, ✓ CO ₂ päästöt, tonnia / ASK -3,2 % vuodesta 2016.

* Net Promoter Score, nettosuositelutulos

** Työpaikkatapaturmataajuudella (LTIF= Loss time injury frequency) tarkoitetaan työpaikkatapaturmien lukumäärää miljoonaa työtuntia kohden.

*** Luku 15,6 sisältää Finnair Kitchenin toukokuusta 2017. Ilman Finnair Kitcheniä LTIF 13,6.

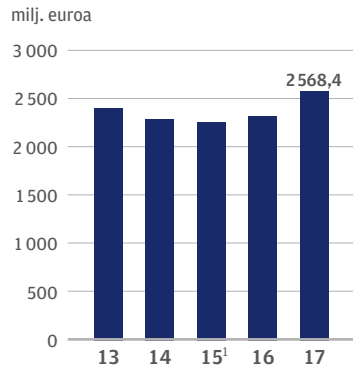


TALOUS

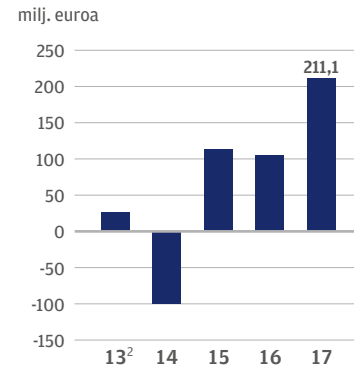
Vertailukelpoinen liike-tulos yli kolminkertaistui 170,4 miljoonaan euroon.

AVAINLUVUT

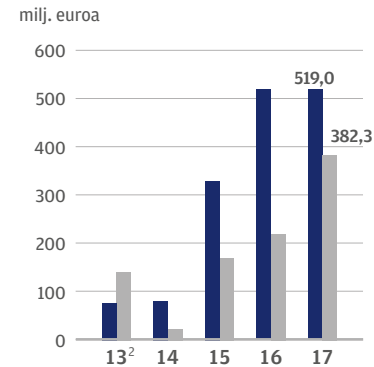
Liikevaihto



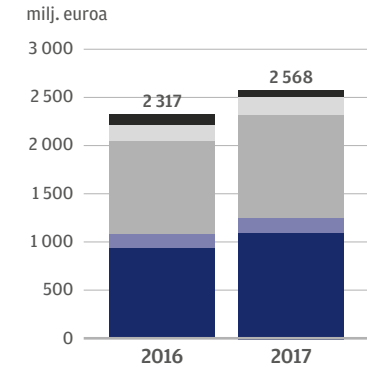
Tulos ennen veroja



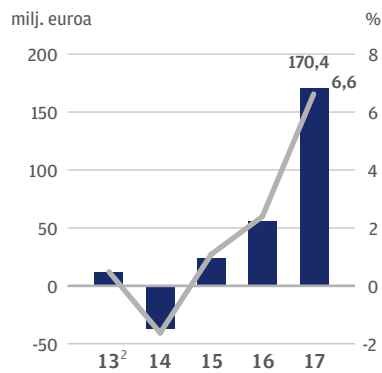
Bruttoinvestoinnit ja liiketoiminnan nettorahavirta



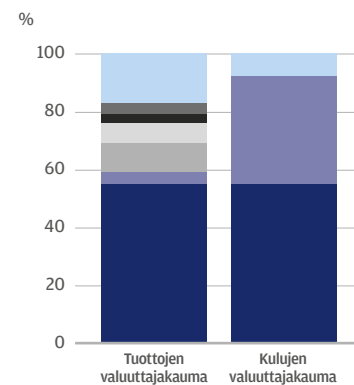
Liikevaihto liikennealueittain



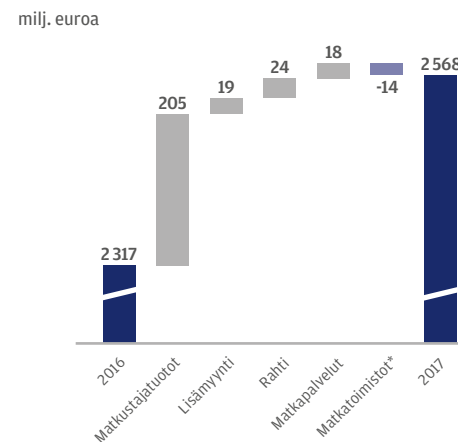
Vertailukelpoinen liiketulos*



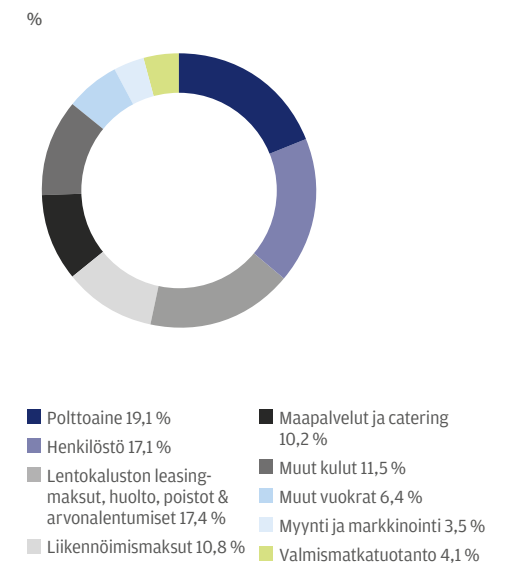
Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2017



Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Toiminnallisten kulujen (2 475,0 milj. euroa) jakautuminen



■ % liikevaihdosta

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

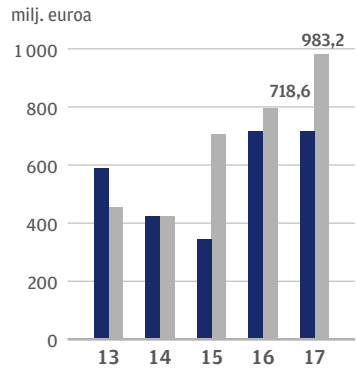
■ EUR ■ CNY ■ Muut
■ USD ■ KRW
■ JPY ■ SEK

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

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

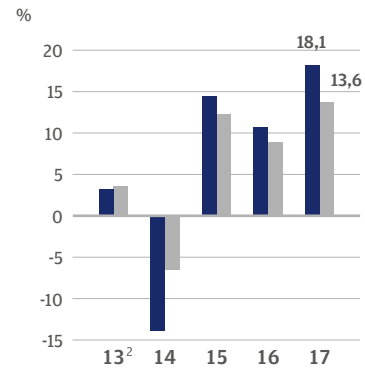
² Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksen vuoksi.

Korolliset velat ja likvidit varat



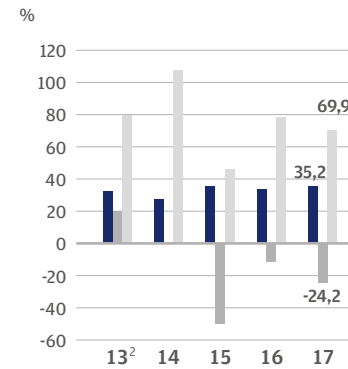
■ Korolliset velat
■ Likvidit varat

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



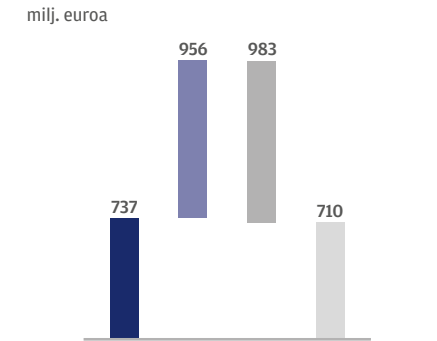
■ Oman pääoman tuotto (ROE)
■ Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

Omavaraisuusaste, nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelkaantumisaste



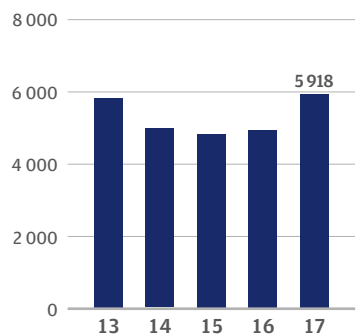
■ Omavaraisuusaste
■ Nettovelkaantumisaste
■ Oikaistu nettovelkaantumisaste

Oikaistun korollisen nettovelan koostumus

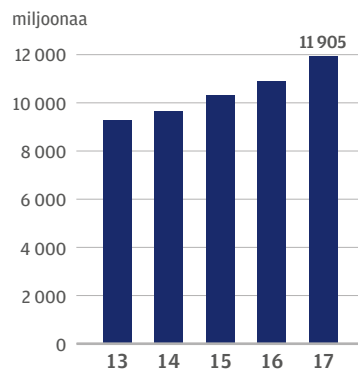


■ Oikaistu korollinen velka
■ 7 x lentokoneiden leasing-kulut
■ Likvidit varat
■ Oikaistu korollinen nettovelka

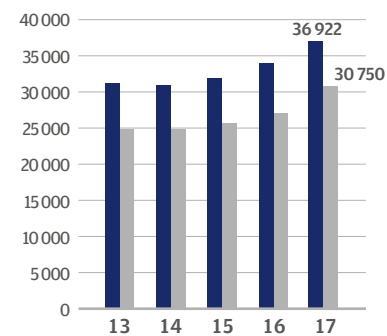
Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Matkustajamäärä

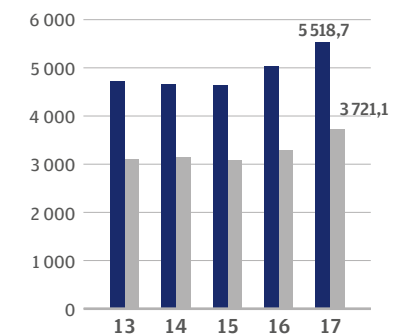


Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Tarjotut tonnikilometrit (ATK) ja myydyt tonnikilometrit (RTK)



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

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

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS 2017

Markkinaympäristö

Markkinaympäristö oli vuonna 2017 suotuisa ja lentoliikenteen tarjonta Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikiilometreillä mitattuna kasvoi 5,3 prosenttia vuonna 2017, ja Finnairin markkinaosuus laski hieman Euroopan-liikenteessä.¹

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 4,7 prosenttia vertailukaudesta. Kilpailutilanne Aasian-liikenteessä oli kaksijakoinen: markkinakapasiteetin kasvu kohdistui pääasiassa Kiinan ja Euroopan välisille reiteille, kun sen sijaan Japanin ja Euroopan välisillä reiteillä Finnair oli ainoa merkittävästi kapasiteettia lisännyt lentoyhtiö, ja monet kilpailijat supistivat Japanin lentojen tarjontaansa edellisvuodesta. Finnairin markkinaosuus nousi Eurooppa - Aasia-liikenteessä 5,9 prosenttiin (5,6).¹

Kysyntäympäristö kehittyi suotuisasti vuonna 2017. Liikenne Aasiasta Eurooppaan alkoi normalisoitua alkuvuonna, kun vuoden 2016 turvallisuushuolot alkoivat hälventyä. Kysyntä kasvoi verkostonlaajuisesti koko vuoden lähes kaikkiin matkakohteisiin. Etenkin matkustus Japanista ja Kiinasta Eurooppaan lisääntyi. Myös liikenne pohjoismaisiin kohteisiin jatkoi kasvuaan, ja vuoden ensimmäisellä neljänneksellä sekä Helsinki että Lappi kasvoivat kohteina keskimääräistä paremmin. Parantuneiden yhteyksien ansiosta myös matkustus Pohjois-Amerikasta Eurooppaan ja Venäjälle kasvoi. Kokonaisuutena sekä yritysmyynti että ryhmämatkojen toteutumisaste olivat vuonna 2017 selvästi vahvempia kuin edellisvuonna.

Finnairin toimintaan vaikuttivat maaliskuussa ulkopuolisten toimijoiden lakot Helsinki-Vantaalla ja joulukuussa Ilmailualan Unionin ylityökielto. Joulukuussa Finnairin liikenne kärsi myös erittäin vaikeista talvi- ja tuuliolosuhteista.

Finnairin kapasiteetikasvun ja vahvan matkustuskysynnän siivittämänä Euroopan ja Japanin välisiin lentoihin keskittyneen Siberian Joint Business -yhteishankkeen markkinaosuus kasvoi vuonna 2017. Hyvä kysyntä Pohjois-Amerikasta Eurooppaan hyödytti Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisiin lentoihin keskittyntä Atlantic Joint Business -yhteishanketta, joka edellisvuosien tapaan kärsi Pohjois-Atlantin liikenteen ylikapasiteetista ja kireästä kilpailutilanteesta.

Valmismatkakysyntä pysyi vahvana vuonna 2017. Suomessa toimivien matkanjärjestäjien matkatarjonta ylitti alkuvuonna kysynnän erityisesti kaukokohteissa, mutta kysynnän ja tarjonnan välinen tasapaino palautui kesää kohden, kun Turkkiin suuntautuneiden matkojen väheneminen laski koko kesäkauden tarjontaa. Huonon sään ja Suomen kohentuneen taloustilanteen vuoksi valmismatkojen kysyntä ja käyttöasteet olivat erittäin korkeat vuoden kolmannella neljänneksellä. Talvikaudella 2017/2018 valmismatkatarjonta kasvaa noin 5 prosenttia edellisvuodesta. Vuonna 2017 matkanjärjestäjät pyrkivät siirtymään lentokiintiöpuhjaisesta toimintamallista kohti dynaamisempaa tuotantomallia.

Lentorahtimarkkina jatkoi vahvaa kasvua vuonna 2017, ja kaikki markkina-alueet myötävaikuttivat kasvuun. Markkinakapasiteetin kasvu tasoittui, mikä yhdessä suotuisan kysyntäympäristön kanssa johti rahdin käyttöasteiden ja yksikkötuottojen paranemiseen.

Euron jälkeen Finnairin merkittävin kuluvaluutta Yhdysvaltain dollari heikentyi euroon nähden 2,0 prosenttia vuodesta 2016. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 5,1 prosenttia heikompi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 8,7 prosenttia edellisvuodesta. Lentopetrolin dollari-

hinta oli 24,1 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Finnair suojaa polttoainehankintojaan sekä keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssimuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

Strategian toteutus ja merkittävät tapahtumat vuonna 2017

Finnair jatkoi vuonna 2017 strategiansa toteuttamista neljällä, keväällä 2016 vahvistetulla painopistealueella, jotka ovat kasvu, asiakaskokemus, henkilöstökokemus ja uusiutuminen. Osana vuotuista strategiatyötäan yhtiön hallitus täsmensi kesäkuussa 2017 Finnairin strategiaa tavoitteita siten, että yhtiön tavoitteena on kaksinkertaistaa Aasian-liikenne vuoden 2010 tasosta jo vuonna 2018 eli kaksi vuotta ennen aiempaa 2020-tavoitetta. Lisäksi Finnair panostaa asiakaskokemuksen kehittämiseen ja pyrkii lähes kaksinkertaistamaan lisämyyntituotonsa vuoden 2016 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Uutena tavoitteena Finnair pyrkii kasvattamaan matkustajamääränsä 20 miljoonaan vuoteen 2030 mennessä panostamalla Aasian-liikenteeseen.

Finnair teki vuoden aikana useita matkustajamäärää, matkustajakäyttöastetta ja kapasiteetin kasvua koskevia kuukausikohtaisia ennätyksiä. Koko vuonna tehtiin uusi matkustajaennätys, kun matkustajamäärä kasvoi yli miljoonalla matkustajalla edellisvuodesta - Finnairilla oli vuonna 2017 yhteensä 11,9 miljoonaa matkustajaa.

Strategian toteutuksen edellyttämät investoinnit, rekrytoinnit ja koulutukset jatkuivat. Samalla vastuullisuusnäkökulmia sulautettiin entistä syvemmin Finnairin strategiaan ja brändiin vuonna 2016 määritellyn Finnairin kestäväen kehityksen strategian mukaisesti. Investoinnit kohdistuivat pääasiassa laivastouudistukseen, istuinten lisäämiseen osaan nykyisiä Airbus-keparunkoneita, WiFi-yhteyden asentamiseen A330-lai-vastoon, digitaalisten ratkaisujen ja palvelujen kehittämiseen asiakkaille ja henkilöstölle, uuteen COOL Nordic Cargo -rahtiterminaliin sekä henkilöstön kehittämiseen.

Asiakaskokemuksen kehittämisessä keskityttiin neljään tekijään, jotka olivat erinomainen henkilökohtainen asiakaspalvelu, kaukoliikenteen businessluokka, kilpailukykyiset lisäpalvelut ja operaatioiden luotettavuus. Finnairin asiakastyytyväisyydestä kertova NPS-tulos² vuonna 2017 oli 47 (43 vuonna 2016).

Uusiutumisessa vuoden 2017 tavoitteena oli luoda pohja mobiilille Finnairille, ja painopistealueita olivat käyttökokemuksen parantaminen, teknisten taustajärjestelmien modernisointi ja tietoturvan parantaminen.

Rekrytoinnit kohdistuivat etenkin lentävään henkilökuntaan sekä vuoden aikana rakennettuun Finnairin digitiimiin. Henkilöstömäärä kasvoi lisäksi noin 500 hengellä lentojen ateriapalvelujen siirryttyä osaksi Finnairin toimintaa Finnair Kitchen -nimisenä huhtikuussa. Henkilöstökokemuksessa pääpaino oli resursoinnin, johtamisen, osaamisen, työtapojen ja työhyvinvoinnin kehittämisessä.

Kasvun tukemiseksi syksyllä 2016 aloitettu 20 milj. euron kustannustehokkuusohjelma toteutui vuoden 2017 ensimmäisellä puoliskolla täysimääräisesti. Tämän jälkeen toiminnan tehokkuutta parannetaan jatkuvan kehittämisen periaatteella.

Muut tapahtumat

Finnair allekirjoitti huhtikuussa ateriapalvelutoimittajansa LSG Sky Chefsin kanssa sopimuksen, jonka mukaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimiva catering-yhtiö LSG Sky Chefs Finland Oy palasi Finnairin hallintaan. Järjestely tuli voimaan 21.4.2017, jolloin lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämistä tuli jälleen osa

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarviointiin tammi-marras-kuulta). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

² NPS=Net Promoter Score eli nettosuositellutulos.

Finnairin toimintaa. Nykyinen Finnair Kitchen Oy on osa Finnairin Customer Experience -yksikköä, ja sen palveluksessa on noin 500 henkilöä. Järjestelyllä ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

Finnair ilmoitti lokakuussa ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista. Finnair omisti Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia. Kauppa toteutui marraskuussa, ja sen seurauksena Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Finnairin tavoitteena on löytää uusi, teollinen kumppani kehittämään Norran toimintaa. Kaupalla ei ollut vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, eikä sillä ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

Taloudellinen kehitys vuonna 2017

Liikevaihto

Finnairin liikevaihto kasvoi 10,9 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 2 568,4 miljoonaa euroa (2 316,8). Kaikki jatkuvien liiketoimintojen liikevaihdon erät kasvoivat vertailuvuodesta. Yksikkötuotto (RASK) nousi 1,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,96 eurosenttiä (6,83).

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 8,9 prosenttia. Ensimmäisellä neljänneksellä vuotuinen kasvuvauhti oli 0,1 prosenttia, toisella 6,8 prosenttia, kolmannella 11,1 prosenttia ja viimeisellä vuosineljänneksellä 17,2 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 13,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi selvästi kaikilla muilla liikennealueilla paitsi kotimaassa, jossa se laski. Koko vuoden matkustajamäärä kasvoi yli miljoonalla matkustajalla eli 9,6 prosenttia 11,9 miljoonaan matkustajaan.

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2017	2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 020,8	1 816,1	11,3
Lisämyynti	144,6	125,5	15,2
Rahti	197,4	173,8	13,5
Matkapalvelut	205,6	187,5	9,7
Matkatoimistot		13,8	n/a
Yhteensä	2 568,4	2 316,8	10,9

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-12/2017

Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos %	Milj. km	Muutos %	Milj. km	Muutos %	%	Muutos %-yks.
Aasia	881,7	19,2	18 355,0	11,7	15 911,3	18,3	86,7	4,9
Pohjois-Amerikka	118,8	2,7	2 776,1	3,1	2 311,5	8,0	83,3	3,8
Eurooppa	839,0	10,2	14 152,0	6,8	11 421,6	9,7	80,7	2,1
Kotimaa	174,1	5,5	1 638,9	6,5	1 105,2	3,9	67,4	-1,7
Reiteille kohdistumaton	7,2	-79,3						
Yhteensä	2 020,8	11,3	36 922,0	8,9	30 749,7	13,6	83,3	3,5

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 11,7 prosenttia vuonna 2017. Kapasiteettia kasvattivat A350-koneiden käyttöönotto Aasian-reiteillä sekä etenkin Tokion ja Hongkongin lisävuorot kesäkaudella sekä Bangkokin, Hongkongin ja Singaporen lisävuorot talvikaudella. Myydyt henkilökilometrit nousivat 18,3 prosenttia, ja Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste nousi 4,9 prosenttiyksikköä 86,7 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti nousi 3,1 prosenttia. Pohjois-Amerikan-liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 8,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 3,8 prosenttiyksikköä 83,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteessä tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,8 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,7 prosenttia; matkustajakäyttöaste nousi 2,1 prosenttiyksikköä 80,7 prosenttiin. Kapasiteettia kasvattivat uusien A321-koneiden käyttöönotto, uudet reitti-kohteet ja etenkin Pohjois-Euroopan-reiteille kohdistuneet lisävuorot.

Kotimaan-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 6,5 prosenttia ja liikenne kasvoi 3,9 prosenttia. Liikenteen kasvu painottui voimakkaasti alku- ja loppuvuoteen (talvikausille), jolloin kapasiteettia lisättiin Pohjois-Suomen kasvaneen turistikysynnän vuoksi. Kesällä kotimaan suurin kohde, Oulun lentokenttä, oli suljettuna koko heinäkuun kiitotien kunnostuksen takia, ja vielä elokuussa kentällä oli liikennerajoitteita, mikä laski kotimaan käyttöastetta. Koko vuoden matkustajakäyttöaste laski 1,7 prosenttiyksikköä 67,4 prosenttiin.

Matkustajat ostivat aiempaa enemmän lisämyyntipalveluita vuonna 2017. Lisämyynti kasvoi 15,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 144,6 miljoonaa euroa (125,5) eli 12,1 euroa (11,5 euroa) matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset, matkustusluokan korotukset sekä matkustajamynti.

Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 6,5 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 11,0 prosenttia. Finnair kuljetti rahtia 157 028 tonnia (144 596), ja rahdin määrä kasvoi 8,6 prosenttia. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat vuodentakaisesta 2,3 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 13,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 197,4 miljoonaa euroa (173,8).

Matkapalveluliiketoiminnan (Aurinkomatkat ja Finnair Holidays) liikevaihto kasvoi 9,7 prosenttia ja oli 205,6 miljoonaa euroa (187,5). Aurinkomatkat nousi matkustajamäärällä mitattuna Suomen suurimmaksi toimijaksi, kun sen matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 5,8 prosenttia 214,411 matkustajaan. Kiintiötuotannon täyttöaste oli 96,6 prosenttia. Uusi vapaa-ajanmatkustamiseen keskittynyt Finnair Holidays -tuote lanseerattiin Suomen markkinoille kesällä 2017 ja Ruotsissa vuoden viimeisellä neljänneksellä. Matkatoimistojen liikevaihdon lasku nollaan vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 5,9 prosenttia vuonna 2017 ja olivat 2 475,0 miljoonaa euroa (2 337,1). Yksikkökustannus (CASK) laski 2,6 prosenttia ja oli 6,49 eurosenttiä (6,67). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus nousi 0,3 prosenttia.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 8,5 prosenttia ja olivat 2 002,9 miljoonaa euroa (1 845,6). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, pienenivät 3,9 prosenttia vertailukaudesta 472,2 miljoonaan euroon (491,5). Polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,2 prosenttia pääasiassa taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteiden paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani jopa 6,7 prosenttia A350-koneiden käyttöönoton ja parantuneiden käyttöasteiden ansiosta.

Henkilöstökulut kasvoivat 423,3 miljoonaan euroon (362,5). Kasvua selittävät henkilöstömäärän kasvu vertailukaudesta, Finnair Kitchenin hankinta, lentävän henkilöstön laajamittaiset koulutukset sekä kannustinpalkkioita ja henkilöstörahaston 6,7 milj. euron voittopalkkiota varten tehdyt varaukset. Summaan sisältyy myös koko henkilöstölle maksettava kertaluonteinen, yhteensä 13 miljoonan euron käännepalkkio. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat poistoja, lentokaluston leasemaksuja ja huoltokuluja. Muut kulut kasvoivat 285,1 miljoonaan euroon (266,6). IFRS 9:n käyttöönoton myötä valuuttasuojauksen vaikutukset on vuonna 2017 kohdistettu asianomaisille kuluriveille (polttoainekulut, lentokaluston leasemaksut, huoltokulut ja liikennöimismaksut).

Syksyllä 2016 julkistettu 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutui vuonna 2017 täysimääräisesti ja aikataulussa. Ohjelman toteututtua parannamme toiminnan tehokkuutta jatkuvasti kehittäen, ilman erillisiä projekteja.

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 436,2 miljoonaan euroon (270,4). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta nousi ennätyselliseen 170,4 miljoonaan euroon (55,2).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 11,1 miljoonaa euroa (32,0). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 43,3 miljoonaa euroa (29,0) ja sisälsivät yhden A350-koneen myyntivoiton sekä Airbusille myytyihin A340-koneisiin liittyviä kertakuluja. Liiketulos oli 224,8 miljoonaa euroa (116,2), tulos ennen veroja 211,1 miljoonaa euroa (105,8) ja tulos verojen jälkeen 169,4 miljoonaa euroa (85,1).

Tase 31.12.2017

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden 2017 lopussa 2 887,1 miljoonaa euroa (2 528,7). Pysyvät vastaavat kasvoivat vuoden aikana 257,1 miljoonaa euroa pääasiassa lentokoneinvestointien vuoksi. Myytävänä olevat omaisuuserät vähenivät 122,6 miljoonaa euroa, kun neljä A340-konetta myytiin Airbusille aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saadaan vuonna 2018, ja ne näkyvät myynti- ja muissa saamisissa, jotka kasvoivat 319,8 miljoonaan euroon. Oma pääoma oli 1 015,7 miljoonaa euroa (857,0) eli 7,95 euroa osakkeelta (6,73).

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrolin ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuusperusteiset eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2017 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 63,0 miljoonaa euroa (33,9). Vuonna 2017 edellä mainittujen johdannaisten käyvän arvon muutokset vähensivät sitä, mutta tilinpäätöskäytännön muutos ja etuusperusteisten eläkkeiden vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat sitä vastaavasti.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Vuonna 2017 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 382,3 miljoonaa euroa (219,7). Rahavirtaa vahvisti edellisvuodesta pääasiassa vertailukelpoisen liikeluokituksen kasvu. Investointien nettorahavirta oli -157,5 miljoonaa euroa (-499,6), mikä muodostui erityisesti lentokoneinvestoinneista ja -myynneistä sekä osana konsernin maksuvalmiuden hallintaa käytettyjen yli kolmen kuukauden rahamarkkinasijoitusten erääntymisistä.

Omavaraisuusaste 31.12.2017 oli 35,2 prosenttia (33,9) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -24,2 prosenttia (-11,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 69,9 prosenttia (78,3). Vuoden lopussa oikaistu korollinen velka oli 737,1 miljoonaa euroa (701,5) ja korollinen nettovelka negatiivinen -246,0 miljoonaa euroa (-95,8).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat vuoden lopussa 983,2 miljoonaa euroa (797,3). Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron vakuudeton syndikoitu luottolimiitti. Järjestely on voimassa kesäkuuhun 2019 ja sisältää kaksi vuoden pituista jatko-optiota. Finnair laski maaliskuussa liikkeeseen 200 miljoonan euron vakuudettoman senior-joukkovelkakirjalainan ja lunasti aikaisempaa vastaavaa joukkovelkakirjalainansa 85 miljoonalla eurolla.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli vuonna 2017 yhteensä 40,8 miljoonaa euroa (200,5). Rahoitustuotot olivat -0,3 miljoonaa euroa (1,0) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -13,4 miljoonaa euroa (-11,5).

Investoinnit

Vuoden 2017 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 519,0 miljoonaa euroa (518,9), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Vuoden 2017 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirta oli -397,4 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Käyttöomaisuuden myynnit ja vähennykset olivat 156,9 miljoonaa euroa ja kohdistuivat suurelta osin huhtikuussa 2017 toimitetusta A350-lentokoneesta solmittuun myynti- ja takaisinvuokraussopimukseen. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli 82,9 miljoonaa euroa. Investointien nettorahavirta oli -157,5 miljoonaa euroa.

Finnair lisää vuosien 2017–2018 aikana istuimia valtaosaan nykyisiä Airbus-kapearunkokoneita tehostamalla keittiötiloja lentokoneiden etu- ja takaosassa. Lisäksi Finnair asentaa vuosina 2017–2018 langattoman internetyhteyden valtaosaan yhtiön nykyisiä kapearunkokoneita. Finnairin koko laajarunkolaivastossa on langaton WiFi-verkkoyhteys.

Laivastoinvestointien lisäksi Finnair on rakennuttanut Euroopan moderneimman rahtiterminaalin, joka otettiin vaiheittain käyttöön 2017 viimeisellä neljänneksellä. Se palvelee kaikkia rahtitoimintoja tammikuusta 2018.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 36 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 65 prosenttia koko laivaston 1 155 miljoonan euron tasearvosta.³

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2017 lopussa Finnair operoi itse 55 lentokonetta, joista 19 oli laajarunkokoneita ja 36 kapearunkokoneita. Koneista 25 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 23 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja seitsemän hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Vuoden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 8,9 vuotta.

³ Laivaston tasearvosta 42,6 milj. euroa kohdistuu pitkäaikaisiin leasingsopimuksiin, jotka kirjanpidossa raportoidaan taseessa.

Finnairin operoima laivasto 31.12.2017*

	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Vuokratut			Keski-ikä 31.12.2017	Tilaukset
				Omat**	(Käyttö- leasing)	(Rahoitus- leasing)		
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	8	-1	7	1		16,6	
Airbus A320	165/174	10		7	1	2	15,4	
Airbus A321	209/196	18	7	4	12	2	6,9	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8			5	3	8,2	
Airbus A340	263/257	0	-4					
Airbus A350	297/336	11	4	7	4		1,3	8
Yhteensä		55	6	25	23	7	8,9	8

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.

Laivastouudistus

Finnair otti vastaan syyskuun 2017 loppuun mennessä kaikki neljä vuoden 2017 aikana toimitettua Airbus A350 XWB-lentokonetta, mikä päätti Finnairin kaukoliikennelaivastouudistuksen ensimmäisen vaiheen. Alkuperäiseen 11 lentokoneen tilaukseen kuuluneista lentokoneista kolme A350-lentokonetta toimitettiin vuonna 2015 ja neljä vuonna 2016. A350-lentokoneiden toimitusten ansiosta Airbus A340-lentokoneet poistuivat operoinnista ja laivastosta. Ne myytiin takaisin Airbusille vuonna 2014 tehdyn kauppasopimuksen mukaisesti.

Nykyisen toimitusaikataulun mukaisesti Finnair saa kahdeksan, vuonna 2014 lisäoptiona tilattua A350-lentokonetta vuosina 2018-2022. Finnairin investointisitoumukset käyttömaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 013 miljoonaa⁴ euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair lisäsi kapearunkolaivastoonsa vuonna 2017 seitsemän uutta vuokrattua Airbus A321-lentokonetta ja luopui yhdestä Airbus A319-koneesta sen vuokrasopimuksen päätyttyä.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa laivastonsa kokoa näkyvien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteen. Kaikki lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:ltä.

Norran operoima laivasto 31.12.2017*

	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Finnairin omistamat lentokoneet	Vuokratut** (Käyttö- leasing)	Keski-ikä 31.12.2017	Tilaukset
ATR 72	68-72	12		6	6	8,4	
Embraer 190	100	12		9	3	9,5	
Yhteensä		24	0	15	9	9,0	

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

** Finnair Aircraft Financen omistamiin koneisiin sisältyy JOLCO-rahoitettu E190-kone.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnairin Aasian-lentojen määrä kasvoi vuonna 2017. Lentoja Aasiaan on talvikaudella 2017/2018 enimmillään 89 viikossa (78 talvikaudella 2016/2017) ja kesäkaudella 2017 niitä oli enimmillään 87 (97 kesäkaudella 2018 ja 80 kesäkaudella 2016). Koko verkostossa uusia reittikohteita kesäkaudella 2017 olivat San Francisco, Alicante, Ibiza, Korfu, Menorca ja Reykjavik. Lisäksi Tokioon ja Hongkongiin sekä Kööpenhaminaan, Berliiniin ja Pietariin lisättiin vuoroja. Talvikauden 2017/2018 uusia kaukokohteita ovat Havanna, Puerto Vallarta, Puerto Plata ja Goa.

Finnair vastasi Suomeen ja etenkin Lappiin kohdistuvaan kasvavaan kansainväliseen matkustuskysyntään lisäämällä kapasiteettiaan Helsingistä Lappiin talvikaudeksi 2017/2018 yli 20 prosenttia. Lisäksi Finnair aloitti suorat lennot Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä vuoden 2017 viimeisellä neljänneksellä.

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 muun muassa kyseisten reittialueiden lentojen tuottojen jakamisesta sekä hintojen ja kapasiteetin määrittelystä.

Muut uudistukset ja palvelut

Finnair kehitti vuonna 2017 etenkin lentolippujen varaamiseen ja ostamiseen sekä lippujen ja lisätuotteiden maksamiseen liittyviä palveluja.

Tammikuussa Finnair tarjosi ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa mahdollisuuden kiinalaisten asiakkaiden suosimaan Alipay-maksamiseen lennoillaan, ja Alipay-järjestelmä otettiin vuoden 2017 aikana käyttöön kaikilla Kiinan-reiteillä. Lisäksi kaikilla lennoilla käytetty myyntijärjestelmä vaihdettiin kesäkuussa uuteen, käyttäjäystävälliseen SkyPay-järjestelmään, joka nopeuttaa lennonaikaista ostamista ja mahdollistaa asiakkaille muun muassa lähimaksun.

Lokakuussa Finnair aloitti yhteistyön Kiinan johtaviin verkkokauppoihin kuuluvan JD.comin eli Jingdongin kanssa. Finnair on ensimmäinen ei-kiinalainen lentoyhtiö, joka avasi verkossa tehtävien lentovarausten kaupan JD Travel -kauppa-alustalla vuoden 2018 alussa. Finnair myös aloitti ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä lentolippujen myynnin suoraan virallisen WeChat-tilinsä kautta Kiinassa. Finnairin asiakkaat voivat hakea Finnairin lentolippuja, varata lentoja sekä maksaa ostoksia WeChat-tilin kautta ja maksaa ne WeChat Pay -maksumenetelmällä.

⁴Järjestyksessä numeroilla 15-19 toimitettavien A350-koneiden penkki- ja viihdejärjestelmävalintaa arvioidaan, eivätkä niiden penkit sisälly nykyisiin investointisitoumuksiin.

Joulukuussa Finnair toi asiakkaidensa käyttöön Apple Pay -palvelun, jonka avulla Finnairin asiakkaat voivat maksaa lippu- ja lisäpalveluostokset niin Finnair mobiilisovelluksen kuin Finnairin internetsivujen kautta mobiililaitteella. Apple Pay on saatavilla iOS -mobiililaitteita käyttäville asiakkaille niillä markkinoilla, missä Apple on ottanut maksutavan käyttöönsä.

Asiakkaat ovat voineet maaliskuusta lähtien varata Finnairin lentoja ja lisäpalveluita suoraan Finnairilta Skyscannerin verkkosivuilta. Finnair myös tehosti ja sujuvoitti lentotuotteiden myyntiä ja jakelua Finnairin omissa myyntikanavissa ja kumppaneiden sivustoilla yhteistyössä matkailualan IT-ratkaisujen toimittaja Amadeuksen kanssa. Kesäkuussa Finnair esitteli asiakkailleen täysin uudenlaisen mobiilisovelluksen lentolippujen ostamiseksi.

A330-laivaston WiFi-asennukset valmistuivat toisella vuosineljänneksellä, minkä ansiosta koko Finnairin laajarunkolaivastossa on nyt WiFi-verkkoyhteys. Uusissa A350-koneissa palvelu on tehdasasennettuna. Airbus-kapearunkokoneiden WiFi-asennukset alkoivat vuonna 2017 ja jatkuvat vuonna 2018.

Digitaalisiin työkaluihin ja kanaviin tehdyt investoinnit lisäsivät Finnairin digipalvelujen käyttäjien ja näissä kanavissa ostettujen lentolippujen määrää. Vuoden 2017 aikana Finnairin internetsivuilla (finnair.com) oli keskimäärin 1,8 miljoonaa kävijää kuukaudessa, mikä oli noin 17 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Kesäkuussa sivuilla vieraili ennätykselliset 2,5 miljoonaa kävijää. Vuoden lopussa aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä oli 210 000, mikä on 87 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin. Vuoden 2017 aikana lentolippujen myynti digitaalisissa kanavissa kasvoi 18 prosenttia, ja niiden osuus kaikista myydyistä lipuista nousi jo 24 prosenttiin. Digitaalisten kanavien osuus lisämyynnistä oli 30 prosenttia vuonna 2017.

Vuoden aikana uudistettiin myös muita palveluita. Finnairin keskuskeskän Helsinki-Vantaan laajennustyöt etenevät, ja terminaali 2:n lisäksi otettiin käyttöön kesällä. Schengen-alueen Finnair-loungea uudistettiin ja palveluntarjoaja vaihdettiin. Vuoden lopulla tiedotettiin useista tuoteuudistuksista, joihin kuuluvat ateriauudistusten lisäksi vuonna 2018 toteutuvat business-luokan palvelu-uudistus ja lapsiperheille suunnatut Muumi-teemaiset palvelut ja tuotteet. Finnairin lennoilla tarjolla olevaa aterialavikoimaa on kehitetty osana Finnairin toimintaa huhtikuusta 2017, jolloin ateriapalvelut palasivat osaksi Finnairin toimintaa Finnair Kitchen -nimellä.

Matkapalvelut-toiminnassa Finnair lanseerasi kesäkuussa uuden, omatoimimatkailun ja valmistatun parhaat puolet yhdistävän Finnair Holidays -tuotteen. Sen avulla asiakas voi räätälöidä mieleisensä loman valitsemalla sopivat Finnair- tai oneworld-lennot, hotellin ja matkaa täydentävät elämykset ammattilaisten kokoamasta laajasta valikoimasta. Finnair Holidays -matkan voi koota ja ostaa Finnairin verkkosivuilta (<https://holidays.finnair.com>).

Tunnustukset ja palkinnot

Finnair menestyi vuonna 2017 hyvin toimialan tekemisissä laatu- ja tyytyväisyystutkimuksissa.

Maaliskuussa Finnair nimettiin toisena vuonna peräkkäin parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi Kiinassa TTG:n julkaisujen lukijoiden äänestyksen perusteella. Kesäkuussa Skytrax World Airline Awards nimesi Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kahdeksatta kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, joka toteutettiin elokuun 2016 ja toukokuun 2017 välisenä aikana 105 maassa. Kesäkuun lopulla Finnair palkittiin Future Travel Experience Ancillary Gold Award -tunnustuksella lisäpalveluista ja niiden tuomisesta helposti asiakkaiden ulottuville eri digitaalisissa kanavissaan. Finnair tarjoaa asiakkaille lentoa täydentävien lisäpalveluiden ostomahdollisuuksia verkkosivujensa varaus-

koneessa, mobiilisovelluksessaan ja kaukolenoilla tarjolla olevassa Nordic Sky wifi-portaalissaan. Marraskuussa Finnairin mobiilisovellus voitti German Design Award -palkinnon erinomaisesta viestintämuotoilusta. Palkinnon tuomaristo totesi sovelluksen tarjoavan Finnairin matkustajille korvaamatonta tukea ja tietoa.

Syyskuussa Finnair sai neljä tähteä (Four Star Global Airline) APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa. Myös APEXin antama tunnustus perustuu matkustajien antamiin arvioihin ja palautteeseen. Arvioitavana oli 470 lentoyhtiötä.

Tammikuussa 2018 ilmestyneessä OAG:n Punctuality League -julkaisussa Finnairin saapumistäsmällisyys todettiin maailman 15. korkeimmaksi omassa viiteryhmissään vuonna 2017. Niin ikään tammikuussa 2018 FlightStats nimesi oneworld-allianssin täsmällisimmäksi lentoyhtiöallianssiksi vuonna 2017.

Finnair sai vuoden aikana tunnustusta myös vastuullisuustyöstään. Aurinkomatkat nimettiin maaliskuussa jälleen Suomen vastuullisimmaksi matkanjärjestäjäksi Sustainable Brand -indeksissä, joka on Pohjoismaiden suurin kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen keskittyvä bränditutkimus. Tutkimus tehdään vuosittain haastatteleamalla kuluttajia neljässä Pohjoismaassa ja Alankomaissa. Kysely pohjautuu YK:n Global Compact -aloitteen 10 periaatteeseen. Syyskuussa Suomen Matkatoimistoalan liitto palkitsi Finnairin "Vuoden vastuullisena toimijana" tunnustuksena pitkäjänteisestä ja monipuolisesta työstä kestäväen kehityksen hyväksi.

Saksalainen ESG-rating -yhtiö oekom Research AG päivitti keväällä analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta, ja Finnairin ESG-rating on C+, mikä on liikenne- ja logistiikka-alan 69:stä yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein. Finnair myös uusi Prime-luokituksensa, joka kertoo Finnairin arvopaperien sopivuudesta vastuullisten sijoittajien sijoituskohteeksi. Sijoittajien seuraaman Carbon Disclosure Project (CDP) -raportin arvosanaksi Finnair sai B:n, joka vastaa Management level -tasoa. Alan keskiarvo oli C. Management level -arvosanan saaneet yritykset toimivat tehokkaasti päästöjen vähentämiseksi ja ympäristövaikutuksien huomioimiseksi toiminnassaan. Finnairin saama arvosana kertoo yhtiön mittaavan ja hallinnoivan ympäristövaikutuksiaan tehokkaasti. Finnairin ympäristöpolitiikka ja strategia kattavat negatiivisten ilmastovaikutusten huomioon ottamisen ja niiden vähentämisen.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnairin johtoryhmässä ei tapahtunut muutoksia vuonna 2017.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2017 keskimäärin 5 526 (4 908)⁵ henkilöä eli 12,6 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Jatkuvien toimintojen henkilöstömäärä oli 5,2 prosenttia suurempi kuin vertailuvuonna. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2017 oli 5 918 (4 838). Vuonna 2017 henkilöstömäärä kasvoi 1 080:lla. Muutos johtuu LSG Finlandin henkilöstön (noin 500 henkeä) siirtymisestä Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen sekä erityisesti matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvusta. Lentävää henkilökuntaa palkattiin vuonna 2017 yli 600.

Finnairia edustavan Paltan sekä toimisto-, asiakaspalvelu- ja teknistä henkilökuntaa edustavien FINTO:n, PRO:n ja IAU:n kanssa sovitut valtakunnallisen kilpailukykysovimuksen raamin mukaiset työehdot astuivat voimaan keväällä 2017. Kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan IAU:n kanssa työehtosopimus uusittiin 2017 lopussa, ja sopimus on voimassa tammikuun 2020 puoliväliin. PRO:n kanssa on saavutettu neuvottelutulokset toimihenkilöiden ja teknisten toimihenkilöiden

⁵ Henkilöstön laskentaperiaatetta on muutettu vuoden 2017 alusta siten, että peruskoulutuksensa olevia henkilöitä ei lasketa mukaan henkilöstöön.

työehtosopimusten jatkamisesta tammikuun 2020 loppuun saakka. Neuvottelutulokset edellyttävät vielä liittojen hyväksyntää. Kaikkia edellä mainittuja sopimuksia on mahdollista jatkaa vuodella sopimalla erikseen kolmannen vuoden palkoista. Ylempiä toimihenkilöitä koskevat työehtosopimusneuvottelut ovat käynnissä Finton kanssa, nykyinen työehtosopimus umpeutuu helmikuun 2018 lopussa. Lentäjiä edustavan SLL:n kanssa sopimus uusittiin helmikuussa 2017, ja se on voimassa maaliskuun 2020 loppuun. Sopimus matkustamohenkilökuntaa edustavan SLSY:n kanssa solmittiin syksyllä 2016, ja se on voimassa tammikuun 2019 loppuun. Aurinkomatkoissa noudatettava Paltan ja AKT välinen matkatoimistoja koskeva työehtosopimus on voimassa tammikuun loppuun 2020 saakka ja sen voimassaoloa on liittojen välillä mahdollista jatkaa edelleen.

Vuoden 2017 aikana työntekijäkokeusindeksi nousi edellisvuodesta. Henkilöstön kehittämiseen käytettiin noin 10 miljoonaa euroa ja henkilöstön opiskeluun noin 370 000 tuntia. Hyvinvointiin panostaminen näkyi edellisvuotta vähäisempinä sairauspoissaoloina sekä tapaturmia mittaavan LTIF:n (Lost Time Injury Frequency) laskuna.

Henkilöstökokeukseen kuuluu Finnairissa vahvasti yhdessä tekeminen. SkyPay -sovellus ja linjahuollon sovellus kehitettiin ja otettiin käyttöön vuonna 2017 yhdessä henkilökunnan muutosagenttien avulla. Lisäksi 750 tietotyöläistä pääsi vaikuttamaan oman työtilansa ja työtapojensa kehittämiseen uusia työtapoja ja joustotyötä tukeviksi.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kauppakameriin 31.12.2017 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 2017 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 sen toimitusjohtaja omisti 122 562 osaketta 31.12.2017. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 340 654 osaketta 31.12.2017, mikä edustaa 0,27 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnair ei käyttänyt vuonna 2017 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseen.

Vuoden 2017 aikana Finnair luovutti yhtiökokouksen antamaa valtuutusta käyttäen yhteensä 355 597 omaa osaketta henkilöstön osakesäästöohjelman Fly Sharen kannustinpalkkioina sekä yhtiön vuosien 2014–2016 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti.

Finnairin hallussa oli 31.12. 2017 yhteensä 433 367 osaketta (788 964), mikä vastaa 0,34 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

Aika	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
01/01/2013	410 187	3 179 335,94	7,75
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
2017	-355 597	-1 962 443,86	5,52
31/12/2017	433 367	2 312 768,53	5,34

Liputusilmoitukset

Vuonna 2017 ei annettu liputusilmoituksia.

Osakassopimukset

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

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

Joihinkin Finnairin rahoitus sopimuksiin sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennenaikaista takaisinmaksua tai perua lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan 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 mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 20.12.2017 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2017 ja yhtiön internet-sivuilla.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti joulukuussa uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2018–2020. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2021. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 20.12.2017 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2017 ja yhtiön internet-sivuilla.

Finnaair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2017

	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2017
1 Suomen valtio/ Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2 KEVA	6 200 875	4,8	0
3 Kyöstillä Heikki	3 070 000	2,4	120 000
4 Tiiviste-Group Oy	2 200 000	1,7	0
5 Valtion Eläkerahasto	2 100 000	1,6	0
6 Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	1 967 271	1,5	-734 119
7 Varma Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	1 111 053	0,9	-2 242 949
8 Etra Invest Oy	1 000 000	0,8	0
9 Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	731 048	0,6	-319 103
10 Laakkonen Mikko	640 000	0,5	140 000
Hallintarekisteröidyt	24 391 027	19,0	13 364 168
Muut	13 209 415	10,3	
Yhteensä	128 136 115	100,0	

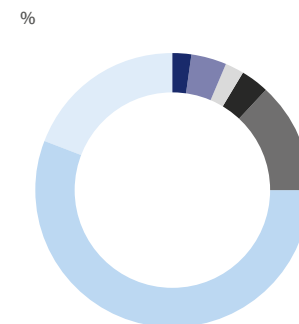
Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2017

	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1-200	721 111	0,6	9 373	57,7
201-1 000	2 459 641	1,9	4 844	29,8
1 001-10 000	5 026 656	3,9	1 879	11,6
10 001-100 000	2 841 101	2,2	111	0,7
100 001-1 000 000	4 515 098	3,5	15	0,1
1 000 001-10 000 000	16 649 199	13,0	6	0,0
10 000 001-	71 515 426	55,8	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	24 391 027	19,0	10	0,1
Arvo-osuukseksi vaihtamatta	16 856	0,0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100,0	16 239	100,0

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2017

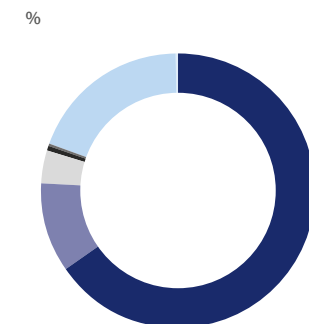
	Osakkeita, kpl	Osakkeita, %	Omistajia, kpl	Omistajia, %
Julkisyhteisöt	83 873 372	65,5	11	0,1
Kotitaloudet	13 406 075	10,5	15 762	97,1
Yritykset	4 898 415	3,8	358	2,2
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	893 528	0,7	16	0,1
Yhteisöt	463 759	0,4	33	0,2
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	103 535 149	80,8	16 180	99,6
Hallintarekisteröidyt	24 391 027	19,0	10	0,1
Ulkomaiset	193 083	0,2	49	0,3
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	24 584 110	19,2	59	0,4
Arvo-osuukseksi vaihtamatta	16 856	0,0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100,0	16 239	100,0

Omistuksen jakaantuminen omistumäärittäin



- 1-1000 osaketta 2,5 %
- 1001-10000 osaketta 3,9 %
- 10001-100000 osaketta 2,2 %
- 100001-1000000 osaketta 3,5 %
- 1000001-100000000 osaketta 13,0 %
- 100000001- osaketta 55,8 %
- Hallintarekisteröidyt 19,0 %

Omistuksen jakaantuminen omistajaryhmittäin



- Julkisyhteisöt 65,5 %
- Kotitaloudet 10,5 %
- Yritykset 3,8 %
- Rahoitus- ja vakuutuslaitokset 0,7 %
- Yhteisöt 0,4 %
- Hallintarekisteröidyt 19,0 %
- Ulkomaiset 0,2 %

Osakemäärät ja pörssikehitys

Milj. euroa		2017	2016	2015	2014	2013
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Ylin kaupantekokurssi	euroa	13,52	5,92	5,50	3,01	3,25
Alin kaupantekokurssi	euroa	3,98	3,80	2,49	2,30	2,40
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	milj. euroa	1 643	516	695	318	355
Osakkeiden vaihto	kpl	44 333 288	28 099 932	25 456 779	10 750 318	26 024 070
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	34,60 %	21,93 %	19,87 %	8,39 %	20,31

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo kasvoi 218 prosenttia vuonna 2017 ja oli vuoden lopussa 1 642,7 miljoonaa euroa (516,4). Päätöskurssi 31.12.2017 oli 12,82 (4,03). Vuonna 2017 Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsingissä oli 13,52 euroa, alin kurssi 3,98 euroa ja keskimääräinen 8,79 euroa. Osakkeita vaihdettiin 44,3 miljoonaa kappaletta yhteensä 389,4 miljoonalla eurolla.

