FINAVIA

Vuosikertomus

2014

Vuosikertomus

Sisältö

Vuosi 2014 2
- Avainluvut 2
- Keskeiset tapahtumat 6
- Toimitusjohtajan katsaus 8
- Strategia 10
  - Strategian toteuttaminen 12
- Toimintaympäristö 14
  - Toimintaympäristö vuonna 2014 16
  - Lentoliikennestrategia 17
  - Sääntely 18

Liiketoiminta 20
- Lentoasemat 20
  - Helsinki-Vantaa 23
    - Kehitysohjelma 2014-2020 25
    - Kehitysohjelman toteutus vuonna 2014 26
    - Palvelut matkustajille 27
    - Kilpailukyky 29
  - Lentoasemaverkosto 32
    - Investointiohjelma 33
    - Verkoston matkustajatyytyväisyys 34
- Lennonvarmistus 35
  - Aluelennonjohdon perustaminen Vantaalle 37
  - Suorituskykytavoitteiden saavuttaminen 38
  - Eurooppalainen ilmatilakehitys 40
- Kiinteistöliiketoiminta 41
- Airpro 43

Vastuullisuus 45
- Vastuuteemat 45
  - Turvallisuus 48
    - Turvallisuuden edistäminen 2014 51
  - Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso 52
  - Tehokkuus ja kannattavuus 53
    - Verkoston lentoasemien taloudellisen tuloksen muodostuminen 55
    - Kilpailukykyinen hinnoittelu 57
  - Uudistumiskyky 59
  - Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset 60
  - Yritysvastuun johtaminen 61
- Sidosryhmät 62
  - Sidosryhmäyhteistyö 63
    - Jäsenyydet toimialajärjestöissä 68
    - Hyväntekeväisyys ja sponsorointi 69
    - Palvelun- ja tavarantoimittajat 70
      - Hankintaperiaatteet 71
- Vastuullisuustietoa 72
  - Ympäristötietoa 73
    - Ympäristöluvat 75
    - Ympäristöasioiden johtaminen 76
    - Ympäristöinvestoinnit 78
    - Liikenteen jakautuminen, Finavia 79

Liikenteen jakautuminen, Helsinki-Vantaa 82
Kiitoteiden käyttö, Helsinki-Vantaa 85
Lentokonemelun hallinta 88
Vesi- ja maaperäpäästöt 91
Liukkaudentorjunta 96
Jäänpoisto ja -esto 97
Energian ja veden kulutus sekä päästöt 99
Jätteet 105
Henkilöstötietoa 109
Työhyvinvointi 115
Henkilöstön kehittäminen 118
Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille 119
Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset 121
Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset 123
Verot 125
Vastuullisuusraportointi 128
GRI-sisältöindeksi 129
Olennaisuustaulukko 141
Raportointiperiaatteet 144
Hallinnointi 147
Omistus 148
Yhtiökokous 149
Toimitusjohtaja 150
Hallitus 151
Hallituksen jäsenet 153
Tarkastusvaliokunta 156
Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta 157
Johtoryhmä 158
Johtoryhmän jäsenet 159
Sisäinen valvonta 165
Riskienhallinta 166
Turvallisuudenhallinta 168
Sisäinen tarkastus 169
Tilintarkastus 170
Palkka- ja palkkioselvitys 171
Hallituksen palkitseminen 172
Toimitusjohtajan ja muun johdon palkitseminen 173
Muun henkilöstön palkitseminen 174
Tilinpäätös 175
Toimintakertomus 176
Tuloslaskelma 184
Tase 186
Rahoituslaskelma 189
Liitetiedot 191
Allekirjoitukset 207
Tilintarkastuskertomus 208
Tunnusluvut 209

Finavian vuosi 2014 lukuina

Finavian liikevaihto vuonna 2014 oli 349,6 miljoonaa euroa. Liikevaihdon lievästä laskusta huolimatta konsernin liiketulos ennen kertaluonteisia eriä vahvistui ja oli 47,3 miljoonaa euroa. Investointiaste nousi 24,7 prosenttiin Helsinki-Vantaan ja verkoston lentoasemien huomattavien investointien myötä.

FINAVIAN AVAINLUVUT

	2014	2013	Muutos
Liikevaihto, meur	349,6	352,8	-0,9 %
Liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, meur %liikevaihdosta	47,3 13,5 %	44,8 12,7 %	5,7 %
Tilikauden tulos, meur %liikevaihdosta	6,7 1,9 %	15,1 4,3 %	-55,9%
Oman pääoman tuotto	1,5 %	4,4 %	
Sijoitetun pääoman tuotto *	6,4 %	5,5 %	
Omavaraisuusaste	59,6 %	46,9 %	
Nettovelkaantumisaste *	32,0 %	51,2 %	
Liiketoiminnan rahavirta, meur	45,6	34,2	33,1%
Investoinnit, meur	86,3	42,1	105,1%
Investointiaste	24,7 %	11,9 %	
Henkilöstö 31.12.	2 213	2 239	-1,2 %
Osingot kaudelta	0,8	1,7	-55,9 %

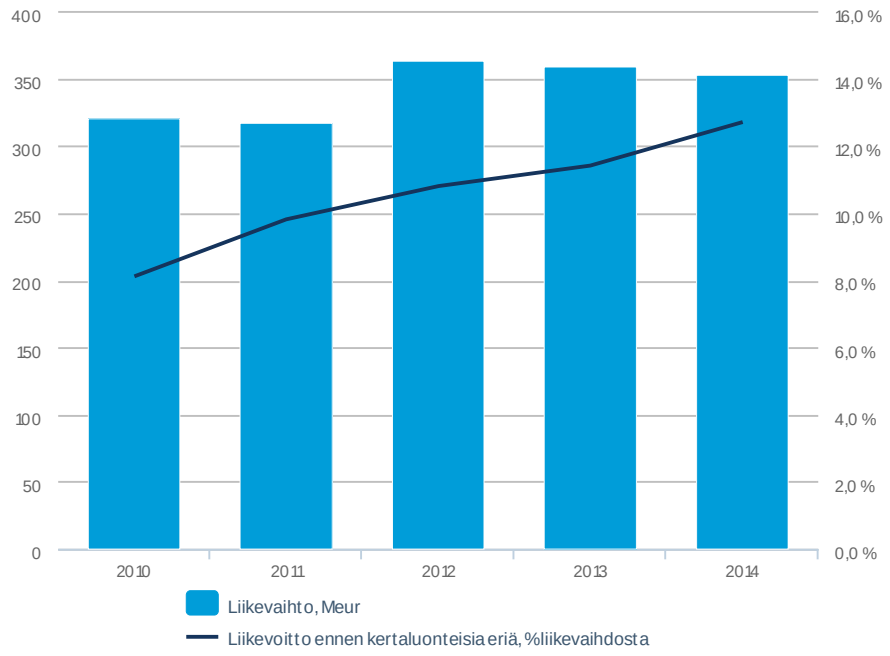
*) Sijoitetun pääoman tuoton sekä nettovelkaantumisasteen laskentakaava on muuttunut vuonna 2014. Vuoden 2013 luvut on muutettu uuden laskentakaavan mukaisiksi.

**) Finavian vuoden 2015 yhtiökokous päätti, että tilikaudelta 2014 maksetaan osinkoa 0,8 milj. euroa. Lisäksi yhtiökokous päätti, että Finavia Oyj:n omistamat säähavaintojärjestelmälaitteiden ja -ohjelmistojen vuosina 2014 valmistuneet osat siirretään Suomen valtiolle liikenne- ja viestintäministeriön hallintaan 31.12.2014 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta noin 2,1milj. euroa. Vuoden 2014 yhtiökokous päätti vastaavasti, että 1,7 milj. euron osingon lisäksi säähavaintojärjestelmälaitteiden ja -ohjelmistojen vuosina 2012 ja 2013 valmistuneet osat siirretään Suomen valtiolle 31.12.2013 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta noin 1,4 milj. euroa.

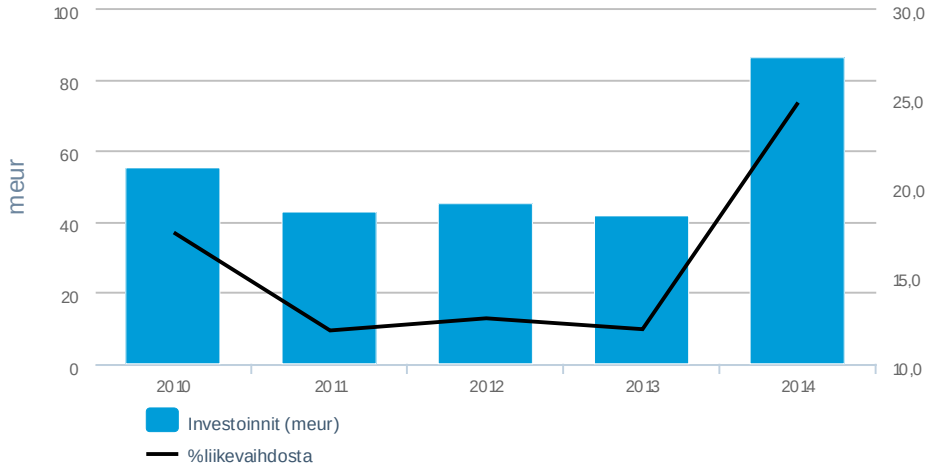
LIIKEVAIHTO LIIKETOIMINTA-ALUEITTAIN, meur

	2014	2013	Muutos
Helsinki-Vantaan lentoasema	156,7	149,3	5,0 %
Lentoasemaverkosto	43,1	41,3	4,2 %
Matkustajapalvelut	39,6	57,8	-31,4 %
Lennonvarmistus	67,0	63,7	5,3 %
Airpro-liiketoiminta	49,1	47,1	4,1%
Kiinteistöliiketoiminta	16,6	15,6	6,2 %
Eliminoinnit	-22,5	-22,1	2,2 %
Konserni yhteensä	349,6	352,8	-0,9 %

Liikevaihto ja liikevoitto ennen kertaluonteisia eriä, %liikevaihdosta



Investoinnit



MUUT TOIMINNAN AVAINLUVUT

	2014	2013	Muutos
Liikenneilmailun matkustajat, milj.	19,7	19,0	3,6 %
Lennot, kpl	393 888	413 057	-4,6 %
Rahtimäärä, tonnia	180 699	187 474	-3,6 %
Kuljetetun postin määrä, tonnia	14 233	11237	27 %
LAK Oyj:n kiinteistökanta, m^2	120 000	120 000	0 %

MUUT TOIMINNAN AVAINLUVUT, HELSINKI-VANTAA

	2014	2013	Muutos
Matkustajat, milj.	15,9	15,3	4,4 %
Aasian lentojen matkustajat, milj.	1,9	1,86	2,6 %
Lennot, kpl	168 723	169 921	0,7 %
Reittiliikennettä operoivia yhtiöitä 31.12.	26	25	4,0 %
Reittiliikennekohteita 31.12.	90	86	4,6 %
Vuokrattavat myyntitilat, m^2	14 342	14 342	0 %

Keskeiset tapahtumat



KANSAINVÄLINEN VAIHTOLIIKENNE SIIVITTI HELSINKI-VANTAAN MATKUSTAJAENNÄTYKSEEN

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä kasvoi vuoden aikana 4,4 prosenttia ja kohosi lähes 16 miljoonaan matkustajaan. Erityisen vahvasti kehittyi Finavialle strategisesti tärkeä kansainvälinen vaihtomatkustus. Helsinki-Vantaa on nyt Euroopan viidenneksi tärkein Aasian-vaihtoasema, josta lennetään 15 suoraa reittiä naapurimantereelle.



HELSINKI-VANTAA PALVELEE PIAN 20 MILJOONAA MATKUSTAJAA

Finavian noin 900 miljoonan euron kehitysohjelma valmistaa Helsinki-Vantaan palvelemaan 20 miljoonaa vuosittaista matkustajaa vuonna 2020. Investoinnit pitävät lentoaseman mukana vaihtolentoasemien kiristyvässä kilpailussa. Esimerkiksi laajarunkokoneita palvelevat konepaikat, kehäradan juna-asema ja 3 000 uutta parkkipaikkaa tekevät matkustamisesta jatkossa entistä sujuvampaa.



TYYLIÄ JA ELÄMYKSIÄ KANSAINVÄLISTEN KUMPPANEIDEN KERA

Helsinki-Vantaalle saapui muun muassa yli sadalla lentoasemalla operoiva World Duty Free Group sekä maailman suurimpiin lentoasemaravintoloitsijoihin kuuluva HMSHost. Myös useampi luksusmerkki rantautui ensi kertaa Suomeen. Lisäksi lentoasemalla järjestettiin matkustajien iloksi muun muassa joogaa ja juhannustanssit.



VERKOSTON LENTOASEMAT VAHVASSA INVESTOINTINOSTEESSA

Laaja investointiohjelma lentoasemaverkostossa käynnistyi, ja vuoden aikana Finavia investoi 35 miljoonaa euroa maakuntien lentoasemille. Suurimmat investoinnit tehtiin Turun, Tampere-Pirkkalan, Ivalon ja Rovaniemen lentoasemille. Vuonna 2015 investoinnit (25 milj. euroa) keskittyvät Lappiin. Myös pitkään jatkunut kotimaan liikenteen supistuminen päättyi.



MATKUSTAJATYYTYVÄISYYS JÄLLEEN HYVÄLLÄ TASOLLA

Sekä Helsinki-Vantaan lentoasema että verkoston lentoasemat saivat matkustajilta vuoden 2014 matkustajatyytyväisyystutkimuksissa hyvät arvosanat. Helsinki-Vantaalla kiiteltiin muun muassa turvatarkastusta ja lähtöselvitystä, joita laajennettiin ja uudistettiin vuoden varrella. Verkoston matkustajatyytyväisyys kohosi kautta aikain korkeimmalle tasolle.

OULUSTA VUODEN LENTOASEMA

Finavia valitsi matkustajamääriään ja asiakastyytyväisyyttään sekä toiminnan laatua ja kustannustehokkuutta kasvattaneen Oulun vuoden 2014 lentoasemaksi. Suomen toiseksi vilkkaimman lentoaseman kautta kulki lähes miljoona matkustajaa. Investointien myötä lentoaseman palvelut nousivat uudelle tasolle ja lentoasema sai paikallista maustetta.

MATCH MADE IN HEL KOKOSI HUIPPUSKEITTARIT LENTOASEMALLE

Match Made in HEL -tapahtuma muutti Helsinki-Vantaa lentoaseman pop-up-skeittipuistoksi. Kansainväliset huippuskeittarit ottivat haltuun lähtöaulojen parketit, asematason, matkatavara-aulan sekä Finnairin lentokonehallin. Finnairin ja Finavian yhteistapahtuma esitteli Helsinki-Vantaan idän ja lännen solmukohtana.

LENNONJOHTOKESKUS HELSINKI-VANTAALLE

Finavia perusti Helsinki-Vantaalle Suomen lennonjohtokeskuksen, jossa työskentelee 180 lennonvarmistuksen ammattilaista. Suomen aluelennonjohto aloitti lennonjohtokeskuksessa vuoden 2015 alussa. Lennonjohtopalveluja annetaan vuoteen 2018 saakka sekä Vantaalta että Tampereelta.

ILMATILAUUDISTUKSEN MYÖTÄ JOUSTAVUUTTA TOIMINTAAN

Finavia osallistui koko Suomen ilmatilauudistuksen toteuttamiseen. Marraskuussa 2014 käyttöön otetun uudistuksen taustalla on eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan rakentaminen. Ilmatilauudistus mahdollistaa esimerkiksi lentoreittien optimoinnin ja yhä asiakaslähtöisempien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen.

PALKINTO PARHAASTA MAAHUOLINNAN ASIAKASPALVELUSTA

Lentoyhtiö Thomas Cook Airlines palkitsi Finavian tytäryhtiön Airpron Helsinki-Vantaan maahuolinnan parhaasta asiakaspalvelusta. Palkinnon jakoperusteena oli muun muassa asiakastyytyväisyyskyselyn palaute.

Toimitusjohtajan katsaus

Vuosi 2014 käynnisti Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitysohjelman. 900 miljoonan euron investointiohjelmalla varmistamme, että Helsinki-Vantaa menestyy jatkossakin kansainvälisten vaihtolentoasemien kilpailussa. Jatkoimme myös muiden Suomelle tärkeiden lentoasemien kehittämistä. Helsinki-Vantaan lentoasema ylsi vuonna 2014 uuteen matkustajaennätykseen ja lentoasemaverkoston pitkään jatkunut matkustajamäärien lasku pysähtyi.