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa. Vuonna 2017 osakekohtainen tulos oli 1,23 euroa (0,55).

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 424 036 052,14 euroa 31.12.2017. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa osaketta kohden.

Finnairin osake 2013–2017

■ Keskihinta

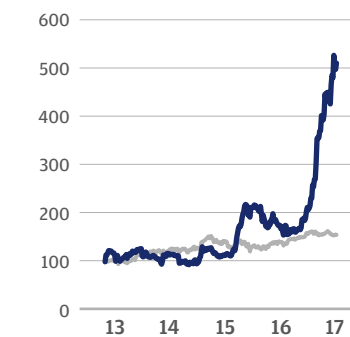
Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt■ Finnair
■ Bloomberg Europe Airline Index**Vastuullinen Finnair – Muun kuin taloudellisen tiedon raportointi**

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Finnairin visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus, ja sen missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle.

Finnair luoma lisäarvo osakkeenomistajille ja muille sidosryhmille perustuu siihen, että yritys

- pystyy käyttämään ja kasvattamaan reittiverkostoaan tehokkaasti ja kannattavasti,
- kohtelee asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä hyvin ja sitouttaa heidät yritykseen,
- pystyy ottamaan toiminnassaan huomioon ympäristökäsitteet ja muut ulkoiset seikat.

Yhteiskuntavastuu on tärkeä osa Finnairin kaikkea toimintaa. Finnairin vastuullisuusstrategia on kuvattu yhtiön yhteiskuntavastuupolitiikassa, ja sen tavoitteena on vähentää toiminnan ympäristövaikutuksia sekä tuottaa taloudellista ja sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle. Yritysvastuun ja kestävä kehityksen strategia tiivistyy kolmeen teemaan: puhtaammin, välittäen ja yhdessä. Strategian toteutus on suunnattu edistämään vastuullisuuden lisäksi kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa. Finnairin merkittävimmät ympäristövaikutukset liittyvät polttoaineen kulutukseen, yhtiön toimitilojen energiankulutukseen ja lentomeluun. Tärkeimmät sosiaalisen vastuun alueet koskevat turvallisuutta, henkilöstöä, asiakkaita sekä eettistä liiketoimintaa ja vastuullista hankintaa.

Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi■ Finnair
■ Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Finnair allekirjoitti vuonna 2013 Yhdistyneiden Kansakuntien Global Compact -aloitteen ja sitoutui noudattamaan Global Compactin kymmentä yritysvastuun periaatetta. Finnair on raportoinut yritysvastuustaan GRI G4 raportointiohjeiden mukaisesti vuodesta 2015.

Tärkeimmät vastuullisuuden tunnusluvut

	Toteuma 2017	Toteuma 2016
Hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 17 % 2013-2020, kumulatiivinen toteuma vuoden 2013 tasoon	-9,4 %	-3,0 %
Hiilidioksidipäästöt/ASK laskevat, muutos edelliseen vuoteen	-3,2 %	-1,7 %
Saapumistämällisyys vähintään 89,5 %	83,2%	85,3%
Asiakastytytyväisyys/NPS* 60 % vuoteen 2020 mennessä	47	43
We Together @Finnair -henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana vähintään 3,75 asteikolla 1-5	3,78	3,69
Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisellä vuonna	4,1 %	4,6 %
Tapaturmataajuus (LTIF) alle 14,8**	15,6	16,6
Eettisten ohjeiden tuntemus We Together@Finnair -kyselyssä asteikolla 1-5***	4,22	n/a

* NPS = Net Promoter Score, nettosuositelutulos.

**Vuoden 2017 tapaturmataajuus sisältää myös keväällä 2017 Finnairin omistukseen siirtyneen Finnair Kitchenin tiedot. Vuoden 2016 luvussa Finnair Kitchen ei ole mukana. Tapaturmataajuus ilman Finnair Kitcheniä oli 13,8 vuonna 2017.

***Vertailulukua ei ole saatavilla. Eettisten ohjeiden tuntemusta on mitattu vuodesta 2017.

Ympäristöasiat

Lainsäädännön muutosten vaikutuksia lentoyhtiön toimintaan ja/tai kustannuksiin on vaikea arvioida. Keskeiset riskit liittyvät markkinapohjaisten päästökauppaneidien ja meluntorjunnan sääntelyn sekä muiden ympäristösäädösten muutoksiin ja niiden kustannuskilpailukykyvaikutuksiin.

Finnairin ympäristöjohtamisen tavoitteet määritellään yhtiön ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa. Finnairin ympäristövastuun johtaminen perustuu yhtiön ympäristöjärjestelmään eli IATA Environmental Assessment (IEnvA) ympäristöjärjestelmään, joka noudattaa ISO 14001:2005 -standardia. Tässä johtamisjärjestelmässä Finnair on tunnistanut toimintansa merkittävimmät ympäristötekijät ja riskit. Finnairin IEnvA-ohjelmalla on kaksi ulottuvuutta: lentotoiminnan päästöt ja yhtiön toimiltojen energiankulutus. Ohjelmaa arvioivat Kansainvälisen ilmailuliiton IATA:n valtuuttamat ulkopuoliset auditoijat, jotka ovat päteviä suorittamaan ympäristöjärjestelmien auditointeja.

Finnairin tärkein ympäristöteko ovat investoinnit nykyaikaiseen laivastoon, joka on energiatehokkaampi ja hiljaisempi kuin edellisen sukupolven lentokoneet. Finnairilla on nyt 11 uutta Airbus A350 -koneita, ja vuonna 2017 laivasto kasvoi myös seitsemällä uudella Airbus A321 -koneella. Polttoainetehokkuuden parantamiseksi Finnair otti käyttöön vuonna 2017 uuden ohjelmiston, jolla voidaan tarkastella polttoaineen kulustietoja lento- ja konekohtaisesti. Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin sekä päästöjen puolittamiseen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Tämän lisäksi Finnair asetti oman, kunnianhimoisen tavoitteen vähentää päästöjään suhteessa myytyihin tonnikilometreihin 17 prosenttia vuoden 2013 tasosta vuoden 2020 loppuun mennessä.

Lentomelulla on vaikutuksia lentoasemien ympäristössä sekä koneiden nousu- ja lähestymisreittien alapuo-

lella. Edistynyt moottoritekniikka ja parempi aerodynamiikka auttavat vähentämään lentomelua. Finnairin laivaston melutaso on vähentynyt merkittävästi laivaston nykyaikaistamisen ja muiden toimien, kuten CDA-lähestymisen (Continuous Descent Approach eli jatkuvan liu'un lähestyminen) ansiosta.

Finnair on liittynyt kansalliseen energiatehokkuussopimukseen ja siten sitoutunut vähentämään kiinteistöjensä energiankulutusta seitsemän prosenttia vuoden 2016 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttamista edistää osaltaan muun muassa se, että Finnair hyödyntää aurinkovoimaa uudessa COOL Nordic Cargo -rahtiterminalissaan. Lisäksi se on tehnyt lukuisia muita teknisiä parannuksia kiinteistöissään.

Sosiaaliset- ja henkilöstöasiat

Finnair on merkittävä työnantaja, jonka sosiaalinen vastuu liittyy ennen kaikkea henkilöstöön ja työoloihin. Merkittävin henkilöstöön liittyvä riski on se, että Finnair ei kykenisi toteuttamaan strategiaansa inhimillisen pääoman riittämättömän laadun, sitoutumisen tai resursoinnin takia.

Finnairin henkilöstösuunnitelmat ja -politiikat kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut sosiaalisen vastuun näkökohdat, ja Finnairin vuosittainen henkilöstökysely We Together @Finnair auttaa yritystä seuraamaan tällä alueella tapahtuvaa kehitystä. Lisäksi yhteiskuntavaikutuksia ja riskejä tunnistavat ja arvioivat osana yhtiön yleistä riskinhallintaprosessia kahdesti vuodessa henkilöstö-, yritysvastuu- ja riskinhallintaorganisaatiot.

Työturvallisuus ja työhyvinvointi

Vuoden 2017 aikana Finnair jatkoi strategista työkykyä, työturvallisuutta ja yleistä työhyvinvointia koskevan kokonaisvaltaisen johtamisjärjestelmän kehittämistä. Johtamisjärjestelmän odotetaan olevan kokonaisuudessaan käytössä vuoden 2018 loppuun mennessä. We Together @Finnair -henkilöstökokemuksen kokonaisarvioinnissa mitataan myös Finnairin henkilöstön yleiseen hyvinvointiin kohdistettujen toimien vaikuttavuutta.

Työturvallisuudessa Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on tapaturmattomuus sekä yhtiön omassa toiminnassa että sen yhteistyökumppaneiden ja urakoitsijoiden toiminnassa. Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) oli 15,6 vuonna 2017, ja luku on tasaisesti parantunut viime vuosina. Ilman Finnair Kitcheniä LTIF oli 13,6 vuonna 2017.

Strategisen työkykyjohtamisen tehostamiseksi Finnair on toteuttanut työkykyä tukevia prosesseja tavoitteenaan tarjota parhaat mahdolliset keinot kuntouttaa työntekijä takaisin entiseen työhönsä, löytää uusi tehtävä yrityksessä tai tarjota koulutus ja ura Finnairin ulkopuolella. Painopiste on ennaltaehkäisyssä, ja siksi Finnair päätti ottaa liikuntaan kannustavan Sportti ePassin käyttöön kaikille Suomessa toimiville työntekijöille vuoden 2018 alusta.

Finnairilla on nollatoleranssi kiusaamiseen ja kaikenlaiseen häirintään. Vuonna 2017 jalkautettiin henkilöstön kanssa sovittuja toimintatapoja ja menettelyjä häirinnän ja epäasianmukaisen käytöksen estämiseksi ja viestintää näistä teemoista lisättiin.

Monimuotoisuus, tasa-arvo ja syrjimättömyys

Finnair ei syrji ketään sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteiden, terveydentilan, vammaisuuden, sukupuolisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisten ominaisuuksien tai seikkojen perusteella.

Vuonna 2017 Finnair allekirjoitti Kestävän kehityksen yhteiskuntasitoumuksen, joka on Suomen hallituksen aloite YK:n kestävän kehityksen toimeenpanon tueksi. Finnair sitoutui painottamaan tasa-arvoa ja monimuotoisuutta omassa toiminnassaan, edistämään tasa-arvoa ja syrjimättömyyttä asiakasprosesseissaan sekä edistämään monimuotoisuutta eri ammattiryhmissä.

Finnairin tasa-arvotyöryhmä kävi läpi ja tarkensi vuonna 2016 julkaistun tasa-arvosuunnitelman sisältöä, ja We Together @Finnair -työtyytyväisyyskyselyyn lisättiin syrjimättömyyteen ja tasa-arvoon liittyviä tarkempia kysymyksiä, jotta mahdolliset ongelmat voidaan havaita aiemmin ja paremmin.

Finnair toteutti myös toimia, joiden tavoitteena on ottaa huomioon matkustajien erilaiset tarpeet aiempaa paremmin. Joitakin varausmenettelyjä muutettiin ja koneen viihdejärjestelmää kehitettiin palvelujen saavutettavuuden parantamiseksi.

Asiakaskokemus

Finnairin sosiaalisen vastuun toinen olennainen teema ovat asiakkaat. Se liittyy matkustajien hyvinvointiin ja turvallisuuteen, asiakastyytyväisyyteen sekä täsmällisyyteen. Keskeiset riskit tällä alueella liittyvät siihen, että Finnair ei pystyisi varmistamaan asiakkaiden turvallisuutta ja hyvinvointia tai ylläpitämään asiakastyytyväisyyttä.

Finnairin turvallisuuden johtamisjärjestelmä kattaa kaikki lentoturvallisuuden näkökohdat: lentoturvallisuuspolitiikan, operatiivisen riskienhallinnan, turvallisuuskoulutuksen ja viestinnän sekä varmentamisen, joka sisältää myös toiminnan jatkuvan auditoinnin ja toimintaympäristön muutosten mahdollisten vaikutusten arvioinnin.

Viranomaismääräykset ja standardit asettavat vähimmäisvaatimukset, jotka yhtiö pyrkii ylittämään kaikilla alueilla. Vahva turvallisuuskulttuuri, yrityksen oman toiminnan objektiivinen seuranta ja jatkuva kehittäminen, korjaavien toimien toteuttaminen sekä avoin vuoropuhelu viranomaisten kanssa takaavat lentoyhtiön turvallisen ja laadukkaan toiminnan. Vuonna 2017 Finnair uudisti tavoitteitaan lentoturvallisuuden, operatiivisen riskinhallinnan ja turvallisuuskulttuurin edelleen kehittämiseksi. Finnair toteutti vuonna 2017 myös laajan sisäisen turvallisuuden edistämiskampanjan "Heidän turvallisuutensa. Meidän prioriteettimme".

Finnair kerää jatkuvasti asiakastyytyväisyyspalautetta. Kyselytulokset ja muu asiakaspalautte raportoidaan kullekin yksikölle vähintään kerran kuukaudessa. Vuonna 2017 Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuosittelutulos oli 47. Vuonna 2017 asiakaspalautetta hyödynnettiin muun muassa asiakaskokemuksen strategisten tavoitteiden ja kehityssuunnitelmien määrittelyssä.

Finnairin pitkän aikavälin tavoite lentojen täsmällisyydelle on 89 %. Vuonna 2017 Finnairin lentojen täsmällisyys oli 83,2 prosenttia. Tammikuussa 2018 julkaistu OAG:n täsmällisyystilasto luokitteli Finnairin saapumistäsmällisyyden vuonna 2017 maailman 15. parhaaksi omassa viiteryhmissään.

Ihmisoikeudet ja vastuullinen hankinta

Finnairin omiin toimintoihin ei liity merkittäviä suoria ihmisoikeusriskejä tai -vaikutuksia. Välillisiä riskejä ja seurauksia voi kuitenkin olla toimitusketjussa ja ulkoistetuissa toiminnoissa. YK:n Global Compact -aloitteen ja sitoumuksensa mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä pakkotyön tai lapsityövoiman käyttöä sekä omassa toiminnassaan että toimitusketjussaan.

Finnairilla on omat hankintatoimen eettiset ohjeet tavaroiden ja palvelujen toimittajille. Finnair edellyttää lisäksi, että sen kumppanit ja alihankkijat noudattavat YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lainsäädäntöä. Finnairin hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) uusittiin vuonna 2017, mukaan lukien ohjeistuksen ihmisoikeusnäkökohdat. Hankinnan eettisiä periaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, joka sisältää sisäisiä soveltamisohjeita.

Finnair tekee yhteistyötä useiden yhteistyökumppaneiden kanssa riskien arvioinnin sekä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen parantamiseksi toiminnassaan ja toimitusketjussaan. Se on ottanut käyttöön hankintaprosesseissaan yhdessä oneworld-allianssin kanssa valitun SEDEX -auditointityökalun riskienhallinnan, sosiaalisten vaikutusten arvioinnin ja toimitusketjun jäljitettävyyden parantamiseksi. Finnair osallistuu aktiivisesti kansainvälisen siirtolaisjärjestö IOM:n ja IATAN toimintaan ihmiskaupan torjumiseksi ja ehkäisemiseksi sekä ihmisoikeuksien edistämiseksi ilmailualalla. Vuonna 2017 Finnair toteutti kampanjan, jolla pyritään lisäämään lentävän henkilöstön tietoisuutta ihmiskaupasta ja salakuljetusriskeistä.

Vuonna 2017 Finnair jatkoi myös SEDEX-järjestelmän implementointia ottamalla käyttöön Maplecroftin riskinarviointityökalut. Finnair valitsi myös ulkopuolisen auditointikumppanin tekemään riskiperusteisia hankintatarkastuksia vastuullisen hankinnan näkökulmasta. Finnair pyrkii saattamaan uudet toimittajansa SEDEX-järjestelmän piiriin jo kilpailutusvaiheessa ja jatkaa yhteistyötä oneworld-allianssin kanssa SEDEX-sertifioinnin kattavuuden laajentamiseksi toimitusketjussa.

Korruption ja lahjonnan torjunta

Korruption vastaiset käytänteet on kuvattu Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Code of Conduct), hankinnan eettisissä toimintaperiaatteissa sekä lahjontaa, vieraanvaraisuutta ja viranomaisten kestitystä koskeissa konsernitason ohjeissa. Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Finnair Code of Conduct) on korruptio käsitelty erikseen. Lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty.

Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osiltaan samanlaisten eettisten normien noudattamista kuin Finnair noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin hankinnan eettiset ohjeet muodostavat selkeät periaatteet, joilla varmistetaan hankintojen eettisyys, mukaan lukien korruption nollatoleranssi. Hankinnan eettisiä toimintaperiaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, jossa on sisäisiä soveltamisohjeita. Finnairin Supplier Code of Conduct uudistettiin vuonna 2017, ja yhtiön tavoitteena on sisällyttää uusitut hankinnan eettiset toimintaperiaatteet kaikkiin uusiin toimitus- ja alihankintasopimuksiin sekä myös nykysovimuksiin sitä mukaa, kuin niitä uusitaan.

Finnair ei tue poliittisia puolueita tai henkilöitä.

Korruptioon liittyvien riskien tunnistaminen ja arviointi ovat osa yhtiön ja sen liiketoimintayksiköiden yleistä riskinarviointia, ja Finnairin liiketoimintayksiköt tekevät korruptionriskianalyysin osana yhtiön yleistä riskikartoitusta.

Vaikka Finnairin omiin toimintoihin ja palveluihin ei näiden arviointien perusteella liitetä suurta korruptionriskiä, se pyrkii joka tapauksessa sisällyttämään vastuulliset liiketoimintakäytännöt kaikkiin toimintansa osa-alueisiin. Korruption torjuntaan osallistuu Finnairissa koko henkilöstö, mutta erityisesti liiketoimintayksiköiden vastuuhenkilöt, vaatimuksenmukaisuus (compliance) ja sisäinen tarkastus valvovat yhtiön ohjeiden noudattamista.

Vuoden 2017 aikana 4 360 Finnairin työntekijää suoritti Finnairin eettisiä toimintaohjeita koskevan verkkokurssin. Lisäksi johtoryhmien jäseniä ja esimiehiä koulutettiin Finnairin eettisistä toimintaohjeista interaktiivisissa työpajoissa. Vuoden 2017 (We Together @Finnair) henkilöstökyselyssä Finnairin eettisten toimintaohjeiden tuntemus ja noudattaminen oli itsearvion perusteella hyvä: tulos oli 4,22/5.

Vuoden 2017 aikana Finnairin eettiseen palautekanavaan (Finnair Ethics Helpline) ei tullut korruptiota koskevia ilmoituksia, eikä yhtiössä ollut meneillään korruptioon liittyviä tutkimuksia.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. Finnairin strategian toteuttamiseen ja yhtiön toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallinnan prosessi 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 myös ottamaan 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 sekä hintamuutosten vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset epäedulliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen.

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 digitaalisella transformaatiolla ja uusilla palveluilla tavoiteltavaan liikevaihdon kasvuun ja tehokkuusparannuksiin liittyy epävarmuutta. Myös Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistukseen liittyy riskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuohjelma 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 suojaa koskeva sääntely sekä EU-tuo-

mioistuimen lokakuussa 2012 antamat päätökset lentomatkestäjien oikeuksista. Viimeksi mainittujen tulkinnaan liittyy riskejä, joista esimerkkinä kuluttaja-asiamiehen syyskuussa hakema kielto Finnairin korvauskäytännöille. 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 lentomatkestuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi myös haitata Finnairin kasvuohjelman mukaista markkinoille pääsyä.

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 sekä Finnairin kasvustrategian toteuttamisen.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/risk-management>.

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 polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueria ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. 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 lentopetrolipositoiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain 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 % muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	24 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	23 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	22 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)

	10 %:n muutos ilman suojauskia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H1/2018	H2/2018
Polttoaine	54 milj. euroa	21 milj. euroa	74 %	53 %

Valuuttajakauma %

	2017	2016	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä)
			10 %:n muutos ilman suojauskia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat					
EUR	55	56	-	-	
USD*	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	10	9	19 milj. euroa	8 milj. euroa	66 %
CNY	7	7	-	-	
KRW	3	3	-	-	
SEK	4	5	-	-	
Muut	17	16	-	-	
Ostovaluutat					
EUR	57	54	-	-	
USD*	35	38	57 milj. euroa	21 milj. euroa	67 %
Muut	7	8			

* Suojausaste ja herkkyyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD-, CNY- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyyslaskelmassa Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin oletetaan korreloivan Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa vahvasti.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair aikaistaa vuodelle 2023 suunniteltua A350-lentokoneen toimitusta vuodelle 2019, minkä seurauksena loput kahdeksan A350-lentokonetta toimitetaan vuosien 2018-2022 aikana.

Tulevaisuuden näkymät

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan kasvavan voimakkaasti vuonna 2018. Finnair odottaa kilpailun lisääntyvän erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä reiteillä, kun nykyiset ja uudet toimijat lisäävät kapasiteettia.

Finnair suunnittelee kasvattavansa kapasiteettiaan yli 15 prosentilla vuonna 2018, suurimman osan tästä kasvusta osuessa vuoden ensimmäiselle puoliskolle. Matkustajamäärän odotetaan kasvavan jokseenkin saman verran kuin kapasiteetin, kun taas liikevaihdon odotetaan kasvavan hieman kapasiteetin kasvua hitaammin.

Tiedonantopoliittikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuotiskatsauksen yhteydessä heinäkuussa.

Finnair Oyj
Hallitus

Avainluvut 2013-2017

LIIKEVAIHTO JA TULOS		2017	2016	2015	2014	2013
Liikevaihto*	milj. euroa	2 568	2 317	2 255	2 284	2 400
muutos edelliseen vuoteen	%	10,9	2,8	-1,3	-4,8	-2,0
Vertailukelpoinen liiketulos	milj. euroa	170	55	24	-36	12
suhteessa liikevaihtoon	%	6,6	2,4	1,1	-1,6	0,5
Liiketulos	milj. euroa	225	116	122	-72	8
Vertailukelpoinen EBITDAR	milj. euroa	436	270	231	177	210
Tilikauden tulos	milj. euroa	169	85	90	-83	23
TASE JA RAHAVIRTA		2017	2016	2015	2014	2013
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	519	519	330	82	77
suhteessa liikevaihtoon	%	20,2	22,4	14,6	3,6	3,2
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	1 654	1 324	1 008	1 106	1 295
Osingot tilikaudelta**	milj. euroa	38	13	0	0	0
Korolliset velat	milj. euroa	719	718	346	428	593
Likvidit varat	milj. euroa	983	797	708	426	459
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-246	-96	-362	1	134
Oikaistu korollinen nettovelka	milj. euroa	710	671	333	553	537
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj. euroa	382	220	171	24	142
TUNNUSLUVUT		2017	2016	2015	2014	2013
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos	euroa	1,23	0,55	0,57	-0,71	0,11
Oma pääoma/osake	euroa	7,95	6,73	5,69	4,02	5,30
Osinko/osake**	euroa	0,30	0,10	0,00	0,00	0,00
Osinko tuloksesta**	%	24,4	18,2	0,0	0,0	0,0
Efektiiivinen osinkotuotto**	%	2,3	2,5	0,0	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	3,00	1,73	1,34	0,19	1,12
Hinta/voitto-suhde, P/E		10,43	7,32	9,46	-3,47	25,02
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR		1,6	2,5	1,4	3,1	2,6
Omavaraisuusaste	%	35,2	33,9	35,5	27,3	32,0
Nettovelkaantumisaste	%	-24,2	-11,2	-49,8	0,3	19,9
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	69,9	78,3	45,8	107,5	79,2
Oman pääoman tuotto	%	18,1	10,7	14,4	-13,8	3,2
Sijoitetun pääoman tuotto	%	13,6	8,9	12,2	-6,5	3,6
HENKILÖSTÖ		2017	2016	2015	2014	2013
Henkilöstö, keskimäärin		5 526	4 908	4 906	5 172	5 859

EI-TALOUDELLISET TUNNUSLUVUT	2017	2016	2015	2014	2013
Hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 17 % 2013-2020, kumulatiivinen toteuma vuoden 2013 tasoon	-9,4	-3,0	-0,8	-1,0	-
Hiilidioksidipäästöt/ASK laskevat, muutos edelliseen vuoteen, %	-3,2	-1,7	-0,6	+0,4	-
Saapumistämällisyys vähintään 89,5 %	83,2	85,3	89,5	88,3	89,0
Asiakastytyväisyys/NPS*** 60 % vuoteen 2020 mennessä	47	43	39	-	-
We Together @Finnair-henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana vähintään 3,75 asteikolla 1-5***	3,78	3,69	3,65	-	-
Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisellä vuonna, %	4,1	4,6	4,8	4,6	4,6
Tapaturmataajuus (LTIF) alle 14,8****	15,6	16,6	18	13	10
Eettisten ohjeiden tuntemus We Together@Finnair-kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1-5*****	4,22	-	-	-	-

* Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin vuodesta 2015 alkaen.

** Tilikauden 2017 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

*** NPS = Net Promoter Score, nettosuositelutulos. NPS ja henkilöstökokemus mitattu vuodesta 2015, sitä ennen käytössä toinen mittari.

**** Vuoden 2017 tapaturmataajuus sisältää myös keväällä 2017 Finnairin omistukseen siirtyneen Finnair Kitchenin tiedot.

Finnair Kitchen ei ole mukana vuosien 2013-2016 luvuissa. Tapaturmataajuus ilman Finnair Kitcheniä vuonna 2017 oli 13,8.

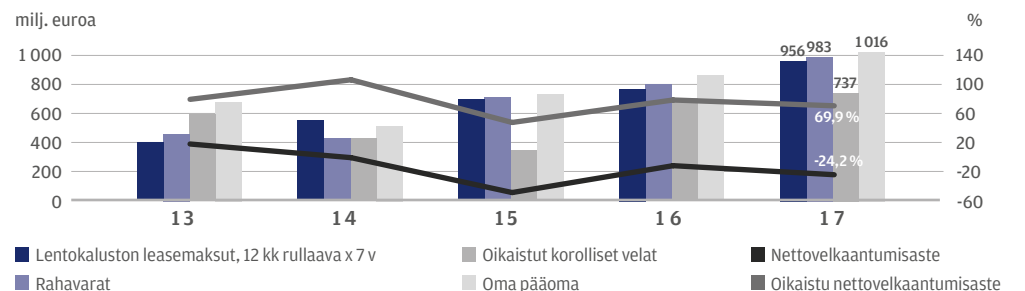
***** Vertailulukuja ei ole saatavilla. Eettisten ohjeiden tuntemusta on mitattu vuodesta 2017.

★ Finnair saavutti toiminnalle asetetut pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet

Vuosi 2017 oli Finnairille menestyksellinen. Finnairin vertailukelpoinen liiketulos saavutti 6 %:n ja EBITDAR 17 %:n pitkän aikavälin tavoitetasoon. Rahoitusasema oli vahva ja oikaistu nettovelkaisuus 69,9 % jäi roimasti alle sille asetetun 175 % maksimitason. Sijoitetun pääoman tuotto 13,6 % ylitti puolestaan sille asetetun 7 %:n tavoitetasoon.

Hallitus esittää yhtiökokoukselle, että tilikauden tuloksesta jaetaan osinkoa 0,30 euroa osakkeelta.

Nettovelkaantumisaste



★ = Kohokohdat

TILINPÄÄTÖS 1.1.–31.12.2017

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?

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. Lisäksi kiinnostavia lukuja on korostettu ympyröimällä, ja näitä ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehityksessä. 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 kehityksissä olennaisten asioiden esiin nostamiseksi.

o Kiinnostavia lukuja on korostettu ympyröimällä, ja niitä on selostettu yllämainituissa kohokohdat -kehityksissä.

Sisältö

Konsernin tuloslaskelma.....	38	3 Pääomarakenne ja rahoituskulut.....	56
Konsernin laaja tuloslaskelma.....	38	3.1 Rahoitustuotot ja -kulut.....	56
Konsernin tase.....	39	3.2 Rahoitusvarat.....	57
Konsernin rahavirtalaskelma.....	40	3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat.....	57
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista.....	41	3.2.2 Rahavarat.....	57
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot.....	42	3.3 Rahoitusvelat.....	58
		3.4 Vastuusoitoumukset.....	59
		3.5 Rahoitusriskien hallinta.....	59
		3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu.....	62
		3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus.....	63
		3.8 Johdannaiset.....	64
		3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.....	66
1 Liiketulokset.....	43	4 Konsolidointi.....	68
1.1 Segmentti-informaatio.....	43	4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet.....	68
1.2 Liiketoiminnan tuotot.....	44	4.2 Tytäryhtiöt.....	68
1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain.....	44	4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot.....	68
1.2.2 Liikevaihto valuutoissa.....	45	4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä.....	69
1.2.3 Myynti- ja muut saamiset.....	45	4.5 Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat.....	69
1.3 Liiketoiminnan kulut.....	46	4.6 Lähipiiritapahtumat.....	70
1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa.....	46	4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa.....	70
1.3.2 Vuokratkulut.....	46		
1.3.3 Muut kulut.....	46	5 Muut liitetiedot.....	73
1.3.4 Muut velat.....	46	5.1 Tuloverot.....	73
1.3.5 Varaukset.....	47	5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit.....	74
1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät.....	47	5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat.....	74
1.3.7 Palkitseminen.....	48		
1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut.....	48	6 Emoyhtiön tilinpäätös.....	75
1.3.7.2 Eläkkeet.....	50	Tunnuslukujen laskentakaavat.....	85
		Hallituksen esitys osingonjaosta.....	86
2 Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasing-järjestelyt.....	53	Tilintarkastuskertomus.....	87
2.1 Aineelliset hyödykkeet.....	53	Verojalanjälki.....	91
2.2 Vuokrasopimukset.....	55		
2.3 Aineettomat hyödykkeet.....	56		

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2017	2016
Liikevaihto	1.1, 1.2	2 568,4	2 316,8
Liiketoiminnan muut tuotot		77,0	75,5
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstökulut	1.3.7	-423,3	-362,5
Polttoainekulut		-472,2	-491,5
Muut vuokrat	1.3.2	-157,9	-167,4
Lentokaluston huoltokulut		-165,7	-147,3
Liikennöimismaksut		-266,5	-262,8
Maaselvitys- ja cateringkulut		-252,2	-258,9
Valmistamatkuotannon kulut		-100,5	-87,8
Myynti- ja markkinointikulut		-85,8	-76,9
Muut kulut	1.3.3	-285,1	-266,6
Vertailukelpoinen EBITDAR		436,2	270,4
Lentokaluston leasemaksut	1.3.2	-136,6	-109,5
Poistot ja arvonalentumiset	2.1, 2.3	-129,2	-105,8
Vertailukelpoinen liiketulos		170,4	55,2
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	1.3.6	11,1	32,0
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	1.3.6	43,3	29,0
Liiketulos		224,8	116,2
Rahoitustuotot	3.1	-0,3	1,0
Rahoituskulut	3.1	-13,4	-11,5
Tulos ennen veroja		211,1	105,8
Tuloverot	5.1	-41,7	-20,6
Tilikauden tulos		169,4	85,1
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		169,4	85,1
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)		1,23	0,55

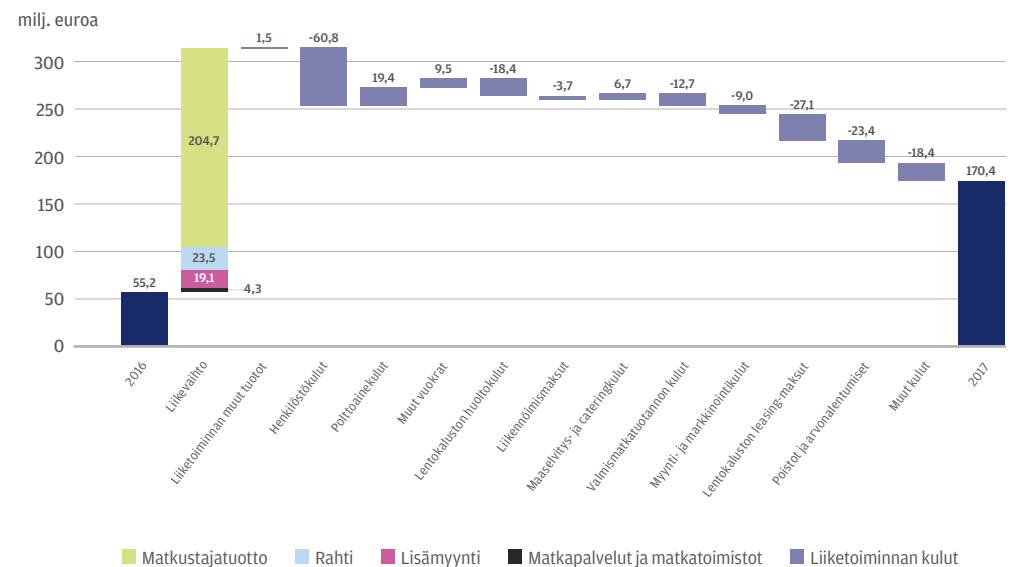
★ Erinomainen vuosi tuotti ennätystuloksen 170,4 (55,2)

2017 oli kannattavan kasvun vuosi. Liikevaihto kasvoi lähes 11 % 2,6 miljardiin, kun kapasiteetti kasvoi noin 9 %. Polttoainesuojausten ja heikentyvän dollarin ansiosta yksikkökustannukset laskivat, ja koko vuoden vertailukelpoinen liiketulos nousi 170 miljoonan euroon.

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2017	2016
Tilikauden tulos		169,4	85,1
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-18,5	145,2
Verovaikutus		3,7	-29,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.7.2	35,9	-18,1
Verovaikutus		-7,2	3,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		14,0	101,7
Tilikauden laaja tulos		183,4	186,9
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		183,4	186,9

Vertailukelpoisen liiketuloksen muutokset 2017



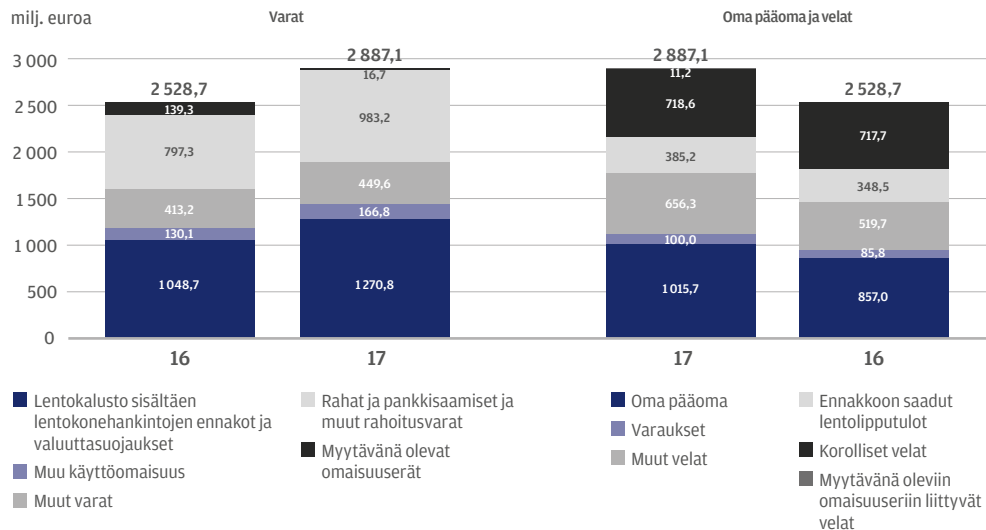
★ = Kohokohtat

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite		31.12.2017	31.12.2016
VARAT				
Aineettomat hyödykkeet	0	2.3	15,5	12,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	0	2.1	1 422,1	1 166,5
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	0	4.4	2,5	2,5
Laina- ja muut saamiset	0		5,6	7,4
Pitkäaikaiset varat yhteensä			1 445,7	1 188,7
Vaihto-omaisuus	0		17,2	14,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	0	1.2.3	319,8	211,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	3.8	104,5	176,6
Muut rahoitusvarat	IA	3.2.1	833,0	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	IA	3.2.2	150,2	69,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä			1 424,6	1 200,7
Myyttävänä olevat omaisuuserät	0	4.5	16,7	139,3
Varat yhteensä			2 887,1	2 528,7

✦ Kaukoliikennelaivaston uudistus eteni - neljä uutta A350-konetta, kolme omaan taseeseen

Finnairin kaukoliikennelaivastouudistuksen ensimmäinen vaihe päättyi, kun alkuperäisen yhdentoista A350 XWB -lentokoneen tilauksen neljä viimeistä konetta toimitettiin vuonna 2017. Näistä kolme hankittiin omaan taseeseen ja yhdestä tehtiin myynti- ja takaisinvuokraus-sopimus. A350-koneet korvasivat penkkimäärältään pienemmät Airbus A340 -laajarunkokoneet, jotka poistuvat laivastosta ja myytiin Airbusille vuonna 2014 tehdyn kauppasopimuksen mukaisesti.



✦ = Kohokohdat

Milj. euroa	Liite		31.12.2017	31.12.2016
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Osakepääoma	E		75,4	75,4
Muu oma pääoma	E		940,3	781,6
Oma pääoma yhteensä			1 015,7	857,0
Laskennalliset verovelat	O	5.1	73,9	32,7
Korolliset velat	IL	3.3	586,2	617,3
Eläkeveloitteet	O	1.3.7.2	6,4	31,9
Varaukset	O	1.3.5	79,0	63,6
Muut velat	O	3.3	1,1	4,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä			746,7	750,4
Varaukset	O	1.3.5	21,1	22,2
Korolliset velat	IL	3.3	132,4	100,4
Ostovelat	O		90,7	94,4
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	3.8	81,3	25,2
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	1.2.4	475,3	424,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	1.3.7.1	139,2	93,4
Muut velat	O	1.3.4	173,4	161,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä			1 113,4	921,3
Myyttävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O	4.5	11,2	0,0
Velat yhteensä			1 871,4	1 671,7
Oma pääoma ja velat yhteensä			2 887,1	2 528,7

Finnair raportoi korollisen velan, nettovelan ja oikaistun nettovelkaantumisasasteen 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	31.12.2017	31.12.2016
Korolliset velat	718,6	717,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	18,5	-16,1
Oikaistut korolliset velat	737,1	701,5
Muut rahoitusvarat	-833,0	-727,9
Rahat ja pankkisaamiset	-150,2	-69,4
Korollinen nettovelka	-246,0	-95,8
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7	956,4	766,4
Oikaistu korollinen nettovelka	710,3	670,6
Oma pääoma yhteensä	1 015,7	857,0
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	69,9 %	78,3 %

* 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 saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 3.8 Johdannaiset, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2017	2016
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos	169,4	85,1
Poistot ja arvonalentumiset	129,2	102,9
Muut oikaisut tilikauden tuloksesta		
Rahoitustuotot ja -kulut	13,6	10,5
Tuloverot	41,7	20,6
EBITDA (Käyttökate)	353,9	219,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	-44,1	-30,4
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	33,4	-19,6
Käyttöpääoman muutos	56,8	55,5
Maksetut rahoituskulut, netto	-17,1	-5,0
Maksetut tuloverot	-0,7	0,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	382,3	219,7
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-11,3	-10,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-393,6	-475,7
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	7,5	0,0
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	156,9	153,2
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	82,9	-168,4
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,0	1,6
Investointien nettorahavirta	-157,5	-499,6
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	199,3	377,4
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-130,0	-115,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	0,0	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8	-19,1
Omien osakkeiden ostot	0,0	-4,3
Maksetut osingot	-12,8	0,0
Rahoituksen nettorahavirta	40,8	200,5
Rahavirtojen muutos	265,5	-79,3
Rahavarat tilikauden alussa	378,4	457,7
Rahavirtojen muutos	265,5	-79,3
Rahavarat kauden lopussa**	643,9	378,4

* = Kohokohdat

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua

Milj. euroa	2017	2016
Työsuhde-etuudet	14,5	15,1
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,3	-34,0
Muut oikaisut	19,1	-0,6
Yhteensä	33,4	-19,6

Muut oikaisut sisältävät lähinnä huoltovarausten ja muiden varausten muutokset.

** Rahavarat

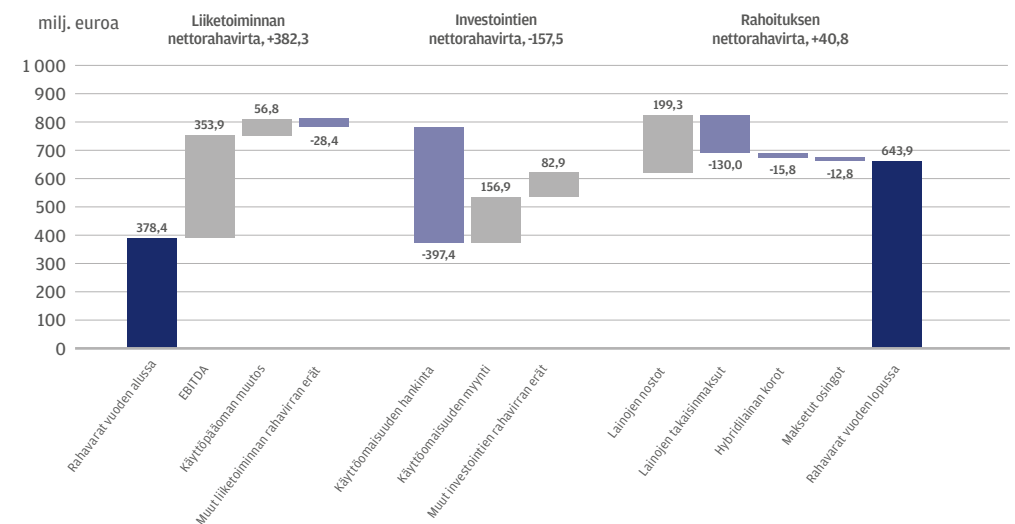
Milj. euroa	2017	2016
Muut rahoitusvarat	833,0	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	150,2	69,4
Rahavarat taseessa	983,2	797,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-339,2	-418,9
Yhteensä	643,9	378,4

Rahoituksen rahavirroiksi luokiteltavien rahoitusvelkojen muutokset sisältäen rahavirrat ja muutokset, joihin ei liity maksua, on esitetty liitetiedossa 3.3 Rahoitusvelat.

★ Vahva rahoitusasema tukee liiketoiminnan kehitystä ja laivastouudistuksen rahoitusta

Yhtiön maksuvalmius parani raskaista investoinneista huolimatta, kun konsernin rahavarat nousivat 983,2 miljoonaan euroon (797,3). Rahoitusasemaa vahvisti positiivisen tuloskehityksen ansiosta parantunut liiketoiminnan rahavirta, yksi A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestely sekä uuden 200 miljoonan euron vakuudettoman senior-joukkovelkakirjalainan liikkeellelasku. Toisaalta Finnair lunasti aikaisempaa vastaavaa joukkovelkakirjalainansa 85 miljoonalla eurolla ja osti kolme uutta A350-lentokonetta omaan taseeseensa.

Rahavirran muutos 2017, 265,5 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	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0
Laadintaperiaatteen muutos (IFRS 9)			15,2		-16,1		-0,9
Oma pääoma 1.1.2017	75,4	168,1	49,0	248,6	116,6	198,2	856,1
Tilikauden tulos					169,4		169,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-14,8				-14,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			28,7				28,7
Tilikauden laaja tulos	0,0	0,0	14,0	0,0	169,4	0,0	183,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				1,6			1,6
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	168,1	63,0	250,3	260,7	198,2	1 015,7

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	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2016	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5
Tilikauden tulos					85,1		85,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			116,2				116,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-14,4				-14,4
Tilikauden laaja tulos	0,0	0,0	101,7	0,0	85,1	0,0	186,9
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-38,3	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-15,7	0,3	-15,3
Omien osakkeiden osto					-4,3		-4,3
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0

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

★ **Positiivinen tulos vahvisti omaa pääomaa. Omavaraisuusaste 35,2 % (33,9 %).**

Finnairin oma pääoma vahvistui tilikaudella 857 miljoonasta eurosta 1 016 miljoonaan euroon lähinnä tilikauden tuloksen ansiosta (169,4).

Voitonjakokelpoisia varoja oikaistiin IFRS 9 Rahoitusinstrumentit -standardin implementoinnin johdosta. Standardimuutoksen vuoksi Finnair voi soveltaa suojauslaskentaa aikaisempaa laajemmin. Sen seurauksena johdannaisten käyvän arvon muutokset, jotka aikaisemmin ovat jääneet suojauslaskennan ulkopuolelle, luokiteltiin uudelleen voittovaroista käyvän arvon rahastoon.

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?

Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana tätä kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konsernin 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, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.5	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.7	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.7.2	IAS 19
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	Aineelliset hyödykkeet	2.1	IAS 16, IAS 36
Rahoitusleasing- ja muut vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IAS 17
Aineettomat hyödykkeet	Aineettomat hyödykkeet	2.3	IAS 38
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 18, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, 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
Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat	Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat	4.5	IFRS 5
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 15.2.2018 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 2017 on laadittu kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2017 voimassa olevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöolainsäädännön mukaiset. Tilikaudella ja tulevilla kausilla käyttöön otettavien standardien ja ohjeistusten vaikutuksia on kuvattu liitetiedossa 4.7 Konsernin soveltamat ja sovellettavaksi tulevat uudet ja muutetut standardit.

Vuoden 2017 konsernitilinpäätös on laadittu alkupeleihin 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 sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi 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 realisoituneet 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 eriä.

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, huoltovaruksen 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, rahoitusleasing-velat, 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 valuutan- ja koronvaihtosopimukset, joita käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset suoritusmittarit ovat vertailukelpoinen liike-tulos ja EBITDAR (määriteltä edellä) ja oikaistu korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste. Vertailukelpoinen liike-tulos on eritelty liitteessä 1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät. Oikaistua nettovelkaantumisastetta käytetään Finnairin velkaantuneisuuden mittaamiseen. Korollisten lainojen lisäksi oikaistu nettovelkaantumisaste huomioi myös taseen ulkopuoliset vuokrasitoumukset, jotta se antaisi paremman kuvan Finnairin rahoitusasemasta. Finnair erittelee laskelman oikaistusta korollisesta nettovelasta ja oikaistun nettovelkaantumisasteen taseen lisätiedoissa.

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 oletusten muutokset merkitään kirjanpitoon sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai oletuksia 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
Eläkevelvoitteet	1.3.7.2	Eläkkeet
Arvon alentumistestaus	2.1	Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet
Vuokrasopimusten luokittelu	2.2	Vuokrasopimukset

i = Kriittiset tilinpäätösarvot

i = Osion sisältö

i = Laadintaperiaatteet

1 Liiketulos

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

1.1 Segmentti-informaatio

i Segmenttiraportointi

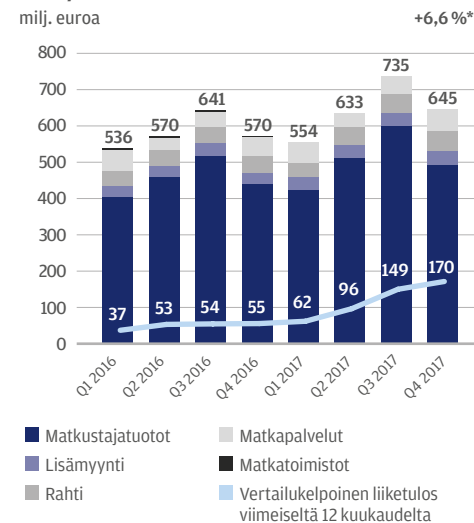
Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toimintasegmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty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

Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole.

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikenne-alueittain. 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 omistaa ja vuokraa Finnairin suomalainen tytäryhtiö, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

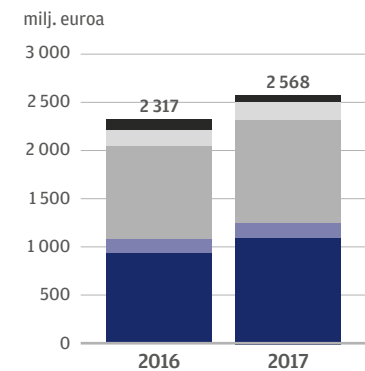
Finnair kuljetti 11,9 miljoonaa matkustajaa tilikaudella 2017. Asiakkaiden suuren määrän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi ei myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

Liikevaihdon ja vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitys (tilintarkastamaton)



* Vertailukelpoinen liike-tulos-%

Liikevaihto liikennealueittain



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 lentoliipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. **l**

l Tuloutus

Liikevaihtona esitetään myyjien 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 lentoliput 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 lentolippuun 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, joka tuloutetaan lähtöpäivän perusteella.

Myyntisaamiset

Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisiä, koska myyntisaamiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määrään. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisella ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin. **l**

l Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä

Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutusajankohta edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvän arvon ja pisteiden vanhentamisen määrittelyn osalta. Pisteiden markkina-arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttäytymisen 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 vanhenemisolehtamalla. Näin saatu kokonaispistemäärä kerrotaan yllä kuvatun mukaisesti lasketulla pistekohtaisella arvolla, jolloin saadaan tilinpäätöksessä esitettävä Finnair Plus -velka. **l**

i = Osion sisältö

l = Laadintaperiaatteet

! = Kriittiset tilinpäätösarvot

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2017

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	881,7	118,8	839,0	174,1	7,2	2 020,8	78,7
Lisämyynti	34,9	5,6	41,4	4,4	58,3	144,6	5,6
Rahti	147,1	10,9	31,0	1,8	6,5	197,4	7,7
Matkapalvelut	34,7	13,0	159,3	0,5	-1,9	205,6	8,0
Yhteensä	1 098,4	148,3	1 070,7	180,8	70,2	2 568,4	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	42,8	5,8	41,7	7,0	2,7		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Tilikauden 2016 loppupuolella myytiin matkatoimistojen välityksellä harjoittanut tytäryhtiö SMT Oy, eikä Finnairilla tämän jälkeen ole välityksellä harjoittavia matkatoimistoja.

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		

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2017	2016
EUR	1 404,8	1 308,0
JPY	245,5	202,0
CNY	181,9	158,5
USD	105,3	101,6
SEK	104,8	123,4
KRW	80,7	63,5
Muut valuutat	445,4	359,6
Yhteensä	2 568,4	2 316,8

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myynti- ja muut saamiset

Milj. euroa	2017	2016
Myyntisaamiset	225,0	98,6
Siirto- ja muut saamiset yhteensä	94,8	113,4
Myyntin siirto- ja muut saamiset	43,6	55,8
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saamiset	7,5	5,0
Ennakkoon maksetut lentokaluston vuokrat	5,8	6,6
Arvonlisäverosaamiset	3,2	4,2
Korot ja muut rahoituserät	1,0	5,7
Muut erät	33,7	36,1
Yhteensä	319,8	211,9

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta. Myyntisaamisten kasvu johtuu pääosin neljästä Airbus A340 -lentokoneesta, jotka palautettiin vuoden 2017 aikana Airbusille aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saadaan vuonna 2018.

Myyntisaamisten ikäjakauksen	2017			2016
	Myyntisaamiset, milj. euroa	Luottotappion todennäköisyys, %	Oletettu luottotappio, EUR mill.	Milj. euroa
Erääntymättömät	215,1	0,4 %	0,8	91,3
Erääntynyt alle 60 pv	5,5	1,4 %	0,1	5,6
Erääntynyt yli 60 pv	4,5	2,5 %	0,1	1,7
Yhteensä	225,0	0,4 %	1,0	98,6

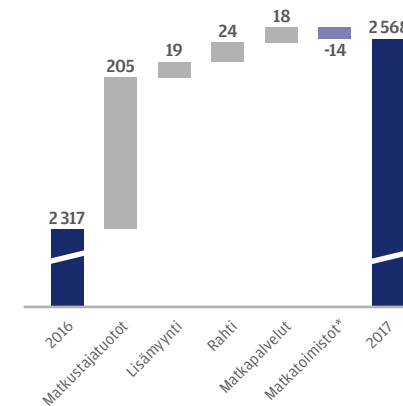
Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista yhteensä 1,2 miljoonaa euroa (1,3). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittyviä asiakaskannan hajautumisen vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2017	2016
EUR	74,1	60,5
USD	107,7	5,5
JPY	6,2	5,1
CNY	5,3	4,3
SEK	4,2	3,3
KRW	2,8	2,0
Muut valuutat	24,6	17,8
Yhteensä	225,0	98,6

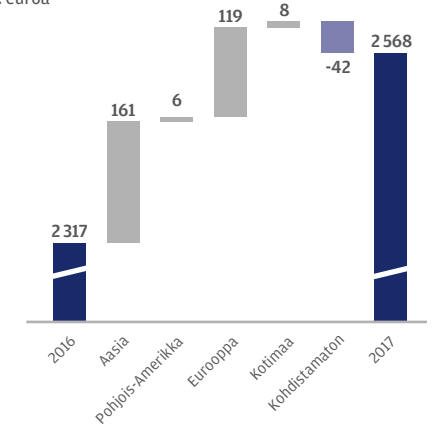
Liikevaihdon kehitys tuotteittain

milj. euroa



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain

milj. euroa



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

1.2.4 Myynnin siirtovelat

Milj. euroa	2017	2016
Ennakkoon saadut lentolipputulot	385,2	348,5
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	40,6	33,4
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	36,0	30,4
Muut erät	13,5	12,4
Yhteensä	475,3	424,6

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

1.3 Liiketoiminnan kulut

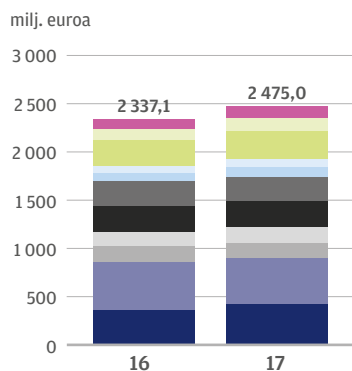
i Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kuluja kokonaiskuva olisivat paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvät leasing-kaluston huoltovaroaukset on esitetty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

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

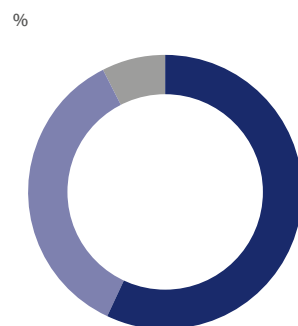
Milj. euroa	2017	2016
EUR	1 414,0	1 270,4
USD	878,1	892,7
Muut valuutat	183,0	173,9
Yhteensä	2 475,0	2 337,1

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

Toiminnalliset kulut



Toiminnalliset kulut valuutoissa



- Henkilöstökulut, muutos 17 %
- Polttoainekulut, muutos -4 %
- Muut vuokrat, muutos -6 %
- Lentokaluston huoltokulut, muutos 13 %
- Liikennöimismaksut, muutos 1 %
- Maaselvitys- ja cateringkulut, muutos -3 %
- Valmismatkatuotannon kulut, muutos 14 %
- Myynti- ja markkinointikulut, muutos 12 %
- Muut kulut, muutos 7 %
- Lentokaluston leasemaksut, muutos 25 %
- Poistot ja arvonalentumiset, muutos 22 %

- EUR 57 %
- USD 35 %
- Muut valuutat 7 %

1.3.2 Vuokratulot

Milj. euroa	2017	2016
Rahtikapasiteetin vuokrat	9,9	10,3
Ostoliikenteen veloitukset ja lentokonevuokrat miehistöineen (wet leases)	113,0	123,2
Toimitila- ja muut vuokrat	35,0	34,0
Muut vuokrat yhteensä (sisältyy toiminnalliseen EBITDAR:iin)	157,9	167,4
Lentokaluston leasemaksut (dry leases)	136,6	109,5
Yhteensä	294,6	276,9

1.3.3 Muut kulut

Milj. euroa	2017	2016
IT- ja lipunkirjoituskulut	112,7	107,5
Realisoituneet valuuttasuojaukset	0,0	-13,8
Muut erät	172,4	172,9
Yhteensä	285,1	266,6

Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttasuojaukset, jotka eivät aiemmin kuuluneet suojauslaskennan piiriin, luokitellaan suojauslaskentaan kuuluvaksi konsernissa vuoden 2017 alussa käyttöön otetun IFRS 9 -standardin mukaisesti. Realisoituneet käyvän arvon muutokset sisältyvät liikevaihtoon ja eri kululajeihin tilikaudesta 2017 alkaen.

Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa

Milj. euroa	2017	2016
PricewaterhouseCoopers Oy		
Tilintarkastuspalkkiot	0,3	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,1
Muut palkkiot	0,3	0,2
Yhteensä	0,7	0,5

PricewaterhouseCoopers Oy:n suorittamat muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille tilikaudella 2017 olivat yhteensä 380 000 euroa. Palvelut koostuivat tilintarkastajan lausunnoista (62 000 euroa) ja muista palveluista (318 000 euroa).

1.3.4 Muut velat

Milj. euroa	2017	2016
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	74,7	67,8
Valmismatkatuotannon velat	13,2	11,2
Lentokaluston huolto	8,2	15,3
Korot ja muut rahoituserät	8,2	5,4
Muut erät	69,2	61,5
Yhteensä	173,4	161,1

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 vuoksi oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita velvoitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättämispäivänä.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovitua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusvelvoitteen 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 palautusvelvoitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen 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, minkä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten tähden. 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**

L Lentokaluston huoltovaraus

Lentokaluston huoltovarausten arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittamisen 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**

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2017	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2016
Varaus kauden alussa	81,6	4,2	85,8	86,8	7,1	94,0
Uudet varaukset	45,8	0,8	46,6	42,5	1,0	43,5
Käytetyt varaukset	-20,8	-2,3	-23,2	-50,4	-3,9	-54,3
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	1,7		1,7	0,7		0,7
Kurssierot	-10,9		-10,9	2,0		2,0
Yhteensä	97,3	2,7	100,0	81,6	4,2	85,8
Joista pitkäaikaista	78,0	1,0	79,0	61,5	2,1	63,6
Joista lyhytaikaista	19,4	1,7	21,1	20,1	2,1	22,2
Yhteensä	97,3	2,7	100,0	81,6	4,2	85,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2029 mennessä. Muut varaukset sisältää rakennejärjestelyihin liittyviä eriä.

L = Laadintaperiaatteet

L = Kriittiset tilinpäätösarvot

1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät

Vertailukelpoinen tulos pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä. Sen vuoksi vertailukelpoiseen tulokseen ei 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 arvonnmuutosta ei huomioida vertailukelpoisessa tuloksessa ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojaautumaan, kirjataan vertailukelpoiseen tulokseen vasta liiketapahtuman toteutuessa. Näiden johdannaisten realisoituneiden voittojen ja tappioiden käsittely on kuvattu liitetiedossa 3.8 Johdannaiset. IFRS 9 Rahoitusinstrumentit -standardin käyttöönoton myötä suojauslaskentaa voidaan soveltaa aikaisempaa huomattavasti laajemmin, minkä vuoksi määrä tilikaudella 2017 on vähäinen.

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa tuloksessa ei huomioida muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä. 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 olevaksi omaisuuseräksi 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	2017	2016
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	10,9	-2,0
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,3	34,0
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	11,1	32,0
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	41,0	26,6
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	3,1	3,8
Uudelleenjärjestelykulut	-0,9	-1,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	43,3	29,0

1.3.7 Palkitseminen

1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

L Osakeperusteiset maksut

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

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Se osuus etuudesta, jonka osallistuja saa osakkeina, kirjataan osakkeina maksettavaksi. Osuus, joka maksetaan rahana, tai jolla osallistujat maksavat etuuteen liittyvät verot ja muut maksut, kirjataan rahana maksettavana järjestelyyn. 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

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

Ks. Eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.7.2 Eläkkeet **L**

Henkilöstökulut

Milj. euroa	2017	2016
Palkat ja palkkiot	331,0	281,2
Eläkekulut	70,1	61,0
Maksupohjaiset järjestelyt	59,2	50,6
Eläkekulut, etuusperusteiset järjestelyt	10,9	10,4
Muut sosiaali- ja henkilöstökulut	22,2	20,3
Yhteensä	423,3	362,5
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	0,8	1,7
Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä	424,2	364,2

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhte- eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikulua vuonna 2017 oli 12,1 miljoonaa euroa (7,1). Lisäksi palkkioihin (ennen sosiaalikulua) sisältyy viime vuosien kääntein johdosta henkilöstölle maksettava erikoispalkkio, yhteensä 9,9 miljoonaa euroa (sosiaalikulut huomioiden 13 miljoonaa euroa).

Henkilöstökulujen lisäksi tuloslaskelman vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyi henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja yhteensä 0,8 miljoonaa euroa (1,7), jotka liittyivät konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen ratkaisujen toteuttamiseen. Tuloslaskelman henkilöstökulut mukaan lukien vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 424,2 miljoonaa euroa (364,2).

L = Laadintaperiaatteet

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 2017 vertailukelpoinen tulos ylitti hallituksen voittopalkkiolle asettamat tavoitteet, minkä ansiosta henkilöstökuluihin ja velaksi on kirjattu 6,7 miljoonan euron suuruinen voittopalkkioerä henkilöstörahasiirtoon siirrettäväksi. Tilikauden 2016 tilinpäätöksen perusteella henkilöstörahasiirto maksettiin 0,5 miljoonan euron suuruinen voittopalkkio.

Työsuhte-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2017	2016
Lomapalkat	70,0	62,0
Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat	69,2	31,4
Työsuhte-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat yhteensä	139,2	93,4

Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösuveluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Kasvua selittävät lähinnä palkitsemiseen liittyvät velat, kuten henkilöstörahasiirton voittopalkkio ja henkilöstölle maksettavaksi sovitut erityispalkkiot. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.5 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 2,0 miljoonaa euroa (3,5).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitus- johtaja Pekka Vauramo	Johto- ryhmä	Yhteensä 2017	Toimitus- johtaja Pekka Vauramo	Johto- ryhmä	Yhteensä 2016
Kiinteä palkka	649	1 677	2 326	649	1 687	2 336
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot*	294	809	1 103	196	552	748
Luontoisedut	3	73	76	2	79	82
Työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettavat etuudet	0	0	0		360	360
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	358	988	1 347	172	222	394
Lakisääteinen eläke**	160	444	604	159	410	570
Maksupohjainen lisäläke	124	57	180	124	93	217
Yhteensä	1 588	4 048	5 636	1 303	3 404	4 707

* Tilikauden 2017 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty. Tilikauden 2016 lopulliset palkkiot toteutuivat tilinpäätöksessä 2016 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 jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutuskelpoisuuden 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 kahden jäsenen lisäläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Toimitusjohtajan eläkeikä vastaa aikaisinta mahdollista lakisääteistä eläkeikää, ja kahden johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Konsernin johdon osakeperusteisista 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 2017	Vuosipalkkiot	Kokouspalkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2016
Hallitus	375 497	249 600	106 200	19 697	422 895
Barrington Colm, 16.3.2017 alkaen	40 234	22 800	15 600	1 834	
Du Mengmeng, 16.3.2017 alkaen	44 839	22 500	19 200	3 139	
Friman Maija-Liisa	52 260	33 750	9 600	8 910	
Itävuori Jussi	47 412	33 750	13 200	462	
Karvinen Jouko	72 756	54 000	15 600	3 156	
Mårtensson Jonas, 16.3.2017 alkaen	33 900	22 500	11 400	0	
Tuominen Jaana	39 608	30 000	7 800	1 808	
Heinemann Klaus, 16.3.2017 asti	20 100	15 300	4 800	0	
Kronman Gunvor, 16.3.2017 asti	9 689	7 500	1 800	389	
Turner Nigel, 16.3.2017 asti	14 700	7 500	7 200	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 lentolippuun Finnairin henkilöstölippuhjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa, mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (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.

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät 2013 alkaen

Finnairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkä aikavälin kannustinjärjestelmä, jossa vuosittain käynnistyy uusi ohjelma hallituksen niin päättäessä. Osakeohjelmien tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelmien suunnittelussa on huomioitu valtion palkitsemisohjeet.

Vuosien 2013–2016 aikana käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät ovat neljä - kuusivuotisia osakeohjelmia. Näistä ohjelmista käynnissä on neljä ohjelmaa (2013–2015, 2014–2016, 2015–2017 ja 2016–2018). Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamia osakkeita. Rajoitusaika on Finnairin johtoryhmän jäsenillä kolme vuotta ja muilla osallistujilla yksi vuosi. Lisäksi toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä osakeohjelmasta saaduilla osakepalkkioilla - ja sen saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä - yhtiössä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaava osakeomistus niin kauan, kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä. Ensimmäinen uuden rakenteen mukainen ohjelma kattaa vuodet 2017–2019. Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin, hän on johtoryhmän jäsen.

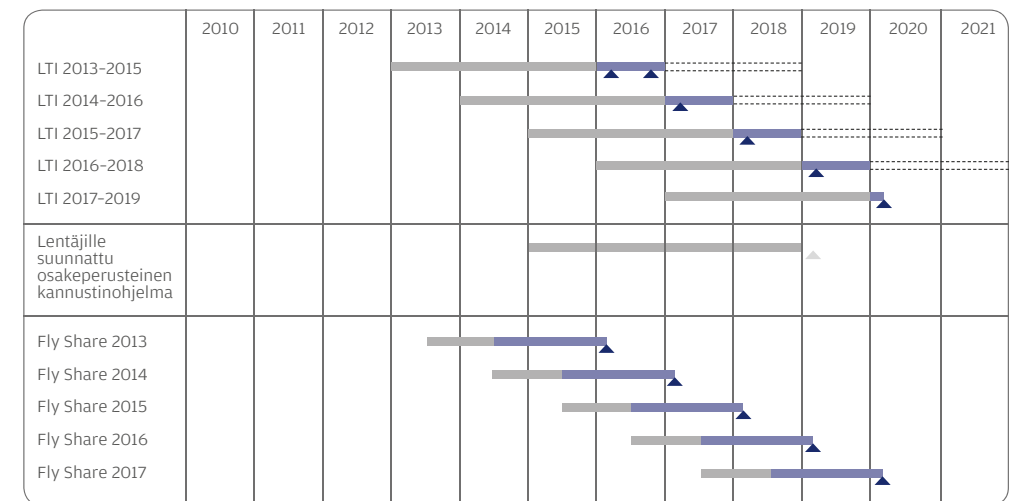
Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan ansaintajaksoa seuraavana vuonna. Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa. 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty euromääräisenä. 2017 käynnistetyssä ohjelmassa palkkiomahdollisuus on määritetty osakemääräisesti, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritusavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 2013 - 2016 käynnistyneissä ohjelmissa 30 % ja 2017 käynnistyneessä ohjelmassa 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritusavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 20–25 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

2017–2019 ohjelman sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrällä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

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. Vuosia 2017–2019 koskevan ohjelman suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) ja liikevaihdon kasvu. Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia. Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2014–2016 tavoitteet toteutuivat 118-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 prosenttia ja maksimin 200 prosenttia. Vertailukaudella, vuosia 2013–2015 koskevan ohjelman suoritusmittarit toteutuivat 54-prosenttisesti.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa on 4–6 vuotta, kun taas 2017 käynnistetyssä ohjelmassa se on 3 vuotta. 2013–2016 käynnistettyjen 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 myöntämispäivänä asti, ja velka jaetaan myöntämispäivänä osakkeissa ja rahassa maksettaviin osuuksiin. Osakkeina maksettava osuus siirretään omaan pääomaan myöntämispäivänä. 2017 käynnistetyt ohjelman myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tili-

Finnairin pitkän aikavälin osakeperusteiset kannustinohjelmat



■ Ansainta-/säästöjakso

▨ Rajoitusaika johtoryhmälle

▲ Osakkeiden luovutus

■ Rajoitusaika

▲ Palkkion maksu rahana

kaudelle kuluu yhteensä 3,1 miljoonaa euroa (1,2).

	2013-2015 ohjelma	2014-2016 ohjelma	2015-2017 ohjelma	2016-2018 ohjelma	2017-2019 ohjelma	Yhteensä
Maksimiansainta, miljoonaa euroa	3,4	2,5	2,8	3,3	7,9*	19,8
Maksimiansainta, miljoonaa osaketta	0,3	0,2	0,2	0,3	0,6*	1,5
Tavoitetason ansainta, miljoonaa euroa	1,7	1,2	1,4	1,6	3,2	9,1
Tavoitetason ansainta, miljoonaa osaketta	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,7
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,1	-0,1	0,7	0,7	1,7	3,1
josta osakkeina toteutettavat (kirjataan velaksi myöntämispäivään asti)	0,0	0,0	0,3	0,3	0,4	1,0
josta rahana toteutettavat	0,0	-0,1	0,5	0,4	1,3	2,1
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä			0,7	0,5	1,3	2,5
Myönnetty osakkeet, miljoonaa osaketta**		0,3			0,6	0,9

* 2017-2019 ohjelman maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

**2014-2016 ohjelman ansaintajakson päätteeksi ansaitut eurot muunnettiin osakkeiksi ja luovutettiin. 2017-2019 ohjelmassa ansainta-kaudella ansaitaan osakkeita, jolloin osakkeiden myöntäminen tapahtuu ohjelman alussa.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma vuodesta 2013

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

Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen.

Finnair antaa 20 bonusosaketta jokaiselle työntekijälle, joka osallistuu ohjelmaan ensimmäistä kertaa ja osallistuu säästämiseen vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeet luovutetaan vuosittain lokakuussa, ja vaikutus kirjataan tilikauden kuluksi. Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman 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	2017	2016
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut	1,6	0,9
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut, osakkeina toteutettavat	0,5	0,7
Rahana toteutettavat	1,1	0,1
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka	1,3	1,0

Lentäjille suunnattu osakeperusteinen kannustinohjelma

Finnairin hallitus hyväksyi tilikaudella 2014 osana Suomen Lentäjiliiton (SLL) kanssa solmittua säästösopimusta lentäjille suunnatun kannustinjärjestelmän. Ohjelma kattaa vuodet 2015-2018. Palkkion toteutumisen edellytyksenä on Finnairin ja SLL:n välisessä säästösopimuksessa määriteltujen säästöjen toteutuminen sovitun aikataulun mukaisesti vuosina 2015-2018. Lisäksi

L = Laadintaperiaatteet

L = Kriittiset tilinpäätösarvot

yhtiön osakekurssin tulee olla ohjelman päättyessä vähintään neljä euroa. Jos nämä edellytykset täyttyvät, lentäjillä on oikeus rahapalkkioon, joka perustuu osakkeen kurssiin. Palkkion arvo neljän euron osakekurssitasolla on yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti kahdeksan euron osakekurssia vastaava ansainta on 24 miljoonaa euroa, mikä on myös ohjelman maksimiansainta-taso. 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 (12,82 euroa) ylitti minimitason (4 euroa). Ohjelmasta kertynyt velka tilinpäätöshetkellä oli 17,5 (6,1) miljoonaa euroa. Finnair on suojautunut 4 euron osakekurssitason ylittävältä kustannusvaikutukselta. Tilikauden vertailukelpoiseen tulokseen ohjelmasta kirjattiin suojausvaikutusten jälkeen 2,9 miljoonan euron kuluvaikutus (2,9).

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. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi veloitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoitua etuusoikeyksikköön perustuva menetelmä (projected unit credit method). Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkeveloite. 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**

L Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Eläkeveloitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkeveloitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä ja herkkyysanalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien 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 kahdella johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Toimitusjohtajan eläkeikä on aikaisin mahdollinen lakisääteinen eläkeikä, ja kahden 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 ammatilliset 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 lukuun ottamatta ammatillista työkyvyttömyyttä, jonka varalta lentäjät on vakuutettu eläkesäätiössä.

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiivisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiiviteettiriski, 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 diskonttataan 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.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2017	2016
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuorituksen perustuvat menot	9,9	9,7
Takautuvaan työsuorituksen perustuvat menot	1,0	0,7
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	10,9	10,4
Tytäryhtiön myynnin tai hankinnan yhteydessä kasvaneet tai poistuneet vastuut, netto*	0,2	-0,6
Nettokorkomenot (korkokulut)	0,5	0,1
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	11,6	9,8
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	-2,9	1,6
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	6,8	19,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-39,8	-2,7
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	-35,9	18,1
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 689	4 732
Muut etuuspohjaiset järjestelyt	34	21

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2017	2016
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	442,0	438,9
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-435,6	-407,0
Nettovelka	6,4	31,9

Vuoden 2017 nettovelasta 4,1 miljoonaa euroa (29,7) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 2,3 miljoonaa euroa (2,2) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Tilikaudella 2017 nettovelan lasku johtui pääasiassa järjestelyyn kuuluvien varojen tuotosta. Nämä positiiviset sijoitustuotot näkyvät laajan tuloksen kautta kirjatuisissa vakuutusmatemaattisissa voitoissa.

Suomen eduskunnan marraskuussa 2015 hyväksymästä ja 2017 voimaan tulleesta lakisääteisen Tyel-eläkejärjestelmän muutoksesta ei aiheutunut olennaisia vaikutuksia lisäeläkkeisiin.

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2017	2016
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	438,9	426,3
Tilikauden työsuorituksen perustuvat menot	9,9	9,7
Aikaisempaan työsuorituksen perustuvat menot	1,0	0,7
Korkokulu	6,5	8,3
Yrityshankinnat- ja myynnit*	0,8	-7,2
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	18,2	11,4
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	6,8	19,1
Kokemusperäiset tarkistukset	-2,9	1,6
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	3,9	20,7
Maksetut etuudet	-18,9	-19,7
Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo	442,0	438,9

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2017	2016
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	407,0	422,0
Korkotuotto	6,0	8,2
Yrityshankinnat- ja myynnit*	0,6	-6,6
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	6,6	1,6
Varojen tuotto	39,8	2,7
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	39,8	2,7
Kannatusmaksut	1,0	0,4
Maksetut etuudet	-18,9	-19,7
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	435,6	407,0

*Tilikaudella 2017 hankittiin tytäryhtiö Finnair Kitchen. Sen eläkevelvoiteisiin liittyvien varojen ja velkojen erotus on kirjattu osaksi hankinnasta aiheutunutta voittoa vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin. Tilikauden 2016 aikana myytiin tytäryhtiö SMT Oy. Sen henkilöstöön liittyvät eläkevelvoitteet ja varat siirrettiin myynnin yhteydessä Finnairin eläkesäätiöstä vakuutusyhtiöön ja kirjattiin vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin myyntivoiton oikaisuksi.

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2017	2016
Pörssiosakkeet	22,2	21,0
Velkakirjat	53,3	53,0
Kiinteistöt	17,8	18,4
Muut	6,7	7,6
Yhteensä	100,0	100,0

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 1,8 miljoonaa euroa (0,6) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 19,7 miljoonaa euroa (2,0).

Etuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2017	2016
Diskonttokorko %	1,53 %	1,52 %
Inflaatio %	1,32 %	1,12 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,47 %	1,70 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	1,62 %	1,36 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	10	11

Herkkyysanalyysi

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

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, Milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, Milj. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-15,7	-3,6 %	16,7	3,8 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	5,1	1,2 %	-4,0	-0,9 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,25 %	11,4	2,6 %	-10,8	-2,5 %
Elinikäoletaman muutos	1 vuosi	13,7	3,1 %	-14,5	3,3 %

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Ennustetut maksut ohjelmasta tuleville viidelle vuodelle ovat n. 48 miljoonaa euroa. Tulevien maksujen määrän ennustamista vaikeuttaa se, että ne riippuvat voimakkaasti sijoitustoiminnan tuottojen kehityksestä.

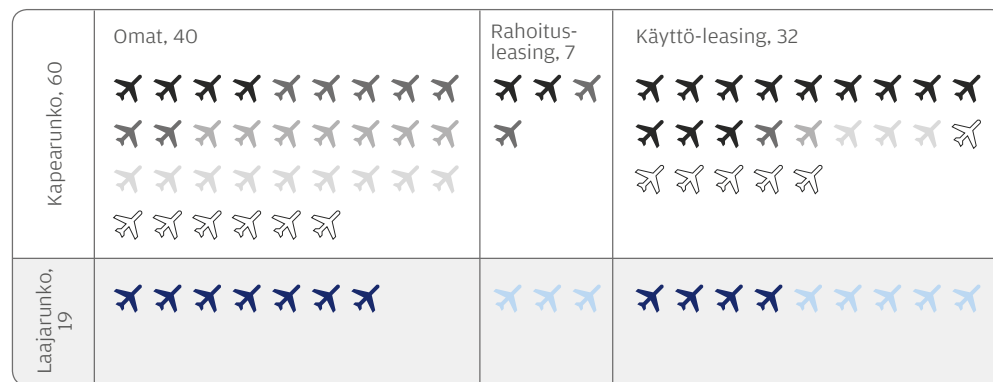
Eläkeveloitteen duraatio on 15 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 1,53 %.

2 Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasing-järjestelyt

i Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasing-järjestelyt -ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot. Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita sekä myytäväksi määriteltäviä 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 (11) ■ A330 (8) ■ A321 (18) ■ A320 (10) ■ A319 (8)
 ■ E190 Norran operoima (12) □ ATR Norran operoima (12)

Finnairin laivasto

Laivasto omassa taseessa

Milj. euroa	2017	2016	Muutos
Maksetut ennakat tulevasta laivastosta	96,0	99,4	-3,4
Omistettut, käytössä olevat lentokoneet	1 002,5	764,1	238,4
Rahoitusleasing-laivasto	152,9	168,4	-15,5
Myytävissä oleva laivasto	0,0	139,1	-139,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	1 251,4	1 171,0	80,4
Tilikauden poistot	110,2	87,1	23,1
Operatiivisilla vuokrasopimuksilla vuokrattu laivasto			
Vuokravastuut operatiivisista vuokrasopimuksista (nimellisarvoonsa)	1 163,6	1 069,9	93,7
Tilikauden leasekulut (lentokaluston leasemaksut)	136,6	109,5	27,1

2.1 Aineelliset hyödykkeet

L 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 olla korkeintaan 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 aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön. Aineellisten hyödykkeiden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusajoihin:

- Lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina:
 - 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
 - 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 10-50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.
- Muut aineelliset hyödykkeet 3-15 vuodessa.

Menojäännöspoistomenetelmä, jota on käytetty aiemmin joidenkin rakennusten ja muiden aineellisten hyödykkeiden osalta, on muutettu vuoden 2017 aikana tasapoistomenetelmäksi. Muutoksella ei ollut tilikauden poistojen määrään merkittävää vaikutusta.

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

Arvonalentumistestaus

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

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

i = Kriittiset tilinpäätösarviot

Aineelliset hyödykkeet 2017

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2017	1 648,8	29,4	48,9	167,3	1 894,5
Lisäykset yritysostoista			0,4		0,4
Lisäykset	294,5	21,8	14,7	45,8	376,8
Vähennykset	-103,9		-3,0		-106,9
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus				92,0	92,0
Siirrot erien välillä	127,1	38,0	6,7	-181,0	-9,2
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	6,3				6,3
Hankintameno 31.12.2017	1 973,0	89,2	67,6	124,1	2 253,9
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2017	-699,8	-4,2	-20,8	-3,1	-728,0
Vähennykset	16,4		1,9		18,3
Tilikauden poistot	-115,2	-1,6	-5,2		-122,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2017	-798,6	-5,9	-24,2	-3,1	-831,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2017	1 174,4	83,3	43,4	121,0	1 422,1

Lentokalustoon sisältyvien korjauskiertoisten varaosien kirjanpitoarvo on 19,0 miljoonaa euroa (16,4). Lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 13,3 miljoonan euron arvosta (12,9). Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

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

Aktivoitujen vieraan pääoman kulut

Milj. euroa	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Kirjanpitoarvo 1.1.	5,4	1,0	7,3	6,1	12,7	7,1
Lisäykset			9,5	7,5	9,5	7,5
Vähennykset		-1,8	-3,0		-3,0	-1,8
Siirrot erien välillä	9,7	6,3	-9,7	-6,3		
Poistot	-0,4	-0,2			-0,4	-0,2
Kirjanpitoarvo 31.12.	14,6	5,4	4,0	7,3	18,7	12,7

Tilikaudella 2017 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 9,5 miljoonaa euroa (7,5) liittyen Airbus A350 -investointiohjelmaan. Vähennys liittyy A350-lentokoneen myyntiin ja takaisinvuokraukseen. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoimisessa neljännesvuosittaisia efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2017 korkokannan keskiarvo oli 9,63 % (5,0 %). Korkeampi korko johtui pääosin ylimääräisistä rahoituskuluista, jotka liittyivät joukkovelkakirjan uudelleenrahoittamiseen.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Finnair on rahoittanut kolmen A350-lentokoneen hankinnan JOLCO-lainoilla (ks. 3.3 Rahoitusvelat) ja kolmen A330-lentokoneen rahoitusleasing-järjestelyillä, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille kun lainat on maksettu. Lisäksi lentokalustoon sisältyy neljä rahoitusleasing-lentokonetta, joissa sopimusten perusteella omistusoikeus ei siirry Finnairille vuokrasopimuksen päätyttyä (ks. 2.2 Vuokrasopimukset). Yhteensä näiden koneiden arvo tilinpäätöshetkellä oli 377,1 miljoonaa euroa (402,8).

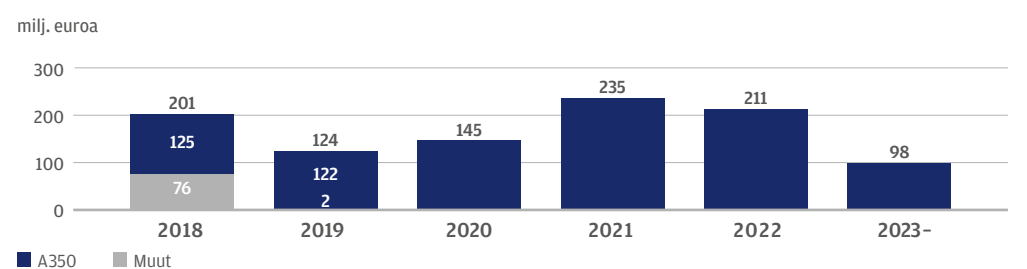
Arvonalentumistestaus

Lentokalustoon on tilinpäätöshetkellä tehty markkina-arvoon pohjautuva arvonalentumistestaus, jonka perusteella ei havaittu arvonalentumistarvetta. Markkina-arvoon perustuva testaus on herkkä EUR/USD-valuuttakursin 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 1 013 miljoonaa euroa (1 601), ja luku sisältää lentokonetilaukset. Kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakursin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä.

Investointisitoumukset



2.2 Vuokrasopimukset

L Konserni vuokralleottajana

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasing-sopimuksiksi. Ne aktivoidaan taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi taseen korollisiin velkoihin. Maksettavat leasing-vuokrat jaetaan korkokuluihin ja velan vähennykseen. Rahoitusleasing-sopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisenä vaikutusajana 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 EBITDAR:iin) tai toimitilojen, ostoliikenteen, lentokonevuokrien miehistöineen ja tilapäisten lentokonevuokrien osalta muihin vuokriin.

L 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 taloudellisenä vaikutusajana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevia hyödykkeitä. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralleottajaa maksamaan tietyn väliajoin huoltoreservin 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.

L Myynti- ja takaisinvuokraus

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

L Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Konsernin vuokrasopimusten luokittelu rahoitusleasing-sopimuksiin ja operatiivisiin vuokrasopimuksiin edellyttää johdolta tarkkaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Ne tapaukset, joissa yhtiön johdon mukaan olennaiset riskit ja edut ovat yhtiöllä, käsitellään rahoitusleasing-sopimuksina, muutoin operatiivisina vuokrasopimuksina. **L**

Rahoitusleasing-järjestelyt

Milj. euroa	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno		247,8	4,5	252,3
Lisäykset	13,5		1,1	14,6
Vähennykset			-2,0	-2,0
Kertyneet poistot	-0,7	-94,9	-1,6	-97,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2017	12,8	152,9	2,0	167,6
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

Lisäys rakennusten ja muun kaluston rahoitusleasing-järjestelyiden arvossa johtuu Finnair Kitchenin liiketoimintahankinnassa tunnistetuista rahoitusleasing-sopimuksista.

Rahoitusleasing-velat

Milj. euroa	Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä		Tulevat rahoituskulut		Vähimmäisvuokrien nykyarvo	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
alle vuoden	25,8	26,6	3,4	2,6	22,4	24,0
1-5 vuotta	92,0	97,2	9,1	6,3	82,9	90,9
yli 5 vuotta	24,7	25,9	4,4	1,1	20,4	24,8
Yhteensä	142,4	149,7	16,8	10,1	125,6	139,6

Rahoitusleasing-velat koostuvat pääosin kahdesta Airbus A320-, kahdesta Airbus A321- ja kolmesta Airbus A330 -lentokoneesta, joiden vähimmäisvuokrien kokonaismäärä on 117,7 miljoonaa euroa (147,3), tulevat rahoituskulut 6,8 miljoonaa euroa (10,0) ja vähimmäisvuokrien nykyarvo 110,9 miljoonaa euroa (137,3). Lisäksi velkaan sisältyy rakennusten ja maakaluston rahoitusleasing-sopimuksia.

Muut vuokrajärjestelyt

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralleottajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat ja maa-alueet		Muu kalusto	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
alle vuoden	146,6	125,6	23,0	22,4	6,8	5,7
1-5 vuotta	551,2	465,3	78,3	83,4	8,4	9,6
yli 5 vuotta	465,9	478,9	149,4	168,9		
Yhteensä	1 163,6	1 069,9	250,7	274,7	15,1	15,3

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Yhtiö on vuokrannut 32 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla.

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralleantajana

Milj. euroa	Lentokoneet		Toimitilat	
	2017	2016	2017	2016
alle vuoden		43,1	3,0	5,2
1-5 vuotta		166,5	11,4	20,3
yli 5 vuotta		28,6	15,6	35,3
Yhteensä		238,2	30,1	60,8

Konserni on vuokrannut toimitiloja ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Vuokrasopimukset Norran operoimista 24 lentokoneesta tulivat konsernin sisäisiksi vuokrasopimuksiksi, kun Norra tuli kokonaan osaksi konsernia marraskuussa 2017.

L = Laadintaperiaatteet

L = Kriittiset tilinpäätösarvot

2.3 Aineettomat hyödykkeet

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

Finnairin aineettoman omaisuuden arvo tilinpäätöshetkellä on 15,5 miljoonaa euroa (12,4), ja siitä kirjattiin poistoja ja arvonalentumisia tilikaudella 2017 yhteensä 7,1 miljoonaa euroa (3,8). Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista 12,5 miljoonaa euroa (9,4), ja ne poistetaan tasapoistoina 3-8 vuoden pitoaikana. Muu aineeton omaisuus sisältää lähinnä liittymismaksuja, eikä niistä tehdä poistoja. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvän liikearvon määrä on 1,3 miljoonaa euroa (1,3), eikä siihen arvonalentumistestauksen perusteella kohdistu tilinpäätöshetkellä arvonalentamistarvetta.

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 hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana.

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

Milj. euroa	2017	2016
Nettotuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	-0,7	0,7
Muut korkotuotot	0,3	-0,1
Muut rahoitustuotot	0,1	0,4
Rahoitustuotot yhteensä	-0,3	1,0
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoan arvostettavista rahoitusveloista	-6,6	-4,8
Rahoitusleasing-korot	-3,3	-1,6
Kurssivoitot ja tappiot	0,1	-2,0
Muut rahoituskulut	-3,5	-3,1
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	-3,0	3,6
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	3,0	-3,6
Rahoituskulut yhteensä	-13,4	-11,5
Rahoituskulut, netto	-13,6	-10,5

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2017 eikä myöskään vertailuvuonna 2016. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita. Vuoden 2017 muihin rahoituskuluihin sisältyy 1,8 miljoonan euron tuotto, joka liittyy vuonna 2014 alaskirjatun Nordic Regional Airlines -yhtiölle annetun lainan takaisinmaksuun.

Vuoden 2017 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 12 miljoonan euron realisoituneista nettokurssitappiosta ja 12,1 miljoonan euron realisoitumattomista nettokurssivoitosta. Tilikaudella 2017 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 9,5 miljoonaa euroa korkokuluja (7,5). 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 IFRS 9 Rahoitusinstrumentit -standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan 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.

Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset, kuten yritystodistukset ja talletukset, arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon, 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. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokoneuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvo oletetaan olevan sama kuin käypä arvo.

Rahoitusvarat kirjataan pois taseesta, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen

Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisiä, koska myyntisaamiisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisella ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3 Myynti- ja muut saamiset.

Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoituksiin ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettuja rahoitusinstrumentteja Finnair seuraa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Rahavarat

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

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2017	2016
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	98,0	261,2
Lyhyen koron rahastot	735,0	466,6
Yhteensä	833,0	727,9
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A	0,0	22,6
A	23,0	79,9
BBB	24,5	83,5
BB	0,0	2,0
B	2,0	0,0
Luottoluokittelemattomat	783,5	539,9
Yhteensä	833,0	727,9

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 735 milj.).

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	2017	2016
Käteinen raha ja pankkitalletukset	150,2	60,0
Talletukset, alle 3 kuukauden päästä erääntyvät	0,0	9,4
Yhteensä	150,2	69,4

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

3.3 Rahoitusvelat

Rahoitusvelat

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

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

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

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2017	2016
JOLCO-lainat	283,6	346,2
Joukkovelkakirjalainat	199,3	153,4
Rahoitusleasing-velat	103,3	117,6
Korolliset velat yhteensä	586,2	617,3
Korottomat velat	1,1	4,9
Yhteensä	587,3	622,2

Korottomat velat sisältävät pääosin muille lentoyhtiöille vuokrattujen lentokoneiden vuokra- ja huoltovaroja.

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2017	2016
JOLCO-lainat	36,4	70,8
Joukkovelkakirjalainat	65,6	0,0
Rahoitusleasing-velat	22,4	22,0
Muut lainat	8,0	7,7
Yhteensä	132,4	100,4

JOLCO-lainat sisältävät kolmen A350-koneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) sekä korollisen lainan E190-koneelle, jonka osto-optio on allekirjoitettu. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset rahoitusleasing-velat	Pitkäaikaiset rahoitusleasing-velat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat 1.1.2017	78,5	499,6	22,0	117,6	717,7
Rahavirrat	0,3	90,6	-0,5	-21,2	69,3
Hankinnat	15,9	0,0	1,6	13,0	30,4
Luovutukset	-44,0	0,0	-0,9	0,0	-44,9
Valuuttakurssioikaisu	-4,1	-41,5	0,0	-5,6	-51,3
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	62,8	-62,8	0,2	-0,2	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	0,7	-3,0	0,0	-0,3	-2,7
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat 31.12.2017	110,0	482,9	22,4	103,3	718,6

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2017 milj. euroa

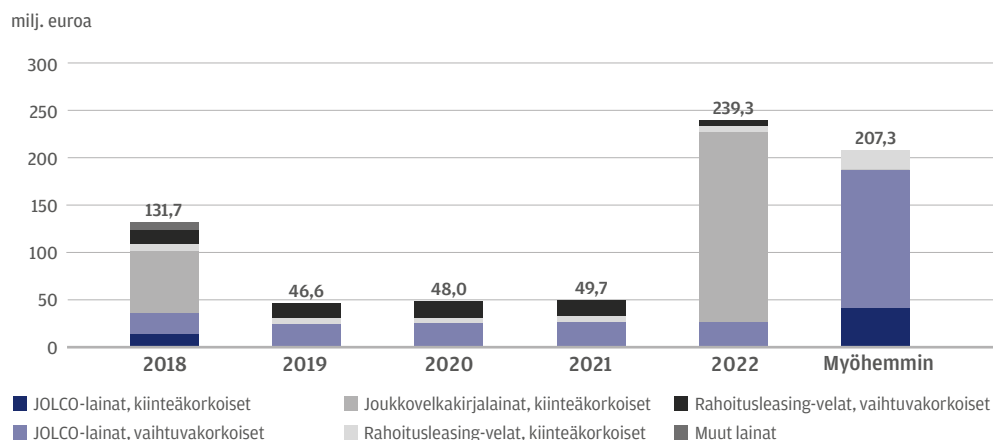
	2018	2019	2020	2021	2022	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat, kiinteäkorkoiset	13,2	0,0	0,0	0,0	0,0	40,7	53,9
JOLCO-lainat, vaihtuvakorkoiset	23,2	24,0	24,8	25,6	26,5	146,3	270,3
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	64,9	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	264,9
Rahoitusleasing-velat, kiinteäkorkoiset	6,8	6,4	6,3	6,4	6,7	20,4	53,1
Rahoitusleasing-velat, vaihtuvakorkoiset	15,5	16,2	16,9	17,7	6,1	0,0	72,6
Muut lainat	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	131,7	46,6	48,0	49,7	239,3	207,3	722,8
Maksut valuuttajohdannaisista	717,9	340,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1 058,9
Saamiset valuuttajohdannaisista	-695,7	-330,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 026,0
Hyödykejohdannaiset	-51,0	-11,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-62,7
Maksut korkojohdannaisista	18,8	95,5	13,3	130,5	0,0	0,0	258,1
Saamiset korkojohdannaisista	-18,0	-87,2	-12,5	-122,5	0,0	0,0	-240,2
Osakejohdannaiset	0,0	-11,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-11,3
Ostovelat ja muut velat	878,7	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	879,8
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	20,0	15,4	14,2	13,0	11,7	24,1	98,4
Yhteensä	1 002,4	59,2	63,1	70,7	251,0	231,4	1 677,7

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, kiinteäkorkoiset	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0
Rahoitusleasing-velat, kiinteäkorkoiset	7,1	7,9	6,2	6,1	6,2	18,8	52,1
Rahoitusleasing-velat, vaihtuvakorkoiset	14,9	15,5	16,2	16,9	17,7	6,1	87,4
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

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset rahoitusleasing-sopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Vuonna 2018 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ei sisällä koronvaihtosopimuksen 0,7 miljoonan käyvän arvon kirjausta. Lisäksi vuosina 2018 ja 2022 erääntyvät joukkovelkakirjalainat eivät sisällä 0,4 ja 0,7 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuosina 2013 ja 2017. Näin ollen korolliset rahoitusvelat poikkeavat tasearvosta yhteensä koronvaihtosopimuksen käyvän arvon kirjauksen ja kulujaksotuksen verran.

Rahoitusleasing-velkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 2.2 Vuokrasopimukset.

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

Milj. euroa	2017	2016
EUR	356,7	249,5
USD	290,5	383,7
JPY	71,4	84,5
Yhteensä	718,6	717,7

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 2,0 % (2,7 %).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2017	2016
Enintään 6 kuukautta	50,0 %	93,7 %
6-12 kuukautta	9,0 %	2,2 %
1-5 vuotta	28,0 %	0,0 %
Yli 5 vuotta	13,0 %	4,1 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Pidemmän koronmääräytymisjakson lainojen osuus on kasvanut pääosin vuonna 2017 liikkeeseen lasketun kiinteäkorkoisen, vuonna 2022 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuoksi.

3.4 Vastuositoumukset

Milj. euroa	2017	2016
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	71,0	69,0
Yhteensä	71,0	69,0

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta 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 lentopetrolipositoiden sekä sähkön hintariskien hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumentteja: terminejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tehokkellään erittäin todennäköisten kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudellisiksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) erittäin todennäköisten, ennustettujen valuuttamääräisten myyntien ja kulujen valuuttasuojauksena, leasemaksujen valuuttasuojauksena, lentopetrolin hinta- ja valuuttariskien suojauksena sekä sähkön hintariskien suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena toteutetaan korkosuojauksena liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle sekä kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojauksena.

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-etuu- tona käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kysei- seen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähim- mältä 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 käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määritellyn johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisäl- tyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2017 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, esimerkiksi raakaöljyn hintariskiä.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojatuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoi- tetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indek- sin mukaan laskettuja polttoaineistoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuu- tena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaatio-suojiksi, kun suojaudutaan eri indeksiin mukaan määräytyvien polttoaineistojen hinnanheilahte- lulta. Tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiin ja polttoainekulutuksen vertailuhin- nan välinen korrelaatio ei riitä kumoamaan suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosta. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huolto- jen valuuttakurssimuutokset -erään.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta 31.12.2017	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellis- määrä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	535,9	962 407	736 407	226 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	535,8	64 593	64 593	

Erittäin todennäköisiä polttoaineistoja suojaavien instrumenttien suojattu keskihinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti. NWE-kulutuksessa se on 528,8 Yhdysvaltain dollaria tonnilta ja SING-kulutuksessa 519,2 dollaria. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 74 prosenttia polttoaineistoistaan vuoden 2018 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudel- ta ja 53 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2017 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin lii- kevaihtoon oli noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2018 on noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää - ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua - vuo- sittaista petrolikulua arviolta 54 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioon ottaen - petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 21 miljoonaa euroa. Vuodenvaihteen positio kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta vallitsevassa hintaympäristössä.

Valuutariski

Valuutariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista.