"Saavutimme matkustajaennätyksen kansainvälisen matkustuksen kasvun ansiosta. Suomessa lentoliikenteen kehitys on kaksijakoista, vilkkaiden kenttien matkustajamäärät kääntyivät nousuun."

Kari Savolainen
Toimitusjohtaja

Matkustaminen on sidoksissa yleiseen rahankäyttöön. Siksi on erityisen hieno saavutus, että ylsimme Helsinki-Vantaan lentoasemalla kaikkien aikojen ennätykseen, lähes 16 miljoonaan kävijään vuoden aikana. Pärjäsimme jälleen erityisen hyvin kansainvälisten vaihtolentoasemien välisessä kilpailussa. Helsinki-Vantaan lentoasema houkuttaa varsinkin Aasian ja Euroopan välillä lentäviä.

Myös edulliset lentoasemamaksut vaikuttavat siihen, että lentoyhtiöasiakkaamme haluavat lennättää matkustajiaan Suomeen ja meidän kauttamme muualle maailmaan. Tehokkaan lentoasematoiminnan myötä säilytimme lentoyhtiöiden maksamat lentoasemamaksut alhaisempina kuin useimmat kilpailevat vaihtolentoasemat.

Kustannustehokkuuden jatkuvasta kehittämisestä ja saamastamme hyvästä asiakaspalautteesta kiitän ennen kaikkea henkilöstöämme. Kiitos kuuluu myös kumppaneillemme lentoasemilla, esimerkiksi niille lentoyhtiöille, jotka ovat olleet kanssamme kehittämässä erinomaista infrastruktuuria ja niille asiakaspalvelijoille, joita matkustaja polkunsa varrella kohtaa.

TOIMIVA LENTOASEMAVERKOSTO TARVITSEE KANSAINVÄLISIÄ MATKUSTAJIA

Kotimaan lentoliikenne on ollut jo pitkään haasteiden edessä, ja on sitä edelleenkin. Tätä suuntausta vasten olen iloinen siitä, että matkustajamäärien lasku Suomen sisällä pysähtyi. Matkustajamäärien kehitys on Suomessa kaksijakoista – vilkkaammilla lentoasemilla nähtiin vuoden aikana hyvääkin kasvua, kun taas useilla pienemmillä lentoasemilla liikenne jatkoi laskuaan.

Tutkimusten mukaan meillä on yksi maailman parhaista lentoasemaverkostoista. Jotta voimme säilyttää taloudellisesti järkevän lentoasemaverkoston ja kattavat lentoyhteydet, on meidän houkuteltava ulkomaisia matkustajia jatkamaan matkaa Helsinki-Vantaalta myös muualle Suomeen. Lentoyhtiöt määrittelevät reittitarjontansa matkustajien kysynnän perusteella. Finavialla on tärkeä rooli lentoasemaverkoston tulevaisuuden turvaamisessa, mutta emme tee työtä yksin. Yhteismarkkinointi alueiden kanssa on esimerkki työstä, jota teimme vuoden aikana lentoreittien houkuttelevuuden lisäämiseksi.

VALMISTAUDUMME VASTAANOTTAMAAN 20 MILJOONAA MATKUSTAJAA

Helsinki-Vantaan lentoasema on jo nyt Pohjois-Euroopan johtava vaihtolentoasema Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä. Investoimme lentoasemalle vuoteen 2020 mennessä arviolta 900 miljoonaa euroa. Näin matkanteko on sujuvaa myös vuonna 2020, jolloin odotamme lentoasemalle 20 miljoonaa matkustajaa.

Vuoden aikana rakensimme esimerkiksi tilaa jäänpoistopaikoille sekä lisäsimme lähtöselvityksen ja turvatarkastuksen kapasiteettia. Tammikuussa 2015 lentoasemalle myönnetty ympäristölupa tukee Helsinki-Vantaan kehittämistä ja luo pohjan tulevaisuuden kasvulle.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelma on hyvä esimerkki siitä, miten vastuullisuus toteutuu Finaviassa. Mittavan hankkeen onnistumiselle on määritetty taloudellisten tavoitteiden rinnalle ympäristötavoitteet. Työllistämisvaikutukset ovat merkittävät sekä rakennusvaiheessa että myöhemmin: kasvaessaan lentoaseman ympäristö tarjoaa 5 000 uutta työpaikkaa nykyisten 20 000 lisäksi.

Helsinki-Vantaan rakentaminen jatkuu vielä pitkään, mutta vuoden aikana tuli myös paljon valmista. Lukuisat uudet tai uudistetut

ravintolat ja myymälät avasivat ovensa, ja lentoasemalle saapui monta uutta kansainvälistä brändiä. Se että maailmanluokan toimijat haluavat investoida Helsinki-Vantaalle osoittaa, että myös kumppaneillamme on vahva luottamus Helsinki-Vantaan kasvuun.

VERKOSTOSSA PERUSKORJAUS- JA LAAJENNUSHANKKEITA

Vilkkaan Helsinki-Vantaan tuotoilla rahoitamme myös muiden Suomelle tärkeiden lentoasemien kehittämistä. Tavoitteenamme on kustannustehokas ja kilpailukykyinen verkosto. Vuonna 2014 verkoston suurimmat hankkeet olivat peruskorjaus- ja laajennushankkeet Ivalossa ja Turussa. Useille lentoasemille, esimerkiksi Kittilään, Ouluun ja Kuopioon tuotiin paikallista tunnelmaa matkustajien iloksi. Vuoden 2015 aikana jatkamme erityisesti pohjoisen lentoasemien kehittämistä.

LENNONVARMISTUS MUKANA UUDISTAMASSA SUOMEN ILMATILAA

Vuosi oli merkittävä myös lennonvarmistuksen näkökulmasta. Olimme tiiviisti mukana marraskuussa toteutuneessa Suomen koko ilmatilan uudistuksessa, joka mahdollistaa optimoidummat lentoreitit. Ilmatilauudistus on osa eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan rakentamista: pitkällä tähtäimellä eri maiden ilmatilojen yhteensovittamisen tavoitteena on alentaa eurooppalaisen ilmatilahallinnan kustannuksia.

Lennonvarmistuspalvelujen kehittämisessä otettiin merkittävä askel, kun aluelennonjohdon toiminta käynnistettiin Vantaalla vuoden 2015 alusta alkaen. Perustimme Helsinki-Vantaalle Suomen lennonjohtokeskuksen, jonka osana aluelennonjohto toimii. Sekä ilmatilauudistus että lennonjohdon keskittäminen Helsinki-Vantaalle parantavat lentoliikenteen häiriöttömyyttä entisestään.

TAVOITTEENA LIIKEVAIHDON KASVATTAMINEN

Vuonna 2015 jatkamme aloittamaamme Helsinki-Vantaan kehittämistä. Esimerkiksi digitaalisuus lentoasemalla lisääntyy, kun tuomme turvatarkastukseen ja porteille digitaaliset matkalipun lukijat. Myös aktiivinen reittikehitys ja markkinointi yhdessä lentoyhtiöiden ja seutukuntien kanssa on tärkeää, jotta esimerkiksi matkailun potentiaali voidaan hyödyntää täysipainoisesti.

Jatkossa tavoitteenamme on kasvattaa liikevaihtoamme erityisesti lentoasemien uusien palvelujen ja ostosmahdollisuuksien myötä. Nostamme asiakkaamme entistä vahvemmin toimintamme keskiöön, jotta voisimme palvella jokaista asiakastamme vieläkin erottuvammin ja paremmin. Toimivan ja kasvavan lentoliikenteen avulla palvelemme myös suomalaista yhteiskuntaa ja suomalaisten hyvinvointia.

Kari Savolainen

Toimitusjohtaja

Strategiamme nojaa vaihtomatkustuksen kasvattamiseen

Strategiamme ytimenä on Helsinki-Vantaan aseman kehittäminen johtavana vaihtoasemana. Vuoteen 2020 ulottuva kehitysohjelma varmistaa vahvan kilpailuasemamme erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä kasvavassa vaihtoliikenteessä. Strategisesti tärkeää on myös varmistaa kustannustehokas ja kilpailukykyinen lentoasemaverkosto.

Finavian tehtävänä on luoda toimivan lentoliikenteen keinoin edellytykset suomalaisen yhteiskunnan kilpailukyvylle, ihmisten ja tavaroiden liikkumiselle sekä kansainvälisyydelle. Teemme tämän tuottamalla turvallisia, laadukkaita ja kustannustehokkaita lentoliikenteen palveluja. Vastuullisuus, kuten palvelujen tuottaminen ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tiiviisti sidoksissa strategiaamme ja liiketoimintaamme.

Turvallisuus, asiakaslähtöisyys, tehokkuus ja uudistumiskyky – kuten myös yhteistyökyky, avoimuus sekä ympäristö- ja yhteiskuntavastuu – ovat arvomme. Näille perustamme kaiken toimintamme.

FINAVIAN STRATEGIA



Varmistamme **Helsinki-Vantaan** kilpailukykyisen ja johtavan aseman Euroopan ja Aasian välisessä kasvavassa vaihtoliikenteessä. Finavian strategisena tavoitteena on, että Helsinki-Vantaan lentoaseman markkinaosuus vahvistuu Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Lisäksi tavoitteena on, että suorat yhteydet Eurooppaan kasvavat. Palvelutehtävämme täyttäminen taloudellisesti kestävällä tavalla edellyttää Helsinki-Vantaan menestymistä vaihtomatkustuksessa. Kehitämme lentoasemaa asiakaslähtöisesti ottaen huomioon niin lentoyhtiöt kuin matkustajat.

Kehitämme **lentoasemaverkoston** tehokkuutta ja kannattavuutta verkoston kilpailukyvyn ylläpitämiseksi. Tämä mahdollistaa kysyntään pohjautuvan lentoliikenteen eri puolilla Suomea.

Toimimme tiiviissä yhteistyössä seutukuntien kanssa matkailun potentiaalin hyödyntämiseksi. Teemme aktiivista markkinointi- ja reittikehitystyötä markkina-asemamme vahvistamiseksi.

Uudelleenjärjestelemme **lennonvarmistustoimintaa** kannattavuuden parantamiseksi sekä ottaen huomioon eurooppalaisesta yhtenäisestä ilmatilasta johtuvat vaatimukset.

Nostamme asiakkaamme keskiöön tarjotaksemme erottuvia **palveluita** jokaiselle matkustajalle. Samalla kehitämme matkustajakokemusta kaikilla lentoasemillamme. Kasvatamme matkustajapalveluiden tuoton hyvälle kansainväliselle tasolle, mikä tukee myös lentoasemaverkoston ylläpitämistä.

Investoimme kilpailukykyyn

Strategiamme toteuttaminen jatkui suunnitelmallisesti. Helsinki-Vantaan kehitysohjelman ensimmäinen vuosi, investoinnit keskeisille verkostoasemille sekä erottuvat uudet palvelut ja tapahtumat vahvistavat kilpailukykyämme. Uudelleenjärjestelyt ja valmistautuminen eurooppalaiseen yhtenäiseen ilmatilaan konkretisoivat lennonvarmistuksessa strategian toteuttamista.

Strategian ydinalueet	Strategian toteuttaminen vuonna 2014
Varmistamme Helsinki-Vantaan kilpailukykyisen ja johtavan aseman Euroopan ja Aasian välisessä kasvavassa vaihtoliikenteessä.	• Helsinki-Vantaan 900 milj. euron kehitysohjelman toteuttaminen käynnistyi vuoden 2014 alussa. Ohjelma jatkuu vuoteen 2020 saakka. • Kehitysohjelman ensimmäisessä vaiheessa keskityimme turvatarkastuksen ja lähtöselvityksen sujuvoittamiseen. • Helsinki-Vantaalla käynnistyi kaikkien aikojen palvelu-uudistus: uusia erottautuvia palveluita, kahviloita ja ravintoloita. • Helsinki-Vantaa oli Euroopan viidenneksi tärkein Aasian-vaihtoasema. • Suorien Aasian-reittien määrä kasvoi 15:een. • Vaihtomatkustajien määrä kasvoi 5,3 %. • Helsinki-Vantaa oli jälleen Euroopan neljänneksi edullisin päälentoasema. Merkittävien vaihtolentoasemien joukossa olimme edullisin. • Lentoliikenteen täsmällisyys ja turvallisuus olivat huipputasolla. • Lyhin vaihtoaika säilyi 35 minuutissa, mikä on Euroopan nopeimpia vaihtoaikoja.
Kehitämme lentoasemaverkoston tehokkuutta ja kannattavuutta verkoston kilpailukyvyn ylläpitämiseksi.	• Toteutimme yhteensä noin 35 milj. euron investoinnit verkoston lentoasemilla. • Turussa käynnistyivät yli 10 miljoonan euron uudistustyöt: mm. terminaalin peruskorjaus. • Uudistimme Tampere-Pirkkalan halpalentoterminaalin 3 milj. euron investoinnilla. Lisäksi Tampereella investointiin glykolipitoisen lumen varastointialueeseen. • Ivalossa käynnistyi 13,5 milj. euron investointikokonaisuus. • Toteutimme myös useilla muilla lentoasemilla investointeja, jotka parantavat matkustajien viihtyvyyttä ja palvelutasoa. • Jatkoimme yhteistyötä seutukuntien kanssa lentoliikenteen kysyntäpotentiaalin vahvistamiseksi.
Uudelleenjärjestelemme lennonvarmistustoimintaa kannattavuuden parantamiseksi sekä ottaen huomioon eurooppalaisesta yhtenäisestä ilmatilasta johtuvat vaatimukset.	• Perustimme Helsinki-Vantaalle Suomen lennonjohtokeskuksen, jossa työskentelee 180 lennonvarmistuksen ammattilaista. • Lennonjohtokeskuksessa aloitti myös Suomen aluelennonjohto vuoden 2015 alussa. Lennonjohtopalveluja annetaan vuoteen 2018 saakka Vantaan lisäksi Tampereelta. • Osallistuimme koko Suomen ilmatilauudistuksen toteuttamiseen. Uudistuksen taustalla on eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan rakentaminen. Ilmatilauudistus mahdollistaa asiakaslähtöisesti mm. lentoreittien optimoinnin.

	• Jatkoimme yhteistyöhankkeita Pohjois-Euroopan ilmatilalohkoon NEFABiin kuuluvien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kanssa kustannustehokkuuden parantamiseksi. Kehitimme toimintaamme Suomen valtiota ja Finaviaa sitovien lennonvarmistuksen suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi. • Valmistauduimme NEFAB-maiden, Ruotsin ja Tanskan yhtenäisen ilmatilan avaamiseen loppuvuonna 2015. • Allekirjoitimme Viron lennonvarmistuksen kanssa puitesopimuksen kahdenkeskisen lennonvarmistusyhteistyön tiivistämiseksi ja otimme käyttöön maiden välillä sähköisiä lennonvarmistuksen toiminnallisuuksia. • Investoimme 8,4 milj. euroa lennonvarmistuksen järjestelmiin.
Kasvatamme matkustajapalveluiden tuoton hyvälle kansainväliselle tasolle lentoasemaverkoston ylläpitämisen tueksi. Kehitämme matkustajakokemusta kaikilla lentoasemillamme.	• Helsinki-Vantaalla oli käynnissä vuonna 2014 mittava palvelu-uudistus: lentoasema saa lähivuosina yhteensä 70 uutta tai uudistunutta myymällä tai kahvilaa. • Finavian duty free -toiminta siirtyi WDFG:lle Helsinki-Vantaalla. WDFG toi vuoden aikana lentoasemalle useita kansainvälisiä huippubrändejä. • Toimme lentoasemalle ennakkoluulottomia palveluja ja tapahtumia: joogaa, juhannustanssit, sel[e-kuvaseinän, Match made in HEL -huippuskeittaajien tapahtuman, taidetta, linnunlaulua – ja paljon muuta. • Solmimme vuoteen 2024 ulottuvan sopimuksen SSP:n kanssa ravintolatoiminnasta Helsinki-Vantaalla sekä Turun, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla. Helsinki-Vantaalla toimii jatkossa myös HMSHost sekä muita ravintolayrittäjiä. • Kaukolentojen myymäläalue uudistui täydellisesti.