Finnair-konsernin valuutariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneistoista ja myynneistä, lentokoneiden leasing-mak- suista, lentokoneiden huoltomaksuista, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 55 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (10 prosenttia liikevaihdosta), Kiin- nan yuan (7 prosenttia), Ruotsin kruunu (4 prosenttia) ja Yhdysvaltain dollari (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konser-

nin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on vajaa 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikuluja ovat lentokoneiden leasing-maksut ja polttoainekulut. Suurimmat in- vestoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan: ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointiposition.

Kassavirtaposition muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. En- nustetut polttoaineistot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryh- män, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. 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. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan aikaan operatiivisten kulujen rahavirrat toteutuvat. Suojausliimit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuutariskilähteelle 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, ja se on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia ja se laskee aina viimeisen 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 minimisuojausastetta.

Investointiposition kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joista on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti- ja takaisinvuokrastransaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suo- jaa 50-100% nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IFRS 9 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena.

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten va- raukset, myyntisaamiset, ostovelat ja myytävänä olevista omaisuusarista. Finnair-konserni suojaaa 75 - 100% 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositioista.

Ennustetuista liiketoiminnan nettokassavirroista Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 67 prosenttia USD-korista ja 66 pro- senttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle sekä 23 prosenttia USD-korista ja 18 prosenttia Japanin jenistä vuodelle 2019. Ti- linpäätöshetkellä - ilman suojaustoimintaa - dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 24 kuu- kauden tulokseen noin 125 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 39 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioon ottaen - dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 75 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 24 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dol- laririskiön on sisällytetty myyntivaluuttoina olennaiset Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2017	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika		
		Vuoden aikana	1-2 vuotta	2-4 vuotta
USD	1 320,9	694,8	491,2	134,9
JPY	349,4	285,0	64,4	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2017	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 24kk	386,6	-1 245,6
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24kk	-161,1	535,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskiarvo suhteessa euroon	129,3	1,14
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24KK	225,5	-710,6

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keskiarvo lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava eli ostettu instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on Yhdysvaltain dollarille 1,16 ja Japanin jenille 119,9.

Taseen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2017	JPY	USD
Nettotasepositio	-65,7	-318,3
Nettotaseposition suojat	71,8	170,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskimääräinen suhteessa euroon	134,4	1,13
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	6,1	-147,8

Investointiposition valuuttariski Milj. euroa 31.12.2017		USD
Nettoinvestointipositio		-625,8
Nettoinvestointiposition suojat		316,2
Suojausinstrumenttien painotettu keskimääräinen suhteessa euroon		1,17
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen		-309,6

Tuloksen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2016	JPY	USD-kori
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

Taseen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2016	JPY	USD
Nettotasepositio	-80,9	-359,4
Nettotaseposition suojat	83,9	193,4
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	3,0	-166,0

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

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen 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 3 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisen noin 24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuisista sijoitussalkun korkotuottoa noin 7,3 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 3,1 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

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

Tulevat lentokoneiden leasing-sopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasing-hinnan yhtenä komponenttina on korkolementti. Korko lukitaan leasing-maksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojaautua tätä vastaan rahavirran suojilla.

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2017	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika		
		Vuoden aikana	1-2 vuotta	2-4 vuotta
Koronvaihtosopimukset	304,5	82,4	87,2	134,9

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan. Finnair ei ole tehnyt koronvaihtosopimuksia, joiden mukaan konserni maksaisi kiinteää korkoa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan salimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien rajoissa. 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 eriteltyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eriteltyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eriteltyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

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

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2017 päättyessä 983,2 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on 200 miljoonan euron kotimainen yritystodistusohjelma, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 175 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumistaseseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumistasen kovenantitaso on 175 prosenttia ja tilinpäätöshetkellä tunnusluku oli 69,9 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 omaisuusserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumistasella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2017 lopussa 69,9 prosenttia (78,3).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE -hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 45,9 miljoonaa euroa (33,9) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE -hinta olisi pienentänyt rahastoa 45,0 miljoonaa euroa (33,9). Yhdysvaltain dollarin 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 51,1 miljoonaa euroa (47,9) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 49,3 miljoonaa euroa (47,9). Japanin jenin 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 10,0 miljoonaa euroa (0,0) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 15,1 miljoonaa euroa (0,0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyyshuivuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei- sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintameno- arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2017				
Rahoitusvarat				
Saamiset			5,6	5,6
Muut rahoitusvarat		833,0		833,0
Myyntisaamiset ja muut saamiset			319,8	319,8
Johdannaiset	100,8	3,7		104,5
Rahavarat			150,2	150,2
Kirjanpitoarvo yhteensä	100,8	836,7	475,6	1 413,0
Käypä arvo yhteensä	100,8	836,7	475,6	1 413,0
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			592,9	592,9
Rahoitusleasing-velat			125,6	125,6
Johdannaiset	61,3	20,0		81,3
Ostovelat ja muut velat			879,8	879,8
Kirjanpitoarvo yhteensä	61,3	20,0	1 598,4	1 679,7
Käypä arvo yhteensä	61,3	20,0	1 607,7	1 688,9

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti 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
Rahoitusleasing-velat				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, eläkeveloitteet sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkiataulukossa. 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. Lyhytaikaisten jaksotettuun hankintameno- arvostettavien lainojen osuus ilman joukkovelkakirjalainoja on 66,8 miljoonaa euroa, ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksotettuun hankintameno- arvostetuista pitkäaikaisista lainoista muodostavat liikkeelle lasketut joukkovelkakirjalainat. Joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuonna 2018, noteerattiin 31.12.2017 arvolla 103,3 prosenttia, ja joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuonna 2022, noteerattiin arvolla 103,6 prosenttia, mikä selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj, euroa	31.12.2017	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	833,0	735,0	98,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,7		0,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,7		0,7
Valuuttajohdannaiset	14,7		14,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	10,9		10,9
Hyödykejohdannaiset	63,1		63,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	63,1		63,1
Osakejohdannaiset	26,0		26,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	26,0		26,0
Yhteensä	937,5	735,0	202,5
Velat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,6		18,6
Valuuttajohdannaiset	47,6		47,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	17,5		17,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	29,0		29,0
Hyödykejohdannaiset	0,5		0,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Osakejohdannaiset	14,7		14,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	14,7		14,7
Yhteensä	81,3		81,3

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

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

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

Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot) vaan merkittävilta osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksytyihin arvostusmalleihin.

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2017	2016
Johdannaisvarat bruttomäärä	104,5	176,6
Taseessa netotetut rahoitusvelat	0,0	0,0
Taseessa esitetty rahoitusvarojen nettomäärä	104,5	176,6
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-63,8	-95,5
Johdannaisvarat netto	40,7	81,1
Milj. euroa	2017	2016
Johdannaisvelat bruttomäärä	-81,3	-25,2
Taseessa netotetut rahoitusvarat	0,0	0,0
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen nettomäärä	-81,3	-25,2
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	63,8	95,5
Johdannaisvelat netto	-17,5	70,3

Yllä oleviin rahoitusvaroihin ja -velkoihin voidaan soveltaa yleistä netotus- tai vastaavaa järjestelyä. Jokainen sopimus konsernin ja sopimusosapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, mikäli 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. Maksukyvyttömyys määritellään jokaisessa sopimuksessa: osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista) tai jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä, kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai jos osapuoli ajautuu konkurssiin.

Milj. euroa	2017				2016			
	Nimellis- arvo	Posi- tiiviset käyvät arvot	Nega- tiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo	Nimellis- arvo	Posi- tiiviset käyvät arvot	Nega- tiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus					307,3	16,6	-0,1	16,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	385,2	5,8	-16,3	-10,5				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	195,1	5,1		5,1				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	200,1		-4,0	-4,0				
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	316,2	0,1	-17,5	-17,4	377,1	74,6		74,6
Leasemaksujen suojaus	131,7	0,1	-8,7	-8,6	172,4	9,7	-0,1	9,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 228,4	11,0	-46,5	-35,5	856,8	100,8	-0,1	100,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit					157,4	5,3	-2,1	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot					173,2	5,9		5,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot					245,4		-2,4	-2,4
Myytyjen lentokoneiden suojaus	101,3	3,7	-0,1	3,6	123,7		-7,3	-7,3
Taseen suojaus, termiinit	101,0		-0,9	-0,9	118,3	1,9	-0,4	1,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	202,3	3,7	-1,0	2,6	818,0	13,1	-12,2	0,9
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 430,7	14,7	-47,6	-32,8	1 674,8	114,0	-12,4	101,6
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	808 000	58,3		58,3	650 000	26,9	-8,0	18,9
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	91 000	4,8		4,8				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	91 000		-0,1	-0,1				
Sähköjohdannaiset, MWh					13 140	0,0		0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		63,1	-0,1	63,0		26,9	-8,0	18,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia					24 000	0,7	-0,2	0,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia					236 000	13,3		13,3
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	37 000		-0,4	-0,4	472 000		-4,4	-4,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,0	-0,4	-0,4		14,0	-4,6	9,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		63,1	-0,5	62,7		41,0	-12,6	28,4
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	64,9	0,7	0,0	0,7	150,0	3,7	0,0	3,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	0,7	0,0	0,7	150,0	3,7	0,0	3,6

Milj. euroa	2017				2016			
	Nimellis- arvo	Posi- tiiviset käyvät arvot	Nega- tiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo	Nimellis- arvo	Posi- tiiviset käyvät arvot	Nega- tiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	239,6		-18,5	-18,5	291,8	16,1		16,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	239,6	0,0	-18,5	-18,5	291,8	16,1	0,0	16,1
Korkojohdannaiset yhteensä	304,5	0,7	-18,5	-17,9	441,8	19,8	0,0	19,8
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot	3,0	26,0		26,0	3,0	1,8		1,8
Myydyt osakeoptiot	3,0		-14,7	-14,7	3,0		-0,2	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	26,0	-14,7	11,3	6,0	1,8	-0,2	1,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	26,0	-14,7	11,3	6,0	1,8	-0,2	1,6
Johdannaiset yhteensä		104,5	-81,3	23,2		176,6	-25,2	151,4

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2017 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaisoppimukseen perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaisoppimuksiin perustuvat velat - erässä).

Suojauskohteet suojaussuhteissa

31.12.2017	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut		Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojausinstrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	
	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirta-suojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot					-121,4	53,6	
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot					129,1	-17,2	
- Leasemaksut					41,6	-10,3	
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	17,4		17,4	0,0	Pitkäaikaiset varat	92,0	-92,0
Korkoriski							
- Kiinteäkorkoiset lainat		65,5		0,7	Korolliset velat	-3,0	3,0

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2017	2016
Parempi kuin A	2,3	105,3
A	10,2	42,0
BBB	10,7	4,1
Yhteensä	23,2	151,4

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2017	2016
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	2,1	-90,4
Leasemaksujen suojaus	Lentokaluston leasemaksut	1,9	14,7
Sähköjohdannaiset	Muut kulut	0,0	-0,2
Koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	3,6	2,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	0,1	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	0,3	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	0,9	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	4,1	0,0
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		13,0	-73,8
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	0,1	-24,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Muut kulut	0,0	14,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	0,0	-12,3
Lentokonemyyntien suojaus	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	1,4	-2,0
Taseen suojaus	Rahoituskulut	-10,6	0,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	4,3	1,9
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		-4,7	-22,8

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 suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset, etuusperustaisen eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot sekä muuntoerot.

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

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

Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeus- asemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. L

Osakkeiden lukumäärä	2017	2016
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 347 151	127 810 910
Omien osakkeiden osto	0	-800 000
Osakepalkkiojärjestelmästä myönnetty osakkeet	180 904	55 105
Henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelmasta myönnetty osakkeet	174 693	281 136
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	127 702 748	127 347 151
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	433 367	788 964
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	128 136 115	128 136 115

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2016 ja 2017 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2017 aikana yhtiö myönsi 174 693 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä 180 904 osaketta yhtiön 2014-2016 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2017	Siirretty tulosvaikutteisiksi	Realisoitumat- tomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	Laadinta- periaatteen muutos	2016	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	63,7	-2,1	38,0	8,9	18,9	Polttoainekulut
Polttoaineen valuuttasuojaus				-16,5	16,5	Polttoainekulut
Leasemaksujen suojaus	-8,6	-1,9	-16,3		9,6	Lentokaluston leasemaksut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-9,8	-5,4	-26,7	22,3	0,0	Liikevaihto ja kuluerät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-7,1	0,7			-7,7	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	40,1		35,9		4,1	
Muuntoerot	0,7				0,7	
Suojaukustannusten rahasto	-0,5		-4,7	4,3	0,0	
Verovaikutus	-15,6		-3,5	-3,8	-8,3	
Yhteensä	63,0	-8,8	22,7	15,2	33,9	

*Ennustettujen valuuttamääräisten myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksi. Realisoituneet voitot tai tappiot siirretään tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulueriin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulueriin siirretyt määrät esitellään Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset -taulukossa liitetiedossa 3.8.

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten eräntymisajat

Milj. euroa	2018	2019	2020	2021	2022	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	52,0	11,7					63,7
Leasemaksujen suojaus	-7,5	-1,1					-8,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-7,1	-2,7					-9,8
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-3,6	-7,1
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	40,1						40,1
Muuntoerot						0,7	0,7
Suojaukustannusten rahasto	-0,5						-0,5
Verovaikutus	-15,3	-1,4	0,1	0,1	0,1	0,7	-15,6
Yhteensä	61,1	5,7	-0,5	-0,5	-0,5	-2,3	63,0

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Oman 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 koronmaksua, 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. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

Osakekohtainen tulos

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

Milj. euroa	2017	2016
Tilikauden tulos, milj. euroa	169,4	85,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-15,8	-18,8
Verovaikutus	3,2	3,8
Oikaistu tilikauden tulos	156,8	70,1
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, milj. kpl	127,7	127,3
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	1,23	0,55
Omien osakkeiden vaikutus	0,0	0,0

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 maksetaan osinkoa 0,30 euroa osakkeelta. Yhtiökokous päätti 16.3.2017, että vuodelta 2016 jaetaan osinkoa 0,10 euroa osakkeelta.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat

Milj. euroa	31.12.2017
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	101,7
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	253,7
Tilikauden tulos	68,6
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	424,0

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. **I**

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuvat siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, yhteinen määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä konsernitilinpäätökseen liitetiedossa 4.2 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 3.2 Rahoitusvarat kerrottujen periaatteiden mukaisesti.

Ulkomaanrahan määräisten erien muuntaminen

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konsernitilinpäätös on esitetty euroissa. Euro on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämismuuttua. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumahetken kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset saatavat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan. Ulkomaisten tytäryhtiöiden, joiden toimintavaluutta on muu kuin euro, tuloslaskelmat muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden keskimääräistä kurssia. Taseet muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden päätöskurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien muuntoerot kirjataan laajaan tulokseen. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuva kokonaisvoittoa tai -tappiota.

4.2 Tytäryhtiöt

I Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen 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 kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa.

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

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

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa

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

Tytäryritykset

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Balticport Oü, Viro	100,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0
Finnair ATR Finance Oy, Suomi	100,0	Amadeus Suomi Oy, Suomi	95,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Sntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,0	OOO Aurinko, Venäjä	100,0
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi*	100,0		

* Nordic Regional Airlines (Norra) siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen marraskuussa 2017. Finnair pyrkii löytämään uuden teollisen kumppanin kehittämään Norran toimintaa. Lisää tietoa löytyy liitetiedoista 4.3, 4.4, 4.5 ja 4.6.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Tilikauden 2017 alkupuolella Finnair allekirjoitti ateriapalvelutoimittajansa LSG Sky Chefsin kanssa sopimuksen, jonka myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimiva catering-yhtiö LSG Sky Chefs Finland Oy palasi Finnairin hallintaan. Järjestely tuli voimaan 21.4.2017, jolloin lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämistä tuli jälleen osa Finnairin toimintaa. Yhtiön palveluksessa on noin 500 henkilöä. Järjestelyllä ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

Tilikauden loppupuolella Finnair ilmoitti ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista. Finnair omisti Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia. Kauppa toteutui marraskuussa ja Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Finnairin tavoitteena on löytää uusi, teollinen kumppani kehittämään Norran toimintaa. Kaupalla ei ollut vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, eikä sillä ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Norra on luokiteltu Finnairin taseessa myytävissä olevaksi omaisuuseräksi. Lisätietoja kaupasta ja yhteistyöstä löytyy liitetiedoissa 4.4, 4.5 ja 4.6.

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:n American Express Global Business Travelille (GBT).

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 konsernitiilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiä toimintoja 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 konsernitiilinpäätökseen 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	2017	2016
Tilikauden alussa	2,5	2,6
Vähennykset	0,0	-0,2
Tilikauden lopussa	2,5	2,5

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

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2017

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,2	1,5	9,5	0,2	49,50

*Esitetyt tiedot perustuvat alustaviin, tilintarkastamattomiin lukuihin hetkeltä 31.12.2017.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2016

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	34,8	34,1	107,9	0,1	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy	Suomi	18,8	1,1	8,8	0,2	49,50
Yhteensä		53,6	35,2	116,7	0,3	

L = Laadintaperiaatteet

Finnair-konsernin omistama osakkuusyhtiö, Suomen Ilmailuopisto Oy, on noteeraamaton yhtiö, joka ei ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten jatkuvien toimintojen laajan tuloksen mukainen tulos oli 0,2 (0,3) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa.

Suomen Ilmailuopisto Oy

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

Nordic Regional Airlines AB

Nordic Regional Airlines AB (Norra) on tilikaudella 2017 ja 2016 operoinut pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä. Norra oli tilikauden 2017 loppupuolella asti Finnairin, StaffPoint Oy:n ja Kilco Oy:n yhteisyritys, jossa omistajilla oli yhteinen määräysvalta. Marraskuussa Nordic Regional Airlines (Norra) siirtyi väliaikaisesti Finnair-konsernin 100 %:n omistukseen. Kaupalla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Norra on luokiteltu Finnairin taseessa myytävissä olevaksi omaisuuseräksi. Lisätietoja on kerrottu liitteissä 4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot, 4.5 Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat sekä liitetiedossa 4.6 Lähipiiritapahtumat.

4.5 Myytäväksi luokitellut 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.

Välttömästi ennen luokittelua myytävänä olevat 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 oleviin omaisuuseriin sisältyy Finnairin omistus Nordic Regional Airlines AB -konsernissa. Konserni siirtyi kokonaan Finnairin väliaikaiseen omistukseen marraskuussa 2017. Aikaisemmin Finnair omisti konsernista 40 % ja se oli luokiteltu yhteisyritykseksi. Finnair odottaa 60 %:n osuuden myynnin uusille kumppaneille tapahtuvan lähiaikoina. Lisätietoja löytyy liitteistä 4.3, 4.4 ja 4.6.

Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisältyneistä neljästä Airbus A340 -lentokoneista on kolme palautettu Airbusille tilikauden ensimmäisellä ja yksi tilikauden jälkimmäisellä vuosipuoliskolla aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saadaan vuonna 2018 ja se näkyy myynti- ja muissa saamisissa. Nämä laajarunkolentokoneet on korvattu uusilla A350-lentokoneilla. Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisältynyt ATR 72-lentokone luokiteltiin uudelleen aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin tehdyn myyntisopimuksen purkauduttua.

Myytävänä olevien omaisuuserien kirjanpitoarvot

Milj. euroa	2017	2016
Aineellinen käyttöomaisuus	0,1	139,3
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat	16,6	
Varat yhteensä	16,7	139,3
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat	11,2	

4.6 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. 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	2017	2016
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	42,2	42,9
Eläkesäätiö	0,0	0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	105,6	106,8
Eläkesäätiö	3,5	3,2
Saamiset		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä		9,3
Velat		
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	4,1	29,7
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille		0,2

Lähipiiriin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti ja ne 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.

Nordic Regional Airlines AB -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin 100 %:in omistukseen 17.11.2017. Ennen omistuksen muutosta konserni oli Finnairin, Staffpoint Holding Oy:n ja Kilco Oy:n yhteisyritys, ja omistusjärjestelyä edeltävät konsernin kanssa tehdyt liiketoimet on esitetty lähipiiritapahtumina yhteisyritysten välillä. Norra käsitellään myytävissä olevana omaisuuseränä eikä Norran ja Finnairin välisiä liiketoimia eliminoida Finnairin jatkuvien toimintojen tuloksesta, koska Norran ja Finnairin välisen ostoliikennesopimuksen odotetaan jatkuvan myös Norran omistusjärjestelyjen jälkeen. Norran ja Finnairin väliset saamiset ja velat on eliminoitu. Tämän johdosta myynti- ja ostoliiketoimet on koko tilikaudelta 2017 esitetty lähipiiritapahtumissa, mutta niitä ei esitetä saamisissa ja veloissa.

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 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2017 ja 2016 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden lopussa oli 4,1 miljoonaa euroa (29,7).

4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa

IFRS 9 Rahoitusinstrumentit

Finnair otti käyttöön IFRS 9 -standardin 1.1.2017. Rahoitusinstrumenttistandardi astui voimaan pakollisena 1.1.2018, mutta EU antoi IFRS 9:lle hyväksynnän 22.11.2016 ja näin ollen aikaisempi soveltaminen on mahdollista.

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 ovat tuoneet suojauslaskennan lähemmäs konsernin riskienhallinnan käytäntöjä. IFRS 9 on mahdollistanut suojauslaskennan soveltamisen useampiin suojaussuhteisiin kuin IAS 39:ssä. Muutos on vähentänyt konsernin liiketuloksen vaihtelua, sillä realisoitumattomat käyvän arvon muutokset suuremmasta osasta johdannaisia kirjataan liiketuloksen asemesta muihin laajan tuloksen eriin. Luokitteluun ja rahoitusomaisuuserien arvon alentumisen malliin liittyvät muutokset eivät vaikuttaneet konserniin merkittävällä tavalla. Tärkeimmät Finnairin tilinpäätökseen vaikuttaneet muutokset kuvataan yksityiskohtaisemmin jäljempänä.

1 Rahoitusvarojen arvonalentuminen

Uuden arvonalentumismallin mukaan arvonalentumisvaraukset on kirjattava odotettujen luottotappioiden perusteella eikä realisoituneiden tappioiden perusteella, kuten IAS 39 vaatii. Finnairin kannalta uusi arvonalentumismalli koskee myyntisaamisia ja niiden luottotappioiden aikaisempaa kirjaamista. Konsernin luottopositio ei ole muuttunut standardivaihdoksessa.

Myyntisaamisten luottoriski - IFRS 9 -standardin mukaan Finnair voi soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakkoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella. Luottotappiovaraukseen liittyvä oikaisu kertyneiden voittovarojen avaavaan taseeseen oli 1,2 miljoonaa euroa vuoden 2017 alussa. Sen jälkeen odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Vuosittain tuloslaskelmaan kirjattujen luottotappioiden määrän odotetaan olevan vähäinen liiketoiminnan luonteen takia: lentoliput ja muut Finnairin tarjoamat palvelut yleensä maksetaan ennen kuin palvelu suoritetaan.

Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, koska ne arvostetaan sekä IAS 39:n että IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot otetaan jo huomioon. Jaksotettuun hankintamenoan arvostettuja rahoitusinstrumentteja Finnair seuraa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

2 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelumuutokset

Uuteen liiketoimintamalliin perustuvaan rahoitusvarojen luokitteluun sisältyy kolme eri luokkaa: jaksotettu hankintameno (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämiä Lainat ja saamiset- sekä Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset -luokat), käypään arvoon tulosvaikutteisesti (korvaa Kaupankäyntitaroituksessa pidettävät -luokan) sekä käypään arvoon muiden laajan tuloksen erien kautta (korvaa Myytävissä olevat rahoitusvarat -luokan).

Finnairin laatiman analyysin mukaan IFRS 9 -standardin käyttöönotolla ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin rahoitusvarojen kirjaamiseen tai arvostamiseen. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset, kuten yritystodistukset ja talletukset, arvostetaan jaksotettuun hankintamenoan, 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 luonteen vuoksi niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Kaikki muut rahoitusvaroina olevat sijoitukset, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot kirjataan käypään arvoon. Kaikki rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat luokitellaan kahteen eri luokkaan: jaksotettuun hankintamenoan (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämät Lainat ja saamiset- ja Jaksotettuun hankintamenoan arvostettavat -luokat) ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Konsernin velat on pääasiallisesti luokiteltu jaksotettuun hankintamenoan. Ainoa poikkeus on johdannaisvelat. IFRS 9 -standardin käyttöönotolla ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin rahoitusvelkojen luokitteluun tai arvostamiseen.

3 Suojauslaskenta

IFRS 9:n mukainen suojauslaskentamalli yksinkertaistaa suojauslaskennan soveltamista ja tuo suojauslaskennan lähemmäs konsernin riskienhallinnan strategiaa ja tavoitteita.

Tärkeimpiä Finnair-konsernin suojauslaskentaan vaikuttavia muutoksia ovat:

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 mm. kaasuoiljy- 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.

Suojauskustannus - 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 siirretään suojauskohteen luonteesta riippuen tuloslaskelmaan sille kaudelle, jolle perustana oleva transaktio vaikuttaa konsernin tuloslaskelmaan, tai aktivoidaan suojauskohteen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. IAS 39:n mukaisesti Finnair ei soveltanut suojauslaskentaa, kun optioita käytettiin tulevien kassavirtojen suojaamiseen, ja kaikki optioiden realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjattiin operatiivisen tuloksen erään Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset. Finnair voi käyttää optioita valuutta- ja lentopetrolihintariskien suojausta varten, ja mahdollisuus soveltaa suojauslaskentaa optioihin vähentää konsernin tuloslaskelmaan suojaussuhteiden ulkopuolisina johdannaisina kirjattujen johdannaisten käyvän arvon muutoksia.

Suojauksen tehokkuus - IAS 39:n mukainen retrospektiivinen tehokkuustestaus ja tehokkuusvaatimus 80-125 % poistui IFRS 9:n myötä. Finnairin käyttämien suojausten tehottomuus oli vähäinen tai sitä ei ollut lainkaan. Konserni odottaa, että tehottomuuden määrä on vähäinen myös IFRS 9:n mukaisissa suojaussuhteissa.

IFRS 9:n mukaan suojauksen tehokkuutta arvioidaan tulevaisuuden osalta eikä standardissa esitetä määriteltyä suojauslaskennan soveltamisen tehokkuuskriteeristöä. IAS 39:n mukaan suojausten tehokkuutta tuli testata sekä prospektiivisesti että retrospektiivisesti, ja suojauslaskentaa sai soveltaa vain, jos suojauksen tehokkuus oli 80-125 prosenttia tasolla. IFRS 9:n mukaan suojauksen tehokkuudella tarkoitetaan sitä, missä määrin suojauksen käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset kumoavat suojauskohteen käyvän arvon muutokset tai siihen liittyvät rahavirtojen muutokset.

IFRS 9 -standardissa määritellään kolme suojauksen tehokkuuden vaatimusta suojauslaskennan soveltamista varten: ensimmäinen vaatimus on suojauskohteen ja suojausinstrumentin taloudellinen suhde. Tällöin odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen tai suojatun riskin vuoksi. Toiseksi standardi edellyttää, ettei suojauskohteeseen tai suojausinstrumenttiin liittyvä luottoriskin muutos dominoi taloudellisesta suhteesta aiheutuvia arvonmuutoksia. Kolmantena kriteerinä on se, että suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojaattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. IFRS 9 edellyttää samaa suojausastetta kuin riskienhallinnassa tosiasiallisesti käytetään. Tällä muutoksella ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin tuloslaskelmaan.

Finnair-konserni soveltaa IFRS 9:n suojauslaskentaa ei-takautuvasti. Näin ollen konsernin tuloksessa ei ole siirtymiseen liittyvää oikaisemista.

Kertyneiden voittovarojen oikaisu - Kertyneiden voittovarojen avaava saldo oikaistiin vastaamaan IFRS 9:n mukaisesti suojauslaskentaa lisättyjen lentopetrolisuojojen (optiot ja swapit) sekä operatiivisten kassavirtojen suojojen (optiot ja swapit) osuutta. Tuloslaskelmalta käyvän arvon rahastoon tiettyjen siirtyneiden johdannaisten vuoksi omassa pääomassa olevat kertyneet voittovarot ovat vähentyneet 19 miljoonalla eurolla (15 miljoonalla eurolla verojen vähentämisen jälkeen).

Ensimmäisenä soveltamispäivänä 1.1.2017 konsernin rahoitusinstrumentit, luokittelumuutokset huomioon ottaen, olivat seuraavat:

	Luokitteluryhmä		Kirjanpitoarvo, 1. tammikuuta 2017		
	Alkuperäinen (IAS 39)	Uusi (IFRS 9)	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa	Erotus
Pitkäaikaiset rahoitusvarat					
Lainat ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	7,4	7,4	-
Lyhytaikaiset rahoitusvarat					
Rahat ja pankkisaamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	69,4	69,4	-
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	261,2	261,2	-
Lyhyen koron rahastot	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	466,6	466,6	-
Myyntisaamiset ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	211,9	211,9	-
Johdannaiset	Suojauslaskennassa olevat erät	Suojauslaskennassa olevat erät	158,5	133,2	25,3
Johdannaiset	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	18,0	43,3	-25,3
Pitkäaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	499,6	499,6	-
Rahoitusleasing-velat	Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	117,6	117,6	-
Ostovelat ja muut velat	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	4,9	4,9	-
Lyhytaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	78,5	78,5	-
Rahoitusleasing-velat	Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	22,0	22,0	-
Johdannaiset	Suojauslaskennassa olevat erät	Suojauslaskennassa olevat erät	14,7	8,4	6,3
Johdannaiset	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	10,5	16,8	-6,3
Ostovelat ja muut velat	Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	773,5	773,5	-

Ensimmäisenä soveltamispäivänä 1.1.2017 konsernin johdannaiset, ottaen huomioon muutokset suojauslaskennassa, olivat seuraavat:

	Kirjanpitoarvo, 1. tammikuuta 2017	
	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa
Valuuttajohdannaiset		
Polttoaineen valuuttasuojaus	16,5	16,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	16,5	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	74,6	74,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	74,6	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaus	9,6	9,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,6	9,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	3,3	3,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,3	
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)	3,5	3,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,5	
Myytävänä olevien omaisuuserien suojaus	-7,3	-7,3
Taseen suojaus (termiinit)	1,5	1,5
Hyödykejohdannaiset		
Lentopetrolitermiinit	19,5	19,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	19,5	18,9
Lentopetrolioptiot	8,9	8,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	11,6	
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset		
Koronvaihtosopimukset	3,6	3,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,6	3,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	16,1	16,1
Osakejohdannaiset		
Osakeoptiot	1,6	1,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,6	1,6
Johdannaiset yhteensä	151,4	151,4
-Rahavirran suojauslaskennassa olevat erät yhteensä*	64,0	45,0
-Käyvän arvon suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	79,9	79,9

*IFRS 9:n soveltamiseen liittyvällä rahavirran suojauslaskennassa olevien erien kirjanpitoarvon muutoksella oikaistiin kertyneiden voittovarojen avaava saldo ensimmäisenä soveltamispäivänä.

IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista

Finnair ottaa käyttöön uuden tulouttamista koskevan IFRS 15-standardin vuoden 2018 alusta. Uuden standardin perusperiaatteena on, että myyntituotot kirjataan, kun tavaraa tai palvelua koskeva määräysvalta siirtyy asiakkaalle. Standardi korvaa kaikki nykyiset tuloutusta koskevat IFRS-standardit. Finnair soveltaa siirrossa ei-takautuvaa menetelmää.

Finnair on saanut päätökseen arvon uuden standardin vaikutuksista eri liikevaihtoeille (tuotteille). Finnair on osallistunut 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). Työryhmä on sopinut ja julkaissut yhtenäiset tuloutus- ja laskentaperiaatteet uuden standardin tulkintaa varten. Finnair noudattaa tulkinnoissaan työryhmän julkaisemia tuloutus- ja laskentaperiaatteita. IFRS 15 muuttaa Finnairin tuloutuksen ajoitusta matkustajatuotoissa, lisämyyntituotoissa ja matkapalveluiden tuotoissa. Muutokset kuvattu tarkemmin alla, ja muutosten vaikutukset jäävät 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 vaikutus ei ole merkittävä. Finnair Plus kanta-asiakasjärjestelmän kirjanpitoikäsitteily tai pisteen arvostus ei IFRS 15 -standardin seurauksena sen sijaan muutu.

Lisämyyntituotoissa, palvelu- sekä muutosmaksut tuloutetaan nykykäytäntöä myöhemmin, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta vaan olevan osa lentomatkaa. Matkapalveluiden osalta lento- ja hotellituote katsotaan erillisiksi suoritevelvoitteiksi, ja tuloutetaan palveluita luovutettaessa. Aiemmin matkapaketti on katsottu yhdeksi suoritteeksi. Muutokset eivät ole merkittäviä.

Tilikauden 2018 avaavaan omaan pääomaan voittovaroihin tehdään käyttöönoton seurauksena yhteensä -4,7 miljoonan euron laskentaperiaatteen muutoksesta johtuva oikaisu. Oikaisusta -8,7 miljoonaa euroa kohdistuu liikevaihtoon, +2,8 miljoonaa euroa kohdistuu valmistamatkatuotannon kuluihin, ja 1,2 miljoonaa euroa laskennallisiin veroihin.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi EU:n hyväksymä vuokrasopimusstandardi julkaistiin tammikuussa 2016 ja tulee voimaan tilikaudesta 2019. Finnair aikoo ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta takautuvaa menetelmää soveltaen. Standardi korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin.

Finnair arvioi, että uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia sen tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lähes kaikista lentokone-, kiinteistö- ja muista vuokrasopimuksista tullaan kirjaamaan omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korollinen velka taseeseen. Vuokrasopimusten perusteella kirjattava omaisuuserä ja velka arvostetaan nykyarvoon. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2017 päättyessä 1 429 miljoonaa euroa (ks. lisää liitteestä 2.2 Vuokrasopimukset). Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät alustavan arvon perusteella täytä vuokrasopimuksen määritelmää.

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 leasing-velkaa lyhennetään. Nykyään vuokratulot operatiivisista vuokrasopimuksista jakotetaan liiketuloslaskelmaan lentokaluston leasemaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti. Liiketuloksen ja EBITDA:n ohella myös liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, koska lainan lyhennykset siirretään esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa.

Muutos vaikuttaa olennaisesti tasepohjaisiin tunnuslukuihin, kuten omavaraisuus- ja velkaantuneisuusasteeseen. Toisaalta, oikaistu nettovelkaantumisaste ottaa jo nykyisin tulevat vuokramaksut laskennassa seuraavasti: viimeisen kahden kuukauden lentokaluston leasemaksut kerrotaan seitsemällä ja lisätään korollisiin nettovelkoihin (ks. konsernin tase "taseen lisätietoja": korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste).

Vaikka omaisuuserät vuokrasopimuksista muunnetaan euroiksi, valtaosa Finnairin lentokoneiden vuokravastuusta on US-dollarimääräinen, minkä vuoksi taseen valuuttariskipositio tulee kasvamaan nykyisestä. Finnair tutkii vaihtoehtoja, joilla vähentää taseen valuuttapositioista aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliiteettia.

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 silloin kun ne liittyvät muihin laajan tuloksen eriin tai suoraan omaan pääomaan kirjattuihin eriin.

Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisten väliaikaisten erojen vuoksi tilinpäätöshetkellä vahvistettuna tulevien vuosien verokantaan. 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, kun ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin, ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. **L**

Tuloverot

Milj. euroa	2017	2016
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,6	-0,5
Aiempiä tilikaudia koskevat oikaisut	0,0	0,1
Laskennalliset verot	-41,1	-20,2
Yhteensä	-41,7	-20,6

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

Milj. euroa	2017	2016
Tulos ennen veroja	211,1	105,8
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-42,2	-21,2
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	0,1
Verovapaat tulot	0,7	1,5
Vähennyskeltottomat kulut	-0,4	-1,2
Aiempiä tilikaudia koskevat oikaisut	0,0	0,1
Tuloverot yhteensä	-41,7	-20,6
Efekttiivinen verokanta	19,8 %	19,5 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli 19,8 prosenttia (19,5). Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero liittyy Finnair Kitchen Oy:öön, jonka määräysvalta siirtyi tilikauden aikana Finnair-konsernille.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua. Se on todennut niiden täyttävän IAS12:n mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Niiden laskennalliset verosaamiset ja -velat on taseessa netotettu.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2017 aikana:

Milj. euroa	2016	Laadinta-periaatteen muutos (IFRS 9, Rahoitus-instrumentit)	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2017
Laskennalliset verosaamiset ja -velat					
Vahvistetut tappiot	29,3	3,8	-22,6	3,2	13,7
Työsuhde-etuudet	6,0		2,1	-7,2	0,9
Käyttöomaisuus	-53,4		-16,3		-69,7
Rahoitusleasing	-4,7		-2,6		-7,2
Muut väliaikaiset erot	-2,5		-1,7		-4,2
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-7,5	-3,8		3,7	-7,6
Yhteensä	-32,7	0,0	-41,1	-0,3	-73,9
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,6				0,5
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	-54,4				-70,4

Vuoden 2017 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on noin 68 miljoonaa. Vahvistetut tappiot vanhenevat aikaisintaan 5-10 vuoden kuluttua.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, tästä aiheutuisi 0,4 miljoonan euron (0,3) verovaiutus.

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

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain sellaiset riita-asiat, joiden intressi on materiaallinen ja joita ei ole katettu vakuutuksella. 31.12.2017 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat

Finnair aikaistaa vuodelle 2023 suunniteltua A350-lentokoneen toimitusta vuodelle 2019, minkä seurauksena loput kahdeksan A350-lentokonetta toimitetaan vuosien 2018-2022 aikana.

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2017	2016
Liikevaihto	6.2	2 419,4	2 102,8
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	78,0	88,0
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		2 497,5	2 190,8
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 128,5	1 055,5
Henkilöstökulut	6.5	327,7	287,1
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	9,1	12,0
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	950,9	834,3
Liiketoiminnan kulut yhteensä		2 416,3	2 188,9
Liikevoitto/-tappio		81,2	2,0
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-25,9	1,2
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		55,3	3,2
Tilinpäätössiirrot	6.9	29,9	128,4
Tuloverot	6.10	-16,5	-22,4
Tilikauden voitto/tappio		68,6	109,2

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2017	2016
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	24,0	18,2
Aineelliset hyödykkeet	6.12	63,4	56,1
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		447,6	448,6
Osuudet omistusyhteisyrityksissä		2,5	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	21,1	223,6
Sijoitukset yhteensä	6.13	471,6	675,0
Laskennalliset verosaamiset	6.15	0,0	12,3
Pysyvät vastaavat yhteensä		559,0	761,6
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	787,3	443,1
Rahoitusarvopaperit	6.17	833,0	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	146,4	66,5
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 766,6	1 237,5
VASTAAVAA YHTEENSÄ		2 325,6	1 999,1
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		253,7	252,2
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		42,8	28,3
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		101,7	20,5
Tilikauden voitto (tappio)		68,6	109,2
Oma pääoma yhteensä	6.19	714,7	658,0
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	20,5	20,4
Pakolliset varaukset	6.21	98,4	83,5
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	406,4	357,2
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 085,8	880,1
Vieras pääoma yhteensä		1 492,1	1 237,3
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		2 325,6	1 999,1

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2017	2016
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	55,3	3,2
Poistot ja arvonalentumiset	9,1	12,0
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	21,9	-37,9
Rahoitustuotot ja -kulut	28,6	-1,2
Käyttöpääoman muutos	82,3	59,2
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-30,6	-27,8
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	2,2	9,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	168,6	17,5
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-32,6	-38,7
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	0,4	3,6
Laina- ja muiden saamisten muutos	-195,0	67,3
Sijoitukset tytäryrityksiin	2,4	0,0
Luovutustulot tytäryrityksiin myynnistä	0,0	8,0
Saadut osingot	0,0	17,1
Investointien nettorahavirta	-224,7	57,3
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto	0,0	-4,3
Lainojen nostot	200,0	0,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-74,9	-81,7
Hybridilainan takaisinmaksut	0,0	-38,3
Maksetut osingot	-12,8	0,0
Saadut ja maksetut konserniavustukset	128,7	139,2
Rahoituksen nettorahavirta	241,0	14,8
Rahavirtojen muutos	184,9	89,6
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	794,4	704,8
Rahavirtojen muutos	184,9	89,6
Rahavarat tilikauden lopussa	979,4	794,4

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Ulkomaanrahan määräiset erät

Valuuttamääräiset liiketapahtumat kirjataan tapahtumapäivän kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

Johdannaissopimukset

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

Johdannaissopimukset kirjataan tekoherkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), minkä jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liike-toimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään alla esitettyllä tavalla. Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttö-tarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai 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 taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojauksen aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojausasteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojausasteissa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa varoissa ja -veloissa.

Finnair soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskiä, polttoaineiden hintariskiä sekä sähkön hintariskiä.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaissopimusten tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kuin 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 liiketoi-mi toteutuu. Jos ennakoitun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan tulosvaikutteisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypä arvo. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitaroituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset, kuten yritystodistukset ja talletukset, arvostetaan jaksotettuun hankintamenuon, 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. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. 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.

Yhtiön luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9 -standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymislukossa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvon alentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoituksiin ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta Finnair suorittaa seuranta-aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

Rakennukset 10-50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.

Muut aineelliset hyödykkeet 3-15 vuodessa.

Menojäännöspoistomenetelmä, jota on käytetty aiemmin joidenkin rakennusten ja muiden aineellisten hyödykkeiden osalta, on muutettu vuoden 2017 aikana tasapoistomenetelmään. Muutoksella ei ollut tilikauden poistojen määrään merkittävää vaikutusta.

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehitysmenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämis- ja 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, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen 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 oikaisut ja laskennallisten verojen muutokset.

Eläkejärjestelyt

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisissa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön lisäeläketurvan eläkevastuu on katettu täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

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

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

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2017	2016
Liikevaihto toimialoittain		
	2 419,4	2 102,8
Matkustajatuotot	2 109,0	1 891,4
Lisäpalvelut	108,5	103,2
Muut	201,9	108,2
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	7 %	17 %
Eurooppa	39 %	40 %
Muut	53 %	43 %
Yhteensä	100 %	100 %

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2017	2016
Lentokoneiden leasutuotot	26,0	28,0
Muut vuokratuotot	27,3	31,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	0,2
Muut tuotot	24,8	27,8
Yhteensä	78,0	88,0

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2017	2016
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	283,8	203,5
Polttoainekulut	472,2	491,5
Lentokaluston huoltokulut	235,5	231,1
Tietohallintokulut	72,8	68,0
Muut erät	64,3	61,4
Yhteensä	1 128,5	1 055,5

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2017	2016
Palkat ja palkkiot	254,4	227,2
Eläkekulut	48,4	42,1
Muut henkilösivukulut	25,0	17,7
Yhteensä	327,7	287,1
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,6	1,3
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin	3 761	3 569

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2017	2016
Muista pitkävaikutteisista menoista	8,4	4,5
Rakennuksista	0,3	6,6
Muusta kalustosta	0,5	0,9
Yhteensä	9,1	12,0

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2017	2016
Lentokaluston leasemaksut	306,9	249,6
Lentokapasiteetin muut vuokrat	117,1	123,3
Toimitila- ja muut vuokrat	35,6	34,0
Liikennöimismaksut	266,5	262,8
Myynti- ja markkinointikulut	76,4	67,1
Muut kulut	148,6	97,5
Yhteensä	950,9	834,3

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2017	2016
Osinkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	0,0	17,1
Yhteensä	0,0	17,1
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	5,5	5,9
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarjoituksessa pidettävistä varoista	-0,7	0,7
Muut korkotuotot	0,3	0,1
Yhteensä	5,1	6,7
Myyntivoitot osakkeista	2,8	4,1
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	0,0	-0,2
Muille	-28,5	-25,6
Yhteensä	-28,6	-25,9
Muut rahoituskulut		
Saman konsernin yrityksille	-0,1	-1,6
Muille	0,0	-0,3
Yhteensä	-0,1	-1,9
Kurssierot	-5,1	1,1
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-25,9	1,2

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2017	2016
Poistoeron muutos	-20,1	-0,3
Jälleenhankintavarausten muutos	20,0	0,0
Saadut konserniavustukset	30,0	128,7
Yhteensä	29,9	128,4

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2017	2016
Laskennallisten verojen muutos	-16,5	-22,4
Yhteensä	16,5	-22,4

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2017	2016
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	41,8	37,5
Lisäykset	14,1	11,1
Vähennykset	-3,0	-6,8
Hankintameno 31.12.	52,9	41,8
Kertyneet poistot 1.1.		
Vähennykset	1,7	6,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-7,0	-4,5
Kertyneet poistot 31.12.	-28,9	-23,6
Kirjanpitoarvo 31.12.	24,0	18,2

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2017

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2017	0,7	8,4	6,4	47,4	63,0
Lisäykset	0,0	46,0	1,8	4,7	52,5
Vähennykset	0,0	0,0	-0,3	-44,3	-44,6
Hankintameno 31.12.2017	0,7	54,4	7,9	7,7	70,8
Kertyneet poistot 1.1.2016					
Vähennykset	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	0,0	-0,3	-0,5	0,0	-0,8
Kertyneet poistot 31.12.2017	0,0	-3,4	-3,9	0,0	-7,4
Kirjanpitoarvo 31.12.2017	0,7	51,0	4,0	7,7	63,4
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2017					
					1,3 %

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					
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 %

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2017	2016
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	448,6	452,6
Lisäykset	0,3	0,0
Vähennykset	-1,3	-4,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	447,6	448,6
Osakkuus- ja yhteisyrietykset		
Hankintameno 1.1.	2,5	2,5
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 yhteisyrietykset	Emoyhtiön omistus-%		Emoyhtiön omistus-%
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,50		
Konserniyritykset			
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00
Northport Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Sun tours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
*Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro	100,00

* Finnair omisti Nordic Regional Airlines AB:stä ennen kauppaa 40 prosenttia. Kauppa toteutui marraskuussa ja Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen.

Kiinteistö Oy Air Cargo Center 1 ja Kiinteistö Oy Leko 8 sulautuivat emoyhtiönsä Finnair Oyj:hin 31.12.2017. Finnair otti määräysvallan takaisin itselleen LSG Sky Chefs Finland Oy:ssä ja yhtiön nimi muutettiin Finnair Kitchen Oy:ksi. A/S Aero Airlines, Estonia poistettiin Viron kaupparekisteristä 29.8.2017.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2017	2016
Konserniyrityksiltä	19,6	222,1
Muilta yrityksiltä	1,5	1,5
Yhteensä	21,1	223,6

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2017	2016
Laadintaperiaatteen muutos	3,8	0,0
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	12,3	65,3
Tilikauden tuloksesta	-16,5	-22,1
Jaksotuseroista	0,0	-0,2
Verot aikaisemmalta tilikaudelta	0,0	-0,1
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	-3,6	-30,6
Netotettu laskennallisiin verovelkoihin	4,0	0,0
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	0,0	12,3

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2017	2016
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	27,4	26,6
Konsernitilisaamiset	30,0	128,7
Siirtosaamiset	2,6	4,4
Muut saamiset	426,2	25,6
Yhteensä	486,2	185,2
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrietyksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	8,7
Yhteensä	0,0	8,7
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	123,5	85,6
Siirtosaamiset	68,8	54,3
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	100,7	74,3
Muut saamiset	8,1	34,9
Yhteensä	301,1	249,1
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	787,3	443,1

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2017	2016
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	833,0	727,9

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2017	2016
Pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	146,4	66,5

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
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	24,7	147,7	28,3	252,2	129,6	658,0
Laadintaperiaatteen muutokset				15,2		-15,2	0,0
Oma pääoma 1.1.2017	75,4	24,7	147,7	43,5	252,2	114,5	658,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-0,7			-0,7
Osakeperusteiset maksut					1,6		1,6
Osingonjako						-12,8	-12,8
Tilikauden tulos						68,6	68,6
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	24,7	147,7	42,8	253,7	170,3	714,7

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2016	75,4	24,7	147,7	-94,1	250,4	24,8	428,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				122,5			122,5
Osakeperusteiset maksut					1,7		1,7
Omien osakkeiden osto						-4,3	-4,3
Tilikauden tulos						109,2	109,2
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	24,7	147,7	28,3	252,2	129,6	658,0

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2017	2016
Käyvän arvon rahasto	0,0	0,0
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	253,7	252,2
Edellisten tilikausien voitto	101,7	20,5
Tilikauden voitto/tappio	68,6	109,2
Yhteensä	424,0	381,1

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2017	2016
Kertynyt poistoero 1.1.	0,3	0,0
Poistoeron muutos	20,1	0,3
Kertynyt poistoero 31.12.	20,5	0,3

Milj. euroa	2017	2016
Kertynyt jälleenhankintavarauksen 1.1.	20,0	20,0
Jälleenhankintavarauksen muutos	-20,0	0,0
Kertynyt jälleenhankintavarauksen 31.12.	0,0	20,0
Tilinpäätössiirrot yhteensä	20,5	20,4

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2017	2016
Varaukset 1.1.	83,5	89,8
Uudet varaukset	42,6	42,6
Varausten purku	-16,0	-50,8
Kurssierot	-11,8	2,0
Varaukset 31.12.	98,4	83,5
Joista pitkäaikaista	78,3	62,0
Joista lyhytaikaista	20,1	21,5
Yhteensä	98,4	83,5

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2029 mennessä.

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2017	2016
Lainat konserniyrityksiltä	0,0	1,0
Joukkovelkakirjalainat	200,0	153,6
Hybridilaina	200,0	200,0
Laskennallinen verovelka	4,0	0,0
Muut velat	2,4	2,5
Yhteensä	406,4	357,2
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1-5 vuotta	200,0	
Myöhemmin	200,0	
Yhteensä	400,0	

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2017	2016
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	40,5	37,9
Siirtovelat	20,6	4,5
Konsernipankkitilivelat	130,6	119,8
Yhteensä	191,7	162,2
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	65,6	0,0
Saadut ennakot	0,1	0,1
Ostovelat	73,5	82,8
Siirtovelat	739,3	616,4
Muut velat	15,7	18,6
Yhteensä	894,1	717,9
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	1 085,8	880,1
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	384,9	348,3
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	74,7	67,8
Lomapalkkavelka	56,7	52,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	40,9	33,6
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	35,5	17,4
Muut erät	146,6	101,1
Yhteensä	739,3	620,9

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2017	2016
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	71,0	69,0
Muiden yritysten puolesta	0,0	0,0
Yhteensä	71,0	69,0
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	364,2	297,7
1-5 vuoden kuluessa	1 618,7	1 399,1
Myöhemmin	420,9	355,6
Yhteensä	2 403,8	2 052,4

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %-sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2017	2016
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,9	27,7
1-5 vuoden kuluessa	55,4	92,5
Myöhemmin	180,9	168,9
Yhteensä	264,3	289,1
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	334,1	331,0
Lisäetuusosuutta katettu	-334,1	-331,0
Yhteensä	0,0	0,0

6.25 Johdannaisopimukset

Milj. euroa	2017				2016			
	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus					307,3	16,6	-0,1	16,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	385,2	5,8	-16,3	-10,5				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	195,1	5,1		5,1				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	200,1		-4,0	-4,0				
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	780,4	10,9	-20,3	-9,4	307,3	16,6	-0,1	16,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit					157,4	5,3	-2,1	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot					173,2	5,9	0,0	5,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot					245,4	0,0	-2,4	-2,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä					576,0	11,2	-4,5	6,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	780,4	10,9	-20,3	-9,4	883,3	27,8	-4,6	23,2
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	808 000	58,3		58,3	650 000	26,9	-8,0	18,9
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	91 000	4,8		4,8				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	91 000		-0,1	-0,1				
Sähköjohdannaiset, MWh					13 140	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		63,1	-0,1	63,0		26,9	-8,0	18,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia					24 000	0,7	-0,2	0,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia					236 000	13,3		13,3
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	37 000		-0,4	-0,4	472 000		-4,4	-4,4
Sähköjohdannaiset, MWh					0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,0	-0,4	-0,4		14,0	-4,6	9,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		63,1	-0,5	62,7		41,0	-12,6	28,4
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	64,9	0,7	0,0	0,7	150,0	3,7	0,0	3,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	0,7	0,0	0,7	150,0	3,7	0,0	3,6
Korkojohdannaiset yhteensä	64,9	0,7	0,0	0,7	150,0	3,7	0,0	3,6
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot	3,0	26,0		26,0	3,0	1,8		1,8
Myydyt osakeoptiot	3,0		-14,7	-14,7	3,0		-0,2	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	26,0	-14,7	11,3	6,0	1,8	-0,2	1,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	26,0	-14,7	11,3	6,0	1,8	-0,2	1,6
Johdannaiset yhteensä*		100,7	-35,5	65,2		74,3	-17,4	56,9

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2017 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaisopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaisopimuksiin perustuvat velat -erässä).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

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

Milj. euroa	31.12.2017	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	833,0	735,0	98,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,7		0,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,7		0,7
Valuuttajohdannaiset	10,9		10,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	10,9		10,9
Hyödykejohdannaiset	63,1		63,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	63,1		63,1
Osakesijoitukset	26,0		26,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	26,0		26,0
Yhteensä	933,6	735,0	198,7
Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	20,3		20,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	20,3		20,3
Hyödykejohdannaiset	0,5		0,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Osakesijoitukset	14,7		14,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	14,7		14,7
Yhteensä	35,5		35,5

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

31.12.2017	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	535,9	962 407	736 407	226 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	535,8	64 593	64 593	

Valuuttariski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2017	Suojausinstrument- tien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
USD	1,14	502,9	350,8	152,1
JPY	129,3	277,5	213,1	64,4

Korkoriski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2017	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana
Koronvaihtosopimukset	64,9	64,9

Tunnuslukujen laskentakaavat

Vertailukelpoinen liiketulos:

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 liiketulos + 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 + valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin 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
×100

Tulos/osake

Efektiiivinen osinkotuotto, %:

Osinko/osake
×100

Osakkeen hinta tilikauden lopussa

Liiketoiminnan rahavirta/osake:

Liiketoiminnan rahavirta

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Hinta/voitto-suhde (P/E):

Osakkeen hinta tilikauden lopussa

Tulos/osake

Oma varaisuusaste, %:

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus
×100

Taseen loppusumma

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

×100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut

×100

Sijoitettu pääoma keskimäärin

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste (PLF), %:

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 henkilökilometritä (RASK):

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

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK):

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

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

Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyltä henkilökilometreillä (RPK).

Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikilometritä:

Rahtiliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyltä rahtitonnikilometreillä (rahti RTK).

Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2017 olivat 424 036 052,14 euroa, josta tilikauden 2017 tulos on 68 644 816,95 euroa. Yhtiön taloudellisessa tilanteessa ei ole tilikauden päättymisen jälkeen tapahtunut olennaisia muutoksia.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2017 perusteella jaetaan osinkoa 0,30 euroa osakkeelta ja että jäljellä oleva osuus tilikauden tuloksesta jätetään omaan pääomaan. Osingon määrä olisi 15.2.2018 ulkona olevien osakkeiden perusteella yhteensä 38 310 824,40 euroa.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 15. päivänä helmikuuta 2018

Finnair Oyj:n hallitus



Jouko Karvinen



Colm Barrington



Mengmeng Du



Maija-Liisa Friman



Jussi Itävuori



Jonas Mårtensson



Jaana Tuominen



Pekka Vauramo
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 15. päivänä helmikuuta 2018

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.

Lausuntonamme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Tilintarkastuksen kohde

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2017. Tilinpäätös sisältää:

- konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenvedo merkittävistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista
- 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 hankkineet 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.

Emoyhtiölle ja konserniyrityksille suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5. artiklan 1-kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja. Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

Tarkastuksen yleinen lähestymistapa

Yhteenvedo



Olennaisuus

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

Tarkastuksen laajuus

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

Keskeiset seikat

- Ennakkoon saadut lentolipputulot
- 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. Virheellisyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä. Niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voitaisiin kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Perustuen ammatilliseen harkintaamme määritimme olennaisuuteen liittyen tiettyjä 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 tilintarkastus-standardissa 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 konsernitasolla 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 virheellisuuden riski.

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Ennakkoon saadut lentolipputulot	
Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.2.4.	Olemme arvioineet liikevaihtoprosessiin liittyvien kontrollien asianmukaisuutta ja lisäksi olemme testanneet tiettyjen tuloutukseen liittyvien avainkontrollien tehokkuuden.
Lentoliput myydään tyypillisesti etukäteen, jolloin saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi taseeseen. Velka liittyen ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin oli 385,2 miljoonaa euroa vuoden 2017 lopussa.	Olemme tarkastaneet lentolippuihin liittyvän liikevaihdon otantaperusteisesti.
Lentolipputulot kirjataan liikevaihdoksi, kun lento on lennetty tai kun käyttämätön lentolippu erääntyy. Liikevaihdon kirjaaminen liittyen erääntyneisiin lentolippuihin tehdään manuaalisesti. Tämä manuaalinen oikaisu perustuu lippujen erääntymiseen, jolloin Finnairilla ei ole velvollisuutta palauttaa ennakkomaksua asiakkaalle.	Olemme tarkastaneet ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvän velan otantaperusteisesti.
Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta ennakkoon saadut lentolipputulot on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.	Olemme suorittaneet tietokoneavusteisia tilintarkastustoimenpiteitä ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvään velkaan.
Tämä seikka on EU-asetuksen 537/2014 10. artiklan 2 c -kohdassa tarkoitettu merkittävä olennaisen virheellisuuden riski.	

Lentokaluston huoltovaraus

Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.3.5.

Konsernin lentokoneilavasto koostuu itse omistetuista sekä vuokratuista lentokoneista. Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyn huoltotason mukaisessa kunnossa vuokralle antajalle. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskas-huoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Nämä varaukset olivat 97,3 miljoonaa euroa vuoden 2017 lopussa.

Huoltovelvoite kertyy vuokra-ajan kuluessa liittyen operatiivisiin vuokrasopimuksiin. Huoltovelvoitteeseen liittyvä varaus perustuu sopimukselliseen velvoitteeseen 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.

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 arviointien huoltojen ajankohtaan ja arvioituihin kustannuksiin. Arvioimme varauksen asianmukaisuutta myös vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokus-tannuksiin.

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Etuusohjaiset eläkkeet	
<p>Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.3.7.2. Konsernilla on etuusohjaisia eläkejärjestelyjä, joissa työntekijöiden tulevaisuudessa saamat eläke-etuudet on arvoitu ja arvio riippuu useasta eri tekijästä kuten työntekijän iästä, palveluvuosista ja palkkatasosta. Taseeseen kirjattu velvoite etuusohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuusien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuusohjaisten eläkkeiden nettovelka oli 6,4 miljoonaa euroa vuoden 2017 lopussa.</p>	<p>Olemme käyttäneet omaa vakuutusmatemaattikkoa arvioidessamme yhtiön käyttämien riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen eläkelaskelmien asianmukaisuutta. Tämä on sisältänyt eläkelaskelmissa käytettyjen vakuutusmatemaattisten oletusten asianmukaisuuden arvioimisen.</p>
<p>Etuusohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuus oikeusyksikköön perustuvaa menetelmää. Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioituiden vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite.</p>	<p>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.</p>
<p>Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon ja arvonmääritys sisältää arvioita erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin.</p>	
<p>Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista etuusohjaiset eläkkeet on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.</p>	
<p>Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole sellaisia tilintarkastuksen kannalta keskeisiä seikkoja, joista olisi viestittävä kertomuksessamme.</p>	
<p>Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole EU-asetuksen 537/2014 10. artiklan 2 c -kohdassa tarkoitettuja merkittäviä olennaisia virheellisuuden riskejä.</p>	

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 virheellisyyttä.

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 virheellisyyttä, 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 voitaisiin 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 selaista tapahtumiin tai olosuhteisiin 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, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot 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.

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 soveltuvissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista.

Päättämme, 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 koitua yleinen etu.

Muut raportointivelvoitteet

Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot

PricewaterhouseCoopers Oy on toiminut Finnair Oyj:n yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 14.8.1964 alkaen yhtäjaksoisesti 53 vuotta. Tuolloin vuonna 1964 tilintarkastajaksi valittiin yhtiössämme toiminut KHT -tilintarkastaja.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntonne ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea 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 lausumat

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

Helsingissä 15.2.2018

PricewaterhouseCoopers Oy

Tilintarkastusyhteisö



Mikko Nieminen

KHT

VEROJALANJÄLKI

Verotusperiaatteet

Finnairin periaatteena on maksaa, kerätä, tilittää ja raportoida kussakin maassa sille kuuluvat välilliset ja välittömät verot paikallisten lakien ja säännösten mukaisesti. Laadukas veroilmoittaminen ja -raportointi ovat Finnairille erittäin tärkeitä, minkä vuoksi täytämme veroilmoituksemme huolellisesti ja ajallaan. Finnairi keskustelee myös avoimesti veroviranomaisten kanssa. Finnairin verosuunnittelun tavoitteena on tukea liiketoimintaratkaisuja ja varmistaa niiden asianmukainen toteuttaminen myös verotuksen näkökulmasta. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla pyrittäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin.

Kansainväliseen liiketoimintaan liittyvät verot

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyrityksien kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyritykset eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Myyntiyrityksien tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on verovuosina 2017 ja 2016 liittynyt lähinnä matkapalveluihin ja tukitoimintoihin, jotka ovat suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäisiä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä osuuksia (alle 20%) vakuutusjärjestelyistä Guernseyn saarella. Näiden tulos verotetaan Suomessa.

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

Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	2017			2016		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	2 557,7	10,8	2 568,4	2 307,9	8,8	2 316,8
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	210,6	0,5	211,1	105,1	0,6	105,8
Henkilöstömäärä	5 034	492	5 526	4 408	500	4 908

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

Suomen 2017 luvut sisältävät myös Finnair Kitchen Oy:n ja Suomen 2016 luvut myös SMT Oy:n tiedot konsernin omistusajalta. Finnair-konsernin ulkomaiset operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. Konsernilla on myös Venäjällä tytäryhtiö, joka ei harjoita aktiivisesti liiketoimintaa. Alla on esitetty erittely liikevaihdosta, tuloksesta ennen veroja, maksetusta tuloverosta ja henkilöstömäärästä maittain.

Finnairin toiminta muualla	2017			2016		
	Viro	Venäjä	Yhteensä	Viro	Venäjä	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	10,8	0,0	10,8	8,8	0,0	8,8
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	0,5	0,0	0,5	0,6	0,0	0,6
Tuloverot	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Henkilöstömäärä	186	0	186	188	0	188

Myyntiyrityksien tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa, eikä niille erikseen vahvisteta liikevaihtoa, tulosta ennen veroja, maksettavaa tuloveroa tai henkilöstömääriä. Muiden maksettavien ja tilitettävien verojen maakohtainen erittely on esitetty seuraavalla sivulla.

Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	2017			2016		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Työnantajamaksut	5,0	2,1	7,1	5,7	1,8	7,5
Kiinteistöverot	0,4	0,0	0,4	0,6	0,0	0,6
Muut verot	1,4	0,1	1,4	1,7	0,0	1,7
Saadut julkiset tuet	-2,1	0,0	-2,1	-2,1	0,0	-2,1
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	4,7	2,1	6,9	5,9	1,8	7,7
Maksettavat tuloverot*	20,1	0,0	20,1	22,6	0,0	22,6
Maksettavat välittömät verot yhteensä	24,8	2,1	26,9	28,4	1,8	30,3

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

Muut verot sisältävät lähinnä ympäristö- ja sähköveroja. Kansainvälisen lentoliikennetoiminnan luonteen mukaisesti lentopolttoaine on verotonta. Julkiset tuet koskevat pääosin Finnairin saamia koulutustukia, jotka liittyvät lähinnä Finnairin tarjoamiin lentoliikenteen koulutuspalveluihin. Julkisiin tukiin ei ole sisällytetty muiden maiden viranomaistahojen lentoliikenteelle maksamia tukia, koska ne kuuluvat liikesalaisuuden piiriin. Julkisiin tukiin on sen sijaan sisällytetty suomalaiselta viranomaistaholta vuonna 2017 saatuja, Enontekiön seudun matkailun edistämiseen liittyviä tukia 0,1 miljoonaa euroa (0,0).

Finnairilla on kertynyt Suomessa aikaisemmilta verokausilta verotuksessa vahvistettuja tappioita yhteensä noin 147 miljoonaa euroa. Vuoden 2017 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on noin 68 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	2017			2016		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	90,4	1,0	91,5	77,0	0,8	77,8
Arvonlisäverot, ostot	118,8	4,9	123,8	103,6	4,9	108,5
Arvonlisäverot, netto	-28,4	-3,9	-32,3	-26,6	-4,1	-30,7
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	92,6	2,5	95,1	87,0	2,8	89,7
Valmisteverot	0,4	0,1	0,5	0,4	0,0	0,4
Yhteensä	64,6	-1,4	63,2	60,7	-1,2	59,5

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

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

Finnair ei katso, että lentomat kustajilta 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 2017 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 myyntiyksiköiden maksamat ja tilittämät verot.

2017

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

* Alankomaat, Bulgaria, Irlanti, Itävalta, Kroatia, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Portugali, Puola, Slovakia, Slovenia, Tsekki 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 2017 ja 2016 yhteensä alle 0,1 miljoonaa euroa, joten niitä ei ole eritelty maittain.

Alla on esitetty vuoden 2016 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 ja myyntiyksiköiden 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, Tsekki ja Unkari

** Intia ja Kanada



HALLINNOINTI

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ 2017

Sisällysluettelo

Säännökset.....	94
Hallintoelimet	94
Yhtiökokous.....	95
Tilintarkastaja	95
Osakkeenomistajien nimitystoimikunta	95
Hallitus	96
Hallituksen valiokunnat	98
Yhtiön johtaminen.....	99
Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet	101
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan yleinen kuvaus.....	101
Valvontaympäristö.....	101
Riskien arviointi	102
Valvontatoimenpiteet	102
Tiedotus ja viestintä.....	103
Seuranta ja kehittäminen.....	103
Sisäinen tarkastus.....	103
Compliance.....	104
Lähipiirin kanssa tehtävät liiketoimet	104
Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat.....	104

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 säännöksiä. Finnairin hallinnointia ohjaavat lisäksi sen yhtiöjärjestys sekä yhtiön hallituksen ja johtoryhmän määrittelemät toimintaperiaatteet.

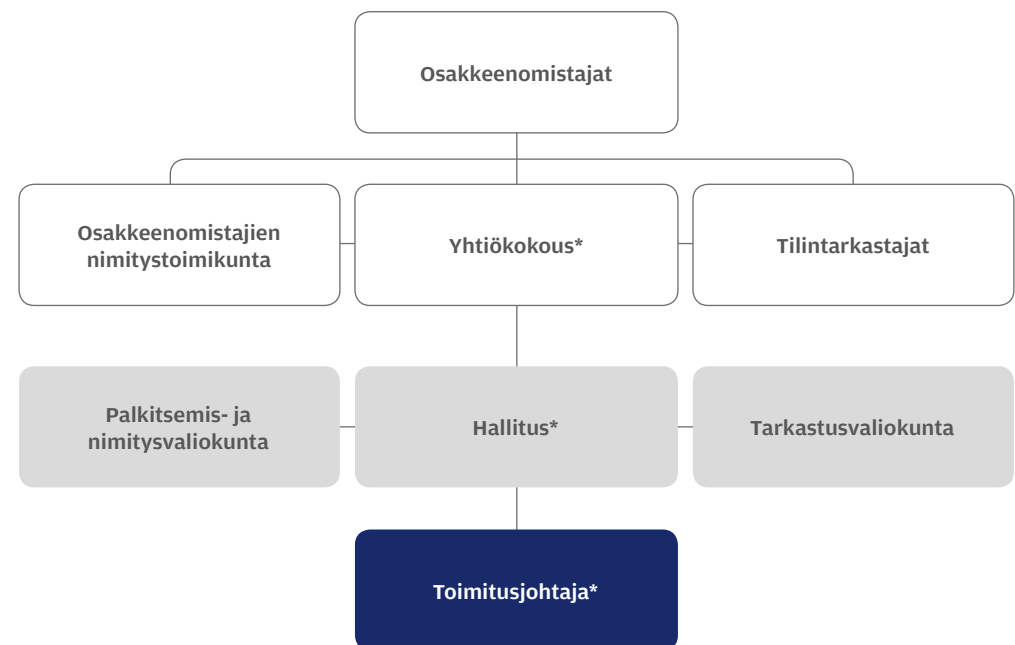
Finnairin yhtiöjärjestys, kaikki julkaistut toimintaperiaatteet sekä muuta tietoa yhtiön hallinnosta on saatavana yhtiön internet-sivuilla osoitteessa <https://investors.finnair.com/fi/governance>. Hallinnointikoodi on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n internet-sivuilla osoitteessa <http://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 2017

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2017 pidettiin Helsingissä 16.3.2017. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 263 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 69,5 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Kaikki hallituksen jäsenet ja hallituksen jäsen ehdokkaat sekä tilintarkastajat olivat läsnä yhtiökokouksessa.

Tilintarkastaja

Yhtiön tilintarkastajana toimi vuonna 2017 tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers ja päävastuullisena tilintarkastajana Mikko Nieminen. Vuoden 2017 aikana maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 0,3 miljoonaa euroa ja muista palveluista maksetut palkkiot yhteensä 0,4 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 kulloinkin hallituksen puheenjohtaja toimii nimitystoimikunnan 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 nimitysoikeuttaan, 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 Finnairin internet-sivuilla.

2016 nimitystoimikunta

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

- Eero Heliövaara, s. 1956, KTM, DI, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston osastopäällikkö (pj.)
- Robin Backman, s. 1971, KTM, salkunhoitaja, Keva
- Reima Rytsölä, s. 1969, VTM, Keskinäinen eläkevakuutusyhtiö Varman varatoimitusjohtaja
- Klaus Heinemann, s. 1951, Diplom Kaufmann, Finnairin hallituksen puheenjohtaja 16.3.2017 asti.

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.



2017 nimitystoimikunta

Vuonna 2017 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2017 ensimmäisen arkipäivän suurimman sekä kolmanneksi ja neljänneksi suurimpien osakkeenomistajien eli Suomen valtion, Heikki Kyöstilän ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäsenenä toimivat:

- Pekka Timonen, s. 1960, Työ- ja Elinkeinoministeriön ylijohdaja (pj)
- Heikki Kyöstilä, s. 1946, Planmeca Oy:n toimitusjohtaja
- Mikko Mursula, s. 1966, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen sijoitusjohtaja
- Jouko Karvinen, ks. tiedot sivulta 118, Finnairin hallituksen puheenjohtaja.

Toimikunta kokoontui kolme kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100. Lisäksi nimitystoimikunta piti useita puhelinkokouksia ja haastatteli hallituksen jäsen ehdokkaita Suomessa ja ulkomailla. Nimitystoimikunta antoi 30.1.2018 Finnairin hallitukselle ehdotuksen 20.3.2018 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön 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 taloudellisen raportoinnin luotettavuuden ja 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 toimintaperiaatteita. Toimintaperiaatteet 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 tärkeitä 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 periaatteista ja arvioi niitä säännöllisesti. Hallitus arvioi työskentelyään vuosittain. Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin internet-sivuilla.

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

Hallituksen kokoonpanoa koskevia periaatteita ovat:

- Hallituksella on 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 ikäjakautumalla, toimikauden pituudella ja kulttuuritaustan suhteen.
- Hallituksen kokoonpanon uudistamisessa tulisi varmistaa riittävä jatkuvuus, mutta yksittäisen jäsenen yhtäjaksoinen toimikausi ei saa kuitenkaan ylittää 10 vuotta.

Hallituksen kokoonpanoa koskevat periaatteet toteutuivat vuonna 2017 valitussa hallituksessa hyvin. Hallituksen jäsenet edustavat monipuolista kokemusta johto- ja hallitustehtävistä Suomessa ja ulkomailla. Hallituksen jäsenet tulevat kolmesta eri maasta ja puhuvat äidinkielenään kolmea eri kieltä. Naisten osuus hallituksen jäsenistä on 43 %, mikä täyttää valtioneuvoston 17.2.2015 antamassa periaatepäätöksessä asetetun monimuotoisuustavoitteen sekä yhtiön hallituksen asettaman tavoitteen. Vuoden 2017 lopussa kaikkien jäsenten toimikausi oli kestänyt alle kuusi vuotta. Hallituksen jäsenten syntymävuosien mediaaniluku on 1957. Nuorimman ja vanhimman jäsenen ikäero on 34 vuotta.

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

16.3.2017 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Jouko Karvisen ja muiksi jäseniksi Colm Barringtonin, Mengmeng Dun, Maija-Liisa Frimanin, Jussi Itävuoren, Jonas Mårtenssonin ja Jaana Tuomisen. Hallitus valitsi Colm Barringtonin 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 2016 ja 2017 lopussa hallituksen jäsenillä tai heidän määräysvalta-yhteisöillään ei ollut osakkeita eikä osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä.

Hallituksen jäsenten osallistuminen hallituksen ja valiokunnan kokouksiin vuonna 2017

Vuonna 2017 hallitus kokoontui 9 kertaa suunnitellusti. Lisäksi hallitus piti 5 ylimääräistä kokousta. Oikealla olevassa taulukossa on esitetty tarkemmat tiedot osallistumisesta kokouksiin:

Hallituksen toiminta vuonna 2017

Hallitus kokoontui 9 kertaa vuonna 2017. Lisäksi hallitus piti 5 ylimääräistä kokousta.

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 2017–2020 strategian taloudelliset tavoitteet ja toteuttamisen painopistealueet. Hallitus tarkasteli lento-, työ- ja yritysturvallisuuden sekä operatiivisen laadun tilaa ja niiden johtamisjärjestelmiä. Hallitus kiinnitti huomiota myös riskienhallinnan, sisäisen kontrolliympäristön ja vaatimuksenmukaisuuden (compliance) kehittämiseen. Hallitus arvioi yhtiön riskienhallintaa ja hyväksyi yhtiön riskinottohalua ja tietokykyä koskevat periaatteet ja riskienhallintapolitiikan.

Nimi	Henkilötiedot	Osallistuminen hallituksen kokouksiin vuonna 2017*	Osallistuminen valiokunnan kokouksiin vuonna 2017*	
			Tarkastusv.	Palkitsemis- ja nimitysv.
Jouko Karvinen	Hallituksen puheenjohtaja 16.3.2017 alkaen Hallituksen varapuheenjohtaja 17.3.2016 - 16.3.2017 s. 1957, DI Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta 16.3.2017 asti	9/9	1/1	
Colm Barrington	Hallituksen varapuheenjohtaja 16.3.2017 alkaen s. 1946, M.Sc. (Econ) Päätoimi: Toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen Fly Leasing Limited:issä. Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	7/7	5/5	
Mengmeng Du	Hallituksen jäsen 16.3.2017 alkaen s. 1980, M.Sc. (Econ), M.Sc. (Tietojenkäsittelytiede) Päätoimi: Digitaalinen neuvonantaja, hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	7/7	5/5	
Maija-Liisa Friman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1952, DI Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta (pj.)	9/9	6/6	
Jussi Itävuori	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s.1955, ekonomi Päätoimi: Toimitusjohtaja ja senioriosakas, RJI Partners Oy. Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta (pj.)	9/9		5/5
Jonas Mårtensson	Hallituksen jäsen 16.3.2017 alkaen s. 1977, M. Sc. (Business Administration) Päätoimi: Mojangin toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	7/7		3/4
Jaana Tuominen	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1960, DI Päätoimi: Fiskars Oyj Abp:n toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	9/9		5/5
Hallituksen jäsenenä 16.3.2017 asti:				
Klaus W. Heinemann	Hallituksen puheenjohtaja 27.3.2013-16.3.2017 Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s. 1951, B.Sc. (Econ.) Päätoimi: Hallitusammattilainen Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta 27.3.2014 asti	2/2		
Gunvor Kronman	Hallituksen jäsen 28.3.2012 alkaen s. 1963, FM Päätoimi: Hanasaaren suomalais-ruotsalaisen kulttuurikeskuksen toimitusjohtaja Valiokuntien jäsenyydet: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta	2/2		1/1
Nigel Turner	Hallituksen jäsen 27.3.2014 alkaen s. 1958, BA (Hon.) Päätoimi: - Valiokuntien jäsenyydet: Tarkastusvaliokunta	2/2	1/1	

* Osallistuminen on esitetty kunkin jäsenen toimikauden aikaisista kokouksista. Lisätietoja hallituksen jäsenistä on sivulla 118 ja Finnairin internet-sivuilla.



Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle sekä 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 hallinnon asianmukaisuuden varmistamistehtävässä erityisesti liit-tyen 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 sekä raportoi niistä hallitukselle. Tarkastusvaliokunta varmistaa, että johto ryhtyy toimiin esiin tulleiden epäkohtien tai heikkouksien korjaamiseksi. Lisäksi tarkastusvaliokunta valvoo eettisiä toimintaohjeita ja vaatimuksenmukaisuutta (compliance) koskevan ohjelman 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 sekä liiketoiminnan johtamis- ja toimialakokemusta. Tarkastusvaliokunnalla on kokonaisuutena riittävä asiantuntemus ja kokemus tarkastusvaliokunnan tehtäviin kuuluvista asioista.

Tarkastusvaliokunnan pääasialliset tehtävät

Tarkastusvaliokunta:

- Valvoo yhtiön taloudellista tilaa.
- Valvoo 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 tilintarkastajan raportit.
- Arvioi tilintarkastajan riippumattomuutta, erityisesti heidän tarjoamiensa lisäpalveluiden osalta ja asettaa näiden palveluiden ostamiseen sovellettavat menettelytavat ja rajoitukset.
- Valmistelee tilintarkastajien valintaa ja palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökokoukselle.
- Käsittelee tilintarkastajan ja sisäisen tarkastuksen 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 tilintarkastajaan.

Vuoden 2017 yhtiökokouksen jälkeen tarkastusvaliokunnan jäseninä toimivat Maija-Liisa Friman (pj.), Colm Barrington ja Mengmeng Du.

Vuonna 2017 tarkastusvaliokunta kokoontui suunnitellusti 6 kertaa ja piti lisäksi yhden ylimääräisen kokouksen. Tarkastusvaliokunnan kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja, talousjohtaja ja sisäisen tarkastuksen sekä riskienhallinnan johtaja ja tilintarkastaja. Finnairin lakiasianjohtaja toimi tarkastusvaliokunnan sihteerinä. Tarkastusvaliokunta piti myös suljettuja tilaisuuksia sekä tilaisuuksia, joihin osallistuivat yhtiön sisäiset ja ulkoiset tarkastajat ilman yhtiön johtoa.

Tarkastusvaliokunnan toiminta vuonna 2017

Tarkastusvaliokunta käsittelee vuonna 2017 säännönmukaisten tehtäviensä lisäksi valitsemiaan erityisteemoja. Näitä olivat IFRS standardien muutokset ja uusien standardien käyttöönotto, toteutettujen kehityshankkeiden loppuarvioinnit, yhtiön tietojärjestelmäarkkitehtuuri sekä taloushallinnon prosessien, sisäisten kontrollien ja yhtiön Compliance-toiminnon kehittäminen. Tarkastusvaliokunta osallistui hallituksen riskiarvioinnin työpajakokouksen suunnitteluun ja valmisteluun. Kokouksessaan hallitus arvioi riskejä Finnairin strategisia tavoitteita vasten. Tehdyn arvioinnin perusteella Finnairin riskinottohalukkuutta koskeva politiikka katselmoitiin ja päivitettiin.

Lisäksi tarkastusvaliokunta:

- Käsittelee ja hyväksyi sisäisen tarkastuksen riskilähtöisen vuosisuunnitelman ja arvioi sisäisen tarkastuksen resurssien riittävyttä.
- Keskusteli tilintarkastajien ja johdon kanssa merkittävistä kirjanpitoperiaatteista sekä raporttien laadinnassa käytettävistä ennusteista ja arvioista.
- Suoritti vuosittaisen itsearvioinnin sekä laati työsuunnitelman vuodelle 2018.

Vuonna 2018 tarkastusvaliokunnan painopistealueena ovat IFRS 16 -standardin käyttöönotto sekä taloushallinnon prosessien ja kontrollien edelleen kehittäminen.

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 konsernin palkitsemisperiaatteiden ja henkilöstölinjausten 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 valmistelelee seuraavia asioita hallituksen päättäväksi:

- Finnairin toimitusjohtajan palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä muut keskeiset toimitusjohtajan ehdot
- konsernin ylimmän johdon palkkaus, eläke-ehdot ja etuudet sekä mahdolliset yleisestä linjasta poikkeavat työsopimuksen ehdot
- toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon nimitysasiasiat
- ylimmän johdon seuraajasuunnittelu
- johtoryhmän kokoonpano
- osakesidonnaiset palkitsemisjärjestelmät
- henkilöstön palkitsemiseen liittyvät keskeiset periaatteet ja käytännöt
- organisaation oleelliset muutokset
- korkeimpien kunniamerkkien ja arvonimien anominen johtoon kuuluville.

Valiokunnan työjärjestys on kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin internet-sivuilla.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan jäseninä toimivat Jussi Itävuori (pj.), Jonas Mårtensson ja Jaana Tuominen. Kaikki valiokunnan jäsenet ovat yhtiöstä ja yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista riippumattomia.

Vuonna 2017 palkitsemis- ja nimitysvaliokunta kokoontui 5 kertaa. Kokouksiin osallistuivat myös Finnairin toimitusjohtaja ja Finnairin henkilöstöjohtaja. Finnairin lakiasiaintoimitusjohtaja toimi palkitsemisvaliokunnan sihteerinä.

Palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan toiminta vuonna 2016

Valiokunta muun muassa:

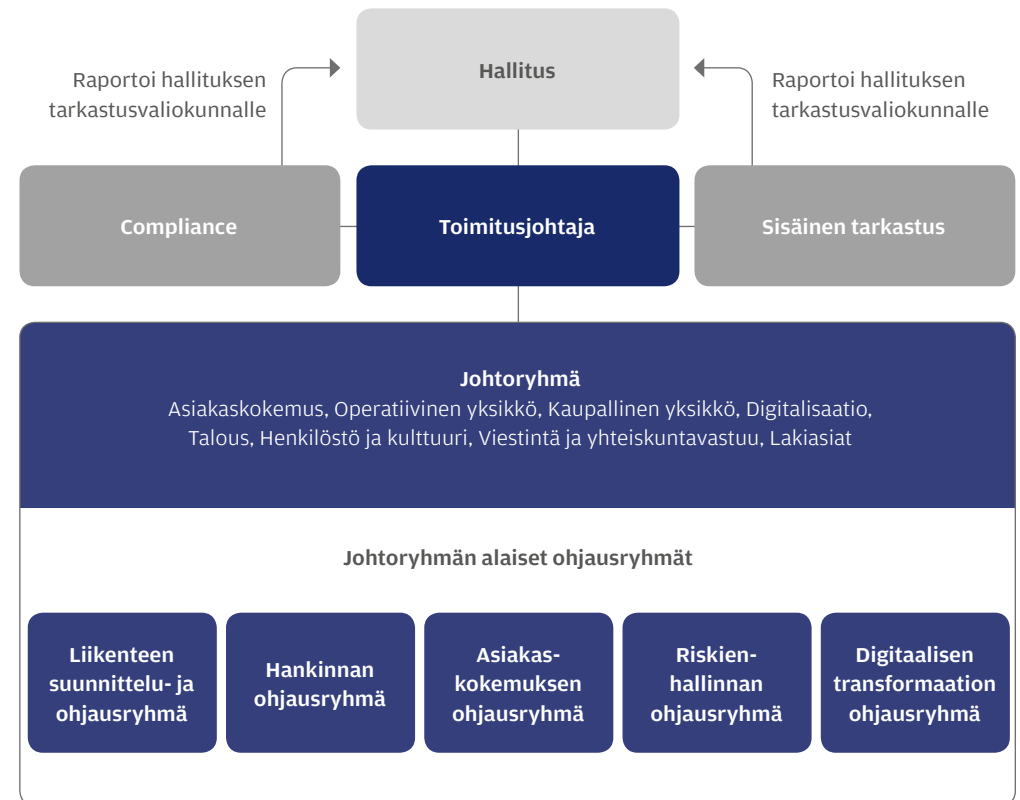
- Valmisteli hallituksen hyväksyttäväksi koko henkilöstölle suunnatun osakesäästöohjelman (FlyShare) ehdot ja tavoitteet ansaintajaksolle 2018.
- Arvioi ylimmän johdon palkitsemista suhteessa markkinatasoon sekä määrittä johdon suorituksen lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinjärjestelmien tavoitteisiin nähden sekä hyväksyi ylimmän johdon lyhyen aikavälin kannustimien maksatuksen.
- Avusti hallitusta määrittämään henkilöstörahaston tulospalkkiotavoitteet vuodelle 2018 sekä puolivuositavoitteet johdon kannustinpalkkiotavoitteet ja ehdot vuodelle 2017.
- 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.

Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiörakenne

Finnairin lentoliikenteen ydintoiminnot ovat konsernin emoyhtiössä Finnair Oyj:ssä, kun taas tekniset huoltopalvelut, matkapalvelut, catering-palvelut sekä taloushallinnon palvelukeskus ovat kokonaan omistetuissa tytäryhtiöissä. Finnairilla on yksi liiketoiminta-alue, joka muodostuu kaupallisesta, operatiivisesta ja asiakaskokemus-yksiköistä. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous, henkilöstöhallinto, digitalisaatio, viestintä ja yhteiskuntavastuu, lakiasiat, sisäinen tarkastus ja compliance.

Yhtiön johtaminen





Toimitusjohtaja

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

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

Finnairin toimitusjohtaja on Pekka Vauramo, s. 1957, DI. Toimitusjohtaja omisti vuoden 2017 lopussa 122 562 Finnairin osaketta. Muissa konsernin yhtiöissä ei hänellä eikä hänen määräysvalta-yhteisöillään ollut omistusta. Hänellä tai hänen määräysvalta-yhteisöillään ei ollut osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä vuoden 2017 lopussa. Toimitusjohtaja kuuluu Finnairin pitkän aikavälin kannustinohjelmien 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 31.12.2017.

Hakakari, Eija, s. 1961, KM, henkilöstöjohtaja	12 298
Harra-Salonen, Katri, s. 1969, DI, eMBA, digitalisaatiosta vastaava johtaja	2 437
Järvinen, Juha, s. 1976, MBA, kaupallinen johtaja	8 208
Karhu, Piia, s. 1976, KTT, asiakaskokemuksesta vastaava johtaja	3 411
Sarelius, Sami, s. 1971, OTK, lakiasiaintojohtaja	50 037
Schildt, Jaakko, s. 1970, insinööri, MBA, operatiivinen johtaja	2 498
Suominen, Arja, s. 1958, FM, eMBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja	82 727
Vähähyppä, Pekka, s. 1960, KTM, eMBA, talousjohtaja	56 476

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 2017 Finnairin johtoryhmä kokoontui keskimäärin kaksi kertaa kuukaudessa. Johtoryhmän ajasta merkittävä osa käytettiin Finnair-konsernin strategisten hankkeiden johtamiseen sekä strategian edelleen kehittämiseen. Laivaston ja liikenteen kasvun edellyttämät investoinnit sekä kasvuun liittyvät operatiiviset haasteet työllistivät johtoryhmää koko vuoden ajan. Johtoryhmä jatkoi yhtiön strategiaa ja uudistumista tukevaa johtamisen ja osaamisen kehittämissuunnitelmaa. Johtoryhmä keskittyi myös yhtiön taloudelliseen tilanteeseen sekä toiminnan laadun, asiakaskokemuksen ja henkilöstön työhyvinvoinnin, työkyvyn ja työturvallisuuden parantamiseen. Lisäksi johtoryhmä työskenteli yhtiön eettisen toimintakulttuurin ja vaatimuksenmukaisuuden (compliance), keskeisten liiketoimintaprosessien ja sisäisten kontrollien vahvistamiseksi.

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 vastaa mm. Finnairin reitti-, loma- ja rahtiliikenteen laivasto- ja verkostostrategiasta sekä lyhyen ja pitkän aikavälin liikenteen suunnittelusta. Ryhmä 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 muun muassa 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 muun muassa digitaalisen palvelukokemuksen kehittämistä koskevat päätökset niin asiakas- kuin työntekijärajapinnassa, digitaaliseen suunnitteluun ja toteutukseen liittyvät kehitys- ja IT-hankkeet sekä teknologiakysymykset. Myös osaamis-, innovaatio- ja teknologiakyvykkyyksien kehittäminen digitalisaation alueella kuuluvat ohjausryhmän tehtäviin. Ohjausryhmä kokoontuu noin kerran kuukaudessa, ja sen puheenjohtajana toimii digitaalisesta transformaatiosta 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 keskustelee myös yhtiön taloudellisesta tilanteesta, operatiivisen toiminnan laadusta, asiakastytyvyydestä sekä merkittävistä kehityshankkeista. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista.

Vuonna 2017 johtokunta kokoontui seitsemän kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä sekä eräissä yhtiöissä myös henkilöstöryhmien ehdottamista edustajista. Tytäryhtiöiden hallitusten tärkeimpiä tehtäviä ovat strategian laatiminen, toimintasuunnitelman ja budjetin vahvistaminen sekä investoinneista ja vastuusitoumuksista päättäminen Finnairin hallituksen määrittelemien valtuuksien rajoissa.

Finnairin tytäryhtiöt on esitetty tilinpäätöksen 2017 liitetiedossa 4.2.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines Ab:ssa (omistusosuus 40 prosenttia 17.11.2017 asti ja 100 prosenttia sen jälkeen). 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. 17.11.2017 Finnair hankki omistusoikeuden koko Nordic Regional Airlines AB:n osakekantaan aikaisempien enemmistöomistajien Staffpoint Oy:n ja Kilco Oy:n irtautuessa omistuksistaan Staffpoint Oy:n omistusjärjestelyiden vuoksi. Finnairin tavoitteena on löytää uusi enemmistöomistaja Nordic Regional Airlinesille.

Finnair hankkii tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja strategisilta kumppaneilta, kuten Helsinki-Vantaalla maapalveluita Swissport Finland Oy:ltä ja moottori- ja laitehuollon palveluita SR Technicsiltä, Lufthansa Technikiltä ja Rolls-Royceelta. IT- ja mobiilipalveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa IBM ja Apple. Näiden sopimusten kustannus- ja laatuavoitteet 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.

Finnairin palveluntarjoajien odotetaan toimivan Finnairin hankinnan eettisten periaatteiden (Supplier Code of Conduct) mukaisesti. Finnair pyrkii sopimuksissaan saamaan oikeuden tarkastaa yhteistyökumppaneidensa hallintoa ja turvallisuuskäytäntöjä.

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja hankinnan eettiset periaatteet (Supplier Code of Conduct) 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

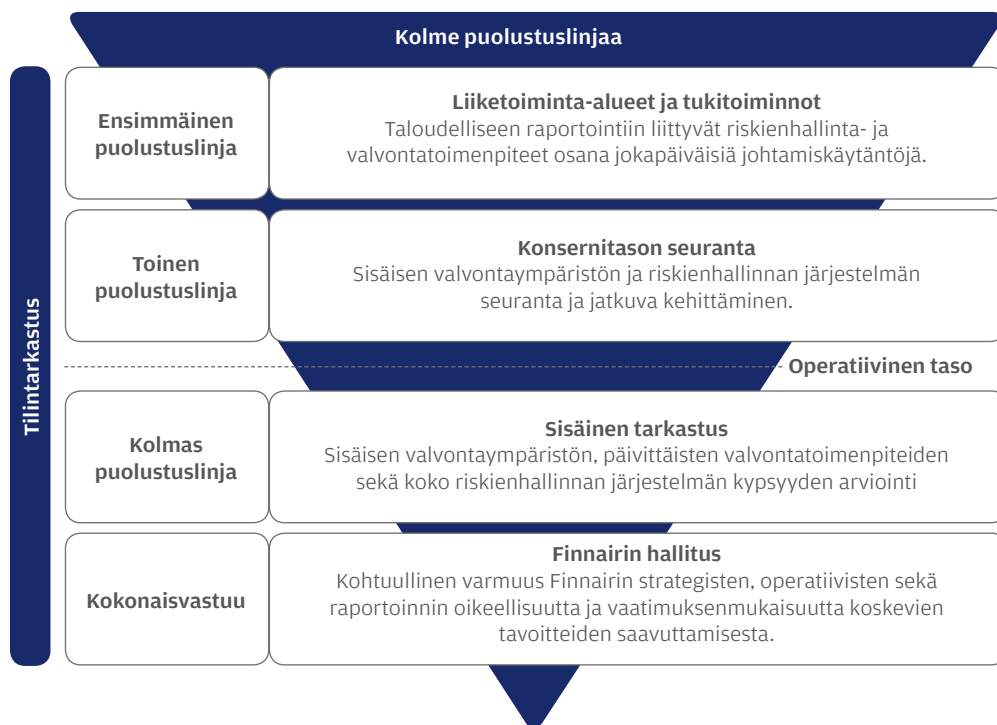
Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja johtamisjärjestelmä muodostavat perustan yhtiön valvontaympäristölle. Ne ovat valvontatoimien tiedostamisen ja toteuttamisen pohjana koko organisaatiossa. Finnairin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteet on kirjattu konsernin riskienhallintapolitiikkaan. 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.

Sisäinen tarkastus arvioi valvontaympäristöä sekä suunniteltujen valvonta- ja riskienhallintatoimien tilaa ja vaikuttavuutta. Jotta sisäisen tarkastuksen riippumattomuus voidaan taata, se raportoi suoraan Finnairin hallituksen tarkastusvaliokunnalle ja toimii hallinnollisesti toimitusjohtajan alaisuudessa. Hallituksen nimittämä tarkastusvaliokunta valvoo taloudellista raportointiprosessia sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän kypsyystasoa. Tässä kuvatut roolit ja vastuut ovat osakeyhtiölain ja listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaisia. Alla olevassa kuvassa esitetään yhteenveto lueteltujen sidosryhmien rooleista sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän käytännön toteuttamisessa.

Roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmän käytännön toteuttamisessa



Riskien arviointi

Finnairin taloudelliseen raportointiin liittyvien riskien arvioinnin tavoitteena on tunnistaa, arvioida ja priorisoida merkittävimmät uhat sisäisen ja ulkoisen raportoinnin luotettavuudelle konsernin, yksiköiden, toimintojen ja prosessien tasolla. Liiketoimintojen business controllerit sekä taloushallinnon palvelukeskuksen financial controllerit ja muu henkilöstö toteuttavat jatkuvaa taloudellisen raportoinnin prosesseihin liittyvää riskien arviointia osana työtään.

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.

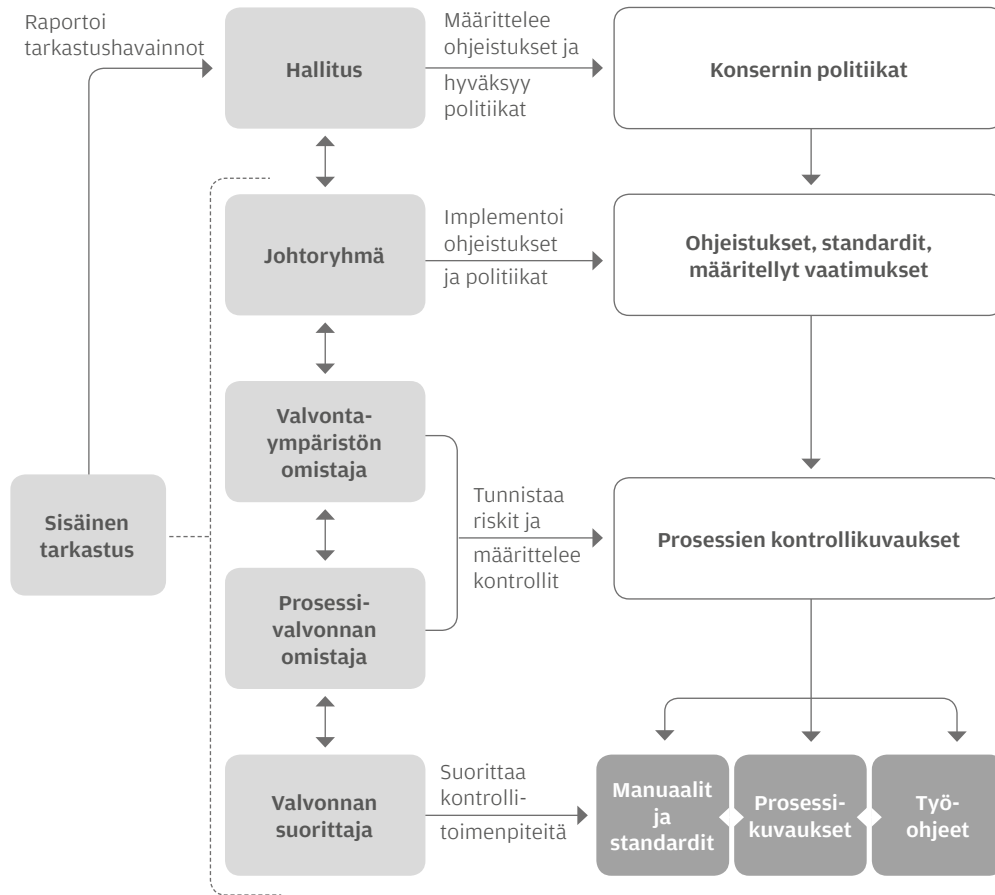
Valvontatoimenpiteet ovat:

- luonteeltaan ennakoivia, suojaavia ja korjaavia
- liiketoimintayksiköiden, konsernitoimintojen ja tytäryhtiöiden raportointiprosesseihin integroituja
- toimeenpantu konsernin politiikkojen kautta
- kuvattu kontrollikatalogeihin
- viety käytännön tasolle standardien, ohjeiden ja manuaalien sekä prosessikuvausten ja työohjeiden kautta
- määritellyn hallinnointimallin mukaisesti seurattavia ja kehitettäviä.

Raportointiin liittyvät valvontavastuut on kuvattu alla olevassa matriisissa:

Rooli	Kuvaus
Valvontaympäristön omistaja - Talousjohtaja	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 poliitikoissa, erityisissä ohjeissa ja prosessitason menettelyiden kuvauksissa.