Lentoliikenteen kilpailutilanne säilyy kireänä – Aasia tarjoaa mahdollisuuksia

Globalisoituva talous, lentoliikenteen alhainen taloudellinen liikkumavara, tiukentuva sääntely, vaihtolentoasemien välinen kireä kilpailu sekä matkustajien kasvavat palveluodotukset ovat Finavian toimintaympäristössä vaikuttavia tekijöitä. Aasian talouksien ja vaihtomatkustamisen kasvu ovat Finavian avainmahdollisuuksia.

Lentoasemayhtiöt toimivat muuttuvassa ja erittäin kilpaillussa ympäristössä, jossa vaikuttaa moninaisia tekijöitä. Toimintaan erityisesti vuonna 2014 vaikuttaneista tekijöistä kerrotaan tarkemmin osiossa Toimintaympäristö 2014.

FINAVIAN TOIMINTAYMPÄRISTÖSSÄ VAIKUTTAVAT TEKIJÄT



Tuotannon ja talouden globalisoituminen jatkuu

Kansainvälinen lentoliikenne kasvaa pitkällä aikavälillä: väestön kasvu, kaupungistuminen, demogra[set tekijät ja vaurastuminen tukevat kasvua. Lentoliikenteen kasvu jatkuu vähintään samalla tasolla kuin BKT:n kasvu globaalisti. Kehittyvän Kaukoidän sekä Euroopan ja Venäjän välisten lentoyhteyksien merkitys korostuu. Tämä luo kasvupotentiaalia myös Helsinki-Vantaan matkustajaliikenteelle lentoaseman maantieteellisen sijaintiedun ansiosta. Euroopan ja Aasia-Tyynenmeren välisen matkustajaliikenteen arvioidaan kasvavan 20 vuoden aikana vuosittain noin 4,4 prosenttia Kiinan ollessa alueen päämarkkina.

Lentoliikenteen taloudellinen liikkumavara säilyy vähäisenä

Halpalentoyhtiöiden liiketoimintamalli on haastanut perinteiset verkostolentoyhtiöt: halpalentoyhtiöt määrittelevät lentolippujen hinnoittelun. Halpalentoyhtiöiden ansaintalogiikka, nopeat tarjonnan muutokset ja lentoyhtiöiden saamien matkustuksen yksikkötuottojen lasku kasvattavat koko lentoliikenteen arvoketjun tehokkuusvaatimuksia. Asiakkaat odottavat myös Finavialta joustavia palveluntuotantomalleja ja kustannustehokasta toimintaa. Lentoyhtiöiden rakenteiden muutostarpeet vaikuttavat oleellisesti toimialan kehittymiseen. Kapearunkokoneilla tapahtuvassa liikenteessä halpalentoyhtiöiden osuus tullee edelleen kasvamaan, kun taas perinteiset lentoyhtiöt keskittyvät paremmin tuottavaan mannertenväliseen laajarunkoliikenteeseen.

Vaihtolentoasemien välinen kireä kilpailu

Eurooppalaisilla vaihtolentoasemilla on käynnissä useita miljardiluokan investointiohjelmia. Itämeren alueella Helsinki-Vantaan lisäksi Kööpenhamina, Oslo sekä Tukholma tavoittelevat vahvempaa markkinaosuutta vaihtoliikenteessä. Myös Euroopan itäiset maat kuten Itävalta, Unkari ja Puola pyrkivät kasvattamaan osuuttaan vaihtoliikenteestä, samoin myös Pietari Venäjällä. Lentokonevalmistaja Airbus ennusti vuonna 2014 Helsinki-Vantaan kasvavan vuoteen 2027 mennessä yhdeksi kaukoliikenteen solmukohdista. Airbusin arviossa jokaisen solmukohdan kautta kulkee päivittäin yli 10 000 kaukolentojen matkustajaa.

Tiukentuva sääntely ja vahva markkinavalvonta

Lentoasematoimintaan ja lentoliikenteeseen kohdistuva tiukka sääntely pitää kilpailutilanteen kireänä. Sääntely koskee esimerkiksi ilmailun turvallisuutta, ympäristöasioita, Finavian palveluiden hinnoittelua sekä lennonvarmistuksen suorituskykytavoitteita. Esimerkiksi turvallisuuteen liittyvät määräykset kiristyvät ja edellyttävät investointeja. Koska kasvavien kustannusten siirtäminen hintoihin on kireässä kilpailutilanteessa vaikeaa, on lentoasemien ylläpitäjien tehostettava toimintaansa jatkuvasti kustannusten alentamiseksi.

Kotimainen lentoliikenteen toimintaympäristö

Finavian liiketoimintamahdollisuuksiin vaikuttaa kotimainen liikennepoliittinen kehitys, eri liikennemuotojen

yhteensovittaminen sekä yhteiskunnan tasolla tehtävät lentoliikennestrategiset linjaukset. Kotimaan matkustajamääriä alentavat muun muassa Etelä-Suomen suuriin kaupunkeihin painottuva muuttoliike ja vaihtoehtoisten liikennemuotojen kilpailukyvyn parantuminen. Uutta kysyntää on mahdollista synnyttää tietyissä paikoissa etenkin kasvavasta kansainvälisestä matkailusta.

Kasvavat palveluodotukset

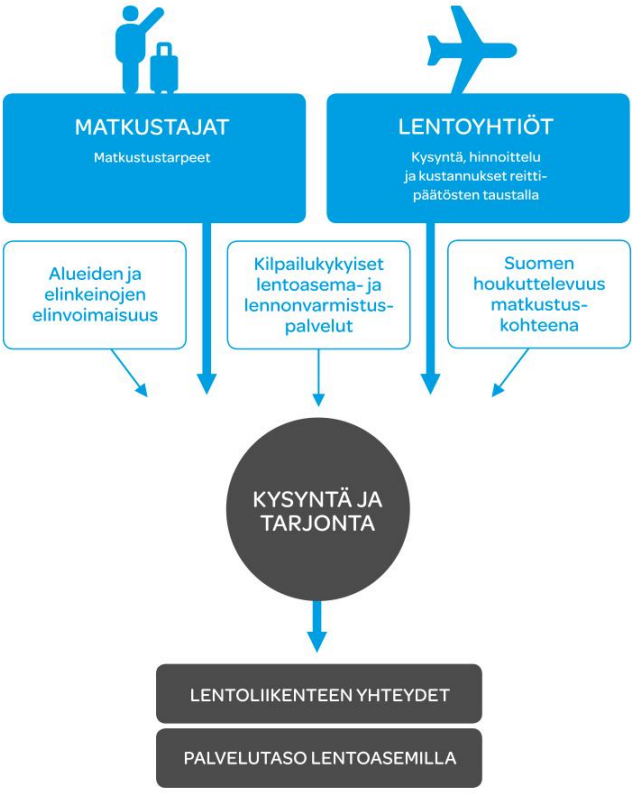
Lentoasemilta odotetaan yksilöllisiä ja erottuvia palveluita sekä elämyksiä. Matkustamisen tulee olla sujuvaa. Näiden parantamiseen tähtäävät myös useilla eurooppalaisilla päälentoasemilla käynnissä olevat investointiohjelmat. Finavian 900 milj. euron kehitysohjelma Helsinki-Vantaalla käynnistyi vuoden 2014 alussa. Näiden lisäksi Finavia investoi huomattavasti verkoston keskeisille lentoasemille. Aiempi matkustuskokemus vaikuttaa esimerkiksi vaihtolentoaseman valintaan: erottautumisen merkitys kilpailevista lentoasemista korostuu. Ainutlaatuisen matkustuskokemuksen tarjoaminen on keskeisimpiä Finavian liiketoiminnan kehittämistä ja investointeja ohjaavia tekijöitä.

LENTOYHTIÖIDEN REITTITARJONTA PERUSTUU MATKUSTAJIEN KYSYNTÄÄN SEKÄ YHTEYKSIEN KANNATTAVUUTEEN

Tarjolla olevien lentoyhteyksien määrä ja reititys ovat usean tekijän summa. Toimivat lentoyhteydet pohjautuvat riittävään kysyntään, joka syntyy esimerkiksi matkailun tai elinkeinoelämän tarpeista. Alhaisen kysynnän reitit eivät ole lentoyhtiöille riittävän kannattavia, jolloin on todennäköistä, että lentoyhtiö päättää olla tarjoamatta yhteyttä.

Lentoyhtiöiden kannattavuuteen vaikuttaa kysynnän lisäksi lentolippujen hinnoittelu sekä kustannukset, joista merkittävimpiä ovat henkilöstö- ja polttoainekulut. Lentoasemien ja lennonvarmistuksen palvelumaksut eivät ole lentoyhteyden kannattavuuden kannalta ratkaisevassa asemassa, sillä palvelumaksut ovat lentoyhtiöiden kustannuksista keskimäärin yhteensä noin 6,5 prosenttia (lähde: The Aviation & Aerospace Almanac, ICAO Air Transport Reporting Form EF-1).

Finavian lentoyhtiöiltä perimistä maksuista on kerrottu tarkemmin osiossa Kilpailukykyinen hinnoittelu.



Toimintaympäristön avaintekijänä lentoliikenteen kysyntä

Lentoliikenteen matkustajamäärien kasvu vahvistui vuonna 2014 maailmanlaajuisesti. Kansainvälisen lentoliikenteen kasvu oli vahvaa etenkin Lähi-Idässä ja Euroopassa, jossa matkustajamäärät kasvoivat taloudellisesta epävarmuudesta huolimatta.

EUROOPAN LENTOLIIKENNE KASVUSSA

Maailmanlaajuisesti lentoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 5,1prosenttia (4,0) vuonna 2014.

Lentokenttien yhteistyöjärjestö Airports Council Internationalin (ACI) mukaan matkustajamäärät Euroopan lentoasemilla kasvoivat keskimäärin 5,4 prosenttia (2,8) – huolimatta haastavasta taloustilanteesta. EU-lentoasemien kasvu nousi 4,9 prosenttiin (1,0) ja EU:n ulkopuolisilla lentoasemilla 7,3 prosenttiin (9,6). Venäjällä lentomatkustus kärsi vaikean taloustilanteen vuoksi.

Kuten edellisvuonna, matkustajaliikenteen kasvu Euroopassa yhdessä lentoyhtiöiden maltillisten kapasiteettilisäysten kanssa johti koneiden parantuneisiin täyttöasteisiin ja siten ilmailun tehokkuuden kasvamiseen.

Lentoliikenteen operaatiomäärät kasvoivat Euroopassa 2,6 prosenttia (-4,8). Rahtiliikenteen määrä nousi vuoden aikana 3,6 prosenttia (0,9).

Matkustajamäärien kasvu Euroopassa vauhdittui **5,4** prosenttiin vuonna 2014. Kotimaan toimivat lentoyhteydet pohjautuvat riittävään kysyntään, joka syntyy esimerkiksi matkailun tai elinkeinoelämän tarpeista.

LENTOLIIKENTEEN RAKENNEMUUTOS JATKUI

Lentoliikenteen maailmanlaajuinen rakennemuutos jatkui vuonna 2014. Kireä kilpailu, ylikapasiteetti, rakennejärjestelyt ja yhtiöiden erikoistuminen kuvasivat edelleen lentoyhtiöiden toimintaympäristöä. Haastava kilpailutilanne näyttäytyi etenkin verkostolentoyhtiöiden huomattavina kustannussäästö- ja rakennemuutosohjelmina.

Halpalentoyhtiöt jatkoivat nopeaa reagointiaan kysynnän muutoksiin. Lisäksi oli havaittavissa, että ne pyrkivät sijoittamaan koneitaan yhä enemmän myös päälentoasemille kakkoskenttien sijaan.

Lentoyhtiöiden kustannuspaineet hellittivät vuoden aikana huomattavasti lentopetrolin hinnan alentumisen myötä. Hinta oli vuoden 2014 lopussa noin 50 prosenttia alhaisemmalla tasolla kuin vuoden alussa. Täysimääräisen hyödyn saaminen lentopetrolin alentuneesta hintatasosta vie kuitenkin aikaa johtuen polttoaineen pitkistä hinta- ja valuuttasuojauksista.

Vuoden 2015 näkymiä

Finavian arvion mukaan toimialalle tuo epävarmuutta edelleen Euroopan talousvaikeuksien jatkuminen sekä Aasian kasvun hidastuminen. Venäjän talouden heikko tilanne heijastuu myös venäläisten matkustajien määrään ja ostokäyttäytymiseen. Myös poliittiset riskitekijät voivat vaikuttaa liikennekehitykseen.

Lentoliikennestrategian valmistelu jatkui

Suomessa jatkui vuonna 2014 liikenne- ja viestintäministeriön johdolla lentoliikennestrategiatyö, joka linjaa lentoliikenteen tulevaisuutta Suomessa. Finavia osallistui keskeisenä toimijana aktiivisesti strategiatyöhön, joka valmistui helmikuussa 2015.

Lentoliikennestrategia on yksi liikennepoliittisen selonteon toimenpiteistä. Suomen hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle huhtikuussa 2012. Selonteossa linjataan liikennepolitiikkaa vuosille 2012–2022. Yhtenä erityishaasteena selonteossa nähtiin lentoliikenne ja lentoasemaverkosto. Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen kansalliselle kilpailukyvylle ja toimivalle kokonaisliikennejärjestelmälle.

Strategian tavoitteena on

- selvittää Suomen lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä
- arvioida Suomen lentoasemaverkostoa erityisesti alueiden saavutettavuuden näkökulmasta
- arvioida lentoliikenteen riittävä palvelutaso
- tarkastella valtion, kuntien, Finavian ja lentoyhtiöiden roolia lentoliikennepalvelujen järjestämisessä ja tarjoamisessa

Lentoliikennestrategia valmistui 6.2.2015. Strategia painottaa lentoliikenteen tukevan Suomen talouden kasvumahdollisuuksia ja maan kilpailukykyä. Keskeistä strategiassa on lentoasemien ylläpitäminen verkostona myös tulevaisuudessa sekä lentoliikenteen ja maakuntakenttien kehittäminen viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä.

Liikenne- ja viestintäministeriö esitti lentoliikennestrategiassa yhteensä yli viittäkymmentä lentoliikenteen ja lentoasemien kehittämislinjausta vuosille 2015–2030.

Sääntelyn uudistukset ja tiukentuvat vaatimukset muokkaavat toimintaympäristöä

Lentoaseman ylläpitäminen on erittäin voimakkaasti säänneltyä. Etenkin turvallisuutta ja ympäristöä koskevat vaatimukset kasvattavat investointitarpeita.

Lentoaseman ylläpitoa koskeva sääntely vaikuttaa usealla tavalla Finavian liiketoiminnan kehittämisedellytyksiin ja investointikykyyn. Sääntely koskee laajasti esimerkiksi ilmailun turvallisuudelle asetettavia vaatimuksia, ympäristöasioita, Finavian palveluiden hinnoittelua sekä henkilöstön osaamiseen ja pätevyyteen liittyviä vaatimuksia. Alla on esitetty joitakin sääntelyaiheita, jotka olivat ajankohtaisia vuonna 2014.

EU:N NESTEASETUS VOIMAAN

Tammikuussa 2014 tuli voimaan EU:n käsimatkatavaroissa kuljetettavien nesteiden turvatarkastuksia koskeva asetus. Asetuksen myötä käsimatkatavaroissa kuljetettavat vauvanruuat, nestemäiset lääkkeet, erityisruokavalion edellyttämät nesteet sekä tax free -nesteet tarkastetaan nesteanalysaattorilla, joihin Finavia investoi vuonna 2013 yhteensä kolme milj. euroa. Matkustajille asetuksen muutoksella ei ollut vaikutuksia.

EUROOPPALAISTEN ILMAILUMÄÄRÄYSTEN KÄYTTÖÖNOTON VALMISTELU JATKUI

Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) uudet AGA-ilmailumääräykset tulivat voimaan vuonna 2014, ja ne korvaavat kansallisen sääntelyn vuonna 2017 päättyvän siirtymäkauden aikana.

Uusien määräysten myötä lentoaseman pitäjien tulee hakea uudestaan lentoasemien pitolupaa. Finavia jätti vuonna 2014 lupahakemukset Rovaniemen, Helsinki-Vantaan, Kittilän, Ivalon ja Vaasan lentoasemien osalta. Finavian lentoasemaverkosto täyttää jo nyt pitkälti EASA:n vaatimukset, ja muiden lentoasemien lupahakemukset jätetään vuosina 2015 ja 2016. Vuonna 2014 jatkettiin myös muilta osin AGA-ilmailumääräysten käyttöönottoa, esimerkiksi Finavian pelastustoiminnassa.