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

Seuranta ja kehittäminen

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

Taloudelliseen raportointiin liittyvän sisäisen valvonnan painopistealueet vuonna 2017 ja 2018

Vuoden 2017 keskeiset toimenpiteet

Vuoden 2017 aikana sisäisten kontrollien kehitys integroitiin entistä tiiviimmin taloushallinnon prosessien kehitykseen osaksi talouden prosessien omistajuuden ja kehittämisen mallia. Mallin mukaan talouden prosesseja ja kontroleja valvotaan, analysoidaan ja kehitetään jatkuvasti. Erityishuomion kohteena olivat taloudellisen ennustamisen ja raportoinnin prosessit. Nämä prosessit ja niihin liittyvät kontrollit käytiin läpi ja määriteltiin uudelleen osana uuden taloudellisen suunnittelu- ja raportointijärjestelmän käyttöönottoa.

Sisäinen tarkastus ja ulkoinen tilintarkastaja testasivat keskeisiä kontroleja ja tarkastusta vuosisuunnitelmansa mukaisesti.

Suunnitellut vuoden 2018 keskeiset toimenpiteet

Taloushallinnon prosessien ja kontrollien jatkuvan kehittämisen toimintatapaa jatketaan vuonna 2018. Lisäksi sisäisten kontrollien arviointia ja uudelleen määrittelyä jatketaan taloudellisen raportoinnin materiaalisuus- ja riskiarvion perusteella valituilla prosessialueilla.

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 2017 ja 2018

Vuoden 2017 keskeiset toimenpiteet

Sisäisen tarkastuksen painopistealueet vuonna 2017 johdettiin Finnairin strategiasta, johdon toteuttaman riskiarvioinnin tuloksista sekä sisäisissä prosesseissa tapahtuneista muutoksista. Tarkastustoiminnot kiinnittivät erityishuomiota strategiaan fokusalueisiin (kannattava kasvu, asiakaskokemus, henkilöstökokemus, uusiutuminen).

Suunnitellut vuoden 2018 keskeiset toimenpiteet

Sisäisen tarkastuksen painopistealueet ja tarkastussuunnitelma 2018 on hyväksytty hallituksen tarkastusvaliokunnassa joulukuussa 2017. Vuonna 2018 tarkastustoiminta keskittyy neljään edellä mainittuun strategiseen fokusalueeseen, jatkaa valittujen sovellusten tietojärjestelmäkontrollien tarkastamista sekä keskittyy IT-strategian ja tietojärjestelmien yleisten kontrollien tarkastamiseen. Lisäksi sisäinen tarkastus osallistuu sisäisten kontrollien kehitystyöhön käymällä läpi valikoitujen prosessialueiden kontrollikuvauksia.

Compliance (toiminnan vaatimustenmukaisuus)

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan soveltuvaa kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita yhtiön vuonna 2016 päivitetyn eettisen toimintaohjeen (Code of Conduct) mukaisesti. Vahvistaakseen toiminnan vaatimustenmukaisuutta Finnairin Compliance-toiminto eriytettiin omaksi toiminnokseen vuonna 2017, ja konsernin Compliance-toiminnosta vastaava johtaja nimitettiin elokuussa 2017. Compliance-toiminto on hallinnollisesti toimitusjohtajan alaisuudessa ja riippumattomuuden turvaamiseksi se raportoi suoraan Finnairin hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

Compliance-toiminto tukee liiketoimintoja ja konsernihallinnon muita toimintoja lainsäädännön vaatimusten sekä yhtiön toimintaperiaatteiden tunnistamisessa ja noudattamisessa. Compliance-toiminnon keskeisiä tehtäviä ovat myös Finnairin compliance-ohjelman ylläpitäminen ja kehittäminen sekä eettisen yrityskulttuurin edistäminen. Konsernin Compliance-toiminnon lisäksi Finnairin operatiivisissa yksiköissä on lentotoimintaa koskeva, kattava vaatimuksenmukaisuuden seurantarjestelmä, joka liittyy ilmailulainsäädännön ja -määräysten noudattamiseen.

Compliance toiminnon painopistealueet vuonna 2017 ja 2018

Vuoden 2017 aikana Compliance-toiminto keskittyi erityisesti uudistetun eettisen toimintaohjeen implementointiin, kun 4 360 Finnairin työntekijää suoritti Finnairin eettisiä toimintaohjeita koskevan verkkokurssin. Lisäksi johtoryhmien jäseniä ja esimiehiä koulutettiin Finnairin eettisistä toimintaohjeista interaktiivisissa työpajoissa. Myös hankinnan eettiset toimintaohjeet (Supplier Code of Conduct)

uudistettiin vuonna 2017. Toisena keskeisenä alueena oli EU:n tietosuoja-asetuksen täytäntöönpanon valmistautuminen.

Compliance-toiminto tukee myös tehokkaan sisäisen kontrolliympäristön ylläpitämistä, ja se osallistui vuonna 2017 sisäisten kontrollien kehittämiseen sisäisen tarkastuksen ja ulkoisen tilintarkastajan havaintojen ja suositusten perusteella.

Vuonna 2018 Compliance-toiminto tukee konsernin keskeisten kontrollien dokumentointia ja täytäntöönpanoa, erityisesti siltä osin kuin työ liittyy Finnairin toimintaan ja prosesseihin vaikuttaviin lainsäädäntömuutoksiin. Muita painopistealueita vuonna 2018 ovat EU:n tietosuoja-asetuksen täytäntöönpano sekä Finnairin eettisen toimintaohjeen implementointi erityisesti Suomen ulkopuolisissa yksiköissä ja keskeisten ulkoistuskumppanien yhteistyössä.

Lähipiiriliiketoimet

Finnairilla on intressiristiriitojen välttämistä koskeva ohjeistus, joka koskee muun muassa 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 tai 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 yhteisöjen 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 4.6.

Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat

Yhtiön sisäpiiritietoa sekä sen johtotehtävissä toimivien ja heidän lähipiirinsä liiketoimia Finnairin rahoitusvälineillä hallinnoidaan markkinoiden väärinkäyttöasetuksen sekä Nasdaq Helsingin ja yhtiön sisäpiiri ohjeiden



mukaisesti. Yhtiön sisäpiiriohjetta sovelletaan lisäksi niin kutsuttuihin yhtiön 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 johto-henkilöiden liiketoimet tiedotteella samassa määräajassa. 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 vuositulospöytäkirjasta 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 suunnitteleman 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 tiedonantovaliokunta, johon kuuluvat johtoryhmän jäsenet. Tiedonantovaliokunta arvioi yhtiön hallussa olevaa tietoa kahden viikon välein ja muulloinkin tilanteen niin vaatiessa. Mikäli yhtiö lykkää sisäpiirintiedon julkistamista, merkitään yhtiön perustamaan hanke- tai tapahtumakohtaiseen sisäpiirilueteloon 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, 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 kaikessa toiminnassa.

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.

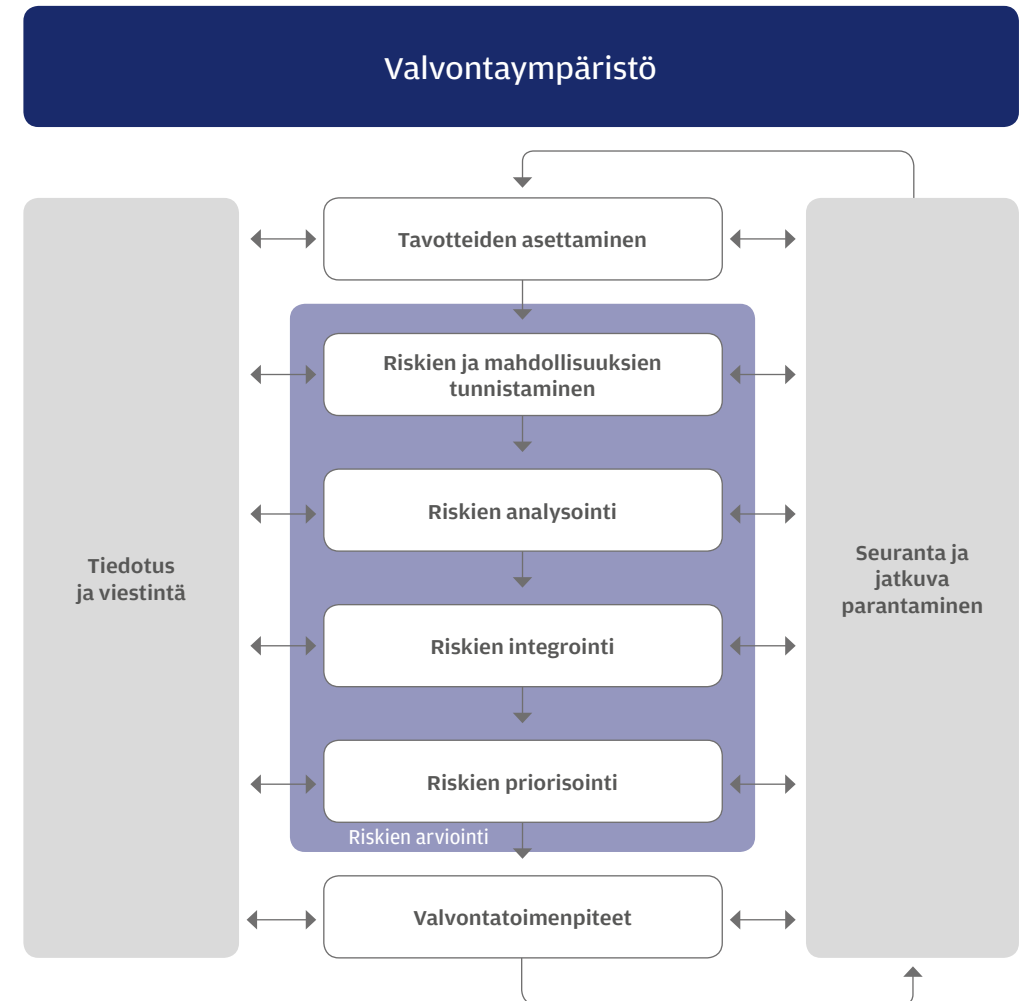
Finnairin riskienhallintapolitiikassa määritellään yleiset puitteet yhtiön riskienhallintaan. Viitekehys on linjassa yleisesti hyväksytyin COSO ERM-viitekehysten ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardin kanssa ja ottaa huomioon toimialakohtaiset vaatimukset.

Erityiset riskienhallinnan periaatteet ja ohjeistukset on määritelty tukemaan Finnairin riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanoa seuraavissa yhteyksissä: rahoitus, uudet liiketoimintamahdollisuudet, ohjelmat ja projektit, toimitusketjun hallinta, lentoturvallisuus, yritysturvallisuus ja tietoturva. Rahoitusriskien hallinnan periaatteet käsitellään tilinpäätöksen liitetiedossa 3.5, s. 59.

Politiikan täytäntöönpano

Hallituksella on kokonaisvastuu Finnairin riskienhallintajärjestelmän asianmukaisuudesta. Sen tehtävänä on hyväksyä yhtiön riskienhallintapolitiikka ja määritellä yhtiön riskinottohalukkuus sekä valvoa riskienhallinnan tehokkuutta.

Finnairin toimitusjohtaja vastaa yhtiön riskienhallinnan asianmukaisuudesta ja riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanon valvonnasta. Toimitusjohtajaa tukee johtoryhmän jäsenistä koostuva riskienhallinnan ohjausryhmä, joka kommentoi konsernin riskienhallintapolitiikan ja asettaa riskienhallinnan painopisteet.





Liiketoimintayksiköt, konsernitoiminnot ja tytäryhtiöt vastaavat yhtiön riskienhallintapolitiikan sisällyttämisestä johtamisjärjestelmään sekä tarkempien riskienhallinnan ohjeiden ja menettelytapojen yhdenmukaistamisesta yhtiön riskienhallintapolitiikan kanssa.

Prosessi

Finnairin riskienhallintajärjestelmä koostuu seuraavista osista:

Tavoitteiden asettaminen

Finnairin riskienhallintajärjestelmä varmistaa, että johdolla on käytössään prosessi, jonka avulla tavoitteisiin liittyvät epävarmuustekijät analysoidaan ja hallitaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

Riskien arviointi

Riskien arvioinnit toteutetaan yhtiön riskienhallintapolitiikassa määritellyn vuosisyklin mukaisesti. Finnairin riskienarviointiprosessi tapahtuu osana sekä strategiaprosessia että organisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista.

Yhtiön 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 oletukset tunnistetaan ja niiden vaikutukset analysoidaan osana strategista riskiarviointia.

Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan systemaattisen riskiarvioinnin toteuttamista ja koordinoimista liiketoimintayksiköissä, konsernitoiminnoissa ja tytäryhtiöissä sekä varmistamaan, että riskien arviointi tapahtuu Finnairin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti.

Riskeihin vastaaminen

Yhtiön priorisoituihin riskeihin sovelletaan riskienhallintastrategioita, jotta saadaan kohtuullinen varmuus 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 riippuvuus-suhteet 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 Finnairin 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.

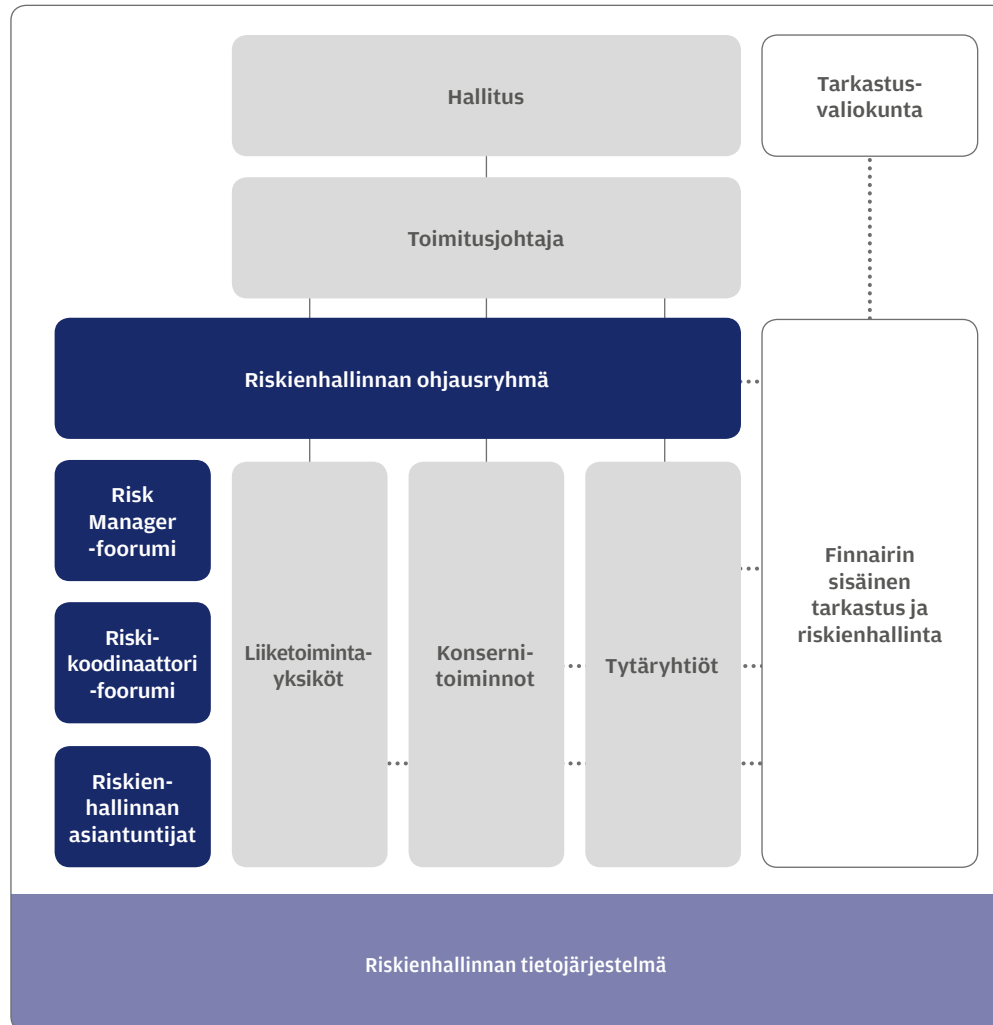
Seuranta ja jatkuva parantaminen

Finnairin riskienhallintajärjestelmä on sekä jatkuvan että määräajoin tapahtuvan seurannan kohteena kohtuullisen varmuuden saamiseksi sen asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta. Käytössä olevaa riskienhallintajärjestelmää parannetaan jatkuvasti PDCA-sykliin (Plan-Do-Check-Act) 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 laatujärjestelmän avulla. Yhtiön turvallisuuden kannalta keskeisiä elementtejä tarkastetaan vuosittain turvallisuus- ja laatujärjestelmän mukaisesti.

Hallituksen tarkastusvaliokunta vastaa konsernin riskienhallintapolitiikan ja riskienhallintaprosessin säännöllisestä valvonnasta ja seurannasta. Finnairin sisäinen tarkastus ja riskienhallinta vastaa riskienhallintajärjestelmän 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 2017 ja 2018

Vuonna 2017 riskienhallinnan kehitystoimet painoutuivat seuraaviin osa-alueisiin: riskienhallinnan integroiminen yhä syvemmin strategiaprosessiin ja siihen liittyvien menetelmien kehittäminen, asetetun riskinottohalukkuuden ja sietokyvyn vieminen osaksi riskienhallinnan ohjausryhmän päätöksentekoprosesseja, sekä yhteistyökumppaneihin ja toimittajiin liittyvän systemaattisen riskienhallinnan syvempi toteuttaminen.

Vuonna 2018 riskienhallinnan kehittäminen painottuu seuraaville alueille: Finnairin liiketoimintayksiköiden, konsernitoimintojen ja tytäryhtiöiden riskienhallinnan entistä paremmin kokoavan lähestymistavan kehittäminen sekä yhteistyökumppaneihin ja toimittajiin liittyvän systemaattisen riskienhallinnan jatkuva kehittäminen.

Suurimmat riskit

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloudellisten suhdanteiden muutoksiin. Finnairilla on käytössään kokonaisvaltainen riskienhallinnanprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskit jäävät yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Seuraavalla sivulla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

**Suurimmat riskit**

Riski	Määritelmä	Riskiä vähentävät toimet (eivät rajoitu ainoastaan seuraaviin)
LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ		
Kilpailijat	Riski, että kilpailijat tai uudet markkinoille tulijat ryhtyvät toimiin, joiden tarkoituksena on luoda kestävä kilpailuetua Finnairia vastaan.	<ul style="list-style-type: none"> Kilpailijoiden toiminnan jatkuva seuranta Skenaarioanalyysi Valmiussuunnittelu
Taloudellinen epävakaus	Riski, että merkittävä taloudellinen epävakaus tai muu laajamittainen taloudellinen häiriö vähentää 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 markkinatutemus Konsernitason riskinarviointi Ulkomaan yksiköiden riskinarvioinnit
Lainsäädäntö ja muu sääntely	Riski, että uudet lait, 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 valuuttakurssiposition 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 yhtiöllä syntyisi ylimääräisiä tai tarpeettomia kustannuksia.	<ul style="list-style-type: none"> Vahvan kassan säilyttäminen Rahoituslähteiden monipuolistaminen Ennakkoon sovittu lentokonerahoitus
LIIKETOIMINTA		
Kapasiteetin suunnittelu	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
Myyntituottojen hallinta	Riski, että Finnair ei pysty kilpailukykyiseen tuottojen hallintaan ja optimoimaan tulojaan tuolikielometriä kohden.	<ul style="list-style-type: none"> Maa- ja maailmanlaajuinen myyntistrategia ja myyntituottojen optimointiprosessi Varaustrendien, ennakkovarausten ja myyntitoteuman päivittäinen seuranta Keskeisten muuttujien kuten markkinaosuuksien, hinnoittelurakenteen ja olennaisten kilpailevien lentoyhtiöiden hintatason sekä reittikannattavuuden seuranta
Myynti- ja jakelukanavat	Riski, että erilaisten myynti- ja jakelukanavien kokonaisuus ei ole optimaalinen eri markkinoilla.	<ul style="list-style-type: none"> Jatkuva benchmarking markkinatoimijoihin Kanavaratkaisuihin liittyvä jatkuva kehittäminen



Markkinointimix	Riski, että segmentointi- ja markkinointimix-päätökset tuotteen, hinnan, kampanjoiden ja jakelun osalta eivät tue kestäväen kilpailuedun luomista.	<ul style="list-style-type: none"> • Jatkuva benchmarking ja Finnair-tuotteen strateginen asemointi • Asiakastytyväisyys- ja kuluttajatrenditkimukset 	<ul style="list-style-type: none"> • Jatkuva kehitystyö tuote- ja palveluvalikoimassa
Inhimillinen pääoma	Riski, että Finnair ei voi toteuttaa strategiaansa inhimillisen pääoman riittämättömästä laadusta, sitoutumisesta tai resursoinnista johtuen.	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisten kyvykkyyksien johtaminen • HR-prosessien jatkuva parantaminen • Muutosjohtamisen ohjelma • Työhyvinvointistrategia 	<ul style="list-style-type: none"> • Sisäisen viestinnän johtaminen • Ammattiliittosuhteiden johtaminen • Valmiussuunnittelu • Aktiivinen ja avoin viestintä keskeisten sidosryhmien kanssa
Innovaatioiden hallinta	Riski, että Finnair ei kykene kehittämään ja tarjoamaan tuote-/ palvelu- ja/ tai prosessi-innovaatiota joka tähtää kasvavaan asiakastytyväisyyteen ja kustannustehokkuuteen.	<ul style="list-style-type: none"> • Digitaalinen visio ja strategia • Digitalisoinnin suunnitelmat • Projektiportfolioiden johtaminen • Innovaatioprosessi 	
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 allianssityö • 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 saatavuusongelmilla ja/tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla kustannuksilla on haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen ja kannattavuuteen tai toimittajat saavat neuvotteluvoimaa suhteessa Finnairiin.	<ul style="list-style-type: none"> • Toimittajasuhdehallinta-ohjelma • Toimittajien riskinarviointi • Sopimusriskihallinta • Erilliset tuotekategoriakohtaiset hankinnan asiantuntijat 	<ul style="list-style-type: none"> • Nimetyt 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 • Väsymysriskinhallinnan järjestelmä
Tieto- ja kyberturvallisuus	<p>Riski, että kyberhyökkäys lentoliikenteen järjestelmiä kohtaan vaikuttaa negatiivisesti operaatioihin vaarantaen Finnairin maineen.</p> <p>Riski, että sopimattomat osapuolet voivat käyttää Finnairin arkaluonteisia tai salaisia tietoja vaarantaen tiedon luottamuksellisuuden ja/tai eheyden.</p> <p>Riski, että laajamittainen hyökkäys tai toimintahäiriö tietojärjestelmissä vaikuttaa Finnairin kykyyn jatkaa liiketoimintaa suunnitellusti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Riskiarvioinnit • Turvallisuusauditoinnit ja arvioinnit • Riskienhallintatoimet • Valmiussuunnittelu 	

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS 2017

Sisällysluettelo

Johdanto	111
Johdon palkitsemisperiaatteet ja päätöksentekojärjestys	111
Finnairin palkitsemisperiaatteet	112
Muuttuvat palkanosat	112
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot	113
Henkilöstörahasto	113
Henkilöstön osakesäästöohjelma Fly Share	113
Avainhenkilöiden suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä	113
Ohjelmien suoritusmittarit ja toteutuminen	114
Lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä	114
Erityispalkkio vuodelta 2017	114
Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän muu palkitseminen ja työsuhteen ehdot	115
Lisäeläkkeet	115
Työsuhteen päättymisen ja erokorvaus	115
Muut edut	115
Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän palkitseminen vuonna 2017	115
Hallituksen palkkiot vuonna 2017	117

Johdanto

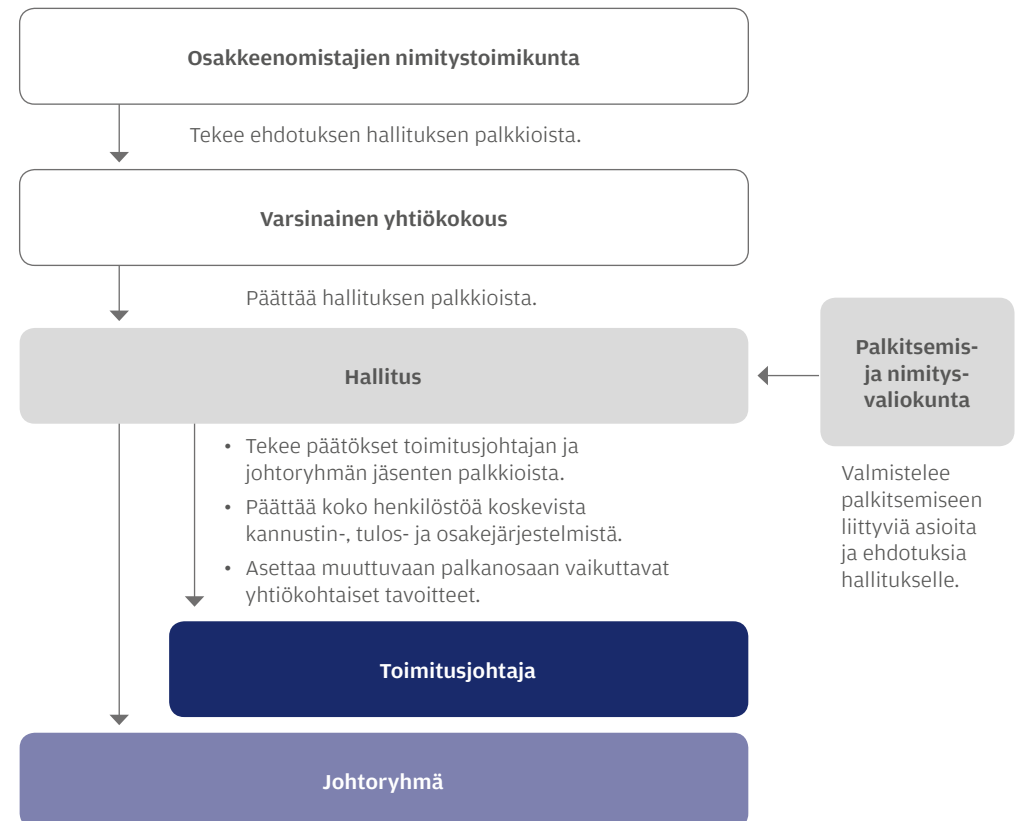
Finnairin palkka- ja palkkioselvitys kuvaa yhtiön palkitsemiskäytäntöjä sekä ylimmän johdon eli hallituksen, toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkitsemista vuonna 2017. Lisätietoja saa yhtiön internetsivuilta www.finnairgroup.com. Palkka- ja palkkioselvitys on laadittu Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaiseman Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin 2015 mukaisesti, ja se kattaa myös muita keskeisiä palkitsemisen osa-alueita, joiden arvelemme kiinnostavan lukijaa.

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.

Palkitsemisen päätöksentekojärjestys





Finnairin palkitsemisperiaatteet

Finnairin tavoitteena on rekrytoida, motivoida ja kehittää työntekijöitä siten, että heille mahdollistetaan lähtökohdat yhtiön strategian onnistuneeseen toteuttamiseen. Motivoiva, reilu, kilpailukykyinen ja läpinäkyvä palkitsemisrakenne vaikuttaa selvästi tämän tavoitteen saavuttamiseen. Palkitsemisen täytyy olla myös kustannuksien näkökulmasta kilpailukykyistä.

Finnairin palkitsemiskäytännöt noudattavat paikallisia lakeja, määräyksiä ja käytäntöjä sekä valtion omistamien yhtiöiden johdon palkitsemisohjeita. Eri työntekijäryhmien kokonaispalkitsemista verrataan vuosittain jokaisessa toimintamaassa paikallisiin palkkoihin vastaavissa tehtävissä.

Toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten sekä ylempien toimihenkilöiden ja ulkomaan toimipisteiden henkilökunnan palkka- ja palkkiorakenne on seuraava:

I. Kiinteä palkitseminen: peruspalkka

II. Muuttuva palkanosa: lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimet, joissa palkitseminen on sidottu yhtiön ja henkilön suoritukseen

III. Työsuhde-edut: luontoisedut ja muut henkilöstöedut

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, ja se mahdollistaa yhdenmukaisen palkitsemisen sekä yhtiön sisällä että ulkoisiin markkinoihin nähden.

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

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

Finnair kehittää työn palkitsevuutta ja kiinnostavuutta tarjoamalla taloudellisten etuisuuksien lisäksi mahdollisuuksia työssä kehittymiseen ja tehtäväkiertoon yhtiön sisällä. Työntekijät viihtyvät hyvin Finnairissa – työurat ovat keskimäärin pitkiä ja vaihtuvuus vähäistä. Vuoden 2017 lopussa koko henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä Finnairissa oli 15,0 vuotta.

Keskimääräiset palvelusvuodet Finnairin eri työntekijäryhmissä 31.12.2017

Henkilöstöryhmä	Keskimääräiset palvelusvuodet
Johtoryhmä	5,6
Lentäjät	12,8
Johtotehtävissä olevat	13,9
Ylemmät toimihenkilöt	13,9
Tekniset toimihenkilöt	24,7
Tekniset työntekijät	18,8
Matkustamohenkilökunta	16,3
Maapalvelutyöntekijät	15,0
Lentoalan toimihenkilöt	19,5
Matkatoimistovirkailijat	14,6
Matkaoppaat	5,5
Matkatoimistot, ylemmät toimihenkilöt	9,5
Ulkomaat	10,9
Kaikkien työntekijäryhmien keskiarvo	15,0

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. Suorustavoitteet asettaa Finnairin hallitus.



Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä

Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmän tarkoituksena on tehostaa yksilön ja organisaation suoritusta sekä tukea strategisten hankkeiden nopeaa toteuttamista. Lyhyen aikavälin muuttuvan palkanosan tavoite-taso määräytyy tehtäväluokan mukaan ja on 2,5–30 prosenttia peruspalkasta. Mikäli henkilö ylittää hänelle asetetut tavoitteet merkittävästi, voi kannustinpalkkio olla maksimissaan 5–60 prosenttia vuositason perus-palkasta. Palkkio lasketaan kyseisen suoritusjakson aikana maksetusta peruspalkasta.

Kannustinjärjestelmän suoritusjakso on puolen vuoden mittainen. Tällä tuetaan strategisten hankkeiden nopeaa toteuttamista ja helpotetaan reagoitua nopeasti muuttuvaan markkinaympäristöön. Vuodesta 2018 toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän suoritusjakso on kuitenkin 12 kuukautta. Muiden kannustinjärjestel-mässä mukana olevien työntekijöiden kannustinjakso on edelleen kuusi kuukautta.

Yhtiön toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten kannustinpalkkiot perustuvat hallituksen asettamiin taloudellisiin, operatiiviseen toimintaan ja laatuun liittyviin mittareihin.

Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä kannustinpalkkion tavoitetaso on 30 prosenttia ja maksimitaso 60 prosenttia peruspalkasta. Kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustin-palkkiot) eivät voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

Henkilöstörahaso

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahaso, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin toimitusjoh-taja ja muut johtoryhmän jäsenet eivät kuulu henkilöstörahasoon. Henkilöstörahasoon eivät kuulu myös-kään suoritusperusteisen osakeohjelman piirissä olevat henkilöt. Vuonna 2017 henkilöstörahasoon tavoitteet saavutettiin 116-prosenttisesti yhtiön hyvän tuloksen ansiosta ja henkilöstörahasoon ohjataan 6,7 milj. euroa.

Henkilöstön osakesäästöohjelma Fly Share

Finnairin hallitus päätti 27.3.2013 suunnata Fly Share -osakesäästöohjelman 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. Joulukuussa 2017 Finnairin hallitus päätti uudesta säästökaudesta, joka alkaa 1.7.2018.

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. Kertyneillä säästöillä ostetaan osakkeita markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositarkastusten julkistamispäivien jälkeen. Ostetuille osakkeille säästökauden aikana maksetut osingot käytetään automaattisesti Finnairin osakkeiden ostamiseen osingonmaksun jälkeisenä osakkeiden ostopäi-vänä.

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 2017 Finnair luovutti yhteensä 167 353 osaketta kannustinpalkkiona vastikkeetta kauden 2014–2015 Fly Share -ohjelmaan osallistuneille.

Avainhenkilöiden suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnairilla on suoritusperusteinen, osakepohjainen kannustinjärjestelmä rajoitetulle määrälle avainhenki-löistöä. Järjestelyn tarkoitus on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkällä aikavälillä omistaja-arvoa lisäten ja sitouttaa johtoa entisestään yhtiöön.

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2016 yhtiön avainhenkilöiden suoritusperusteisen osakepohjaisen kannustinjärjestelmän uudesta rakenteesta. Vuosien 2017–2019 ohjelma on ensimmäinen uutta rakennetta noudattava kannustinohjelma, ja joulukuussa 2017 Finnairin hallitus päätti uudesta, vuodet 2018–2020 katta-vasta ohjelmasta. Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytet-tävissä toimituksen jälkeen.

Johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen.

Maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.



Kannustinohjelma tarjoaa osallistujille mahdollisuuden ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Mahdolliset vuosien 2018–2020 ohjelman osakepalkkiot toimitetaan osallistujille keväällä 2021.

Mikäli vuosille 2018–2020 asetetut tavoitteet toteutuvat täysimääräisinä, ohjelman osallistujille toimitettavien osakkeiden määrä on noin 370 000. Osakkeet ovat veronalaista tuloa, ja osakkeiden bruttomäärästä vähennetään verojen mukainen osuus, minkä jälkeen jäljelle jäävä osakkeiden netto-osuus toimitetaan osallistujien arvo-osuustileille.

Kauden 2018–2020 ohjelmaan oikeutettujen avainhenkilöiden määrä on noin 70.

Henkilö ei ole oikeutettu palkkioon, mikäli hän irtisanoutuu tai hänet irtisanotaan ennen osakkeiden maksu-
hetkeä. Hallitus on lisäksi oikeutettu painavasta syystä muuttamaan tai perumaan palkkion tai siirtämään sen maksua. Lisäksi hallitus on oikeutettu poistamaan henkilön ohjelmasta, mikäli henkilö on syyllistynyt merkittävään rikkeeseen tai toiminut tavalla, joka on yhtiölle haitallista tai yhtiön intressien vastaista.

Ohjelmien suoritusmittarit ja toteutuminen

Vuosia 2014–2016, 2015–2017 ja 2016–2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Näiden mittarien painoarvot ovat 50 ja 50 prosenttia.

Vuosia 2014–2016 koskeva ohjelma toteutui 118-prosenttisesti, kun tavoite oli 100 prosenttia ja maksimi 200 prosenttia.

Vuosia 2017–2019 ja 2018–2020 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) ja liikevaihdon kasvu.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin.

Lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti 13.10.2014 suunnata yhtiön lentäjille pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän. Ohjelma on osa Finnairin ja Suomen Liikenneentäjäliiton (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 säästösopimuksessa määriteltyjen säästöjen toteutuminen sovitun aikataulun mukaisesti vuosina 2015–2018. Lisäksi yhtiön osakekurssin tulee olla ohjelman päättyessä vähintään 4 euroa. Jos nämä edellytykset täyttyvät, lentäjillä on oikeus rahapalkkioon, joka perustuu osakkeen kurssiin. Palkkion arvo 4 euron osakekurssitasolla on yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti 8 euron osakekurssia vastaava ansainta on 24 miljoonaa euroa, mikä on myös ohjelman maksimiansaintataso. Koko neljän vuoden jaksolle laskettuna yksittäisen lentäjän ansaintamahdollisuus vuositasolla on 5–10 prosenttia vuosittaisesta peruspalkasta.

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

Erityispalkkio vuodelta 2017

Finnairin menestyksekkään käänteen ansiosta Finnairin työntekijöille päätettiin maksaa enintään 2 000 euron rahapalkkio henkilöä kohden tammikuun 2018 palkanmaksun yhteydessä. Toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet eivät ole oikeutettuja palkkioon.



Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän muu palkitseminen ja työsuhteen ehdot

Lisäeläkkeet

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. Eläkemaksua maksetaan vuodesta 2017 alkaen.

Johtoryhmälle kertyy eläkettä työntekijän eläkelain mukaisesti. Lisäksi yhtiöllä on lisäeläkejärjestelmä, jonka piiriin osa johtoryhmän jäsenistä kuuluu. Johtoryhmän jäsenten eläkejärjestelyt ovat verolakien tarkoittamia ryhmäeläkevakuutuksia. Kaikki johdon lisäeläkkeitä koskevat sopimukset ovat maksuperusteisia ja lisäeläkejärjestelmän piirissä on kaksi johtoryhmän jäsentä. Lisäeläkemaksun suuruus on 10 prosenttia vuoden TyEL-ansioista. Lisäeläkkeessä on vapaakirjaoikeus, ja eläkeikä on 63 vuotta.

Työsuhteen päättymisen ja erokorvaus

Pekka Vauramon toimitusjohtajasopimuksen mukaan molemmat sopijaosapuolet ovat oikeutettuja irtisanomaan toimitusjohtajasopimuksen ilman erityisiä perusteita. Irtisanomisaika on sekä yhtiön että toimitusjohtajan puolelta kuusi kuukautta. Yhtiön päättäessä sopimuksen toimitusjohtajalle maksetaan kahdentoista kuukauden kokonaispalkkaa (peruspalkka + työsuhte-etujen verotusarvo) vastaava erokorvaus irtisanomisan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos toimitusjohtaja irtisanoutuu tai siirtyy eläkkeelle.

Johtoryhmän jäsenten toimitusjohtajasopimusten mukaan molemmilla osapuolilla on mahdollisuus irtisanoa sopimus ilman erityisiä perusteita. Irtisanomisaika on molemminpuolisesti enintään 6 kuukautta. Yhtiön päättäessä työsuhteen johtajalle maksetaan työsuhtesopimuksesta riippuen enintään 12 kuukauden peruspalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisan palkan lisäksi. Korvausta ei suoriteta, jos työsuhtesopimus puretaan tai jos johtaja irtisanoa itse työsuhtesopimuksen tai siirtyy eläkkeelle.

Muut edut

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.

Johtoryhmän jäsenillä on vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus, johdon vastuuvakuutus sekä oikeus sairaskuluvakuutukseen. Lisäksi johtoryhmän jäsenillä on auto- ja matkapuhelinetu yhtiön politiikan mukaisesti.

Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän palkitseminen vuonna 2017

Finnair Oyj:n toimitusjohtajana toimi vuonna 2017 Pekka Vauramo. Johtoryhmässä oli vuonna 2017 toimitusjohtajan lisäksi kahdeksan henkilöä. Johtoryhmän jäsenet on esitelty tarkemmin vuosikertomuksen sivulla 119.

Vuonna 2017 johdolle maksettiin kauden 2014–2016 pitkän aikavälin kannustimet yhdessä osassa maaliskuussa 2017. Ohjelma toteutui 118-prosenttisesti, kun tavoite oli 100 prosenttia ja maksimi 200 prosenttia.

Johtoryhmän palkka- ja palkkioerot vuosien 2016 ja 2017 välillä johtuvat pääasiassa juuri kauden 2014–2016 pitkän aikavälin kannustimien maksamisesta, sillä ne toteutuivat yhtiön hyvän tuloksen ansiosta korkeampina kuin edellisvuonna.

**Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän palkkiot 2017 maksuperusteisesti**

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa	Toimitusjohtaja 2017	Toimitusjohtaja 2016	Johtoryhmä ¹ 2017	Johtoryhmä ¹ 2016
	Pekka Vauramo	Pekka Vauramo		
Peruspalkka²				
Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä on hallituksen päättämä kuukausittain maksettava peruspalkka.	Yhteensä, euroa	648 964	648 912	1 764 987
			1 764 987	1 686 867
Luontoisedut				
Työsuhde-etuja on kuvattu vuosikertomuksen sivulla 112.	Autoetu, verotusarvo	0	0	54 234
	Puhelinetu, verotusarvo	240	240	1 920
	Muut verotettavat etuudet ³	2 297	2 052	16 674
	Yhteensä, euroa	2 537	2 292	79 234
Lyhyen aikavälin kannustimet⁴				
Periaatteita on kuvattu vuosikertomuksen sivulla 113.	Yhteensä, euroa	236 070	260 889	621 394
			621 394	588 791
Pitkän aikavälin kannustimet				
	Avainhenkilöiden LTI, raha- ja osakeosuus yhteensä	224 851	80 793	326 057
	Fly Share, raha- ja osakeosuus yhteensä	5 888	0	6 563
	Yhteensä, euroa	230 739	80 793	332 620
			332 620	89 935
Lisäeläkkeet (maksuperusteiset)				
	Yhteensä, euroa	123 600	0	57 150
			57 150	78 155
MAKSETUT PALKAT JA PALKKIOT YHTEENSÄ		1 241 910	992 885	2 848 979
			2 848 979	2 522 982

¹Sisältää palkat ja palkkiot siltä ajalta, kun henkilö on toiminut johtoryhmän jäsenenä.²Peruspalkka sisältää lomarahat.³Muut verotettavat etuudet sisältävät mm. sairaskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstöilput.⁴Vuoden 2016 kannustimien ansaintajakso oli 1.7.2015–30.6.2016 ja vuoden 2017 ansaintajakso oli 1.7.2016–30.6.2017.

Johdon palkitsemista, yhtiön pitkän aikavälin kannustinjärjestelmää sekä eläkemaksuja on kuvattu lisäksi tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.7 Palkitseminen.

Hallituksen palkkiot vuonna 2017

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 2017 yhtiökokouksen päättämät vuosi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille ovat:

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

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnairin reittilennoilla erillisen hallituksen lippuhjesäännön mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa, mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa.

Finnairin hallituksen vuosipalkkiot ovat olleet muuttumattomat vuodesta 2008.

Finnairin hallituksen palkkiot 2017 maksuperusteisesti

Henkilöstöryhmä	Vuosi-palkkiot ¹⁾	Hallituksen kokoukset	Valiokunnan kokoukset	Kokouspalkkiot yhteensä	Verotettavat etuudet ²⁾	Yhteensä
Jäsenet 1.1.-31.12.2017						
Jouko Karvinen (varapj. 16.3. asti ja pj 16.3. alkaen)	54 000	8/8	1/1	15 600	3 156	72 756
Maija-Liisa Friman	33 750	8/8	7/7	9 600	8 910	52 260
Jussi Itävuori	33 750	8/8	5/5	13 200	462	47 412
Jaana Tuominen	30 000	8/8	5/5	7800	1 808	39 608
Jäsenet 16.3.-31.12.2017						
Colm Barrington (varapj.)	22 800	7/7	6/6	15 600	1 834	40 234
Mengmeng Du	22 500	7/7	6/6	19 200	3 139	44 839
Jonas Mårtensson	22 500	7/7	3/4	11 400	0	33 900
Jäsenet 1.1.-16.3.2017						
Klaus Heinemann (pj)	15 300	2/2	0/0	4 800	0	20 100
Nigel Turner	7 500	2/2	1/1	7 200	0	14 700
Gunvor Kronman	7 500	2/2	1/1	1 800	389	9 689

Hallituksen kokouspalkkiot on esitetty yllä maksuperusteisesti.

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

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

HALLITUS 31.12.2017



Jouko Karvinen

s. 1957, DI, Suomen kansalainen
Finnairin hallituksen puheenjohtaja
16.3.2017 alkaen ja jäsen ja varapuheenjohtaja vuodesta 2016.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: -

Päätoimi: Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät: Valmet Oyj:n hallituksen varapuheenjohtaja, IMD Business Schoolin (Lausanne, Sveitsi) säätiön ja hallintoneuvoston jäsen sekä Komatsu Corporation of Japanin kansainvälisen neuvoston jäsen.

Colm Barrington

s. 1946, MA (Econ), Irlannin kansalainen.
Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja ja jäsen vuodesta 2017.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: -

Päätoimi: Toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen, Fly Leasing Limited.

Keskeiset luottamustehtävät: IFG Group plc:n ja Hibernia REIT plc:n hallituksen jäsen.

Mengmeng Du

s. 1980, M.Sc. (Econ), M.Sc. (Tietojenkäsittelytiede), Ruotsin kansalainen.
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2017.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta

Päätoimi: Digitaalinen neuvonantaja, hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät: Skandian hallituksen jäsen, Netonnet Groupin hallituksen jäsen, Ruotsin kansallisen innovaationeuvoston jäsen.

Maija-Liisa Friman

s. 1952, DI, Suomen kansalainen.
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: Tarkastusvaliokunta (pj.)

Päätoimi: Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät: Essity AB:n ja Arvopaperimarkkinayhdistyksen hallitusten jäsen, Boardmanin osakas.

Jussi Itävuori

s. 1955, KTM, Suomen kansalainen.
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta (pj.)

Päätoimi: Toimitusjohtaja, RJI Partners Oy, senioriosakas ja johtaja, RJI Partners Limited

Keskeiset luottamustehtävät: Barona Group Oy:n hallituksen puheenjohtaja, RJI Holding Oy:n ja Cloudator Payroll Oy:n hallituksen puheenjohtaja.

Jonas Mårtensson

s. 1977, M.Sc. Business Admin (liiketoiminnan kehittäminen), M.Sc. Business Admin (yrittäjyys), Ruotsin kansalainen.
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2017.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta

Päätoimi: Videopeliyhtiö Mojangin toimitusjohtaja

Keskeiset luottamustehtävät: -

Jaana Tuominen

s. 1960, DI, Suomen kansalainen
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014.
Riippumaton yhtiöstä ja sen suurimmista osakkeenomistajista.

Valiokunnat: Palkitsemis- ja nimitysvaliokunta

Päätoimi: Fiskars Oyj Abp:n toimitusjohtaja vuodesta 2017

Keskeiset luottamustehtävät: Suominen Oyj, hallituksen jäsen

Finnairin hallitus valittiin 16.3.2017 pidetyssä varsinaisessa yhtiökokouksessa. Lisätietoa hallituksen jäsenistä löytyy osoitteesta <https://company.finnair.com/fi/finnair-yrityksena/hallitus>. Hallituksen jäsenten Finnair-osakkeiden omistuksesta löytyy tietoa osoitteesta <https://investors.finnair.com/fi/governance/insider-issues/managers-holdings>.



JOHTORYHMÄ 31.12.2017



Pekka Vauramo

s. 1957, DI, Finnairin toimitusjohtaja 1.6.2013 alkaen. Vauramo toimi vuosina 2007-2013 lastinkäsittely-yhtiö Cargotecin palveluksessa, viimeksi MacGregor-liiketoiminta-alueen operatiivisena johtajana Hongkongissa. Ennen Cargotecia Vauramo työskenteli ruotsalaisessa kaivos- ja rakennusyhtiö Sandvikissa vuosina 1985-2007. Keskeiset luottamustehtävät: Glaston Oyj, hallituksen jäsen 2011-, Boliden Group, hallituksen jäsen 2016

Sami Sarelius

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

Arja Suominen

s. 1958, FM, eMBA, viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja 14.3.2011 alkaen. Suominen on aiemmin työskennellyt Nokiasa lähinnä viestinnän johtotehtävissä, viimeksi Nokian viestintäjohtajana.

Pekka Vähähyyppä

s. 1960, kauppatieteiden maisteri, eMBA, Finnairin talousjohtaja 17.8.2015 alkaen. Vähähyyppä toimi Stockmann Oyj:n palveluksessa vuosina 2000-2015, viimeksi yhtiön talousjohtajana. Sitä ennen hän toimi talous- ja rahoitushallinnon johtotehtävissä muun muassa Nestlén pohjoismaisissa tytäryhtiöissä, OKO-Venture Capitalissa ja A-lehdissä. Keskeiset luottamustehtävät: A-lehdet Oy, hallituksen jäsen 2013-, IATA Financial Committee 2017-

Katri Harra-Salonen

s. 1969, DI, eMBA, Finnairin Chief Digital Officer (CDO) 21.3.2016 alkaen. Harra-Salonen on tehnyt pitkän uran digitaaliseen transformaatioon liittyvissä tehtävissä. Vuodesta 2012 hän on toiminut perustamansa Umbrella Strategic Advisory Oy:n toimitusjohtajana. Sitä ennen hän on toiminut Fjord Sweden AB:n toimitusjohtajana Tukholmassa sekä johtotehtävissä Satama Interactive Oyj:ssä Suomessa ja Ruotsissa. Keskeiset luottamustehtävät: Veho Oy Ab:n hallituksen jäsen 2016-



Eija Hakakari

s. 1961, KM, henkilöstöjohtaja, aloitti tehtävässään 1.10.2014. Eija Hakakari siirtyi Finnairin palvelukseen Stora Enson Printing and Living -divisionan henkilöstöjohtajan tehtävästä. Hän on aikaisemmin toiminut Rautaruukin henkilöstöjohtajana sekä henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Kiinassa ja Suomessa.

Piia Karhu

s. 1976, kauppatieteiden tohtori, Finnairin asiakaskokemuksesta vastaava johtaja 1.3.2016 alkaen. Finnairin palveluksessa eri johtotehtävissä vuodesta 2013. Ennen nykyistä tehtäväänsä hän vastasi Finnairin verkoston suunnittelusta ja liiketoiminnan kehityksestä.



Juha Järvinen

s. 1976, BA (Hons), MBA, kaupallinen johtaja, aloitti tehtävässään 1.11.2014. Finnairin palveluksessa vuodesta 2012. Järvisellä on pitkä kokemus lentoliikenteen eri palveluiden johtotehtävistä. Ennen nykyistä tehtäväänsä hän toimi Finnair Cargon toimitusjohtajana ja sitä ennen Scandinavian Airlinesin kansainvälisten maapalveluiden johtajana.

Jaakko Schildt

s. 1970, insinööri, MBA, Finnairin operatiivinen johtaja 1.3.2016. Schildt siirtyi tehtävänsä Thomas Cook Airlines UK:n johtotehtävistä. Aiemmin Schildt on toiminut muun muassa Finnair Tekniikan johtajana sekä johtotehtävissä SAS-konsernissa.

Lisätietoa johtoryhmän jäsenten Finnair-osakkeiden omistuksesta löytyy osoitteesta <https://investors.finnair.com/fi/governance/insider-issues/managers-holdings>.



TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään tiistaina 20.3.2018 klo 16.00 alkaen Helsingin Messukeskuksessa, Messuaukio 1, kongressisiiven sisäänkäynti. Ilmoittautuneiden vastaanottaminen alkaa klo 15.00. 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 torstaina 8.3.2018 Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon.

Ilmoittautuminen

Osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää äänioikeuttaan, tulee ilmoittaa osallistumisestaan yhtiölle torstaina 15.3.2018 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 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 torstaina 8.3.2018 klo 10.00.

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

Yhtiökokouspäivämääriä ja aikoja

8.3.2018 Yhtiökokouksen täsmäytyspäivä
15.3.2018 klo 10.00 viimeinen ilmoittautumisaika
20.3.2018 klo 15.00 alkaa yhtiökokoukseen ilmoittautuneiden vastaanotto sekä kahvitarjoilu ja klo 16.00 alkaa varsinainen yhtiökokous

Osingonjakoehdotus

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat olivat 424 036 052,14 euroa 31.12.2017. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa per osake.

Taloudelliset katsaukset vuonna 2018

Finnair Oyj julkaisee neljä taloudellista katsausta vuonna 2018. Julkaisuaikataulu on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2017 perjantaina 16.2.2018
- Osavuosikatsaus tammi-maaliskuulta 2018 keskiviikkona 25.4.2018
- Osavuosikatsaus tammi-kesäkuulta 2018 tiistaina 17.7.2018
- Osavuosikatsaus tammi-syyskuulta 2018 torstaina 25.10.2018

Tilinpäätöstiedote ja osavuosikatsaukset julkistetaan vuonna 2018 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 optiodenomistajia tekemään henkilö- ja osoitetietoja koskevat muutokset suoraan omalle tilinhoitajayhteisölleen. Finnair ei päivitä itse edellä mainittuja tietoja.



Arvioita Finnairista sijoituskohteena

Seuraavat analyttikot seuraavat käsityksemme mukaan säännöllisesti Finnair-konsernia. Lista ei välttämättä ole täydellinen. Finnair on tehnyt sopimuksen analyysipalvelusta Evli Bankin ja Inderesin kanssa. Kaikki alla mainitut analyttikot tekevät analyysia täysin itsenäisesti eikä Finnair vastaa heidän kannanotoistaan.

- Carnegie, Robin Nyberg, Suomi, puh. +358 9 618 71 234
- Evli Bank, Markku Järvinen, Suomi, puh. +358 9 4766 9314
- HSBC, Achal Kumar, UK, puh. +91-80-4555 2751
- Nordea, Pasi Väisänen, Suomi, puh. +358 9 1655 9943
- Pohjola, Jari Räisänen, Suomi, puh. +358 10 252 4504
- Inderes, Antti Viljakainen, Suomi, puh. +358 44 591 2216



VASTUULLISUUS

Puhtaammin, välittäen, yhdessä



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 2017 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
- Yhdenvertaisuus
- Asiakastyytyväisyys
- Täsmällisyys

Finnairin merkittävimmät yritys vastuun vaikutukset liittyvät asiakkaiden ja henkilöstön turvallisuuden varmistamiseen, yhtiön taloudellisen kilpailukykyyn 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 • Markkinointiviestintä • 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 yhteiskuntavastuunsa 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 ei raportoi, koska pieninä toimijoina niillä ei ole katsottu olevan olennaista 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 konsernitason yhteisiä. 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 31.12.2017. Ne eivät sisällä lepäviä työsuhteita eivätkä Aurinkomatkojen Baltian maissa toimivaa tytäryhtiötä Aurinko Ou:ta (työsuhteessa olevien määrä 31.12.2017).

Finnairin suurin yksittäinen materiaalikuluerä on lentopetrolia. Lentopetrolia käsitellään tässä raportissa kuitenkin energiana, sillä käyttötarkoituksensa ja ympäristövaikutuksensa vuoksi lentopetrolia on mielekästä ymmärtää varastoituna energiana. Polttoaineet raportoidaan myös massansa tai tilavuutensa perusteella.

Lentotoiminnan polttoaineenkulutus ja päästöluvut (Euroopan parlamentin ja neuvoston päästökauppadirektiivin 2003/87/EC liite 1) on haettu yhtiön omista seurantajärjestelmistä ja ne perustuvat todelliseen polttoaineen kulutukseen (kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta 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 lentoa varten - ilma-aluksen polttoainetankeissa

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	Finnair Kitchen	x
	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab	x
Muut toiminnot	Amadeus Finland Oy	x
	Konsernihallinto	x
	Yhteiset toiminnot	x
	FTS Financial Services Oy	x
	Finnair Flight Academy Oy	x

olevan polttoaineen määrä, kun ilma-alus on tankattu seuraavaa lentoa varten + tätä seuraavaa lentoa varten tankattu polttoaineen määrä. Tämän menetelmän tarkoituksena on rekisteröidä lentokoneen apuvoimailaitteen polttoaineen kulutus maan pinnalla.

Tilanteissa, joissa menetelmää A ei voida käyttää, käytetään todellista lähtö- ja määräaseman välistä kulutusta (kydyssä olevan polttoaineen määrä - jäljelle jäänyt polttoaineen määrä), johon lisätään keskimääräinen apuvoimailaitteen kulutus.

Polttoaineen massa muunnetaan tilavuudeksi polttoaineen toimittajien ilmoittamien tiheysarvojen perusteella. Jos tiheysarvoa ei ole saatavissa, käytetään oletusarvoa 0,800.

Vuokratkalustolla 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 lentotuntikohtaisten polttoaineen kulustietojen perusteella.

Tietopuutteet ja virheelliset tiedot on korvattu käyttämällä mahdollisimman hyvin vastaavia korvaavia tietoja. Energiakulutuksen raportoinnissa sähkön ja lämmön tiedot perustuvat mitattuihin kulustietoihin 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. Katteoria 3:en hankitun energian epäsuorien päästöjen (muut kuin Scope 1-2) primääritiedot ovat peräisin Finnairin polttoainetietokannasta. Päästökertoimen lähde JET A-1 -lento-polttoaineelle: 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 ympäristöluvan 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 hyvinvoinnista vastaavilta. Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2017 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.

Asiakastytyväisyyteen liittyvät tiedot puolestaan perustuvat asiakastytyväisyystutkimuksiin 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 2017 raportissa.

Raportointijaksolla LSG Sky Chefs Finland Oy siirtyi Finnairin hallintaan 2017 osaksi Finnairin Customer Experience -yksikköä ja LSG Finlandin henkilöstö siirtyi Finnair Kitchenin palvelukseen.

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 ei julkaise erillistä yhteiskuntavastuuraporttia. Kaikki tiedot löytyvät vuosikertomuksesta ja tästä GRI G4-raportointiohjeiston mukaisesta vastuullisuusosiosta.

Raportin painopisteet perustuvat olennaisuusanalysiini, joka on tarkemmin kuvattu sivuilla 123.

**FINNAIR ON
RAPORTOINUT
GRI-OHJEISTUKSEN
MUKAISESTI JO
VUODESTA 2008.**

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 pörs-siyhtiöitä 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 94–105 selvityksessä yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä.

Finnairissa yhteiskuntavastuutyö kuuluu kaikille ja vastuullisuusnäkökohdat pyritään ottamaan huomioon tasapainoisesti kaikissa prosesseissa ja tuotesuunnitel-lussa. Yhteiskuntavastuutoimintoa johtaa yhteiskunta-vastuusta, viestinnästä ja sidosryhmäsuhteista vastaava johtaja, joka kuuluu Finnairin johtoryhmään. Raportointia sekä keskeisiä periaatteita sekä politiikkoja käsi-tellään Finnairin hallituksessa. Kehittämisestä, koor-dinoinnista ja raportoinnista vastaa konsernin yhteis-kuntavastuuyksikkö 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. Vastuullisuusstrate-gian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteis-kunnalle.



Vastuullisuustyön avainalueet tavoitteineen jakautuvat seuraaviin teemoihin: puhtaammin, välittäen, yhdessä. Nämä teemat mittareineen on kuvattu tarkemmin GRI G4-ohjeiston mukaisessa vastuullisuusosiossa.

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 jatkuivat 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 asiantuntemustaan. Yhtiö ei painosta eikä tue taloudellisesti poliittisia tahoja vaikuttaakseen etuihinsa. Edunvalvon-

tatoimien laillisuutta ja eettisyyttä kontrolloidaan osana yrityksen yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Finnairin edunvalvonnan tavoitteena on ylläpitää liikenepolitiikkaan liittyviä vaikuttaja- ja viranomaisuh-teita sekä osallistua näihin asioihin liittyviin neuvotteluihin sekä edunvalvontaorganisaatioiden toimintaan. Valtaosassa siviili-ilmailua ja elinkeinoelämän sääätelyä koskevaa edunvalvontaa Finnair toimii yhteistyössä erilaisten järjestöjen ja kauppakamarien kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvälisissä kattojärjestöissä, kuten A4E:ssä sekä IATA:ssa, myös Elinkeinoelämän keskusliitossa ja sen alaisissa toimialajärjestöissä sekä useammassa kauppakamarissa.

Viestintä

Finnairin tavoitteena on viestiä avoimesti, rehellisesti ja oikea-aikaisesti. Finnair noudattaa viestinnässään pörssiyrityksille ja osakeyhtiöille asetettuja säännöksiä ja veloitteita sekä yhteistoimintalain veloitteita ja valtion omistajaohjauksyksikön viestintälinjauksia.

Finnair ottaa viestinnässään huomioon myös erilaiset näkemykset ja kunnioittaa niitä. Finnairin sisäinen viestintä perustuu vuorovaikutukseen, jossa jokaisella finnairilaisella on vastuu ja velvollisuus viestiä oman toimialueensa asioista kohderyhmilleen. Esimiehillä on lisäksi velvollisuus viestiä tavoitteista, toiminnasta ja tuloksista omassa työyhteisössään ja luoda salliva työympäristö, joka mahdollistaa aidon, rakentavan keskustelun. Yhtiö kehittää suunnitelmallisesti viestintäkanaviaan mahdollistaakseen mahdollisimman jouhevan tiedonvälityksen ja luodakseen mahdollisuuden rakentavaan keskusteluun.

Taloudellisen vastuun johtaminen

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

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

Finnairin tavoitteena on synnyttää kestävää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti, kustannuskilpailukykyisesti sekä sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Vastuullinen toiminta on kannattavan liiketoiminnan kulmakivi, ja Finnair ottaa huomioon toimintansa vaikutukset ympäröivään yhteiskuntaan. Näitä vaikutuksia tunnistavat ja arvioivat yhteiskuntavastuu- ja riskienhallintaorganisaatiot, jotka toimivat toimitusjohtajan valtuuttamina.

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

Ostokäytännöt

Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti Finnairin hankintatoiminta perustuu toimittajien kaikilta osin tasapuoliseen kohteluun. Finnairin hankintapäätöksiä tekevien henkilöiden tulee olla riippumattomia kauppakumppanista. Finnairin henkilöstön tulee jäädä itsensä päätöstilanteissa, jotka koskevat kauppasopimusta tai muuta liiketoimintasuhdetta, johon liittyy sukulaisuus-

suhde, omistusosuus yrityksessä (pois lukien kohtuullinen omistusosuus pörssinoteeratussa yrityksessä) tai muu Finnairin ulkopuolinen kauppa-, velka- tai muu suhde. Finnair ei hyväksy lahjontaa missään muodossa ja edellyttää työntekijöiltään ja yhteistyökumppaneiltaan YK:n ihmisoikeuksien julistuksen 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 viranomais-säädelyjä, jolloin mahdollisten toimittajien tulee olla viranomaisen hyväksymiä. Tällaisia ovat muun muassa kaikki lentoturvallisuuteen liittyvät hankinnat. Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää lentoyhtiöille, jotka yhä enenevässä määrin käyttävät kumppaneita ja palveluntarjoajia. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien sovellettavien lakien ja säädösten noudattaminen on minimivaatimus. Finnair edellyttää toimittajiansa noudattavan olennaisesti samanlaisia eettisiä standardeja kuin yhtiö omassa toiminnassaan. Finnairin hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) sisältävät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi.

Vastuullisuusnäkökohtia tarkastellaan yhteistyössä yhteiskuntavastuuyksikön kanssa. Finnairilla on prosessi ja ohjeistus toimitusketjun vastuullisuuden jatkuvaan parantamiseen ja asioiden käsittelyyn. Se pyrkii jatkuvasti kehittämään periaatteita ja toimintatapoja, joiden avulla negatiiviset vaikutukset, mukaan lukien ihmisoikeusrikkomukset, voidaan minimoida, sekä lisäämään hankintojen vastuullisuutta mahdollisuuksien mukaan.

Ympäristövastuun johtaminen

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

Myös lentokonemelu vaikuttaa lentoasemien sekä lentoonlähde- ja lähestymisreittien vaikutuspiiriin 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 hiili-neutraali 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 ympä-

ristövaikutuksistaan 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. Suorituksensa 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.

Finnair on allekirjoittanut Cambridgen herttuan United for Wildlife (UFW) Buckingham Palace -julkilausuman laittoman villieläinten salakuljetuksen estämiseksi. Allekirjoittajana yhtiö on sitoutunut lisäämään eri sidosryhmien tietoisuutta tätä aiheesta.



Sosiaalisen vastuun johtaminen

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa noudetaan 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 2017 kehitystyötä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioimiseksi. Finnairilla on käytössään SEDEX-järjestelmä osana hankinnan prosesseja ja toimintatapoja, jolla pyritään parantamaan toimitusketjun riskienhallintaa, jäljitettävyyttä ja yhteiskunnallisten vaikutusten arviointia. Järjestelmä otettiin käyttöön yhteistyössä oneworld-allianssin kanssa.

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 toimintaohjeiden 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 missään muodossa. Jokaisella työntekijällä on oikeus ilmoittaa häirinnästä, ja yritys puuttuu jokaiseen tietoonsa tulleen 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 yhtä-

läiset 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 kiusaamisen, häirinnän ja epäasiallisen käyttäytymisen sekä konfliktitilanteiden ehkäisemiseksi. Yhtiö on edistänyt kulttuuria ja toimintamalleja matalan kynnyksen puuttumiseen. Menettelytavat perustuvat työturvallisuuslakiin, ja ne noudattavat sosiaali- ja terveysministeriön suosittelemaa mallia.

Johtamista ja osaamista kehitetään niin yksilö-, tiimi-, yksikkö- kuin organisaatiosoiilla. Oppimis- ja kehittämiskäsitteet koskevat tyypillisesti joko koko henkilöstöä tai ne on räätälöity tietyntoiminnan kehitystarpeeseen. Ne voivat myös olla ammattiosaimista 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 työnantajakuvaan sekä yhteiskuntavastuun sosiaalisen osuuden toteutumista.

Vuonna 2017 aloitettiin Työturvallisuuden johtamisjärjestelmän rakentaminen, jossa yksiköiden hyvät

käytännöt yhdistetään yhteisen toiminnanohjausjärjestelmän sateenvarjon alle. Järjestelmä perustuu Dupontin 12-elementin malliin ja se kattaa yhtiön kaikki toiminnot, tilat sekä noudattaa yhteisen työpaikan periaatteita. Työturvallisuuden johtamisjärjestelmä sitoo myös työterveyshuollon entistä kiinteämmin osaksi Työhyvinvoinnin yhtenäistä johtamisjärjestelmää.

Finnairissa työterveyshuollosta vastaa sen oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnairin Terveyspalveluiden toiminnan painopiste on ennaltaehkäisvässä toiminnassa. Varhaisen välittämisen malli ja työkykyriskin hallintamalli ovat esimerkkejä ennaltaehkäisevää toimintaa ohjaavista periaatteista.

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

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 sivulla 111.

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 matkatavaroidensa kuljetamisesta sovittuun määränpäähän turvallisesti, sujuvasti ja aikataulun mukaisesti. Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lento- ja elintarviketurvallisuus, vastuu henkilöasiakasta 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-hallintojärjestelmänsä (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-operationsin.

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 auditointeihin, asiakaspalautteeseen ja asiakasyytyväisyystutkimuksiin 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 henkilötietoja 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 kuljetusehdoja (<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 tehtä-

vänä 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 laatuajurensa 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/>

TALOUDELLINEN VASTUU

Finnairin tavoitteena on luoda 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, jotka on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisen osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Finnairin taloudellinen vastuu vuonna 2017

Finnairin verojalanjälkiselvitys on esitetty vuosikertomuksen sivulla 91. Finnair pyrkii helpottamaan tilinpäätöksensä lukemista ja siitä saatavan kokonaiskuvan muodostamista viime vuonna hyväksi todetuilla keinoilla: Ensinnäkin liitetiedot esitetään liiketoimintalähtöisinä asiakokonaisuuksina, joissa kuvataan myös asiayhteyteen kuuluvat laadintaperiaatteet, kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät. Toiseksi huomionarvoisia lukuja on korostettu ympyröimällä sekä selostettu tähdellä merkityssä kohokohdat-kehityksessä. Kolmanneksi tilinpäätöksen eri osioissa käytetään lukuja havainnollistavia kuvaajia hahmottamisen helpottamiseksi.

Taloudellisen vastuun tunnusluvut

EC1 Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen

Milj. euroa	2017	2016	2015	2014
Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo				
Konsernin liikevaihto	2 568,4	2 316,8	2 254,5	2 284,5
Liiketoiminnan muut tuotot	77,0	75,5	85,2	18,3
Rahoitustuotot	-0,3	1,0	1,3	3,5
Tuotot yhteensä	2 645,2	2 393,3	2 341,0	2 306,3
Jaettu taloudellinen arvo				
Yrityksen ulkopuolelle maksetut rahavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut	1 901,4	1 939,0	1 802,3	1 905,4
Maksut henkilöstölle*	374,0	341,6	335,6	344,3
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille				
Osingot**	12,8	0	0	0
Korot ja muut rahoituskulut	13,4	11,5	9,7	26,9
Maksut valtiolle***	7,5	8,1	9,6	7,6
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	n/a	n/a	n/a	n/a
Jaettu yhteensä	2 309,0	2 300,2	2 157,2	2 284,3
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen arvo	336,1	93,1	183,7	22,0
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	511,5	516,9	329,7	82,4
Vertailukelpoinen liiketulos	170,4	55,2	23,7	-36,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	13,6	8,9	12,2	-6,5

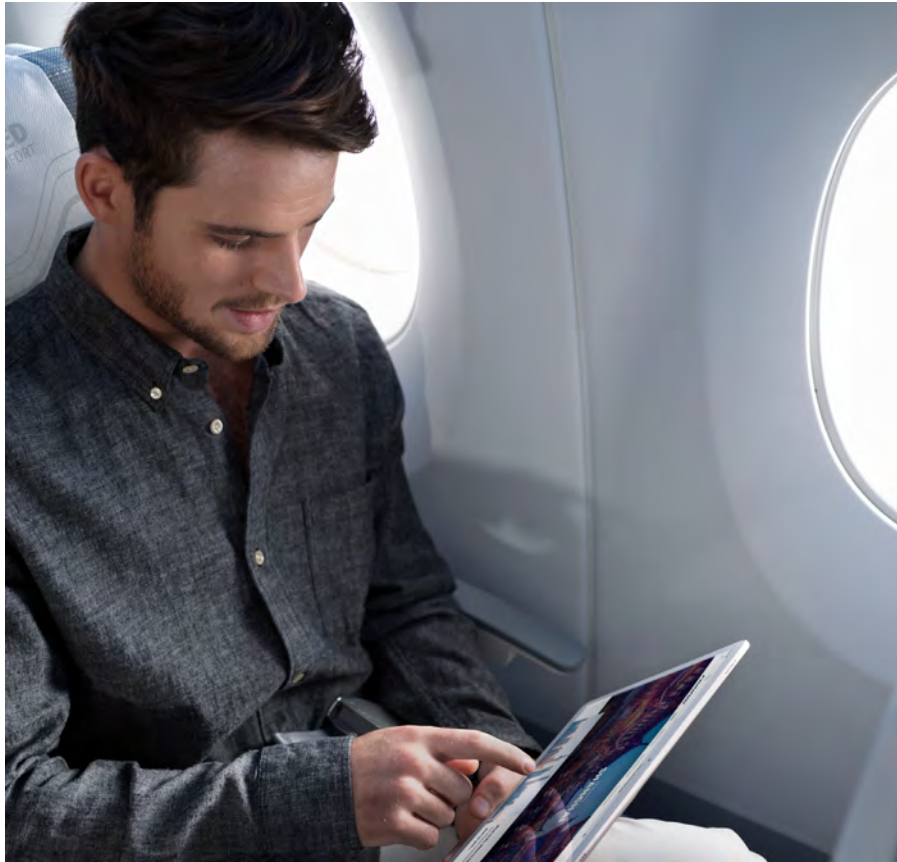
¹ <http://www.finnwatch.org/fi/blogi/365-ruusuja-finnairin-veroraportille>.

* Maksut henkilöstölle sisältävät palkat ja palkkiot sekä eläkekulut. Lisätietoja maksuista henkilöstölle löytyy Finnairin vuoden 2017 Palkka- ja palkkioselvityksestä sivulla 111.

** Hallitus ehdottaa vuoden yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa osakkeelta. Yhtiökokous päätti 16.3.2017, että vuodelta 2016 maksetaan 0,10 euron osinko osakkeelta, yhteensä 12,8 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 4.4.2017.

*** Sisältää tuloverot, sosiaaliturvamaksut ja kiinteistöverot. Lisätietoja maksuista valtiolle löytyy Finnairin vuoden 2017 verojalanjälkiselvityksestä sivulla 91.

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.



ILMASTONMUUTOKSEN TORJUNNASSA KESKEISET TOIMET JA OHJAUSMEKANISMIT KOHDISTUVAT FOSSIILISTEN POLTTOAINEIDEN KÄYTÖN VÄHENTÄMISEEN.

G4-EC2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle

Ilmastonmuutoksen torjunnassa keskeiset toimenpiteet ja ohjausmekanismit kohdistuvat fossiilisten polttoaineiden 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 noin viidenneksen Finnairin toiminnallisista kuluista vuonna 2017, 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 päästövähennysjärjestelmän tukeminen. Finnair operoi modernilla laivastolla ja on investoinut vuodesta 2015 uuden sukupolven polttoainetehokkaisiin laajarunkokoneisiin kilpailuunsa turvaamiseksi. Vuonna 2017 laivastouudistuksen ensimmäinen vaihe saatiin päätökseen.

Finnair on jo vuosia tukenut maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka toimialan operatiivisten, teknologia- ja infrastruktuuriponnistelujen lisäksi edistäisivät kasvihuonekaasujen vähentämistä. Vuonna 2017 Finnair osallistui EU:n päästökauppaan, jota sovellettiin Euroopan sisäisiin lentoihin (Emission Trading Scheme, EU-ETS), ja vuoden 2017 päästökaupasta suoraan aiheutuneet kustannukset olivat Finnairille 3,6 miljoonaa euroa. Markkinapohjaisten päästövähennysmekanismien tulevien vuosien kustannuksia on vaikea arvioida tässä vaiheessa, kun globaalin järjestelmän yksityiskohdat ovat vielä määrittelemättä.

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 2017 Finnair sai CDP-raportin arvosanaksi B:n, joka vastaa Management level -tasoa. Alan keskiarvo oli C. Management level -arvosanan saaneet yritykset toimivat tehokkaasti päästöjen vähentämiseksi ja ympäristövaikutuksien huomioimiseksi toiminnassaan.

G4-EC3 Eläkesitoumusten kattavuus

Työntekijän eläkelain (TyEL) mukainen eläketurva koskee kaikkia Finnairin työntekijöitä. Vuonna 2017 eläkemaksujen osuus palkoista oli 17,9 prosenttia ja eläkkeisiin liittyvä osuus henkilöstökuluista 14,0 prosenttia. Lisäksi osalla henkilöstöstä on eläkesäätiön lisäetu ja johdolla heidän sopimustensa mukainen mahdollinen lisäetu. Yhtiön henkilöstöstä 32,7 prosentilla on eläkesäätiön lisäetu. Finnairin eläkevastuu (FAS) oman eläkesäätiönsä suhteen oli 341,8 miljoonaa euroa vuoden 2017 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 järjestämisluva Dnro 551/530/2006, 13.12.2006). Yksityisesti

omistettuna oppilaitoksena Finnairin Ilmailuopisto rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti. Vuonna 2017 Finnairin Ilmailuopisto sai opetushallituksesta 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 määrästä jokainen muu yksittäinen lentoasema eli niin sanottu ulkokenttä muodostaa alle 5 prosenttia. Myös Finnairin pääkonttori, teknisten palvelujen tytäryhtiö ja lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämisestä vastaava Finnair Kitchen sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentoaseman välittömässä läheisyydessä. Merkittävin osa Finnairin hankinnoista painottuu näistä syistä Helsinki-Vantaan alueelle.

Finnairin tavara- ja palveluhankinnoista kohdistui vuonna 2017 suomalaisille¹ toimittajille 39 prosenttia. Finnairin merkittävin kuluerä on lentopetrolia. Lentopetrolin hankinnassa taloudellisilla seikoilla ja toimitusvarmuudella on merkittävä painoarvo. Lentopetrolia hankitaan paikallisesti eri lentokohteista noin 50 eri toimittajalta. Finnairin vuonna 2017 globaalisti käytännästä 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

muussa maakuljetukset, retkijärjestelyt ja muita toimintaan liittyviä palveluita.

Finnair kerää ja seuraa konsernitason tietoja hankinnoista kaikilta toimittajilta ja kaikilta alueilta. Yhtiö 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. Finnairin hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) sisältävät hankintaa koskevat yleiset vastuullisuus- ja eettisyysperiaatteet. Finnair ajantasaisti vuonna 2017 hankinnan eettiset toimintaperiaatteensa.

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 jatkoi vastuullisuusyhteistyötään kotimaisten toimittajien ja yhteistyökumppanien kanssa vuonna 2017 jatkamalla parhaita toimintatapoja ja käytäntöjä vastuulliseen hankintaan. Yhteistyön tavoitteena oli parantaa kotimaasta ostettujen tuotteiden ja palveluiden jäljitettävyyttä toimitusketjussa.



FINNAIRIN HANKINNAN EETTISET TOIMINTAPERIAATTEET TOIMITTAJILLE (SUPPLIER CODE OF CONDUCT) SISÄLTÄVÄT HANKINTAA KOSKEVAT YLEISET VASTUULLISUUS- JA EETTISYYSPERIAATTEET.

¹ Suomalaiset toimittajat määritetty yhtiön toimipaikan perusteella. Hankinnoissa laskettu mukaan Finnair Kitchen Oy toukokuusta 2017.

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.

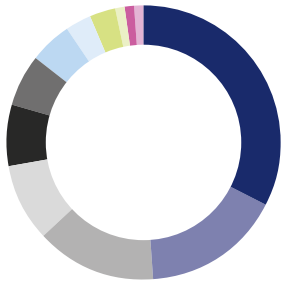
Finnairin sosiaalinen vastuu vuonna 2017

- Finnairin tytäryhtiö 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 kymmeneen periaatteeseen.
- Reilun matkailun yhdistys on tuottanut Aurinkomatkojen henkilökunnalle vastuullisen matkailun koulutuskokonaisuuden. Koulutus antaa vankat perustiedot kestävästä matkailusta sekä valmiudet vastata asiakkaiden tai yhteistyökumppaneiden kysymyksiin.
- Finnair teki ja julkaisi kestäväen kehityksen sitoumuksensa (Sitoumus 2050). Tällä tavoin se toteuttaa myös globaalia YK:n kestäväen kehityksen toimintaohjelmaa osana Suomen kansallista ohjelmaa. Finnair sitoutuu edistämään yhdenvertaisuutta omissa toiminnassaan ja osana asiakasprosesseja.
- Finnair ajantasaisesti vuonna 2017 hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier code of conduct).
- Finnair uudisti käytänteitään asiakasprosesseissa yhdenvertaisuuden edistämiseksi. Koneissa on nähtävillä viittomakielisiä opastevideoita, ja lisäksi varauksen yhteydessä on entistä parempi mahdollisuus ilmoittaa avuntarpeesta matkan aikana.
- Finnair teki sopimuksen UNMedian kanssa ja lennoilla on mahdollisuus tutustua YK:n työhön dokumenttifilmien avulla.
- Vuonna 2015 aloitettu Fit for Future -hanke saatiin vuoden 2017 aikana onnistuneesti päätökseen. Melkein 300 finnairilaista osallistui vuoden kestävään ohjelmaan ja yli puolet heistä onnistui tekemään parannuksia sekä fyysisestä kuntoaan että elämäntapojaan. 20 parhaiten menestyneen joukosta arvottiin kaksi, jotka lähtivät palkinnoksi Etelä-Korean olympialaisiin valitsemansa suomalaisen kanssa.
- We Together @Finnair -työtyytyväisyystutkimuksen tulos oli 3,78/5,0. Tutkimukseen lisättiin vuonna 2017 myös tarkennetut kysymykset tasavertaisuudesta (tulos 3,35) sekä yhdenvertaisuuden kokemuksesta (tulos 3,98).
- Finnairin työnantajakuva on kehittynyt positiivisesti, ja vuonna 2017 Finnair oli Universumin teettämän tutkimuksen mukaan kaupallisen alan opiskelijoiden keskuudessa halutuin työnantaja.
- Finnair uusi Prime-luokituksensa oekom Research AG -analyysissä, ja Finnairin ESGrating on C+ eli 69:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein.
- Finnairin yhteiskuntavastuupolitiikka uudistettiin 2017.



**Henkilöstö ryhmittäin**

%



- Matkustamohenkilökunta (SLSY) 32 %
- Lentäjät (SLL) 16 %
- Ylemmät toimihenkilöt (FYT) 14 %
- Finnair Kitchen 9 %
- Ulkomaat 7 %
- Tekniikan työntekijät (IAU) 6 %
- Maapalvelutyöntekijät (IAU) 5 %
- Lentoalan toimihenkilöt (LTH) 3 %
- Tekniset toimihenkilöt (LHT) 3 %
- Johto 1 %
- Matkaoppaat 1 %
- Matkatoimistovirkailijat 1 %

Henkilöstövastuu

Sosiaalinen vastuu liittyy keskeisesti yhtiön henkilöstöön ja sen työoloihin, sillä Finnair on merkittävä työnantaja. Henkilöstöjohtamisen käytännöt kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut yhteiskuntavastuunäkökohdat.

Henkilöstöön ja sen työoloihin liittyviä vaikutuksia johdetaan Finnairissa strategisten henkilöstölinjausten ja Finnairin henkilöstöpolitiikan mukaisesti. Kaikkien finnairilaisten ohjenuorana toimivat arvot *välitän, yksinkertaistan* ja *olen rohkea* näkyvät henkilöstön mielestä arjessa yhä paremmin. We together @Finnair -henkilöstötutkimuksen tavoitteena on seurata, missä onnistuttu ja missä Finnairin tulee kehittää toimintaansa. Henkilöstötutkimuksen keskeiset teemat ovat Minun työni, Esimiestyö ja johtaminen, Yhdessä tekeminen, Työnantajani.

Johtamisen kehittäminen on Finnairin keskeinen henkilöstöjohtamisen kehitysalue. Tiimien ja organisaation kehittämistarpeet tunnistetaan ja henkilöstön hyvinvointia sekä sitoutumista seurataan säännöllisesti aiemmin mainitun henkilöstötutkimuksen avulla.

G4-10 Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan jaoteltuna

Vuonna 2017 Finnairin kokonaishenkilöstömäärä kasvoi merkittävästi. Aktiivisessa työsuhteessa oli vuoden 2017 lopussa 5 918 henkeä, mikä on 1 080 työntekijää enemmän kuin vuotta aiemmin. Henkilöstön kasvusta noin puolet johtuu Cateringin toiminnan siirtymisestä osaksi Finnair-konsernia. Valtaosa henkilöstöstä työskentelee Suomessa, suurin osa Helsinki-Vantaan lentoasemalla tai sen välittömässä läheisyydessä.

KAIKKIEEN FINNAIRILAISTEN OHJENUORANA TOIMIVAT ARVOT VÄLITÄN, YKSINKERTAISTAN JA OLEN ROHKEA

Suomen ulkopuolella oli 31.12.2017 aktiivisessa työsuhteessa 550 henkilöä. Heistä 167 työskenteli Baltian maissa taloushallinnon toiminnoissa, 18 henkilöä Baltian maissa toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa ja 78 henkeä oppaina Aurinkomatkojen lomakohdeissa. Loput työntekijät toimivat Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä.

Finnairin kokoaikaisten työntekijöiden osuus vuonna 2017 oli 94 prosenttia, ja toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 96 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 42,7 vuotta.

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 28 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.



WE TOGETHER @FINNAIR
-HENKILÖSTÖTUTKIMUKSEN
TULOS OLI
3,78



FINNAIRIN
HENKILÖSTÖ KASVOI
1 051
UUELLA TYÖNTEKIJÄLLÄ
VUONNA 2017



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

Raportointijaksolla LSG Sky Chefs Finland Oy siirtyi Finnairin hallintaan 2017 osaksi Finnairin Customer Experience -yksikköä ja LSG Finlandin henkilöstö siirtyi Finnair Kitchenin palvelukseen.

Finnairin omaan toimintaan ei liity välittömiä, merkittäviä yhteiskuntavastuuriskejä tai -vaikutuksia. Välillisesti tällaisia vaikutuksia voi kuitenkin liittyä etenkin

toimitusketjuun tai ulkoistettuihin toimintoihin. Finnair tekee yhteistyötä useiden yhteistyökumppaneiden kanssa riskien arvioinnin sekä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen parantamiseksi Finnairin toiminnassa ja toimitusketjussa. Yhtiö on ottanut käyttöön hankintaprosesseissaan yhdessä **oneworld**-allianssin kanssa valitun SEDEX-toimittajan auditointityökalun riskienhallinnan, sosiaalisten vaikutusten arvioinnin ja toimitusketjun jäljitettävyyden parantamiseksi. Finnair osallistuu aktiivisesti IOM:n (Kansainvälinen siirtolaisuusjärjestö) ja IATA:n (Kansainvälinen ilmakuljetusliitto) toimintaan ihmiskaupan torjumiseksi ja ehkäisemiseksi sekä ihmisoikeuksien edistämiseksi ilmailualalla.

G4-LA1 Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus

Finnairiin palkattiin vuoden 2017 aikana 1 051 uutta henkilöä, näistä yli puolet oli lentävää henkilöstöä. Samanaikaisesti Finnairista eläköityi n. 350 henkilöä. Henkilöstön vaihtuvuus on Finnairissa varsin vähäinen, alle 4 %. Finnairin työnantajakuva on kehittynyt positiivisesti ja vuonna 2017 Finnair oli Universumin teettämän tutkimuksen mukaan kaupallisen alan opiskelijoiden keskuudessa halutuin työnantaja.

G4-LA2 Kokoaikaisen henkilöstön henkilöstöetuedet, joita ei tarjota määräaikaiselle tai osa-aikaiselle henkilöstölle, alueittain merkittävässä toimipaikoissa

Finnairin henkilöstöä koskevat samat edut työsuhteityypistä 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 kollektiiviin työehtosopimukseen

Uudelleenjärjestelytilanteissa toimitaan Suomessa yhteistoimintalain mukaan. Käsiteltävästä asiasta riippuen neuvottelujen minimiaika on päivästä kuuteen viikkoon. Finnairia koskeissa 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 yhtiökohdaisissa 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 osastotasoisia työsuojeluasiamiehiä. Työsuojeluvaltuutetut ja -asiamiehet valitaan vaalein kaksivuotiskaudeksi. Työsuojeluvaalit järjestettiin viimeksi vuoden 2017 marras-joulukuussa ja valittujen valtuutettujen toimikausi alkaa vuoden 2018 alusta ja kestää vuoden 2019 loppuun. Henkilöstön työterveys- ja turvallisuusasioita käsitellään myös Finnairin luottamusfoorumissa.

Foorumiin kutsutaan johtoryhmän jäsenet, henkilöstöjohto sekä luottamusmiehet ja työsuojeluorganisaatiot. Foorumissa taustoitetaan ja käsitellään laajasti henkilöstöä koskevia asioita, kuten tasa-arvo-, suunnittelu- ja muutosasioita.

G4-LA6 Tapaturmatyypit, tapaturmataajuus, ammattitautitaajuus, menetetyt työpäivät, poissaolot ja työhön liittyvät kuolemantapaukset

Työtapaturmat jaetaan työpaikkatapaturmiin ja työmatkatapaturmiin. Alla olevassa taulukossa näkyvät 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.

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/miniimoimiseksi pyritään ensisijaisesti turvallisiin ja mahdollisimman vähän altistaviin työmenetelmiin.

Avaruussäteilyaltistusarvioita tehtiin vuonna 2017 yhteensä 10 raskaana olleelle lentotyöntekijälle. Finnair Terveyspalvelut on seurannut koko lentävän henkilöstön säteilyannoksia neljännesvuosittain. Altistumistasot eivät ole ylittäneet vuotuisia sallittua rajaa (6mSv). Jokainen lentotyötä tekevä voi tarkistaa oman kumulatiivisen säteilyannoksensa erillisestä selainpohjaisesta järjestelmästä, jonne siirtyy tieto henkilön toteutuneista

lentotunneista sekä matemaattinen laskelma lentoreitin mukaan kertyneestä kosmisen säteilyn annoksesta.

G4-LA8 Ammattiliittojen kanssa tehtyjen sopimusten sisältämät terveys- ja turvallisuusteemat

Ensisijaisia työturvallisuusfoorumeja Finnairissa ovat henkilöstön ja työnantajan yhteiset työsuojelutoimikunnat. Työsuojelun kehittäminen on kirjattu työsuojelun toimintaohjelmaan, jonka painopisteet päivitetään vuosittain.

2017 terveystarkastukset / tarkastusten piirissä olleet	
Finnair Oyj	1 550/4 415
Asiakaspalvelu	
Helsingin lentoaseman asiakaspalvelu	134 /251
Matkustamopalvelu	744/1 805
Operatiivinen yksikkö	
Lentotoiminta	344/906
Rahti	16/120
Finnair Flight Academy	8/31
Tekniikka	291/667

	Työtapaturmat	Työpaikka-tapaturmat	Työpaikka tapaturmataajuus	Työmatka-tapaturmat
2017				
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	71	60	21	11
Lentoyhtiön maahenkilökunta*	39	27	23	12
Finnair Technical Service Oy	20	16	15	4
Finnair Cargo Oy	2	1	6	1
Finnair Flight Academy Oy	0	0	0	0
Aurinkomatkat Oy	5	0	0	5
Yhteensä*	137	104	14	33

*Uutena tilastoissa mukana Finnair Kitchen koko vuoden 2017 Vuonna 2017 ei ammattitautiepäilyä



TYÖTURVALLISUUTEEN LIITTYVÄÄ KOULUTUSTA JÄRJESTETTIIN MUUN MUASSA ENNAKOIVASTA TYÖTURVALLISUUDESTA. LISÄKSI ALOITETTIIN HÄIRINTÄÄN JA EPÄASIAALLISEEN KÄYTTÖKSEEN LIITTYVÄN EHKÄISEVÄN KOULUTUKSEN SUUNNITTELU

Vuoden 2017 painopisteitä olivat muun muassa:

- Työturvallisuusjärjestelmän rakentamisen aloittaminen
- mobiiliraportoinnin kehittäminen
- turvallisuushavaintojen määrän kaksinkertaistaminen edellisvuoteen verrattuna
- riskienarviointien saattaminen ajan tasalle
- työpaikkakiusaamiseen liittyvä kampanja koko henkilöstölle
- työturvallisuuskulttuurin kehittäminen koulutusten avulla ennakoivampaan suuntaan
- turvallisuuskeskustelujen käyttöönotto osana kehityskeskusteluja

Finnair on saavuttanut edistystä painopistealueillaan: tapaturmataajuus laski edellisvuoteen verrattuna jonkin

verran. Myös tapaturmien vakavuusaste laski edellisvuodesta. Uutena yksikkönä tilastointiin tuli Finnair Kitchen.

Vuoden 2017 aikana työhön liittyvien turvallisuushavaintojen määrä yli kolminkertaistui. Kehitys vahvistaa tavoitetta siirtyä entistäkin vahvemmin ennakointiin. Vuonna 2018 otetaan käyttöön turvallisuushavaintojen mobiiliraportointimahdollisuus, jonka avulla raportointikulttuuria vahvistetaan entisestään.

Keskeisenä työturvallisuushankkeena vuonna 2017 aloitettiin työturvallisuuden johtamisjärjestelmän rakentaminen. Järjestelmän avulla luodaan systemaattiset toimintatavat ja menetelmät, joilla työturvallisuustyötä vahvistetaan entisestään Finnair-konsernissa. Järjestelmän rakentaminen jatkuu vuonna 2018.

Työturvallisuuteen liittyviä koulutuksia järjestettiin suunnitellusti muun muassa ennakoivasta työturvallisuudesta. Lisäksi aloitettiin häirintään ja epäasialliseen käyttöön liittyvän uuden ehkäisevän koulutuksen suunnittelu.

Työpaikkojen yhteisiintyöturvallisuuskäytäntöihin liittyviä yhteistyökokouksia jatkettiin, ja niihin osallistuivat koneen käännön aikana sen ympärillä toimivien yhtiöiden edustajat. Tämän lisäksi Finnair osallistui Finavian koolle kutsumaan lentoaseman työsuojelun yhteistyöfoorumiin. Finnair on lisäksi ollut mukana työmarkkinajärjestöjen kanssa Työturvallisuuskeskuksen koordinoimassa kuljetus- ja logistiikka-alan ilmailuryhmässä.

G4-LA10 Osaamisen kehittämiseen liittyvät ohjelmat

Työntekijöiden ajantasainen osaaminen vaikuttaa keskeisesti strategian toteutumiseen. Osaamisen kehittämistarpeet kartoitetaan yksiköittäin ja henkilöittäin kehityskeskusteluiden yhteydessä. Vuoden 2018 alussa käyttöön tuleva kehityskeskustelumalli tuo oppimisen ja kehittymisen entistä vahvemmin keskustelujen painopistealueeksi. Koska Finnair on Suomen suurin lentoyhtiö, sen lentoliiketoimintaosaamisen taso ja riittävyys ovat erityisen kriittisiä.



KOULUTUSTUNNIT
YHTEENSÄ
322 580
TUNTIA



KOULUTUSTUNNIT
PER TYÖNTEKIJÄ
57
TUNTIA

G4-LA9 Keskimääräiset koulutustunnit

	Työntekijät 31.12.2017 (vain aktiiviset työsuhteet)			Koulutustunnit per työntekijä			Painotettu keskiarvo				
	Naiset	Miehet	Yhteensä	Naiset	Miehet	Yhteensä					
Työntekijät	6 074	9 271	15 345	Työntekijät	506	687	1 193	Työntekijät	12	13	13
Toimihenkilöt	9 309	13 517	22 826	Toimihenkilöt	718	745	1 463	Toimihenkilöt	13	18	16
Matkustamo	13 8463	19 969	158 432	Matkustamo	1 620	191	1 811	Matkustamo	85	105	87
Lentäjät			123 425	Lentäjät	24	877	901	Lentäjät			137
Johto	885	1 667	2 552	Johto	27	49	76	Johto	33	34	34
Yhteensä			322 580	Yhteensä	2 895	2 549	5 444	Yhteensä			57

Osaamisen strateginen kehittäminen edellyttää yhteistyötä useiden eri tahojen kanssa. Oppimis- ja kehittämiskäsitteitä rakennetaan yhtiö-, yksikkö-, tiimi- ja yksilötasolla. Perinteisen luokahuoneopetuksen lisäksi osaamista kehitetään muun muassa työssäoppimisen, verkko-oppimisen, työpajojen, coachingin, toisten työhön tutustumisen (shadowing) ja mentoroinnin keinoin. Työssä oppimisen roolia kehittämismetodina korostetaan, sillä varsinkin digitalisaation myötä työn muuttuminen vaatii jatkuvaa uusiutumista sekä uusien työkalujen ja -tapojen itsenäistä harjoittelua. Osaamistarpeiden kartoittaminen on kiinteä osa strategisen työvoimasuunnittelun prosessia sekä yksilötasolla My Journey -kehityskeskustelukonseptia.

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 2017 kehitysalueita olivat muun muassa:

A. Esimiestyön ja johtamisen kehittäminen

- Fit for Growth -johtoryhmien kehittämisohjelma
- My Leadership Lab -ohjelma esimiesten yksilöllisen kasvun tueksi
- Inflight Supervisors Master Class -ohjelma tukemaan asiakaspalvelun johtamista
- Flight OPS Master Class tukemaan lentäjien johtamisen kehittämistä
- Kaksi uutta Talent-ohjelmaa: Finnair Transformers ja Customer Service Future Leaders
- Finnairin Leadership Forum -konseptia jatkettiin.
- MOVE onboard: uusille esimiehille suunnattua valmennuskonseptia jatkettiin
- Projektipäällikkövalmennukset jatkuivat
- Erilaiset yksikkökohtaiset esimiespäivät ja vastaavat tilaisuudet

B. Rääätälöidyt henkilöstön kehittämiskäsitteet

- Experience Manager Master Class asiakaskokemuksen kehittäjille
- Maapalvelu- ja matkustamohenkilöstölle UNCE (Unique Nordic Customer Experience) -konseptin mukaiset palvelupäivät, joiden tavoitteena varmistaa asiakkaan tasalaatuinen palvelukokemus
- Rahtiliiketoiminnan uudistumiseen ja Skychain-toeutukseen liittyvät koulutukset
- Lentäjien ammattitekniset koulutukset kasvustrategiaan ja uusien lentäjien koulutuksiin liittyen.
- Työkalukoulutukset; O365 -toimintaympäristö, Sky Pay-maksupäätte sekä Line Maintenance App, uusi huollon digitaalinen sovellustyökalu
- Kaupallisen yksikön Commercial Development Program, jonka osana Commercial Exchange Program -vaihto-ohjelma
- People and Culture -yksikön Master Class
- Digital Runway -itseopiskelusivusto digitalisaatio-ymmärryksen lisäämiseksi

C. Tiimien kehittäminen ja coaching

- Yksittäiset coaching-ohjelmat avainhenkilöille jatkuivat
- Rääätälöidyt tiimien kehittämisen käsitteet jatkuivat

D. Ammatillisen osaamisen kehittäminen ja perehdyttäminen

- #JoinFinnair -perehdytys kaikille uusille työntekijöille
- Turvallisuuskoulutus kaikille työntekijöille ja kohdennetusti erityisryhmille
- Yleisoosaamisen kehittäminen mukaan lukien järjestelmä-, kieli- ja hankintaosaamisen kehittäminen
- Avoimet Open House -koulutustuokiot (esim. Airline Economics, Analytiikka)

Pysyviä teemoja ovat Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct), työturvallisuus ja perehdytys, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit, esimiesten



työturvallisuustietous ja työturvallisuuskortti -koulutukset.

Lisäksi vuonna 2017 toteutettiin ulkoasemakoulutuksia, ensiapu- ja hätätilannekoulutuksia, perus- ja kertauskoulutuksia sekä järjestelmäkoulutuksia ja tehtiin oppilaitosyhteistyötä eri oppilaitosten 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 omistet-



VUODEN 2017
LOPUSSA
55,5 %
FINNAIRIN
HENKILÖSTÖSTÄ
OLI NAISIA



HENKILÖSTÖN KESKI-ikä
VUONNA 2017 OLI
42,7
VUOTTA

tuna oppilaitoksena Ilmailuopisto rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti, ja se on Elinkeino-elämän oppilaitokset Elo ry:n jäsen.

G4-LA11 Kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus

Kehitys- ja urakeskustelut kattavat koko Finnairin henkilöstön. My Journey -kehityskeskustelumalli on johtamisen työväline, jonka puolivuositteiset keskustelut ohjaavat tavoitteiden asettamista ja saavuttamista, suoriutumisen ja johtamisen arviointia sekä työssä kehittymistä.

G4-LA12 Organisaation hallintoelinten kokoonpano ja henkilöstön jakauma henkilöstöryhmittäin jaoteltuna sukupuolen, ikäryhmän, vähemmistöryhmän ja muiden monimuotoisuuteen liittyvien tekijöiden mukaisesti

Vuoden 2017 lopussa Finnairin henkilöstöstä oli naisia 55,5 ja prosenttia 44,5 miehiä. Finnairin hallituksen seitsemästä jäsenestä kolme oli naisia. Henkilöstön keski-ikä vuonna 2017 oli 42,7 vuotta. Henkilökunnasta 27 prosenttia oli yli 50-vuotiaita ja 13 prosenttia alle 30 -vuotiaita. Finnair ei tilastoi henkilöstöä etnisin perustein.

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 yhdeksän prosenttia pienempiä kuin miesten peruspalkat. Kyseisen henkilöstön kokonaismäärä vertailussa oli 935, joista naisia oli 440 (47 %).