Finavian tulee hyväksyttää osana lentoasemien EU-serti[ointia myös organisaationsa ja toimintansa. Vuonna 2014 tehtiin Finavian organisaatiota ja toimintaa koskevien määräyskohtien vaikutusanalyysi. Hyväksyntähakemus jätetään arviolta vuoden 2016 aikana.

EUROOPAN KOMISSION VALTIONTUKIUUDISTUKSESTA EHDOTUS

EU:n komissio antoi vuoden 2014 alussa ehdotuksensa, jonka mukaan valtiontukien uudet suuntaviivat koskevat erityisesti pienten lentoasemien investointi- ja toimintatukia. EU:n uusilla suuntaviivoilla ei ole välittömiä vaikutuksia Finavian lentoasemien ylläpitoon, sillä niiden toiminnan ja investointien rahoittaminen perustuu edelleen Finavian liiketoiminnan kassavirtaan. EU:n uudistuksen tavoitteena on ehkäistä vinoutumia erilaisten valtiontukien käytössä lentoasemien toimintaedellytysten turvaamisessa.

SUORITUSKYKYSUUNNITELMA OHJAA LENNONVARMISTUKSEN KEHITTÄMISTÄ

Suomen valtiota ja Finavian lennonvarmistusliiketoimintaa sitoo Suomelle laadittu lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma, joka on osa eurooppalaista laajaa ilmatilakehitystä. Suunnitelma ohjaa lennonvarmistuksen kehittämistä useiden erittäin haasteellisten tavoitteiden puitteissa.

EU:n komissio antoi kesäkuussa 2013 niin sanotun SES 2+ -asetusehdotuksen, joka sisältää muun muassa esityksiä siitä, että osa lennonvarmistuksen tukipalveluista tulisi avata kilpailulle. Mikäli tämä toteutuisi, ilmaliikennepalvelut eli lennonjohdon ydinpalvelut jäisivät edelleen kilpailutuksen ulkopuolelle.

KESKUSTELU SALLITUISTA LIUKKAUDENTORJUNTA-AINEISTA JATKUI EDELLEEN

SAE:ssa (Society of Automotive Engineers), joka vastaa muun muassa lentoasemilla käytettävien liukkaudentorjunta-aineiden standardoinnista, on vireillä asetaattien ja formiaattien lentokonemateriaaleihin aiheuttamien vaikutusten johdosta standardien muutoksia. Toteutuessaan muutokset käytännössä estäisivät asetaattien ja formiaattien käytön liukkaudentorjunnassa.

Finavia on yhdessä muiden lentoasemien edustajien kanssa osallistunut SAE G-12 -komitean työskentelyyn tarkoituksenaan estää lentoasemien ylläpidon kannalta haitalliset standardimuutokset.

EU-TASON OHJAUSTA MELUNHALLINTAAN

Suomen Ilmailulakiin lisättiin lailla 1400/2004 EU:n direktiivi 30/2002, joka antaa ilmailuviranomaiselle toimivallan antaa meluun liittyviä toimintarajoituksia ns. suurilla lentoasemilla eli Suomessa Helsinki-Vantaalla. Direktiivi muuttui vuonna 2014 asetukseksi, ja se tulee voimaan kaikissa jäsenmaissa vuonna 2016. Tarkoituksena on turvata lentoyhtiöiden oikeuksia tasapuolisella tavalla yhteisön eri jäsenmaissa päätettäessä melusta johtuvista toimintarajoituksista (esim. yöaikainen liikenne).

Euroopan unionin ympäristömeludirektiivi (2002/49/EY) on Suomessa pantu täytäntöön ympäristönsuojelulain muutoksella 459/2004. Direktiivin edellyttämänä jäsenvaltiot laativat suurista lentokentistä meluselvitykset vuonna 2012 ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmat vuonna 2013. Vuonna 2014 direktiiviin sisältyvät suositukset melunarvioinnista uusittiin. Uudet suositukset eivät vaikuta Finavian toimintaan, sillä vaaditut laskentamenetelmät ovat olleet Finavian käytössä jo vuodesta 2007. Finavia on myös ollut aktiivisesti mukana valmistelemassa EU-tason menetelmäohjeistuksia.



Kaikkien aikojen matkustajaennätys

Vuonna 2014 Finavian lentoasemilla saavutettiin kaikkien aikojen ennätys: 19,7 miljoonaa matkustajaa. Kansainvälinen vaihtomatkustus kasvoi erityisen vahvasti, ja Helsinki-Vantaan matkustajamäärä nousi noin 16 miljoonaan matkustajaan. Kotimaan liikenteen pitkään jatkunut alamäki päättyi.

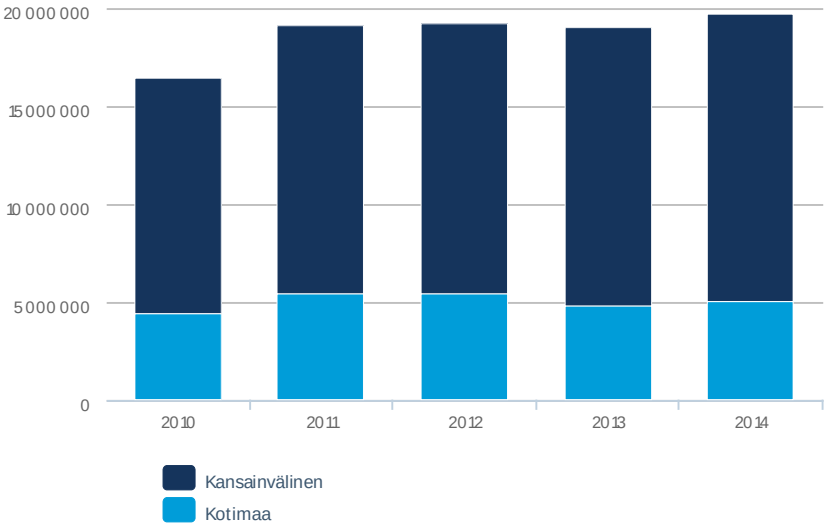


MITTAVIEN INVESTOINTIEN VUOSI

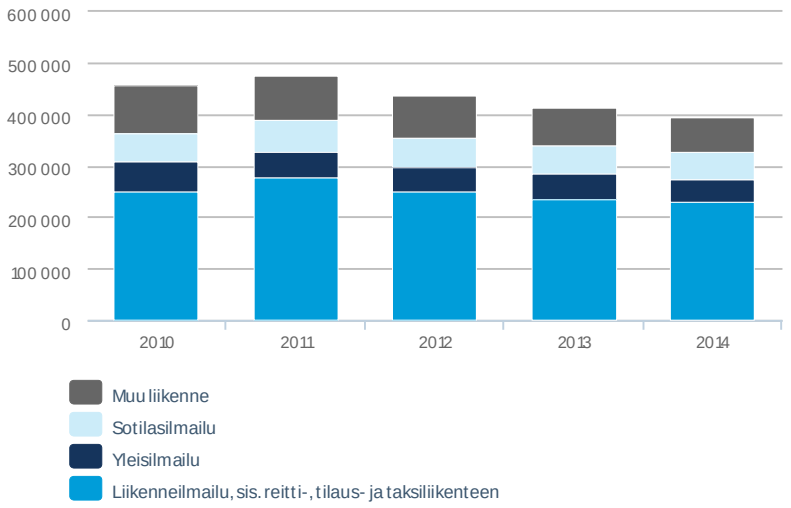
Helsinki-Vantaan lentoaseman 900 miljoonan euron kehitysohjelma käynnistyi vuonna 2014. Historiallisen laaja investointiohjelma luo lentoasemalle edellytykset palvella sujuvasti 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella. Vuonna 2014 keskityttiin lisäämään lähtöselvityksen ja turvatarkastuksen kapasiteettia.

Finavian investoinnit ulottuivat vuonna 2014 laajalti myös lentoasemaverkostoon: lentoasemille investoitiin yhteensä noin 35 miljoonaa euroa. Merkittävimmät hankkeet toteutettiin Turussa, Ivalossa ja Tampereella. Myös useat muut lentoasemat kokivat uudistuksia ja saivat uusia palveluja. Vuoden 2015 investointien painopiste on Lapin lentoasemissa.

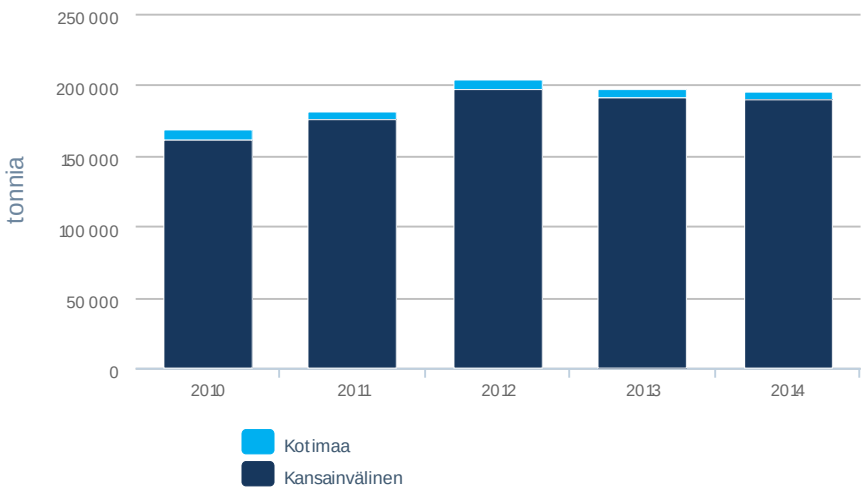
Finavian lentoasemien matkustajat



Finavian lentoasemien operaatiot (laskeutumiset ja lentoonlähdöt)



Finavian lentoasemien tavaraliikenne



Helsinki-Vantaan matkustajamäärä uuteen ennätykseen

Helsinki-Vantaan lentoasema sai vuoden aikana suurkaupungin asukasmäärän verran uusia matkustajia: matkustajamäärä kasvoi 4,4 prosenttia eli 670 000 matkustajalla ja oli 15,9 miljoonaa (15,3). Kasvu oli ennen kaikkea hyvin kehittyneen kansainvälisen matkustuksen ansiota. Helsinki-Vantaalta oli vuoden lopussa jo 15 suoraa reittiä Aasiaan.

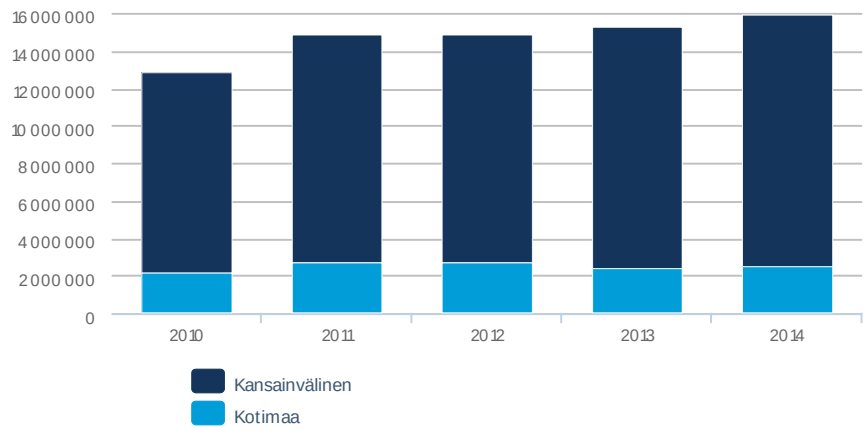
Finavialle strategisesti tärkeä vaihtomatkustus kasvoi jälleen vuonna 2014: kansainvälinen vaihtomatkustus kasvoi edellisvuodesta 5,3 prosenttia. Kotimaan matkustajamäärät kasvoivat Helsinki-Vantaalla 3,1prosenttia.

Matkustajamäärät Aasian reiteillä kasvoivat 2,6 prosenttia 1,91 miljoonaan (1,86). Helsinki-Vantaa oli markkinaosuudellaan Euroopan viidenneksi tärkein lentoasema Aasian-liikenteessä. Matkustajamäärä Euroopan lennoilla kasvoi 5,5 prosenttia 11,1 miljoonaan.

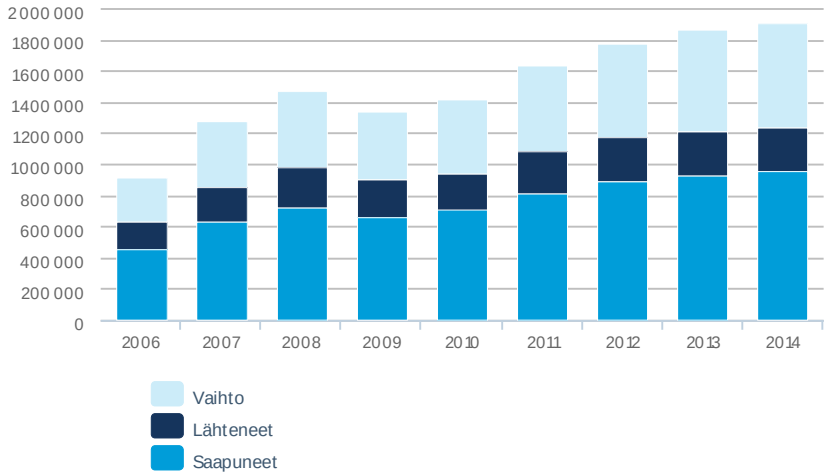
Helsinki-Vantaalla laskeutumisten määrä laski 0,7 prosenttia (-2,2). Tämä johtuu siitä, että lentokoneet lentävät Helsinki-Vantaalta entistä täydempinä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman liikevaihto kasvoi 5,0 prosenttia ja oli 156,7 milj. euroa (149,3). Liikevaihdon kasvua tuki matkustajamäärän myönteinen kehitys sekä liikennemaksujen nousu.

Helsinki-Vantaan matkustajat



Helsinki-Vantaan matkustajat Aasian reiteillä



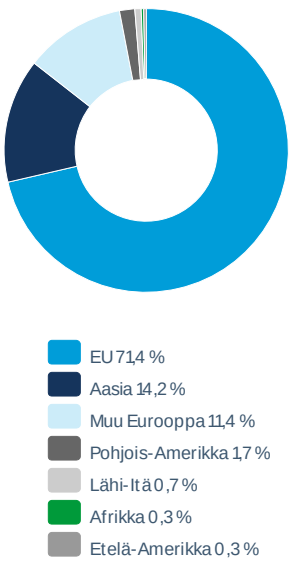
UUSIA LENTOYHTEYKSIÄ HELSINKI-VANTAALTA

Finnair vahvisti Thaimaan Phuketin ja Krabin charterlentojen muuttamisen reittilennoiksi talveksi 2014 sekä uuden talvireitin avaamisen Miamiin. Helsinki-Vantaa tarjosikin vuoden 2014 lopussa 15 suoraa reittilentokohdetta Aasiaan. Yhteydet Venäjälle paranivat vuonna 2014 Finnairin uusien kohteiden myötä: yhtiö lentää nyt myös Kazaniin, Nizhny Novgorodiin ja Samaraan. Finnairin reittikohteet laajenevat edelleen kesällä 2015, kun mukaan tulevat Dublin, Ateena, Malta ja Split.

Venäläinen S7 aloitti huhtikuussa 2014 uutena lentoyhtiönä lennot Moskova-Helsinki-reitillä. Uusi yhteys pohjautui Suomen ja Venäjän väliseen vuoden 2013 sopimukseen lentoyhteyksien määrän kasvattamisesta. Kilpailutilanteesta johtuen S7 ilmoitti kuitenkin lopettavansa reitin tammikuussa 2015.

Puolalainen Eurolot.com aloitti myös uutena lentoyhtiönä, kun se avasi uuden reitin Gdanskiin. Maaliskuussa 2015 Helsinki-Vantaalla aloittaa puolestaan sveitsiläinen SWISS, joka käynnistää lennot Zürichin ja Helsingin välillä.

Helsinki-Vantaan kansainvälinen matkustajaliikenne, %matkustajista



Helsinki-Vantaan kehitysohjelma liikkeelle: kohti 2020-lukua

Helsinki-Vantaan lentoaseman 900 miljoonan euron kehitysohjelma käynnistyi vuonna 2014. Mittavalla investointiohjelmalla lentoasema valmistautuu palvelemaan 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella.



Kehitysohjelman taustalla on Helsinki-Vantaan matkustajamäärän voimakas kasvu. Vuonna 2014 lentoaseman kautta kulki lähes 16 miljoonaa matkustajaa, ja matkustajamäärän ennustetaan kohoavan 20 miljoonaan vuonna 2020.