Muiden henkilöstöryhmien palkkaus perustuu taulukopalkkoihin ja palvelusvuosikorotuksiin, mikä johtaa miesten ja naisten tasa-arvoisiin palkitsemistasoihin.

G4-HR9 Lukumäärä ja prosenttiosuus toiminnoista, joissa on toteutettu ihmisoikeuksien läpikäynti tai vaikutusarviointi

Finnair jatkoi vuonna aiemmin aloittamaansa sosiaalisen vastuun, ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioinnin kehitystyötä. Poliitikot ja toimintaohjeet on käyty läpi sekä verrattu niitä YK:n ihmisoikeuksiin ja yrityksiä koskeviin toimintaohjeisiin sekä parhaisiin käytäntöihin. Lisäksi on kartoitettu Finnairin ja Aurinkomatkojen oman toiminnan sekä toimitusketjun ihmisoikeusrikkomuksiin liittyvät riskit.

Finnair käyttää SEDEX-järjestelmää parantaakseen riskienhallintaa, yhteiskunnallisten vaikutusten arviointia ja jäljitettävyyttä toimitusketjussa. SEDEX-järjestelmää käytetään yhdessä oneworld-allianssin kanssa. Uusien asiakaskokemuksen kannalta merkittävien toimittajien välitöntä maantieteellistä ja toimialakohtaista yhteiskuntavastuuriskiä arvioidaan riskiarviotyökalun avulla. Finnair pyrkii saattamaan uudet toimittajansa SEDEX-järjestelmän piiriin jo kilpailutusvaiheessa.

G4-HR10 Prosenttiosuus uusista toimittajista, jotka on arvioitu ihmisoikeuksiin liittyvien kriteerien mukaisesti

Finnairin hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) koskevat sekä toimittajia että alihankkijoita. Kaikkien toimittajien edellytetään noudattavan niitä. Yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden edellytetään lisäksi noudattavan muun muassa YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lainsäädäntöä.

Finnair jatkaa SEDEX-järjestelmän käyttöä parantaakseen toimitusketjun riskienhallintaa, jäljitettävyyttä ja ihmisoikeusvaikutusten arviointia yhdessä oneworld-allianssin kanssa.

Yhteiskunta

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

TOIMITUSKETJUN VASTUULLISUUS ON TÄRKEÄÄ TOIMINNASSA, SILLÄ FINNAIR KÄYTTÄÄ YHÄ ENENEVÄSSÄ MÄÄRIN KUMPPANEITA JA PALVELUNTARJOAJIA KANSAINVÄLISEN REITIVERKOSTONSA LAAJENTUESSA.



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 kilpailusäännösten noudattamisesta.

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) ajantasaisesti vuonna 2017, ja se sisältää selkeät periaatteet eettisen ostotoiminnan varmistamiseksi. Vastuullisuusnäkökohtia tarkastellaan yhteistyössä yhteiskuntavastuuyksikön kanssa.

Uusia lentotoiminnan ja asiakaskokemuksen kannalta merkittäviä toimittajat arvioitiin SEDEX-järjestelmässä. 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. Se pyrkii jatkuvasti parantamaan riskien ennaltaehkäisyä. Vuoropuhelua toimittajien kanssa jatkettiin kategoriakohtaisilla toimittajapäivillä.

G4-S03 Lahjontaan liittyvän riskiarvioinnin läpikäyneiden liiketoimintayksiköiden lukumäärä ja prosenttiosuus sekä tunnistetut merkittävät riskit

Korruptioriskien tunnistaminen ja arviointi ovat osa yrityksen ja sen liiketoimintayksiköiden yleistä riskien arviointia ja Finnairin liiketoimintayksiköt käyvät läpi korruptioon 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 korruptioon. Kaikille näitä tehtäviä hoitaville tarjotaan liiketoimintayksiköissä ja tytäryhtiöissä mahdollisuutta osallistua korruptionvastaiseen koulutukseen ja heille kommunikoidaan Finnairin eettisten toimintatapojen lisäksi konsernin korruptionvastaiset ohjeet. Konsernin korrup-

tionvastaiset ohjeet (Guidelines for Anti-Bribery, Corporate Hospitality and Hosting of Public Officials) antavat tarkemmat lahjontaa ja vieraanvaraisuutta koskevat toimintaohjeet. 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 palveluomittajia. Arvoketjun huipulla oleva lento- ja palveluyhtiö Finnair luo asiakkailleen lisäarvoa tarjoamalla heille kokonaisvaltaisen ja korkealaatuisen palvelukokonaisuuden yhteistyökumppaneidensa kanssa. Finnairilla on kokonaisvastuu matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamisesta sovittuun 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 sisältyvät matka- ja rahtiasiakirjojen liitteisiin, ja ne ovat luettavissa myös yhtiön internetsivuilla. Valmismatkoja koskevat erityisehdot perustuvat puolestaan EU-direktiiviin 90/314/ETY. Finnairin tarjoamia valmismatkoja koskevat ehdot löytyvät matkanjärjestäjien matkadokumenteista, matkaesitteistä sekä internetsivuilta.

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

Asiakkaan yksityisyydensuojaa säätelee Henkilötietolaki 22.4.1999/523. Vuoden 2017 aikana Finnair valmistautui EU:n tietosuoja-asetuksen (EU GDPR) voimaantuloon 25.5.2018, ja päivitti tietosuojaohjeistustaan sekä kävi läpi prosessejaan henkilötietojen suojan näkökulmasta.

G4-PR5 Asiakastyytyväisyystutkimusten tulokset

Finnair seuraa saamaansa asiakaspalautetta ja raportoi palautteet palvelusta vastaavalle yksikölle vähintään kuukausittain. Kiireellisissä asioissa palaute välitetään heti eteenpäin. Palautteiden perusteella olemme kehittäneet asiakaskokemusta eri asiakaspalvelupisteissä. Kehityskohteita ovat olleet muun muassa lentojen poikkeustilanteiden hoitaminen ja matkustamoviivihdejärjestelmän toimimattomuus. Lisäksi palautteita lisämyyntituotteista ja tarjoilusta lennolla on seurattu erittäin tarkkaan.

Asiakaspalautteet auttavat parantamaan kokonaisvaltaista asiakaskokemusta. Olemme kiinnittäneet huomiota miten palaute tavoittaa paremmin henkilökunnan, koska asiakaspalautteet ovat tärkeitä myös asiakaspalveluhenkilökunnan motivoinnissa.



VUODEN 2017 AIKANA FINNAIR VALMISTAUTUI EU:N TIETOSUOJA-ASETUKSEN (EU GDPR) VOIMAANTULOON JA PÄIVITTI TIETOSUOJA-OHJEISTUSTAAN SEKÄ KÄVI LÄPI PROSESSEJAAN HENKILÖTIETOSUOJAN NÄKÖKULMASTA.

Spontaanien asiakaspalautteiden lisäksi asiakkaiden palvelukokemusta reittilennoilla seurataan myös kyselytutkimuksilla. Finnairin oma asiakastytyväisyys-tutkimus kattaa kaikki Finnairin ja Norran operoimat reittiliikenteen kohteet. Tutkimus tehdään ositettuun satunnaisotokseen perustuvana sähköpostikyselynä 1-7 päivää lennon jälkeen. Kyselyn avainmittareita ovat yleisarvosana lentomatkasta sekä arvosanat palvelun eri osa-alueista, kuten varauksesta, lentoasemapalveluista ja lennonaikaisista palveluista. Aasian- ja Euroopan-reiteillä Finnair osallistuu myös IATA:n Airs@t-kilpailija-seurantatutkimukseen, joka seuraa asiakkaan kokemaa palvelun laatua suhteessa tärkeimpiin kilpailijoihin.

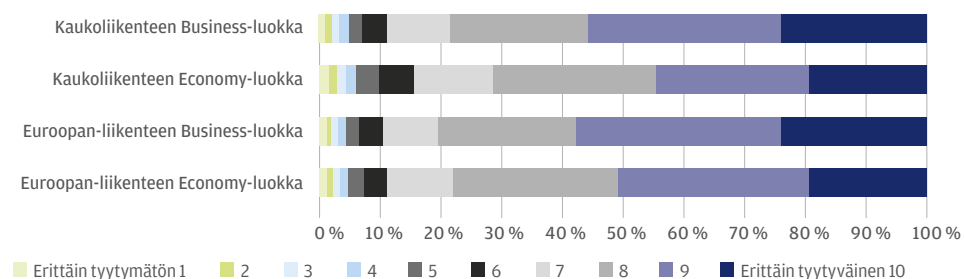
Tutkimuksilla kerättävä tieto on keskeisessä roolissa asiakaskokemuksen kehittämisessä. Vuonna 2017 Finnairin asiakastytyväisyyden kokonaisarvio oli hieman yli edellisvuosien tason. Kaikista tutkimukseen vuonna 2017 vastanneista asiakkaista 77 prosenttia antoi kokemukselleen arvosanan 8-10 skaalalla 1-10 (76

prosenttia vuonna 2016). Finnairin palvelujen suosittelutodennäköisyys (Net Promoter Score) oli vuonna 2017 lähes joka kuukausi edellisvuotta korkeammalla tasolla ja saavutti nykymittauksella tehdyn ennätyksen (54) elokuussa 2017. Koko vuoden NPS (47) oli 4 prosenttiyksikköä korkeampi kuin vuonna 2016.

Palvelun vahvuuksia ovat muun muassa tehokkaat ja sujuvat maapalvelut sekä sujuvat vaihdot Helsingin lentoasemalla. Asiakkaat arvostavat myös Finnairin koneiden matkustamoympäristöä - erityisesti uusi A350-kone sai korkeita arvosanoja - sekä ystävällistä matkustamopalvelua. Kehitettävää on nähty muun muassa matkustamovihteessä ja aterioissa, joihin kiinnitettiin viime vuonna erityistä huomiota, mikä näkyi arvosanojen nousuna.

Konsernitason asiakastytyväisyysmittausten lisäksi Finnairin tytäryhtiöt teettävät omia asiakastytyväisyys-selvityksiään.

Finnairin asiakkaiden yleisarvio lentomatkasta vuonna 2017



Linkkejä

Finnairin yleiset kuljetusehdot

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

Finnairin tiedonanto lentomatikustajan oikeuksista

<https://www.finnair.com/go/2015.9-58/documents/PDFs/Finnair-Notice-on-Passenger-Rights-2012.pdf>

Cargon ohjeet ja kuljetusehdot

<http://www.finnaircargo.com/en/cargo/guidelines.html>

<http://www.aurinkomatkat.fi/matkaehdot>

(AM:n matkaehdot)

Montrealin yleissopimus

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

Valmismatkoja koskeva EU-direktiivi

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

Lentomatikustajien vähimmäisioikeudet, kun matikustajan pääsy

lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan, matikustajan lento

peruutetaan tai matikustajan 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%5B-type%5D=pika&search%5Bpika%5D=henkil%C3%B6tieto>

Tietosuoja-asetus

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32016R0679>

YMPÄRISTÖVASTUU

Finnairin ympäristövastuun periaatteena on toiminnan jatkuva parantaminen. Ympäristövastuuta johdetaan yhtiön ympäristöpolitiikan ja -järjestelmän avulla. Finnairin 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, joka on yhdenmukainen ISO 14001:2005 -standardin kanssa. 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 ympäristönäkökohdat, niiden vaikutukset ja riskit, sekä suunnitelmalliset vähentämiseksi.

Finnairin merkittävimmät ympäristönäkökohdat ovat:

- lentämiseen käytetystä polttoaineesta aiheutuvat päästöt
- lentomelu
- kiinteistöjen energiankäyttö
- matkustamojäte

Finnairin ympäristövastuu vuonna 2017

- Finnair jatkoi Airbus A340 -laajarunkokoneidensa korvaamista uuden sukupolven Airbus A350 XWB -koneilla, jotka ovat jopa 25 prosenttia polttoainete-hokkaampia kuin edeltäjänsä. Vuoden 2017 lopussa Finnairin laivueessa lensi yksitoista Airbus A350 XWB -koneita.
- Lentojen kokonaishiiliidioksidipäästöt kasvoivat 5,4 prosenttia edellisvuodesta, kun tarjotut tonnikilometrit (ATK) kasvoivat samaan aikaan yli 9,9 prosenttia.
- Myytyjen tonnikilometrien yksikkökohtaisilla hiili-dioksidipäästöillä mitattuna päästöt vähenivät 6,7 prosenttia edellisvuodesta.
- Jätteen määrä nousi noin 5 prosenttia liikenteen lisääntyneeseen edellisvuodesta.
- Finnair on ollut mukana vuodesta 2016 Elinkeino-elämän keskusliiton, Työ- ja elinkeinoministeriön sekä toimialaliittojen välisessä energiatehokkuussopimuksessa. Sopimus velvoittaa vähentämään kiinteistöjen energiankulutusta 4 prosenttia vuodesta 2017 vuoteen 2020 mennessä sekä edelleen 7,5 prosenttia vuoteen 2025 mennessä.
- Kesällä 2017 Finnairin uudessa rahtiterminalissa otettiin käyttöön aurinkoenergiavoimala, jonka 1 200 aurinkopaneelin arvioidaan tuottavan energiaa noin 254 MWh vuodessa.
- Finnairin kiinteistöjen energiankulutus kasvoi 7 prosenttia.
- Sijoittajien seuraaman Carbon Disclosure Project (CDP) -raportin arvosanaksi Finnair sai B:n, joka vastaa Management level -tasoa.
- Finnair uusi Prime-luokituksensa oekom Research AG -analyysissä, ja Finnairin ESG-rating on C+ eli 69:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein.



G4-EN3 Organisaation oma energiankulutus

Finnairin primäärienergian kulutus muodostuu liikenne-polttoaineiden käytöstä. Lentäminen on hyvin energiain-tensiivistä, ja Finnairinkin suurin ympäristökuormitus aiheutuu lentämisestä sekä erityisesti fossiilisen lento-petrolin 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 koulutuslennoilla sekä huollon koekäytöissä.

Vuonna 2017 Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus kasvoi noin 5,4 prosenttia verrattuna edellisvuoteen. Polttoaineen kokonaiskulutuksen kasvu johtui pääosin liikenteen kasvusta. Kokonaiskulutuksen jakauma vuonna 2017 on esitetty viereisessä taulukossa.

Kiinteistöjen sähkön ja lämmön kulutus

Vuonna 2017 Finnairin kiinteistöjen energiakulutus oli 73 754 MWh. Sähkön kulutuksen osuus tästä oli 31 615 MWh ja lämpöenergian 42 139 MWh. Finnairin toimintokeskus (TOKE) ei sisälly vuoden 2015 lukuihin. Sen energiankulutus kyseisenä vuonna oli arviolta 2 300 MWh.

G4-EN5 Energiaintensiteetti

Finnairin lentojen polttoainetehokkuus

Finnair on asettanut tavoitteekseen vähentää liikentees-sään myytyihin tonnikilometreihin (RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 17 prosenttia vuoden 2013 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

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 2013-2017 hyötykuormamittarilla ja taulukossa muilla mitta-reilla samalla jaksolla. Luvut sisältävät myös Norran lennot (alkaen 4/2015), sekä ns. wet lease -lennot.

Finnairin lentojen polttoainetehokkuus 2013-2017

	2017	2016	2015	2014	2013
g/RPK	30,0	32,3	32,6	32,6	32,8
g/ASK	25,0	25,8	26,2	26,4	26,3
g/RTK	247,6	265,3	271,2	270,7	273,5
g/ATK	167,0	174,1	180,1	180,9	180,0

RPK = myydyt henkilökilometrit ASK = tarjotut henkilökilometrit RTK = myydyt tonnikilometrit, eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan ATK = tarjotut tonnikilometrit, eli kapasiteetti hyötykuorman painon mukaan RPK ja ASK kuvaavat henkilöliikenteen suoritteita ja RTK sekä ATK kuvaavat koko hyötykapasiteetin (henkilöt + rahti) suoritteita

Polttoaineiden kokonaiskulutus 2015-2017

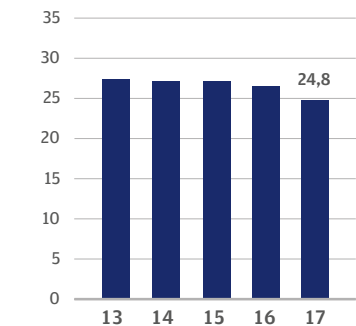
Lentopetrolia	2017	2016	2015
JET A-1, kg	921 519 796*	874 148 241*	833 294 028**
MWh	11 058 238	10 489 779	9 999 528
GJ	39 809 655	37 763 204	35 998 302
Muutos-%	5,4	4,9	13,2
Maakalusto			
Bensiini, diesel ja polttoöljy, l	232 351	71 164	53 317,69
MWh	2 313	703	525
GJ	8 326	2 530	1 890
Muutos-%	226,5	33,5	-3,1
Yhteensä			
MWh	11 060 550	10 490 482	10 000 053
GJ	39 817 981	37 765 734	36 000 192
Muutos-%	5,4	4,9	12,9

*Nämä luvut ovat kolmannen osapuolen varmentamia.

**NoRRan polttoainekulutus on luvuissa mukana 04/2015 alkaen.

Finnairin lentojen polttoainetehokkuuden kehitys 2013-2017

polttoaine kg/100RTK

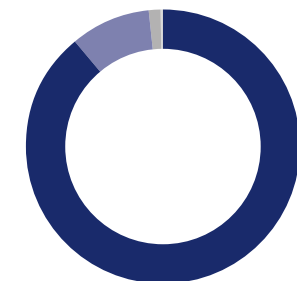


RTK = myydyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan

Finnairin ja Norran (alkaen 4/2015) operoimat lennot

Lentopetrolin kokonaiskulutus

tonnia



■ Finnair 820 604 tonnia
 ■ NoRRa 85 697 tonnia
 ■ Wet Lease 13 251 tonnia
 ■ Muu* 1 967 tonnia

*Rahtilennot, koulutuslennot, koekäytöt, siirtolennot

Finnairin mahdollisuudet vaikuttaa NoRRAlta ja muilta yhteistyökumppaneilta vuokrattujen lento-operaatioiden polttoainetehokkuuteen rajoittuvat pääasiassa reittisuunnitteluun, lentokalustonkäyttöön ja käyttöasteen-optimointiin.

Finnairin kiinteistöjen energiatehokkuus

Finnairin omistamat ja vuokraamat kiinteistöt sijaitsevat pääasiassa Helsinki-Vantaan lentokenttäalueella. Tällä alueella sijaitsevien kiinteistöjen yhteenlaskettu kuutiomäärä oli noin 2,5 miljoonaa m³ vuonna 2017 ja niiden energiatehokkuus 27 KWh/m³.

Finnairin ulkomailla sijaitsevien myynti- ym. -kontoreiden energiankulutuslukuja ei ole saatavilla, sillä niiden energiankulutus laskutetaan yleensä kiinteänä osana vuokraa.

G4-EN6 Energiankulutuksen vähentäminen

Finnairilla on jo toimialansa energiantensiivisyyden 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 ja Norran laivaston keski-ikä oli vuoden 2017 lopussa hieman yli 9 vuotta. Uuden sukupolven lentokoneet kuluttavat jopa 25 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin edeltäjänsä. Myös koneiden hiilidioksidipäästöt ovat pienentyneet vastaavasti. Airbus A350 XWB -lentokoneiden lisäksi Finnair vastaanotti vuonna 2017 seitsemän uutta Airbus A321 lentokoneita.

Vuoden 2017 lopussa Finnairilla oli yksitoista uuden sukupolven Airbus A350XWB -laajarunkokonetta.

Finnairin kiinteistöjen energiakulutus 2015–2017

Energia	GJ/MWh	2017*	2016*	2015**
Sähkö	MWh	31 615	33 253	34 294
	GJ	113 814	119 711	123 459
Muutos-%		-4,9	-3,0	-13,9
Lämpö	MWh	42 139	35 890	26 182
	GJ	151 700	129 204	94 257
Muutos-%		17	37,1	-48,6
Yhteensä	MWh	73 754	69 143	60 477
	GJ	265 514	248 915	217 716
Muutos-%		7	14,3	-33,4

* Nämä luvut ovat kolmannen osapuolen varmentamia.

** Vuoden 2015 luku ei sisällä Finnairin toimintokeskuksen (TOKE:n) lukuja.





UUDEN SUKUPOLVEN
 LENTOKONEET
 KULUTTAVAT JOPA
25 %
 VÄHEMMÄN
 POLTTOAINETTA KUIN
 EDELTÄJÄNSÄ.



FINNAIRIN
 CO₂-PÄÄSTÖT
 VÄHENIVÄT
6,7 %
 /RTK

Viimeinen Airbus A340 -laajarunkokone poistui laivueesta syksyllä 2017. Ensiluokkaisen matkustuskoemuksen lisäksi uudet Airbus A350 XWB -koneet tarjoavat 20 prosenttia lisää rahti- ja matkustajakapasiteettia edeltäjiinsä verrattuna.

Kaikkien aikojen merkittävimmän laivastoinvestointinsa myötä Finnair tulee vastaanottamaan yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta. Ne vauhdittavat yhtiötä sen pyrkimyksissä vähentää hiilidioksidipäästöjään 17 prosenttia lennettyä tonnikilometriä kohden vuoden 2013 tasosta vuoden 2020 loppuun mennessä.

Laivastouudistuksen lisäksi Finnair pyrkii parantamaan polttoainetehokkuutta myös muilla keinoin. Jatkuvalle polttoaineensäästöohjelmalla 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 miljoonan CO₂-kilon säästöä.

Finnairin polttoainetehokkuushankkeet kattavat operoinnin kaikki osa-alueet liikenneohjelman suunnittelusta CDA-lähestymisiin. Liikenneohjelman suunnittelussa huomioidaan täsmällisyys ja polttoainetehokkuus. Joustavasti käytettävän Airbus-laivaston ansiosta on helppo kohdistaa optimaalisen kokoinen lentokone jokaiselle lennolle, vuoden jokaisena päivänä. Operoitivaiheessa jokaiselle lennolle lasketaan oma optimaalinen reitityksensä tehokkaalla lennonsuunnitteluohjelmalla lennon hyötykuorma- ja sääoloennuste sekä ilmatilakapasiteetti huomioiden.

Sääolosuhteiden lisäksi lentokoneen ja hyötykuorman paino vaikuttaa olennaisesti polttoaineen kulutukseen. Lentokoneiden painoa seurataan säännöllisesti, samoin operatiivisten prosessien tehokkuutta lentokoneiden vesihuollon ja polttoainetankkausten osalta. Lentoko-



neiden moottoreita pestään säännöllisin väliajoin polttoainetehokkuuden parantamiseksi.

Finnair Facilities Management liittyi vuonna 2016 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.

Maaliskuussa 2017 Finnair osallistui yhdeksättä kertaa kansainväliseen Earth hour -ilmastotempaukseen sammuttamalla mainosvalonsa lentoasemalta ja eri kiinteistöistään koko viikonlopuksi ja viestimällä henkilöstönsä toimista, joilla voi säästää energiaa niin töissä kuin vapaa-ajalla.

Finnair tutkii yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa mahdollisuutta perustaa biopolttoaine-hub Helsingin lentokentälle: Finnair toimii liikenne- ja viestintäministeriön alaisessa työryhmässä, 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 haluaa löytää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä polttoaineratkaisun. Meneillään olevilla projekteilla on merkittävä rooli tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Finnair on aktiivinen Nordic Initiative for Sustainable Aviation -työryhmässä, jossa joukko pohjoismaisia lentoyhtiöitä, lentokenttäoperaattoreita ja ministeriöitä työskentelee yhdessä lentokonevalmistajien kanssa ilmailualan biopolttoainekehityksen vauhdittamiseksi.

G4-EN7 Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa

Laajarunkolentoilla on testattu sähköisten sanoma- sekä aikakauslehtien palvelua asiakkaille. Sähköisen lehtipalvelun ansiosta asiakkaat saavat lukeakseen päivän sanomalehdet tuoreina ja lisäksi paperilehdistä luopuminen tuo Finnairille polttoainesäästöä painonsäästön ansiosta.

Vuonna 2016 Euroopan liikenteessä toteutetun palveluprosessi uudistuksen seurauksena kuormaus standardoitiin ja koko laivastossa siirryttiin käyttämään yhtä tarjottuun standardia. Uudistuksen jälkeen tarjottuun uushankinnat ovat lightweight-materiaalista valmistettuja. Sen käytöstä syntyvät polttoainesäästöt näkyvät jo lähes täysimääräisinä. Lisäksi lightweight-materiaalista valmistettu tarjottuun laivasto parantaa työergonomiaa.

Vuoden 2017 aikana alkoivat kapearunkolaivaston konfiguraatiomuutokset. Sitä mukaa, kun kapearunkolai-

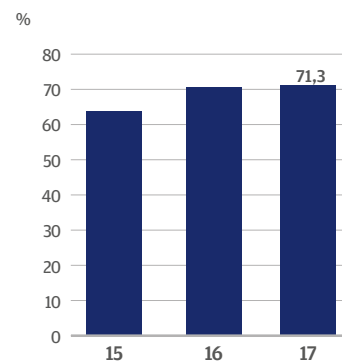
vaston koneyksilöt käyvät läpi matkustamon versiomuutokseen liittyvät tarjottuun laivastoon tehtävät muutokset, säilytystilat pienenevät. Myös kuormauksen optimoinnilla on mahdollista saavuttaa merkittäviä painonsäästöjä.

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.

Helsingin CDA-lähestymiset vuosina 2015–2017*



* Lähestyminen luokitellaan CDA-lähestymiseksi, mikäli lentokoneen vaakalento-osuus on alle 30 sekuntia lentokorkeuden ollessa alle 1 800 metriä.

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. Finnair on asettanut tavoitteekseen lisätä vuosittaisten CDA-lähestymistensä määrää Helsinkiin prosentilla vuosien 2018–2020 aikana.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO on määritellyt lentokoneiden ja niiden moottoreiden meluluokituksen. 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 energiatarvikkeiden lisäksi sen ympäristöstrategiaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen eli biodiversiteettiajattelu. Finnair on kartoittanut liiketoimintansa oleelliset ekosysteemipalvelut eli luonnon ihmiselle tarjoamat hyödyt ja toimintansa merkittävimmät vaikutukset niihin.

Ekosysteemipalveluista kulttuuri- ja säätelypalvelut ovat Finnairin liiketoiminnan kannalta keskeisimmät. Kulttuuripalvelut sisältävät muun muassa turismin sekä henkiset ja esteettiset arvot. Säätelypalveluihin puolestaan lukeutuvat muun muassa ilmanlaadun ja ilmastonsäätely, tautiensäätely sekä tuholaisien hallinta ja

pölytys. Finnairin ydinliiketoiminta ja keskeiset tuote-alueet 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 metsästysmestojen kuljetuksen rahtiverkostossaan. Lisäksi Finnair on allekirjoittanut 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 ilmastonmuutoksen 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.

Säätelypalveluilla on merkittävä vaikutus sekä lentoliikenteeseen että matkapalveluihin. Biodiversiteetin

paikallinen heikkeneminen vie toimintaedellytyksiä turismita ja lisää tartuntatautivaaraa.

Ilmastonmuutokset saattavat aiheuttaa äärimmäisten sääilmiöiden lisääntymistä ja voimistumista, mikä puolestaan voisi rajoittaa lentämistä tai pahimmillaan estää sen kokonaan joillain alueilla.

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 erityisessä asemassa, 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 2017 noin 2 902 787 tonnia hiilidioksidia. Lukuun sisältyy koko polttoaineenkulutus (ks. Polttoainetaulukko 2015–2017).

G4-EN16 Epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 2)

Suomessa rakennusten energiakulutus aiheuttaa yli kolmannuksen kasvihuonekaasupäästöistä. Finnair pyrkii

muun muassa korjaus- ja muutostöiden avulla sekä käyttäjäkoulutuksella varmistamaan toimitilojensa energia- tehokkuuden ja siten hillitsemään rakennustensa energiakulutuksesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä.

Finnairin käyttämästä kaukolämpöenergiasta tuotettiin 43 % kivihieillä, 40 % syntypaikkalajitellulla sekajätteellä ja 17 % maakaasulla. Vuonna 2017 lämpöenergian tuotannosta syntyneet CO₂-päästöt olivat 11 040 t CO₂ lämpöenergian toimittajan ilmoittamalla päästökertoimella (262 g CO₂/kWh) laskettuna. Lämmönkulutuksen aluekohtaiset päästöt olivat 7 417 t CO₂. Laskettu Suomen kaukolämmön yhteistuotantoalueiden keskimääräisellä päästökertoimella 176 g CO₂/kWh.

Sähköenergian tuotannosta vuonna 2017 syntyneet CO₂-päästöt olivat 5 722 t CO₂ Suomen keskimääräistä sähkönhankintaa kuvaavalla, eli aluekohtaisella päästökertoimella (181 g CO₂/kWh) laskettuna ja 8 252 toimittajakohtaisella päästökertoimella (262 g ja 198 g CO₂/kWh) laskettuina.

Finnairin epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt 2015–2017

CO ₂ tn	2017*	2016*	2015**
Sähkö	8 252	8 843	7 544
Lämpö	11 040	9 583	6 415
Yhteensä	19 292	18 425	13 959
Muutos-%	4,7	32,0	-40,1

*Nämä luvut, kuten myös aluekohtaisilla päästökertoimilla lasketut CO₂-päästöt ovat kolmannen osapuolenvarmentamia.

**Vuoden 2015 luvut eivät sisällä Finnairin toimintokeskuksen (TOKE) lukuja.

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 kulutuksesta aiheutuneet kasvihuonekaasupäästöt olivat arviolta 632 974 tonnia hiilidioksidia vuonna 2017 (kolmannen osapuolen varmentama).

Airbus A321 ja A350 XWB -lentokonehankinnat olivat Finnairin merkittävien investointi vuonna 2017. Seitsemän, vuonna 2017 toimitetun Airbus A321 kapearunkokoneen ja neljän Airbus A350 XWB laajarunkokoneen valmistuksen epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt Finnairin päästötaseessa ovat arviolta 13 077 tonnia hiilidioksidia.

Finnairilla oli loppuvuodesta 2017 yhteensä 683 leasing-autoa. Näiden yhteenlasketut päästöt olivat yhteensä 1 557 tonnia hiilidioksidia, mikä oli 6 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Leasing-autojen kasvihuonepäästöjen keskiarvo oli 108 g CO₂e/km, joka oli niin ikään 6 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 6 847 tonnia hiilidioksidia vuonna 2017.

Helsingin lentokentän asematason miehistökuljetuksista aiheutuneet hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2017 hieman yli tonnin.

Finnairin epäsuoraan hiilidioksiditaseeseen lasketaan myös Finnair Cargon multa yhtiöltä ostama kuljetuska-



FINNAIRIN PITKÄN AIKAVÄLIN TAVOITTEENA ON VÄHENTÄÄ ITSE OPEROIDUSSA LIIKENTEESSÄ MYYTYIHIN TONNIKILOMETREIHIN (RTK) SUHTEUTETTUJA HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJÄ

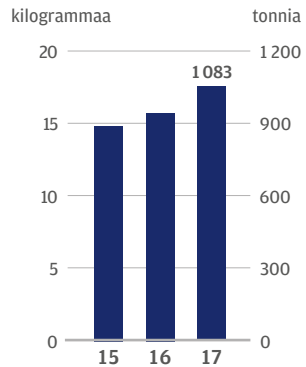
17 %

VIIDEN VUODEN
TASOSTA VUOTEEN
2020 MENNESSÄ.

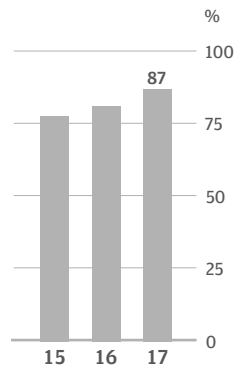
Finnairin suorat kasvihuonepäästöt 2015–2017

CO ₂ tn	2017	2016	2015
Lentäminen AY	2 902 787*	2 753 567*	2 624 876
Maakalusto AY	621	186	143
Yhteensä	2 903 408	2 753 753	2 625 019
Muutos-%	5,4	4,9	13,2

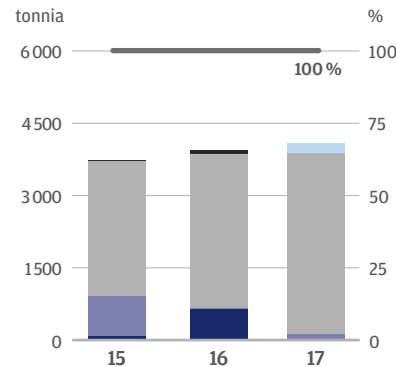
* Laskettu s. 147 kokonaiskulutustaulukosta. Nämä luvut ovat kolmannen osapuolen varmentamia.

Laivaston NO_x-päästöt 2015-2017


■ Vuosittaiset NO_x-päästöt (tonnia)



■ CAEP/6 rajan alittavien koneiden osuus laivastossa

Jätteiden määrä ja hyödyntämisprosentti 2015-2017


■ Kompostointi
 ■ Kierrätys
 ■ Energjakäyttö
 ■ Kaatopaikka
 ■ Uudelleenkäyttö
 ■ Muut*
 ■ Hyödyntämis-%

pasiteetti. Vuonna 2017 Finnair Cargon toimitettavaksi luovutetun rahtin kuljettaminen muilla yhtiöillä tuotti yhteensä 9 893 tonnia hiilidioksidia. Luvussa on otettu huomioon sellaiset rahtilennot, jotka operoitiin pelkästään Finnair Cargon vuoksi.

Merkittäviä materiaalivirtoja syntyy lisäksi Finnair Kitchen Oy:ssä (aiempi LSG Sky Chefs Finland), joka toimittaa Helsingistä lähtevien lentojen juoma- ja ruoka-tarvikkeet. Näistä materiaaleista aiheutuneita päästöjä ei ole raportoitu vuonna 2017. 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. Alkuvuosi oli lumiolosuhteiltaan normaali ja lämpötila pysyi melko tasaisesti muutaman asteen pakkasella. Jäänestokausi oli poikkeuksellisen pitkä yöpakkasten ja satunnaisten räntäsateiden jatkuessa aina toukokuun puoliväliin saakka. Vuonna 2017 glykolia käytettiin yhteensä 1 042 253 litraa ja siihen sekoitettua vettä 1 764 613 litraa. Jäänpoiston ja -eston käsittelykerjoja oli yhteensä 5 052. 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 on vähentää itse operoidussa liikenteessä myytyihin tonnikilometreihin (RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 17 prosenttia vuoden 2013 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteen saavuttamisessa on merkittävässä roolissa laivueuudistus, joka etenee suunnitelmien mukaisesti. Lisäksi polttoaineen kulutusta pyritään vähentämään uudella tietokonesovelluksella, jonka mahdollistaa entistä tarkemmat lento- ja lentokonekohtaiset polttoaineen kulutustiedot. Finnair käyttää päästötavoitteesannassaan ensisijaisesti RTK-mittaria, sillä se suhteuttaa polttoaineenkulutusta ja päästöjä kuljetettuun matkaan sekä matkustajien ja rahtin määrän. Mahdollisimman tehokkaasti täytetyllä koneella lentäminen on ympäristöystävällisintä.

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 ilmakehässä olevaa metaania, joka on voimakas kasvihuonekaasu. Typen oksidien vaikutus onkin monensuuntainen ja monilta osin vielä puutteellisesti tunnettu.

Finnairin lentokoneiden moottoreiden tuottamien NO_x-päästöjen laskennan perustana on YK:n siviili-ilmailujärjestö ICAO:n koostama lentomoottorityyppikohdainen päästötietokanta. Tämä tietokanta kattaa moottorityypin tyypin oksidipäästöt yhden kansainvälisesti määritetyn laskeutumis-lentoonlähetyksen (LTO) aikana 915 metrin korkeuteen (3 000 jalkaa) saakka. ICAO on asettanut NO_x-päästöille CAEP/6-tavoitetason, jonka toteutumista Finnair seuraa prosentuaalisella tunnusluvulla ”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 osallistuvat alailmakehän otsonin muodostukseen. Alailmakehän otsoni puolestaan on haitallista sekä ihmisten että eläinten terveydelle ja kasvillisuudelle.

Finnair Technical Operationsissa (FTO) on ympäristön-suojeluviranomaisen myöntämä ympäristölupa, jossa määritellään muun muassa haihtuvien liuotainaineiden käytön puitteet sekä päästöjen raja-arvot. Vuonna 2017 FTO:n VOC-päästöt olivat yhteensä 4,24 tonnia. Lisäys edelliseen vuoteen johtui tuotannon lisäyksestä sekä moottoripesumenetelmän väliaikaisesta muutoksesta.

G4-EN23 Jätteiden kokonaismäärä jaoteltuna jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti

Finnairin jätemäärät kasvoivat edellisvuodesta 5 prosentilla, toisin sanoen yli 209,7 tonnilla. Jättemäärien lisääntyminen selittyi lähinnä liikenteen kasvusta.

Jätteiden hyötykäyttöön ja lajitteluun kiinnitettiin entistä enemmän huomiota. Finnair on asettanut jätehuoltonsa 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 vietä kaatopaikalle. Sekajätteen ja energiajätteen yhdistämisen mahdollistaa jätteiden terminen käsittely Ekokemin voimalaitoksilla Riihimäellä. Myös sivutuote-asetuksen alainen, EU:n ulkopuolelta tuleva ruokajäte käsitellään termisesti, jolloin se hyödynnetään muun jätteen tavoin kaukolämmön ja sähkön tuotannossa.

G4-EN24 Merkittävien vuotojen määrä ja suuruus

Vuonna 2017 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.



FINNAIRIN TOIMINNASTA SYNTYVÄÄ JÄTETTÄ EI SUOMESSA ENÄÄ VIEDÄ KAATOPAIKALLE.





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; 18-19; 31-34; 127-132; 136-145
Periaate 2: Yritysten tulee huolehtia, että ne eivät ole osallisina ihmisoikeuksien loukkauksiin.	s. 18; 31-34; 123-124; 127-132; 136-145
Työelämä	
Periaate 3: Yritysten tulee vaalia yhdistymisvapautta sekä kollektiivisen neuvotteluoikeuden tehokasta tunnustamista.	s. 31-34; 127-132; 136-145
Periaate 4: Yritysten tulee tukea kaikenlaisen pakkotyön poistamista.	s. 31-34; 127-132; 136-145
Periaate 5: Yritysten tulee tukea lapsityövoiman käytön tehokasta poistamista.	s. 31-34; 127-132; 136-145
Periaate 6: Yritysten tulee tukea työmarkkinoilla ja ammatinharjoittamisen yhteydessä tapahtuvan syrjinnän poistamista.	s. 31-34; 127-132; 136-145
Ympäristö	
Periaate 7: Yritysten tulee tukea varovaisuusperiaatetta ympäristöasioissa.	s. 31-34; 127-132; 146-154
Periaate 8: Yritysten tulee tehdä aloitteita, jotka edistävät vastuullisuutta ympäristöasioissa.	s. 3-4; 31-34; 127-132; 146-154
Periaate 9: Yritysten tulee kannustaa ympäristöystävällisten teknologioiden kehittämistä ja levittämistä.	s. 31-34; 127-132; 146-154
Korruption vastaisuus	
Periaate 10: Yritysten tulee toimia kaikkia korruption muotoja vastaan, mukaan lukien kirstitys ja lahjonta.	s. 31-34; 127-132; 136-145



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. 7-16; 20; 24-36; 101-110	
Organisaation taustakuvaus			
G4-3	Raportoivan organisaation nimi	Finnair Oyj	
G4-4	Tärkeimmät tavamerkit sekä tuotteet ja palvelut	s. 8; 11-16; 27-28	
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 yritys vastuun näkökohtien osalta	s. 8-16; 123-126	
G4-7	Organisaation omistusrakenne ja yhtiömuoto	s. 29-31	
G4-8	Markkina-alueet	s. 8-16; 27-28	
G4-9	Raportoivan organisaation koko	s. 8-16; 22-23	
G4-10	Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan jaoteltuna	s. 137	
G4-11	Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö	s. 137-138	
G4-12	Organisaation toimitusketjun kuvaus	s. 8-9; 11-16; 138	
G4-13	Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa raportointijaksolla	s. 11-16; 24-31	
G4-14	Varovaisuuden periaatteen soveltaminen	s. 94-111; 122-132	
G4-15	Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet	s. 3-4; 17-19; 127-132	
G4-16	Jäsenyydet järjestöissä, yhdistyksissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	s. 17-19; 127-132	
Tunnistetut olennaiset näkökohdat ja laskentarajat			
G4-17	Konsernin laskentaraja	s. 125-126	
G4-18	Raportin sisällön määrittely	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 laskentajarajoissa	s. 123-126	
Sidosryhmävuorovaikutus			
G4-24	Luettelo organisaation sidosryhmistä	s. 17	
G4-25	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	s. 17; 123-124	
G4-26	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	s. 17	
G4-27	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	s. 17	



Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Raportin kuvaus			
G4-28	Raportointijakso	1.1.2017-31.12.2017	
G4-29	Edellisen raportin päiväys	Maaliskuu 2016	
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. 156-159	
G4-33	Lähestymistapa ulkoiseen varmennukseen		Osa indikaattoreista varmennettu
Hallinto			
Hallintorakenne ja kokoonpano			
G4-34	Hallintorakenne ja valiokunnat	s. 94-105	
Liiketoiminnan eettisyys			
G4-56	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	s. 3-4; 8-20; 127-132	
Erityinen sisältö			
Johtamistavan kuvaus			
DMA	Yleinen johtamistavan kuvaus	s. 127-132	
Taloudellinen vastuu			
Taloudelliset tulokset			
G4-EC1	Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen	s. 133	
G4-EC2	Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset ja riskit sekä mahdollisuudet	s. 134	
G4-EC3	Organisaation eläkesitoumusten kattavuus	s. 134	
G4-EC4	Valtiolta saadut avustukset	s. 134-135	
Välilliset taloudelliset vaikutukset			
G4-EC8	Merkittävät välilliset taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	s. 11-16; 22	
Ostokäytännöt			
G4-EC9	Paikallisten ostojen osuus merkittävässä toimipaikoissa	s. 135	
Ympäristövastuu			
Energia			
G4-EN3	Organisaation oma energiankulutus	s. 147-148	
G4-EN5	Energiaintensiivisyys	s. 147-148	
G4-EN6	Energiankulutuksen vähentäminen	s. 148-150	
G4-EN7	Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa	s. 150	
Luonnon monimuotoisuus			
G4-EN12	Organisaation toiminnan, tuotteiden ja palvelujen vaikutus luonnon monimuotoisuuteen luonnonsuojelualueilla tai luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkaille alueilla	s. 150-151	



Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Päästöt			
G4-EN15	Suorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1)	s. 152	
G4-EN16	Epäsuorat kasvihuonekaasujen päästöt (Scope 2)	s. 152	
G4-EN17	Muut epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 3)	s. 152-153	
G4-EN18	Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti	s. 147-148; 153	
G4-EN19	Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	s. 153	
G4-EN21	Muut merkittävät päästöt ilmaan	s. 153-154	
Jätevedet ja jätteet			
G4-EN23	Jätteiden kokonaismäärä jaoteltuna jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti	s. 154	
G4-EN24	Merkittävien vuotojen määrä ja suuruus	s. 154	
Määräystenmukaisuus			
G4-EN29	Merkittävien ympäristölainsäädännön ja -säännösten rikkomiseen liittyvien sakkojen rahamääräinen arvo määrä sekä ei-rahallisten sanktioiden lukumäärä	s. 154	
Sosiaalinen vastuu			
Henkilöstö ja työolot			
Työllistäminen			
G4-LA1	Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus jaoteltuna ikäryhmittäin, sukupuolen mukaan ja alueittain	s. 138	
G4-LA2	Kokoaikaisen henkilöstön henkilöstöetuudet, joita ei tarjota määräaikaiselle tai osa-aikaiselle henkilöstölle, alueittain merkittävässä toimipaikoissa	s. 138	
Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet			
G4-LA4	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika ja sen sisältäminen kollektiivisiin työehtosopimuksiin	s. 139	
Työterveys- ja turvallisuus			
G4-LA5	Osuus kokonaistyövoimasta, joka on edustettuna virallisissa henkilöstön ja johdon yhteisissä työterveyttä ja -turvallisuutta valvovissa ja neuvoa-antavissa toimikunnissa	s. 139	
G4-LA6	Tapaturmatyypit, tapaturmataajuus, ammattitautitaajuus, menetetyt työpäivät, poissaolot ja työhön liittyvät kuolemantapaukset jaoteltuna alueittain ja sukupuolen mukaan	s. 139	
G4-LA7	Työntekijät, jotka työskentelevät tehtävissä, joissa on suuri esiintymistiheys ja riski työhön liittyville sairauksille	s. 139	
G4-LA8	Ammattiliittojen kanssa tehtyjen sopimusten sisältämät terveys- ja turvallisuusteemat	s. 139-140	
Koulutus			
G4-LA9	Keskimääräiset koulustunnit vuodessa henkilöä kohden jaoteltuna sukupuolen mukaan ja henkilöstöryhmittäin	s. 140	
G4-LA10	Osaamisen kehittämiseen ja elinikäiseen oppimiseen liittyvät ohjelmat, jotka tukevat henkilöstön jatkuvaa työllisyyttä ja antavat tukea työsuhteen päättymistilanteessa	s. 140-142	
G4-LA11	Säännöllisten suoritusarviointien ja kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus jaoteltuna sukupuolen mukaan ja henkilöstöryhmittäin	s. 142	
Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet			
G4-LA12	Organisaation hallintoelinten kokoonpano ja henkilöstön jakauma henkilöstöryhmittäin jaoteltuna sukupuolen, ikäryhmän, vähemmistöryhmän ja muiden monimuotoisuuteen liittyvien tekijöiden mukaisesti	s. 142	
Tasa-arvoinen palkitseminen			
G4-LA13	Naisten ja miesten peruspalkkojen ja palkitsemisen suhde henkilöstöryhmittäin merkittävässä toimipaikoissa	s. 142	



Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Ihmisoikeudet			
Ihmisoikeusarviointit			
G4-HR9	Lukumäärä ja prosenttiosuus toiminnoista, joissa on toteutettu ihmisoikeuksien läpikäynti tai vaikutusarviointi	s. 142	
Toimittajien ihmisoikeusarviointit			
G4-HR10	Prosenttiosuus uusista toimittajista, jotka on arvioitu ihmisoikeuksiin liittyvien kriteerien mukaisesti	s. 142	
G4-HR11	Merkittävät nykyiset ja mahdolliset negatiiviset ihmisoikeuksiin liittyvät vaikutukset toimitusketjussa ja toteutetut toimenpiteet	s. 143	
Yhteiskunta			
Lahjonta ja korruption vastaisuus			
G4-S03	Lahjontaan liittyvän riskiarvioinnin läpikäyneiden liiketoimintayksiköiden lukumäärä ja prosenttiosuus sekä tunnistetut merkittävät riskit	s. 143	
G4-S04	Korruption vastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä kommunikointi ja koulutus	s. 143-144	
G4-S05	Vahvistetut lahjontatapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet		Ei tapauksia
Poliittinen vaikuttaminen			
G4-S06	Poliittisten tukien kokonaisarvo jaoteltuna maittain ja edunsaajittain	s. 144	
Kilpailun rajoitukset			
G4-S07	Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän 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%	
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 tyypit sekä prosenttiosuus tärkeimmistä tuotteista ja palveluista, joita nämä vaatimukset koskevat	s. 144	
G4-PR4	Tuote- ja palveluinformaation ja -merkintöihin liittyvien määräysten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomusten lukumäärä jaoteltuna lopputulosten mukaan		Ei tapauksia
G4-PR5	Asiakastytyväisyyystutkimusten tulokset	s. 144-145	
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. 32	



RIIPPUMATTOMAN VARMETAJAN VARMENNUSRAPORTTI

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 2017 Vastuullisuusosiossa esitetyt tietyt ympäristövastuun tunnusluvut (jäljempänä tietyt ympäristövastuutiedot) raportointikaudelta 1.1.–31.12.2017.

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 -kategoriassa 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 2017 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 2017 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 2017 Vastuullisuusosiossa).

Finnair Oyj:n johto vastaa myös sellaisen sisäisen valvonnan järjestämisestä, jonka johto katsoo tarpeelliseksi, jotta on mahdollista laatia tietyt ympäristövastuutiedot, joissa ei ole väärinkäytöksistä tai virheistä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Varmetajan riippumattomuus ja laadunvalvonta

Olemme noudattaneet IESBA:n (the International Ethics Standards Board for Accountants) antamien Eettisten sääntöjen tilintarkastusammattilaisille mukaisia riippumattomuusvaatimuksia ja muita eettisiä vaatimuksia. Näiden sääntöjen pohjana olevat peruseriaatteen 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.

Varmetajan velvollisuudet

Meidän velvollisuutenamme on esittää suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietyistä ympäristövastuutiedoista rajoitetun varmuuden antava johtopäätös. Tämä varmennusraportti on laadittu toimeksiantomme ehtojen mukaisesti. Vastamme 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 varmetajan 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 tiettyjä ympäristövastuutietoja 31.12.2017 päättyneeltä raportointikaudelta ole kaikilta olennaisilta osiltaan laadittu asianmukaisesti raportointikriteeristön perusteella. Varmennusraporttiamme luettaessa on otettava huomioon yhteiskuntavastuutietojen tarkkuutta ja täydellisyyttä koskevat luontaiset rajoitteet.

Helsingissä 9. päivänä helmikuuta 2018

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/