> "Finavia on avannut yhteistyön suunnittelusektorin kanssa uudelle tasolle. He ovat lähteneet avoimen, luottamukseen perustuvan yhteistyön tielle."
>
> **Kimmo Fischer**, hallituksen puheenjohtaja, Sito Oy
>
> Sito Oy toimii suunnittelijana Helsinki-Vantaan kehitysohjelmassa

Vuoteen 2020 ulottuva kehitysohjelma kasvattaa etenkin lähtöselvitys- ja vaihtomatkustuskapasiteettia sekä parantaa liikennejärjestelyjä. Historiallisen laaja investointiohjelma turvaa sujuvan matkustamisen myös tulevaisuudessa ja vahvistaa Helsinki-Vantaan asemaa johtavana pohjoiseurooppalaisena vaihtolentoasemana Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä. Kehitysohjelma toteutetaan vaiheittain, jotta mahdollisiin markkinatilanteen muutoksiin voidaan reagoida joustavasti.

Kehitysohjelman ensimmäisen toteutusvuoden tuloksista on kerrottu tarkemmin osiossa Kehitysohjelman toteutus vuonna 2014.

Kehitysohjelmaan liittyvät ympäristö-, sosiaalisen ja taloudellisen vastuun indikaattorit ja niiden toteutumisen seuranta tullaan julkaisemaan Finavian verkkosivuilla vuoden 2015 aikana.

LENTOASEMA LAAJENEE YHDEN KATON ALLA

Kehitysohjelman keskeisimpiä projekteja vuonna 2014 oli lentoaseman yleissuunnitelman laatiminen. Suunnitelma raamittaa lentoaseman maankäyttöä ja investointeja vuosikymmenien päähän.

Pitkän selvitystyön jälkeen Helsinki-Vantaan vaihtoliikenteen kapasiteettia päätettiin kasvattaa niin sanotulla one roof -konseptilla: nykyistä terminaalirakennusta laajennetaan eikä esimerkiksi erillistä satelliittiterminaalia rakenneta. Malli on toiminnalliselta tehokkuudeltaan ja asiakaslähtöisyydeltään paras. Se on myös ympäristöystävällinen, sillä yksi terminaali vähentää bussikuljetusten tarvetta.

Lentoaseman laajentumissuunnitelma

- 1 vaihe: Kaukoliikenteen matkustajatiloja laajennetaan ja laajarunkokoneiden paikkoja lisätään. Rakentaminen käynnistyy vuoden 2016 puolella.
- 2. vaihe: Vaihtoliikenteen kapasiteetin kasvattamista jatketaan sekä parannetaan Euroopan- ja kotimaanliikenteen palvelutasoa.
- 3. vaihe: Nykyistä T2-terminaalia laajennettaisiin siten, että lähtöselvitys- ja turvatarkastuspalvelut sekä matkatavaroiden luovutus keskitettäisiin yhteen lähtö- ja tuloaulaan.

KEHITYSOHJELMALLA HUOMATTAVAT TYÖLLISTÄMISVAIKUTUKSET

Helsinki-Vantaan lentoasemasta on kasvanut merkittävä työllistäjä pääkaupunkiseudulla. Lentoaseman alue työllistää suoraan noin 20 000 henkilöä. Matkustajamäärän nousu 20 miljoonaan synnyttäisi 10 vuoden aikana eri yrityksiin noin 5 000 pysyvää työpaikkaa.

Itse kehitysohjelman työllisyysvaikutus on arviolta 14 000 henkilötyövuotta. Työllisyysvaikutukset näkyvät selvimmin tulevina vuosina, kun uudisrakentaminen lentoasema-alueella käynnistyy. Vuonna 2014 työllisyysvaikutus oli noin 260 vuotta.

Kehitysohjelman ensimmäinen vuosi sujuvoitti lähtöselvitystä

Kehitysohjelman ensimmäinen vuosi toi lisää kapasiteettia turvatarkastukseen ja lähtöselvitykseen. P5-pysäköintitalon sekä asematason laajennustyöt käynnistyivät, ja Helsinki-Vantaan yleissuunnitelma valmistui. Vuosi 2015 kuluu vielä pitkälti rakentamisen suunnitteluun ja valmisteleviin töihin.

ENSIMMÄINEN VAIHE: T2 LÄHTÖSELVITYKSEN SUJUVOITTAMINEN

Helsinki-Vantaan T2-terminaalin uusi turvatarkastus avattiin toukokuussa 2014. Viisi uutta turvatarkastuslinjaa kasvattivat turvatarkastuksen kapasiteettia terminaalissa peräti 40 prosenttia, mikä vähentää lähtöaulan ruuhkia ja nopeuttaa turvatarkastusta. Turvatarkastusjonot venyivät ruuhka-aikoina ennen uudistusta yli 20 minuuttiin. Uudistuksen jälkeen kesäkaudella 15 minuutin jonotuksia oli enää satunnaisesti.

Turvatarkastuksen laajentamisen yhteydessä lisättiin jälleen automaattisia matkatavaroiden jättöpisteitä (bagdrop) sekä lähtöselvitysautomaatteja. Vuoden 2014 lopussa bagdrop -automaatteja oli 14 (4) ja lähtöselvitysautomaatteja 62 (49). Kesäkuussa valmistui kongressikeskus CongressT2@HelsinkiAirport.

P5-PYSÄKÖINTITALON LAAJENNUS KÄYNNISTYI

Pysäköintitalo P5:n kaksi vuotta kestävä laajentaminen 3 000 uudella autopaikalla käynnistyi lokakuussa 2014. Rakennus saa kaksi lisäkerrosta, ja sen viereen rakennetaan uudisosa. 40 miljoonan euron investointi varmistaa riittävät pysäköintimahdollisuudet matkustajamäärien kasvaessa.

Toukokuussa Finavia avasi verkkopalvelun, jossa matkustaja voi varata pysäköintipaikan jo ennakkoon. Paikan varaaminen ja maksaminen oli ensimmäinen askel kohti asiakasprosessien digitalisointia: verkkokauppaa laajennetaan myös muihin palveluihin.

VALMISTELUT TERMINAALILAAJENNUKSELLE KÄYNNISTYIVÄT

Työt asematason laajentamiseksi alkoivat loppuvuonna 2014: tämä mahdollistaa terminaalin laajentamisen sekä lisäpaikkojen rakentamisen laajarunkokoneille. Asematasolta purettiin vanha vesitorni ja lämpölaitos. Lisäksi kallion louhintatyöt pääsivät käyntiin. Asematason laajentaminen valmistuu arviolta vuoden 2016 loppupuolella.

Vuonna 2015 merkittävin korvausinvestointi on kiitotie 04R/22L:n kunnostaminen. Kesäkaudella 2014 rakennettiin jäänpoistoalueita sekä päällystettiin rullausteitä.



Kautta aikain suurin palvelu-uudistus

Helsinki-Vantaalla oli käynnissä vuonna 2014 lentoasemalla suurin koskaan toteutettu palvelu-uudistus. Lentoasema saa lähivuosina lähes 70 uutta tai uudistunutta myymälää tai kahvilaa. Kaikki ravintola- ja kahvilapalvelut nykyaikaistetaan, ja myymälöihin saapuu lukuisia kansainvälisiä huippubrändejä.

Finavia investoi vuosina 2014–2016 kehitysohjelman lisäksi noin 7 milj. euroa Helsinki-Vantaan ravintola- ja myymäläpalveluiden uudistamiseen: tavoitteena on, että matkustaja saa Helsinki-Vantaalla Pohjois-Euroopan lentoasemien parhaan ostoskokemuksen. Finavian investointien lisäksi lentoasemalla toimivat yritykset investoivat palvelumaailman kehittämiseen 37 miljoonaa euroa. Vuonna 2014 avattiin 13 uutta tai uudistettua myymälää sekä 7 kahvilaa ja ravintolaa. Myös palvelutiskejä, loungeja ja hotelli uudistettiin. Kaukolentojen myymäläalue uudistui täydellisesti.

WDFG ALOITTI DUTY FREE -TOIMIJANA: UUDENLAINEN OSTOSKOKEMUS

Maaliskuussa 2014 toimintansa Helsinki-Vantaalla aloitti kansainvälinen World Duty Free Group (WDFG), jolle Finavia myi duty free -toimintansa vuonna 2013. Osana yhteistyötä WDFG sitoutui investoimaan merkittävästi myymälätoiminnan kehitykseen.

> "Odotamme seuraavia yhteistyön vuosia Finavian kanssa. Haluamme olla mukana kehittämässä Helsinki-Vantaasta johtavaa vaihtolentoasemaa."
>
> **Sacha Zackariya**,
> CEO, ChangeGroup

WDFG toi lentoasemalle vuoden aikana perinteisten duty free -myymälöiden rinnalle seitsemän uutta putiikkityylistä erikoisliikettä, joissa myydään useiden kansainvälisten luksus- ja premiumbrändien tuotteita. Uudenlaisia ostoskokemuksia tarjoaa myös myymäläteknologia: brändeihin on mahdollisuus tutustua interaktiivisesti Helsinki-Vantaalle räätälöidyn kuvan ja äänen siivittämänä. Uutuuksien rinnalla vahva paikallisuuden tunne säilyy WDFG:n myymälöissä.

FINAVIA JA SSP JATKAVAT PALVELUJEN KEHITYSTÄ

Finavia ja SSP Finland Oy solmivat maaliskuussa 2014 vuoteen 2024 jatkuvan yhteistyösopimuksen. SSP jatkaa palveluiden tuottamista Helsinki-Vantaalla sekä Turun, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla ja investoi osana sopimusta toimipaikkoihin merkittävästi.

Yhteistyö SSP:n kanssa on jatkunut jo yli 20 vuotta. Vuosi 2014 toi mukanaan uusina konsepteina My City Shop & Cafén sekä uudistetun CongressT2@Helsinki Airportin.

Finavia solmi vuonna 2014 sopimuksen maailman suurimpiin lentoasemaravintolaoperaattoreihin kuuluvan HMSHostin kanssa ravintolatoiminnasta Helsinki-Vantaalla. Freshly Made -takeaway-kahvila oli HMSHostin ensimmäinen avaus Helsinki-Vantaalla. Vuonna 2014 matkustajien iloksi saapuivat myös Grab&Fly, Urban Food Market, Johan&Nyström Cafe, Helsinki Sausage Company sekä Two Tigers Sushi & Noodle.

TravelLab ja Match made in HEL siivittivät vuotta.
Lähivuodet tuovat 70 uutta tai uudistuvaa myymälää ja kahvilaa.

TRAVELLAB TESTASI JUHANNUSTANSSEJA, JOOGAA JA SELFIE-KUVIA

Matkustajilta koottujen palveluideoiden ympärille syntynyt TravelLab on osa Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaa. TravelLabissa matkustajat testasivat uusia palvelukonsepteja: lentoasemalla porttijoogattiin muun muassa Kainuu-tilassa sekä vietettiin juhannusta koivujen, juhannustanssien ja suomi[lmien tunnelmissa. TravelLab toi testiin myös teknisiä palveluja, kuten lentokenttäbussien infotauluja. Gate Roastery puolestaan toi kesällä tuoretta kahvia suoraan portille. Suomi-aiheisia sel[e-kuvia koottiin valokuvaseinälle. Ravintolapäivä houkutteli paikalle lukuisia yksityisiä ravintolanpitäjiä, jotka antoivat lentoasemalla piipahtaville kansainvälisille matkustajille mahdollisuuden syventää Suomi-kokemustaan.

Matkustajat arvioivat palveluja kokemuksen, luotettavuuden, tärkeyden, kustannustehokkuuden ja Helsinki-Vantaan strategian toteutumisen kannalta: suosituimmaksi konseptiksi osoittautui juhannusjuhla. Onnistuneimpien palvelukonseptien kehitystä jatketaan, ja parhaat niistä vakiintuvat Helsinki-Vantaalle.

MAAILMAN HUIPPUSKEITTARIT LENTOKONEHALLISSA

Match made in HEL päästi lokakuussa 2014 kansainväliset huippuskeittaajat Helsinki-Vantaan parketeille, asematasolle, matkatavara-aulaan sekä Finnairin lentokonehalliin. Finavian ja Finnairin yhteinen konsepti tuo eri alojen osaajia eri maanosista Helsinki-Vantaalle. Vuonna 2014 vuorossa olivat skeittaajat – seuraavalla kerralla osaajien joukko saa jatkoa muista taitajista.

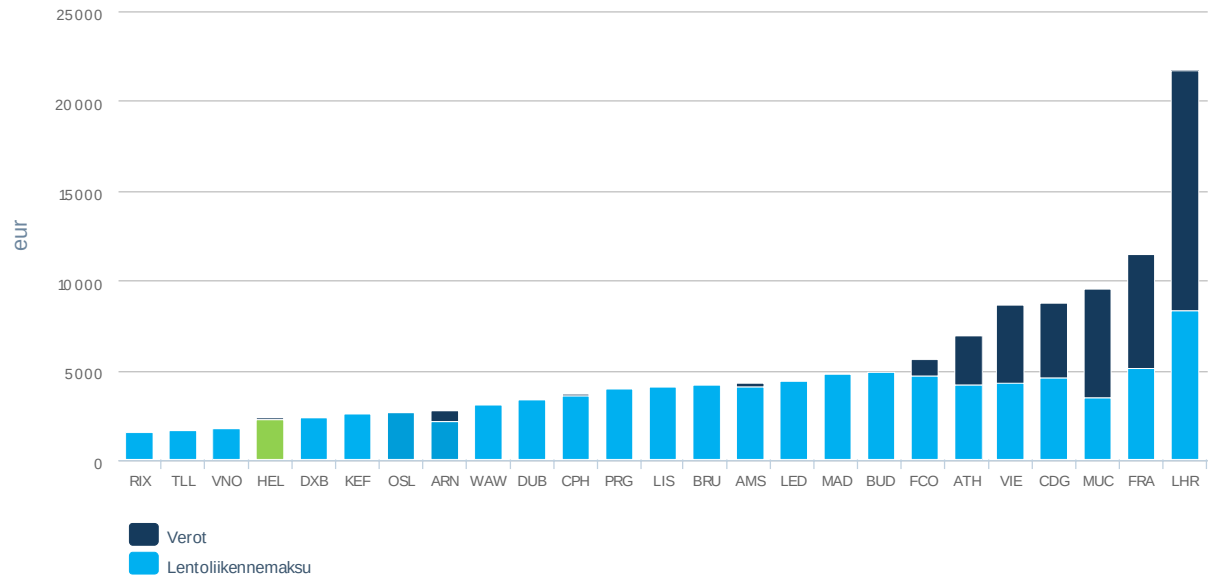
Helsinki-Vantaan kilpailukyky edelleen erinomainen

Kilpailu eurooppalaisten vaihtolentoasemien kesken jatkui kireänä vuonna 2014. Kaikki Helsinki-Vantaan keskeiset kilpailutekijät –lentoliikennemaksut, matkustajatyytyväisyys ja täsmällisyys –säilyivät erinomaisina.

Finavian lentoliikennemaksut säilyivät vuonna 2014 erittäin kilpailukykyisinä. Euroopan päälentoasemien hintavertailussa Helsinki-Vantaa oli edellisvuoden tapaan neljänneksi edullisin.

Vertailtaessa vaihtomatkustamiseen liittyviä matkustajamaksuja Finavia oli vuonna 2014 edullisin merkittävistä eurooppalaisista vaihtolentoasemista.

Helsinki-Vantaan kansainvälinen kilpailukyky: lentoliikennemaksut 2014 - Airbus A320

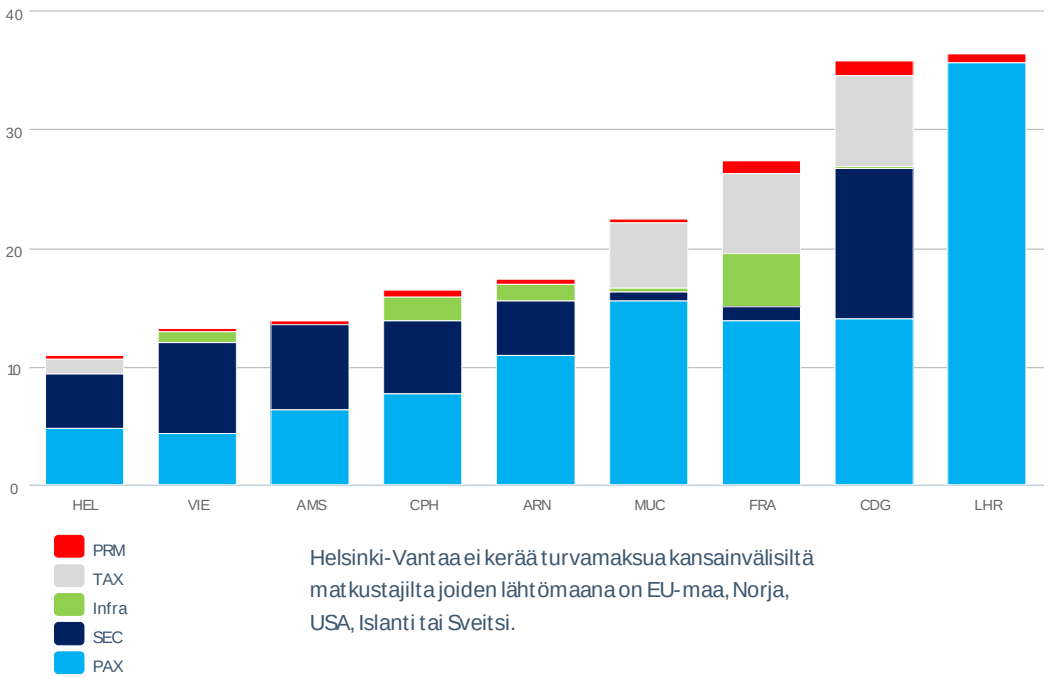


RIX=Riika, TLL=Tallinna, VNO=Vilna, HEL= Helsinki, KEF=Keflavik, OSL=Oslo, ARN=Arlanda, WAW=Varsova, DUB=Dublin, CPH=Kööpenhamina, PRG=Praha, LIS=Lissabon, BRU=Brysseli, AMS=Amsterdam, LED=Pulkovo, MAD=Madrid, BUD=Budapest, FCO=Fiumicino, ATH=Ateena, VIE=Wien, CDG=Charles De Gaulle, MUC=Munich, FRA=Frankfurt, LHR=Heathrow

Lähde: Airportcharges.com

Alhaisten lentoliikennemaksujen ohella Finavia tukee lentoliikenteen kasvua tarjoamalla alennuksia maksuista uusille reiteille. Finavian hinnoittelun kehittymisestä sekä hintojen määräytymisestä on kerrottu lisää vuosikertomuksen Vastuullisuus-osiossa.

Vaihtomatkustuksen maksut, kesäkuu 2014



Helsinki-Vantaa ei kerää turvamaksua kansainvälisiltä matkustajilta joiden lähtömaana on EU-maa, Norja, USA, Islanti tai Sveitsi.

PRM=avustamispalvelumaksu, TAX=Tra[illegible]valvontamaksu, Infra=infrastruktuurimaksu, SEC=turvamaksu, PAX=matkustajamaksu

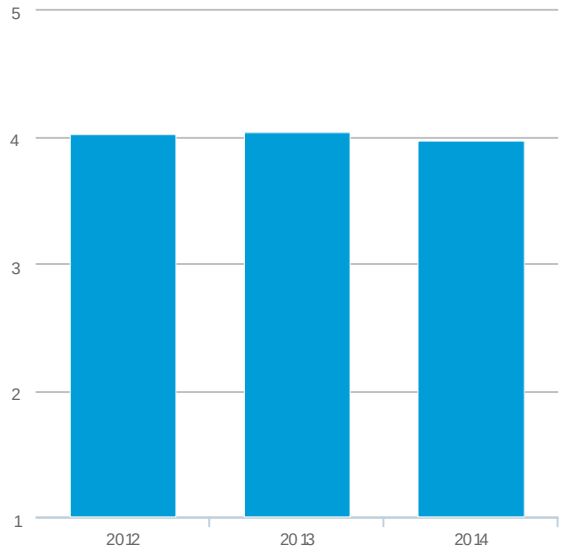
MATKUSTAJATYYTYVÄISYYS JÄLLEEN HYVÄLLÄ TASOLLA

Finavian tutkimuksen mukaan joka kolmannen matkustajan reitin valintaan vaikuttaa vaihtolentoasema, joten hyvä asiakastyytyväisyys on merkittävä kilpailutekijä. Helsinki-Vantaan matkustajatyytyväisyys oli hyvällä tasolla vuonna 2014 kansainvälisessä asiakastyytyväisyyttä mittaavassa Airport Service Quality -tutkimuksessa. Helsinki-Vantaan kokonaisarvosana oli 3,96 (4,03) asteikolla 1–5.

Verrattuna vuoden 2013 tutkimukseen matkustajien tyytyväisyys koheni etenkin turvatarkastukseen sekä lähtöselvitykseen, joita uudistettiinkin ja laajennettiin vuonna 2014. Tyytyväisimpiä matkustajat olivat turvallisuudentunteeseen lentoasemalla sekä turvatarkastukseen ja lähtöselvitykseen. Kiitosta saivat myös henkilökunnan avuliaisuus, lentoasemalla liikkumisen helppous, infotaulut, puhtaus sekä ilmainen langaton verkko.

Vuoden 2014 asiakastyytyväisyyteen vaikuttivat negatiivisesti lukuisat terminaalissa tehdyt kehitysohjelmaan liittyvät rakennus- ja uudistustyöt, mikä näkyi muun muassa alentuneena tyytyväisyytenä ravintola- ja kahvilapalveluihin.

Helsinki-Vantaan matkustajatyytyväisyys



YKSI MAAILMAN MUKAVIMMISTA LENTOASEMISTA ODOTTAA LENTOA

Helsinki-Vantaa on palkittu useaan otteeseen sujuvana ja matkustajaystävällisenä lentoasemana, viimeksi vuonna 2014, kun kansainvälinen lentoasemien lepo- ja nukkumismahdollisuuksia arvioiva SleepingInAirports.com-sivusto valitsi Helsinki-Vantaan maailman kolmanneksi parhaaksi lentoasemaksi odottaa lentoa.

LENTOLIIKENTEEN TÄSMÄLLISYYS ERITTÄIN KORKEA, LYHIN VAIHTOAIKA 35 MINUUTTIA

Lähtevän lentoliikenteen täsmällisyys on Helsinki-Vantaalla erittäin korkea. Lentoaseman omasta toiminnasta lähteville lennoille aiheutuneiden viiveiden osuus oli vuonna 2014 tilastoiduista viiveistä ainoastaan 0,85 prosenttia (0,87), mikä on kansainvälisesti erittäin alhainen taso. Lyhin vaihtoaika lennolta toiselle säilyi 35 minuutissa, mikä on Euroopan nopeimpia.

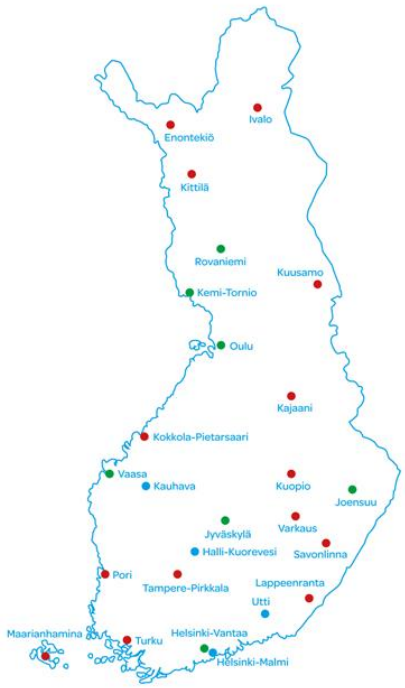
Kotimaan liikenne elpymässä, osalla lentoasemista kasvua

Maakuntalentoasemien matkustajamäärä säilyi edellisvuoden tasolla, ja matkustajia oli yhteensä 3,7 miljoonaa. Osalla kentistä nähtiin kuitenkin hyvää kasvua. Kotimaan lentojen matkustajamäärät kääntyivät viimein nousuun, mihin vaikutti etenkin Oulu—Helsinki-reitin palautuminen kasvu-uralle.

Lentoliikenteen matkustajamäärät Finavian verkoston lentoasemilla eli muualla kuin Helsinki-Vantaalla olivat edellisvuoden tasolla. Verkostossa matkustajia kotimaan ja kansainvälisillä lennoilla oli yhteensä 3,7 miljoonaa (3,7).

Osalla lentoasemista matkustajamäärät kasvoivat hyvin, joskin erot kenttäkohtaisessa kehityksessä olivat suuria.

Alla oleva kartta havainnollistaa kunkin lentoaseman vuoden 2014 matkustajamäärää sekä muutosta edellisvuodesta.



Lentoasemaverkosto-liiketoiminnan liikevaihto oli 43,1 milj. euroa (41,3). Liikevaihdon kasvu johtui pitkälti liikennetuottojen kasvusta.

Vuotta leimasivat huomattavat investoinnit verkoston keskeisille lentoasemille, mistä on kerrottu tarkemmin Investointiohjelma-sivulla.

LENTOASEMAVERKOSTON TARJONTA MÄÄRÄYTYY KYSYNNÄN POHJALTA

Finavia jatkoi vuoden aikana aktiivista vuoropuhelua eri seutukuntien kanssa, jotta lentoliikenteen kysyntää voitaisiin vauhdittaa ja lentoasemien kapasiteetti saataisiin nykyistä tehokkaampaan käyttöön. Tässä esimerkiksi matkailun luomalla kysyntäpotentiaalilla on huomattava merkitys. Finavia jatkaa vuonna 2015 yhteistyötä seutukuntien kanssa sekä investointeja lentoasemaverkostoon.

Vuosi 2014 toi joitakin muutoksia lentoasemaverkoston toimintaan. Lentoliikenne Varkauteen päättyi toistaiseksi vuoden 2013 lopussa sekä Savonlinnaan lokakuussa 2014. Myöskään Lappeenrannan lentoasemalta ei ollut vuoden 2014 lopussa liikennettä Helsinki-Vantaalle. Finavia, Liikenne- ja viestintäministeriö, Lappeenrannan kaupunki sekä Etelä-Karjalan liitto valmistelivat vuoden aikana Lappeenrannan lentoaseman liiketoiminnan myymistä alueelle. Tavoitteena on, että lentoasema siirtyisi alueen vastuulle vuoden 2016 alussa.

Finavian toiminta Kauhavan lentoasemalla päättyi vuoden 2014 lopussa Puolustusvoimien lopettaessa Kauhavalla. Finavia myi lentoasemalla omistamansa maat ja kiinteistöt eteläpohjalaiselle kasvuyrittäjäryhmälle.

Suomen hallitus päätti maaliskuussa 2014 valtion toimintojen lakkauttamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla. Valtio vetäytyy toimintoineen lentoasemalta syyskuussa 2016, ja alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön viimeistään 1.1.2017. Finavia valmistautuu sidosryhmiensä kanssa lopettamaan toimintansa Helsinki-Malmilla annetussa aikataulussa. Finavia myi vuoden 2014 aikana lentokentän alueella omistamansa kiinteistöt ja maat Helsingin kaupungille.

Turussa, Ivalossa ja Tampereella matkustamisen mukavuus uudelle tasolle

Finavia investoi vuonna 2014 yhteensä noin 35 milj. euroa verkoston lentoasemilleen. Merkittävimmät hankkeet toteutettiin Turussa, Ivalossa ja Tampereella. Myös useiden muiden lentoasemien palveluja ja tiloja uudistettiin. Vuoden 2015 painopiste on investoinneissa Lapin lentoasemille.

Verkoston investointiohjelman ensimmäinen vaihe on noin 35 milj. euroa. Siitä suurin osa toteutettiin vuonna 2014. Verkoston lentoasemille on investoitu 2000-luvun aikana noin 200 milj. euroa. Vuonna 2015 Finavia investoi maakuntalentoasemille lähes 25 milj. euroa.

Vuosien **2014–2015** aikana investoimme maakuntalentoasemille yhteensä noin **60** miljoonaa euroa ja nostamme matkustajien palvelut uudelle tasolle.

TURUSSA TERMINAALIN JA LIIKENNEALUEIDEN PERUSKORJAUS

Turun lentoasemalla käynnistyivät vuonna 2014 Finavian yli 10 milj. euron uudistustyöt. Terminaali peruskorjattiin ja samalla uudistettiin matkustajille tarjottavia palveluita: lentoasema sai lasten leikkipaikan, kaksi uutta bag drop -automaattia sekä uudistuneet kahvila- ja ravintolapalvelut. Myös liikennealueita, kuten kiitoteitä, kunnostettiin. Työt valmistuvat kokonaisuudessaan vuoden 2015 alkupuolella. Turun kautta matkusti vuonna 2014 lähes 300 000 matkustajaa.

TAMPERE-PIRKKALAN HALPALENTOTERMINAALI UUDISTUI

Tampere-Pirkkalan T2-terminaali avattiin uudistuneena vuoden 2015 alussa. Terminaalia laajennettiin, ja sinne asennettiin uusi matkalaukkukaruselli. Myös sisätilojen ilme uudistettiin. T2 toimii jatkossakin halpalentoterminaalina. Terminaaliin investointiin yhteensä noin 3 milj. euroa, mihin osallistuivat Finavia, valtio ja Tampereen seutukunnat.

Terminaalin uudistamisen yhteydessä rakennettiin myös glykolipitoisen lumen varastointialue, mikä tehostaa lentokoneiden jäänestoon ja -poistoon käytettävän propyleeniglykolin talteenottoa. Tampere-Pirkkalan kautta matkusti vuonna 2014 lähes 413 000 matkustajaa.

IVALOSSA MITTAVAT LAAJENNUS- JA KUNNOSTUSTYÖT

Finavian verkostolentoasemien merkittävin investointi vuonna 2014 kohdistui EU:n pohjoisimmalle lentoasemalle Ivaloon. Yhteensä Finavia investoi Ivaloon 13,5 milj. euroa. Tavoitteena on tukea entistä toimivamman lentoaseman avulla Lapin matkailun vetovoimaa. Lentoaseman terminaali uudistetaan ja laajennetaan. Työ keskittyy turvatarkastukseen, odotustiloihin, kahviloihin ja myymälöihin sekä tulli- ja passintarkastustiloihin. Terminaalin laajennus valmistuu keväällä 2015. Myös kiitotie peruskorjattiin vuonna 2014.

Finavia investoi Lapin lentoasemilla vuonna 2015 lisäksi Rovaniemelle, jossa uudistetaan terminaali sekä Kittilään, jossa kunnostetaan lentoaseman liikennealue.

OULUSTA VUODEN LENTOASEMA – MATKUSTAJIEN PALVELUT UUDELLE TASOLLE

Loppuvuonna 2014 myös Oulun lentoasemalla tehtiin uudistustöitä, jotka paransivat palveluita ja viihtyisyyttä: kahvila- ja ravintolatilat uudistettiin täydellisesti, ja lentoasema sai paikallisen ilmeen. Lähtöselvitystä sujuvoitettiin uusilla bag drop -matkatavara-automaateilla.

Pysäköintialueille asennettiin etäohjattavia lämpötolppia, sähköautojen latauspisteitä sekä led-valaistus. Oulussa on uudistuksen jälkeen Pohjois-Euroopan suurin sähköautojen latausalue, lähes 300 latauspaikkaa.

Finavia valitsi Suomen toiseksi vilkkaimman lentoaseman Oulun vuoden lentoasemaksi. Kriteereinä korostuivat hyvä asiakastyytyväisyys, toiminnan laatu sekä kustannustehokkuuden parantuminen.

Matkustajatyytyväisyys korkeampi kuin koskaan aiemmin

Lentomatkustajien tyytyväisyys Finavian verkoston lentoasemiin kehittyi jälleen myönteisesti vuonna 2014 ja oli hyvällä tasolla. Matkustajatyytyväisyys ylsi korkeammalle kuin koskaan aikaisemmin.

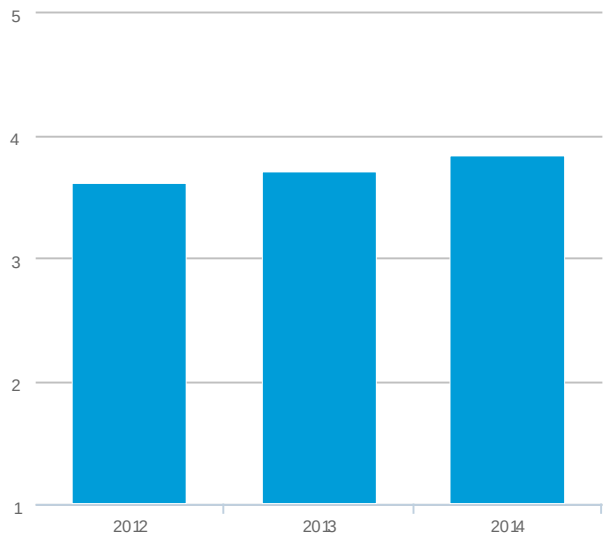
Matkustajien tyytyväisyys lentoasemiin kehittyi vuoden 2014 aikana edelleen myönteisesti: kokonaistulos oli 3,84 (3,71) eli hyvällä tasolla. Lentoasemista kokonaisuutena parhaimmiksi arvioitiin Kajaani, Kuusamo, Oulu, Kittilä ja Jyväskylä.

Matkustajien palautteen mukaan verkoston lentoasemien vahvuuksia ovat lentoasemalla liikkumisen selkeys, terminaalien siisteys, lähtöselvitys, turvatarkastuksen sujuvuus ja palveluasenne. Nämä arvioitiin erinomaisiksi. Matkustajat pitävät turvatarkastusta, lähtöselvitystä ja wc-tilojen siisteyttä tärkeimpinä toimintoina lentoasemalla.

Kehitysalueina tutkimuksen mukaan ovat edelleen kahvila- ja ravintolapalvelut sekä viihtyisyys. Finavia investoi näihin useilla lentoasemillaan vuonna 2014. Kehitystyön tulokset eivät näy tuloksissa vielä selkeästi, koska töiden valmistuminen painottui loppuvuoteen.

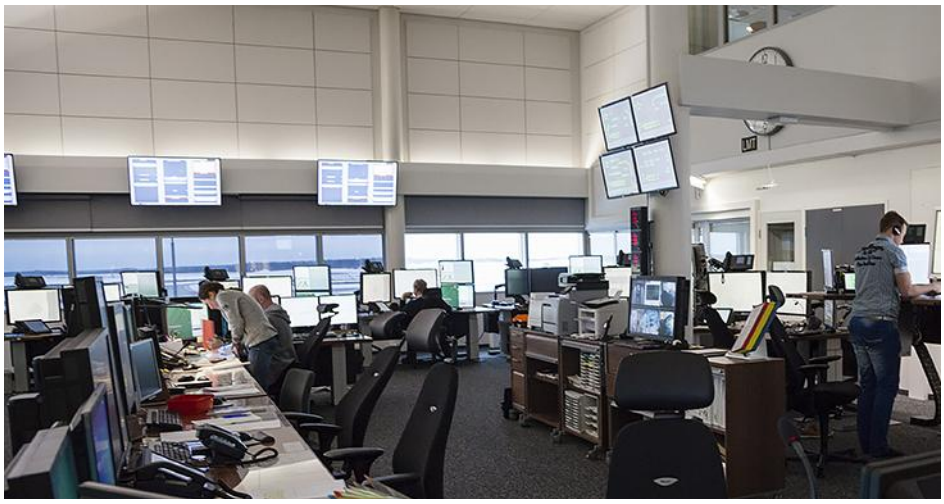
Finavian tutkimuksessa kysyttiin yli 4 000 matkustajan näkemyksiä maakuntalentoasemien palvelutarjonnasta, palvelusta ja viihtyisyydestä.

Matkustajatyytyväisyys verkoston lentoasemilla



Muunnettu asteikko 5=5, 4=4, 3=1, 2=-1, 1=-5

Lähde: TNS-Gallup. Tiedonkeruu tehtiin henkilökohtaisina haastatteluina lentokentillä.



Toiminnan tehostamista jatkettiin osana eurooppalaista ilmatilakehitystä

Eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan kehittäminen ja toteuttaminen jatkui suunnitellusti. Mittava koko Suomen ilmatilauudistus toteutui marraskuussa 2014. Aluelennonjohdon ja uuden lennonjohtokeskuksen toiminnan käynnistämistä Vantaalla valmisteltiin. Lennonvarmistuksen liikevaihto kasvoi 5,3 prosenttia.

Sekä Suomen ilmatilan uudistaminen että aluelennonjohdon perustaminen Helsinki-Vantaalle tehostavat lennonvarmistusta.

Laskeutumisten määrä aleni 1,5 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Ylilennot kasvoivat peräti 12,7 prosenttia, ja niitä oli yhteensä 53 600 (48 900).

Lennonvarmistusliiketoiminnan liikevaihto kasvoi 5,3 prosenttia ja oli 67,0 milj. euroa (63,7). Liikevaihdon kehitykseen vaikutti etenkin ylilentojen kasvu sekä liikennemaksujen korotukset. Ylilennot muodostivat noin 28 % lennonvarmistuksen liikevaihdosta. Lennonvarmistus onnistui myös pienentämään tappiotaan toimintatapojen uudistamisen ansiosta.

Suomen aluelennonjohdon perustaminen Vantaalle eteni kohti toiminnan aloittamista. Toiminta alkoi tammikuussa 2015. Lennonjohdon suorituskykytavoitteet saavutettiin pääosin vuonna 2014.

KOKO SUOMEN ILMATILA UUDISTUI MARRASKUUSSA

Suomen uusi ilmatilarakenne otettiin sujuvasti käyttöön marraskuussa 2014. Ilmatilan rakenteet ja lentoreittien linjaukset uudistuivat koko Suomessa. Käyttöönottoa edelsi mittava yhteistyö Finavian, ilmatilan eri käyttäjien ja viranomaisten kanssa. Edellinen yhtä merkittävä ilmatilauudistus tehtiin vuonna 1999.

Ilmatilauudistuksen taustalla on eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan rakentaminen sekä Puolustusvoimien rakenneuudistus. Tavoitteena on optimoida entistä paremmin kaikkien lentojen lähdöt, saapumiset ja lentoreitit Suomen alueella. Lentoreittien optimointi tehostaa ilmatilan käyttöä, lyhentää joiltakin osin lentoaikoja sekä vähentää polttoaineen kulutusta ja siten päästöjä. Samalla harrastelijailmailijoiden toimintamahdollisuudet paranevat valvomattoman ilmatilan kasvaessa.

Ilmatilauudistus oli edellytys vuonna 2015 toteutettavalle NEFAB-alueen, Ruotsin ja Tanskan yhtenäiselle ilmatilalle. Pitkällä tähtäimellä eri maiden ilmatilojen yhteensovittamisen tavoitteena on alentaa eurooppalaisen ilmatilahallinnan kustannuksia. Suorituskykysuunnitelman ajanjaksona 2015–2019 Finavian tulee parantaa lentoreittitehokkuuttaan 1,7 prosenttia vuodessa sekä kustannustehokkuuttaan 3 prosenttia vuodessa. Lennonvarmistuksen kustannukset vaikuttavat myös

lentolippujen hintoihin, joten tehokkuuden kasvu on myös matkustajien etu.

LENNONVARMISTUKSEN JÄRJESTELMÄKEHITYS JATKUI

Lennonvarmistuksen järjestelmäkehitystä jatkettiin vuonna 2014 sekä korvausinvestoinnein että johtuen sääntelyn edellyttämistä muutoksista. Järjestelmäinvestoinnit olivat yhteensä 8,4 milj. euroa. Länsi-Suomessa valmisteltiin uuden ns. Wide Area Multilateration -valvontajärjestelmän sekä siihen liittyvän monitutkaprosessointiyksikön käyttöönottoa. Järjestelmä korvaa perinteisiä toisiotutkia ja parantaa valvontatiedon käytettävyyttä ja tarkkuutta. Koko Suomeen rakennetaan useampivuotisen hankkeen aikana yhteensä neljästä viiteen vastaavaa järjestelmää. Seuraava järjestelmä asennetaan Itä-Suomeen vuonna 2015.

Finavia aloitti vuonna 2014 myös tarkkuuslähestymisjärjestelmien (ILS) uusinnan. Uudet järjestelmät asennettiin Kittilään ja Halliin. Järjestelmien uusimista jatketaan vuonna 2015.

Helsinki-Vantaalla huonon näkyvyyden kapasiteetti kasvaa keväällä 2015, kun yhden kiitotien tarkkuuslähestymisjärjestelmä päivitettiin CAT III -luokkaan. Tämä luokka koneen kiitotielle ohjaavassa järjestelmässä on ollut myös lentoyhtiöiden toiveena. Päivityksen jälkeen Helsinki-Vantaalla ei tilastojen valossa pitäisi olla niin huonoa näkyvyyttä, etteikö kentälle voisi näkyvyyden vuoksi laskeutua.

Finavia investoi vuonna 2014 1,5 milj. euroa EU-regulaatiosta johtuvaan Controller Pilot Data Link -hankkeeseen, joka oli tarkoitus ottaa käyttöön helmikuussa 2015. Järjestelmä mahdollistaa lennonjohtoselvitysten antamisen ilman radioyhteyttä datalinkin avulla. Johtuen järjestelmän huomattavista teknisistä ongelmista käyttöönotto kuitenkin siirtyy koko Euroopassa.

Lisäksi lennonjohtajien koulutuksesta vastaava Avia College muutti uusiin Finavian omistamiin tiloihin Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Aluelennonjohtotoiminta käynnistyi Vantaalla vuoden 2015 alussa

Finavia päätti vuonna 2013 aluelennonjohdon perustamisesta Helsinki-Vantaalle osana lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamista. Aluelennonjohdon toiminta käynnistyy Vantaalla vaiheittain vuoden 2015 alusta alkaen. Vuonna 2014 aluelennonjohdolle rakennettiin tilat Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon yhteyteen.

Finavia on keskittynyt tappiollisen lennonvarmistusliiketoiminnan kustannustehokkuuden parantamiseen jo vuosia. Syynä lennonvarmistusliiketoiminnan tappiollisuuteen ovat lentoliikenteen moneen muuhun maahan verrattuna vähäiset lentokoneiden operaatiomäärät. Lennonvarmistusjärjestelmien ja henkilöstön määrä ei myöskään jousta lennonjohdossa samassa suhteessa liikenteen määrän kanssa.

Osana lennonvarmistusliiketoiminnan kustannustehokkuuden parantamista Finavia päätti vuonna 2013 Suomen aluelennonjohdon perustamisesta Vantaalle. Aluelennonjohto koordinoi Suomen ylilentoja sekä lentoliikennettä lentoreiteillä eri lentoasemien välillä.

Aluelennonjohtotoiminta Vantaalla käynnistyy vaiheittain vuoden 2015 alusta alkaen. Tätä edelsi vuonna 2014 tilojen rakentaminen aluelennonjohdolle Vantaalle sekä vaadittavien turvallisuustarkastelujen toteuttaminen muutoshankkeen eri vaiheissa. Aluelennonjohto sai ensimmäistä kertaa väistötilat uuden lennonjohtokeskuksen rakentamisen myötä. Väistötilat sijaitsevat lentoaseman alla olevassa väestösuojatilassa. Osa teknisistä järjestelmistä sijaitsi jo aiemmin Vantaalla.

€

Aluelennonjohto Vantaalla tuo vuoden 2018 jälkeen noin 1,5–2 milj. euron säästöt. Lennonjohdon varautumistaso on jo nyt aiempaa korkeampi.

SELKEÄT KUSTANNUSSÄÄSTÖT ENTISTÄ PAREMMALLA VARAUTUMISTASOLLA

Aluelennonjohdon perustaminen Vantaalle tuo arviolta 1,5–2 miljoonan euron kustannussäästöt vuoden 2018 jälkeen.

Keskittäminen tuo merkittäviä säästöjä muun muassa toimitilojen tehokkaamman käytön sekä tukitoimintojen ja töiden uudelleenjärjestelyn muodossa.

Aluelennonjohdon perustamisella Vantaalle varmistetaan lennonjohtopalveluiden jatkuvuus kaikissa tilanteissa. Aluelennonjohdon perustamishankkeen valmistuttua Suomen lennonvarmistuksen varautumistaso ei koskaan aiemmin ole ollut yhtä hyvä.

Finavia perusti vuonna 2014 Helsinki-Vantaalle Suomen lennonjohtokeskuksen (Air Traf[c Control Center Finland), jonka osana aluelennonjohto toimii. Lennonjohtokeskus vastaa myös lennonneuvontapalveluista ja Helsinki-Vantaan lennonjohtopalveluista sekä koko Suomen lentopelastuspalveluista, ilmatilahallintapalveluista ja ilmaliikennevirtojen säätelystä.

VANTAA JA TAMPERE TOIMIVAT RINNAKKAIN VUOTEEN 2018

Aluelennonjohdon palveluita annetaan rinnakkain kolmen vuoden ajan sekä Vantaalta että Tampereelta. Vuonna 2018 Finavia arvioi, onko aluelennonjohtotoiminnan jatkumiselle Tampereella edellytyksiä.

Siirtyminen Vantaalle koskee noin 60 lennonjohtajaa. Finavia on tarjonnut kaikille Tampereen aluelennonjohtajille työtä Vantaalla. Laajaan muutostukikokonaisuuteen sisältyy sekä henkinen muutostuki että kattava taloudellinen tuki muuttajalle perheineen. Lisäksi lennonjohtajien työskentelyä Vantaalla pyritään joustavoittamaan työaikajärjestelyin.

Useimmat suorituskykysuunnitelman tavoitteet saavutettiin

Suomelle laadittu suorituskykysuunnitelma asettaa varsin tiukat tavoitteet Finavian lennonvarmistukselle viiveettömyyden, turvallisuuden ja perittävien maksujen suhteen. Vuonna 2014 tavoitteet saavutettiinkaikilta muilta osin paitsi laskevien hintojen osalta.

Osana eurooppalaista ilmatilakehitystä laadittu lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma sitoo Suomen valtiota ja Finavian lennonvarmistusliiketoimintaa sekä ohjaa lennonvarmistuksen kehittämistä. Finavialle suorituskykysuunnitelman velvoitteet on asettanut lentoturvallisuusviranomainen Tra[.

Suorituskykysuunnitelman tavoitteet ja niiden saavuttaminen 2014

Tavoite	Toteutuminen
Laskeva trendi viiveissä, jotka johtuvat lentoreittipalvelujen sääntelystä	Saavutettiin
Laskeva trendi kiitotieloukkausten määrässä ja porrastuksen alituksissa, jotka aiheutuvat lennonvarmistuksen toimista	Saavutettiin
Aleneva lentoreittimaksun yksikköhinta	Ei saavutettu

Lisää lennonvarmistuksen eurooppalaisesta toimintaympäristöstä on kerrottu osiossa Eurooppalainen ilmatilakehitys.

VIIVETAVOITTEET SAAVUTETTIIN

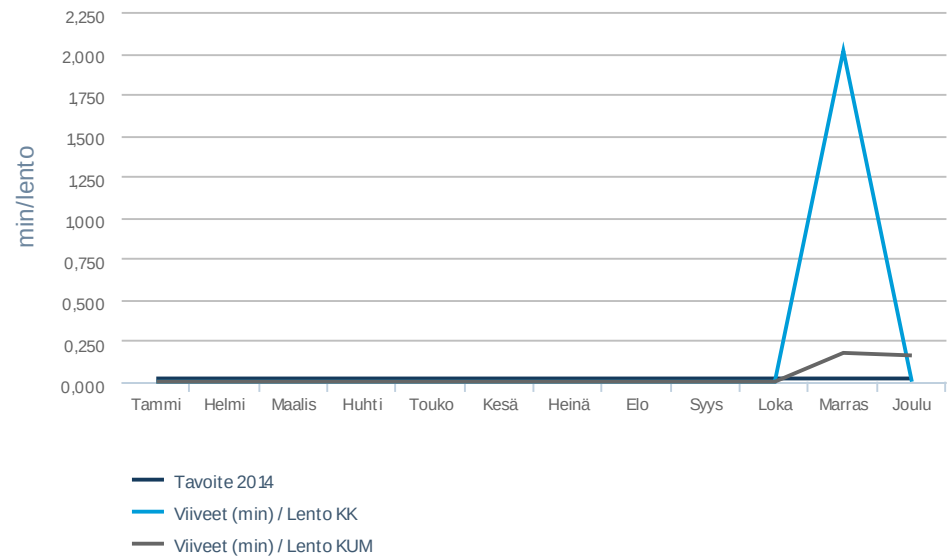
Finavialle asetetut viivetavoitteet kuuluvat Euroopan tiukimpiin. Vuonna 2014 Finavian keskimääräinen toteutunut viive lentoreittipalvelussa oli 0,0 min/lento tavoitteen ollessa vain 0,02 min/lento (ilmatilauudistuksesta aiheutuneet viiveet eivät ole mukana toteumassa). Täyttä viiveettömyyttä voidaan pitää erinomaisena suorituksena eurooppalaisessakin mittakaavassa, ja se pohjautuu Finavian lennonjohtajien korkeaan ammattitaitoon. Vuodelle 2015 asetettu tavoite on 0,08 min/lento.

Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonvarmistuksesta johtuva viivetavoite vuonna 2014 oli 0,02 min/lento (0,03) ja toteutuma keskimäärin 0,01min/lento (0,001).

Viivetavoitteet ja toteutuneet viiveet, min/lento

	2014	2013	2012
Finavialle asetettu tavoite	0,02	0,03	0,05
Finavian toteutunut viive keskimäärin (ei sisällä vuoden 2014 ilmatilauudistuksesta johtuvia viiveitä)	0,00	0,002	0,01
Viivetavoitteet SES-alueella keskimäärin	0,50	0,60	0,70
Keskimääräinen toteutunut viive SES-alueella	0,61	0,54	0,63

Lennonjohdon säätelystä aiheutuneet viiveet lentoreittipalvelussa



Suomen ilmatila uudistettiin marraskuussa 2014, jolloin ilmatilan rakenteet ja lentoreittien linjaukset uudistuivat koko Suomessa. Uudistuksen vuoksi lennonvarmistus joutui marraskuussa hetkellisesti säätelemään lentoja otettaessa ilmatilauudistus käyttöön. Vuonna 2014 Finavian omasta toiminnasta johtuva keskimääräinen toteutunut viive lentoreittipalvelussa oli 0,0 min/lento tavoitteen ollessa 0,02 min/lento.

TURVALLISUUSTAVOITTEET SAAVUTETTIIN

Suorituskykysuunnitelman keskeisimmät turvallisuustavoitteet liittyvät kiitotieloukkausten sekä mittarilentosääntöjen mukaisesti lentävien ilma-alusten välillä tapahtuvien porrastusminimien alitusten määrän vähentämiseen. Lisäksi turvallisuustavoitteita asetettiin Suomen Ilmailun Turvallisuusohjelmassa (FASP).

Kiitotieloukkausten osalta trendi oli vuonna 2014 alenevaja näin ollen suorituskykysuunnitelman tavoite saavutettiin. Myös porrastusalitusten määrä laski edellisvuoteen verrattuna, ja tavoite alenevan trendin osalta saavutettiin.

Finavian toiminnan takia ei vuonna 2014 tapahtunut vakavia vaaratilanteita eikä onnettomuuksia.

Suomen Ilmailun Turvallisuusohjelmassa lennonvarmistukselle asetetut tavoitteet saavutettiin.

Jo aiemmin erittäin hyvällä tasolla olleiden turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen ovat vaikuttaneet myönteisesti Finavian turvallisuuden parantamiseksi tehdyt toimenpideohjelmat lennonjohdossa ja kunnossapidossa sekä turvallisuudenhallintaorganisaation toiminta kiinteänä osana jokapäiväistä palvelutuotantoa.

LENTOREITTIMAKSUN YKSIKKÖHINTAAN KOROTUKSIA

Lentoreittimaksun yksikköhinta määräytyy eurooppalaisen SES-lainsäädännön mukaan. Maksuun vaikuttavat lennonvarmistuksen kustannuspohja sekä liikennemäärä. EU edellyttää, että lentoreittimaksujen yksikköhinnat alenevat.

Finavia korotti vuoden 2014 alussa lentoreittimaksua 52,06 euroon ja vuoden 2015 alussa 56,23 euroon. Maksun korotukset on tehty kuten SES-lainsäädännössä määritelty lentoreittimaksun hinnanmääräytymiskaava edellyttää. Ruotsissa vastaava maksu on 66,29 euroa ja Tanskassa 63,29 euroa.

Hinnankorotusten taustalla ovat vuosien 2013 ja 2014 lentoreittipalvelun suoritteet, jotka jäivät suorituskykysuunnitelman ennusteesta. Finavia ei näin ollen saavuttanut suorituskykysuunnitelman tavoitetta lentoreittimaksun laskevasta yksikköhinnasta ajanjaksolla 2012–2014, koska kustannuksia ei ollut mahdollista sopeuttaa liikennemäärien alenemista vastaavasti, huolimatta lennonvarmistuksen merkittävistä uudelleenjärjestelyistä. Vuosina 2015–2019 Finavian tulee parantaa lennonvarmistuksen kustannustehokkuutta 3 prosenttia vuodessa.

Työt jatkuivat kohti yhtenäistä ilmatilaa

NEFABin ja Ruotsin ja Tanskan ilmatilalohkojen yhtenäinen vapaan reitityksen ilmatila (Free Route Airspace) otetaan käyttöön vuonna 2015. Finavian yhteistyö eurooppalaisten lennonvarmistuspalvelutarjoajien kanssa jatkui tiiviinä.

EU:n Single European Sky -vaatimusten mukaisesti Eurooppaan luodaan lennonvarmistuspalveluiltaan yhtenäinen ilmatila, jossa on yhdeksän toiminnallista ilmatilalohkoa. Suomi kuuluu Pohjois-Euroopan ilmatilalohkoon (North European Functional Airspace Block, NEFAB) yhdessä Norjan, Viron ja Latvian kanssa.

NEFAB-maiden, Ruotsin ja Tanskan kesken otetaan käyttöön vapaan reitityksen ilmatila marraskuussa 2015. Maat valmistelivat vuoden 2014 aikana vapaan reitityksen ilmatilaan siirtymistä (free route airspace) muun muassa yhtenäistämällä työmenetelmiä, toimintatapoja ja järjestelmiä.

YHTEISTYÖ VIRON LENNONVARMISTUKSEN KANSSA TIIVISTYI

Finavia ja Viron lennonvarmistuspalvelutarjoaja EANS ottivat ensimmäisinä maailmassa käyttöön laajamittaisesti sähköisiä lennonvarmistuksen OLDI (On-Line Data Interchange) -toiminnallisuuksia. Järjestelmien yhteensopivuuden ja sähköisen tiedonvaihdon lisääminen on luonteva askel eurooppalaisessa ilmatilakehityksessä. Se lisää lennonvarmistuksen palvelukapasiteettia ja kasvattaa lentoturvallisuutta.

Finavia solmi lisäksi joulukuussa 2014 Viron lennonvarmistuksen kanssa puitesopimuksen kahdenkeskisen lennonvarmistusyhteistyön tiivistämiseksi ja tehostamiseksi. Tavoitteena on kehittää molempia osapuolia palvelevia ratkaisuja esimerkiksi koulutuksessa, tukipalveluissa, ilmatilahallinnassa sekä teknisessä yhteistyössä.

EU:N SES 2+ -HANKE TOTEUTUSVAIHEESEEN

EU:n komissio antoi vuonna 2013 niin sanotun SES 2+ -asetusehdotuksen, joka liittyy eurooppalaisten lennonvarmistuspalveluiden tehokkuuden parantamiseen ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmän hajanaisuuden poistamiseen. Euroopan komissio allekirjoitti joulukuussa 2014 kumppanuussopimuksen ilmaliikenteen hallintapalveluja tarjoavien osapuolten kanssa. Sopimuksessa sovittiin erilaisten Euroopan laajuisten käyttöönottoprojektien reunaehdoista, rahoituksesta ja aikatauluista. Lentoyhtiöt, lentoasemaoperaattorit ja lennonvarmistuspalveluiden tarjoajat saavat jopa 3 miljardia euroa EU-rahoitusta Euroopan ilmatilan hallinnan SESAR-hankkeen kehittämien toimintamenetelmien ja teknologioiden käyttöön ottamiseen. Finavia osallistuu myös yksittäiseen käyttöönottoprojektiin ja saa myös rahallista tukea projektikustannuksiin.

SESAR-hanke (Single European Sky Air Traf[c Management Research Programme) siirtyy sopimuksen myötä toteutusvaiheeseen. SESAR:n tarkoituksena on alun perin ollut kehittää kustannustehokas ja yhtenevä lennonjohtoinfrastruktuuri, jonka avulla varmistetaan Euroopan kasvavan lentoliikenteen turvallinen, tehokas, laadukas ja ympäristöystävällinen kehitys.



Lentoliikennettä tukevista toimijoista uusia vuokralaisia

LAK:n tilojen käyttöaste säilyi vuonna 2014 korkeana haastavasta toimintaympäristöstä huolimatta. Uusien vuokralaisten joukossa oli erityisesti lentoliikenteestä välillisesti hyötyviä toimijoita. Aviapoliksen suunnittelu jatkui ja Kehäradan ensimmäinen asema valmistui.

Finavian Kiinteistöliiketoiminnasta vastaa Lentoasemakiinteistöt Oyj (LAK), joka on Finavian omistama tytäryhtiö. Kiinteistöliiketoiminnan liikevaihto oli 16,6 miljoonaa euroa (15,6), missä oli kasvua 6,2 prosenttia. Finavia-konsernissa LAK:n tehtävänä on omistaa ja kehittää kiinteistöjä, jotka eivät suoraan liity Finavian tehtävään lentoasemapalveluiden tuottajana.

KÄYTTÖASTEET SÄILYIVÄT KORKEANA

Talouden yleinen epävarmuus ja lentoliikenteen haastava toimintaympäristö leimasivat vuotta 2014. Haastavasta toimintaympäristöstä huolimatta LAK:n tilojen käyttöaste säilyi parempana kuin toimitilamarkkinoilla keskimäärin.

Lentoyhtiöiden tilatarpeet ovat vähentyneet jo useana peräkkäisenä vuonna, ja painopiste on siirtynyt vuokralaisiin, joille lentoaseman läheisyydessä toimiminen on tärkeää, mutta jotka eivät liity lentoliikenteeseen välittömästi. Isompien tilojen kysyntä väheni ja pienten, lentoaseman ydinalueella sijaitsevien toimitilojen kysyntä kasvoi. Vuoden merkittävin uusi toimitilahankinta oli Itellan rahtiterminaalin siirtyminen LAK:ille vuoden lopussa.

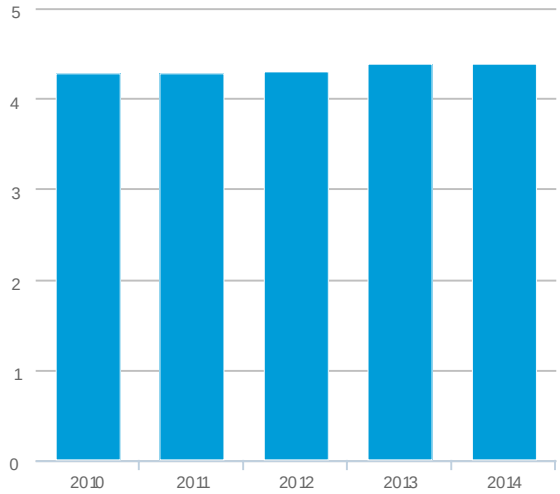
Hilton Helsinki Airport -hotellin käyttöaste oli koko vuoden erittäin hyvä. Kesäkuu oli vuokratuotolla mitattuna hotellin historian paras kuukausi. Myös WTC Helsinki Airport -toimistokokonaisuuden vuokrausaste oli korkea.

Ilmailutie 9:ssä sijaitsevaan entiseen toimistokohteeseen rakennettiin vuonna 2013 kalustettuja huoneistoja, joita Majoituspalvelu Forenom Oy vuokraa. Palvelukonseptin laajentamista tutkittiin, mutta siitä on ainakin toistaiseksi luovuttu.

LAK SELKEÄ YKKÖNEN TYYTYVÄISYYDESSÄ VUOKRANANTAJAAN

LAK:n aiemminkin korkea asiakastyytyväisyys pysyi ennallaan. Kokonaistyytyväisyydellä mitattuna LAK oli KTI Kiinteistötieto Oy:n tutkimuksessa 16 kiinteistöalan toimijan joukossa selkeästi arvostetuin vuokranantaja. Tyytyväisyyteen vaikuttivat esimerkiksi aktiivinen omistajuus ja tiivis yhteistyö asiakkaiden kanssa.

LAK:n asiakastyytyväisyys



Lähde: KTI Kiinteistötieto Oy:n asiakastyytyväisyysvertailu 2014 (asteikko 0–5).

AVIAPOLIKSEN TUNNELIASEMA VALMISTUI

Merkittävin LAK:n kiinteistökehityskohteista on Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyyteen valmistuvan Kehäradan Aviapolis-aseman alue. Rakennushankkeet toteutetaan eri toimijoiden yhteistyönä. LAK koordinoi työtä. Ensimmäisenä rakennushankkeena alueella käynnistyi joulukuussa 2014 Skanskan toteuttama toimistorakennus.

Kehäradan kahdesta tunneliasemasta ensimmäinen valmistui toukokuussa. Alueen kaavoittaminen ei kuitenkaan edennyt odotetussa tahdissa, mikä lykkäsi joidenkin rakennushankkeiden suunnittelua.

VUONNA 2015 KESKITYTÄÄN ENERGIATEHOKKUUTEEN

LAK:n tavoitteena on parantaa kiinteistöjen ylläpidon laatua jatkuvasti. Vuonna 2014 laajennettiin kiinteistöteknistä yhteistyötä ARE:n kanssa. Uuden toimintamallin myötä LAK saa omaansa ja asiakkaidensa käyttöön entistä laajemman kiinteistöteknisen osaamisen ja resurssit.

Toimitilojen ympäristövaikutukset liittyvät ennen kaikkea energiankulutukseen – valaistukseen ja lämmitykseen – sekä jätteisiin. Kaikki LAK:n toimitiloissa käytetty jäte päätyy hyötykäyttöön. Vuonna 2015 LAK käy yhdessä asiakkaiden kanssa läpi kiinteistöjen energiatehokkuutta. Tavoitteena on löytää ne keinot, joilla energiatehokkuutta voidaan parantaa mahdollisimman järkevästi.



Hyvää kehitystä haastavassa markkinatilanteessa

Airpro tuottaa lentoliikenteen maa- ja matkustajapalveluita lentoyhtiöille ja lentoasemille Helsinki-Vantaalla sekä 18 muulla lentoasemalla. Vuodelle leimallista oli liiketoiminnan vahva kehittäminen ja liikevaihdon kääntyminen kasvuun.

Airpron liikevaihto kääntyi neljän laskuvuoden jälkeen kasvuun vuonna 2014 yltäen 49,1miljoonan euroon (47,1) tuloksen pysyessä toisena vuotena peräkkäin voitollisena. Kysyntä kehittyi erityisesti Helsinki-Vantaalla, jossa neljättä vuosineljännestä leimasi turvatarkastusliiketoiminnan merkittävä kasvu. Hyvään kehitykseen vaikutti myös pitkään tehty työ toiminnallisen tehokkuuden parantamiseksi.

UUSI STRATEGIA KOROSTAA HENKILÖSTÖN MONIOSAAMISTA

Uusi toimitusjohtaja Janne Hattula aloitti tehtävässään helmikuussa 2014. Vuoden aikana Airprolle luotiin uusi strategia ja tytäryhtiön roolia osana Finavia-konsernia selkeytettiin. Jatkossa huomiota kiinnitetään aikaisempaa enemmän henkilöstön moniosaajuuteen, toiminnan ja laadun yhdenmukaistamiseen sekä asiakkaan palvelupolkuun. Vahvempaan kannattavuuteen pyritään erityisesti tuottavuuden parantamisen kautta. Moniosaajuuden lisäksi prosessinhallinta ja oikea resursointi ovat avainroolissa.

Vuonna 2015 strategian viemistä käytäntöön jatketaan. Vuoteen 2020 ulottuvan strategiakauden tavoitteena on varmistaa liiketoiminnan kannattavuus ja tasainen liikevaihdon kasvu vahvistamalla kilpailuetua markkinoilla. Avainasemassa ovat laatu, tuottavuus sekä palveluratkaisujen edistyksellisyys.

KEHITTÄMISTYÖTÄ JA OPERAATIOIDEN TEHOSTAMISTA

Muun muassa kalustonhallinnan ja toiminnanohjauksen kehittämistä jatkettiin vuoden aikana. Operatiivisen työn rinnalla keskityttiin liiketoiminnan kehittämiseen. Airprossa lanseerattiin yhteinen toimintakäsikirja ja uusi johtamisjärjestelmä, jotka tukevat palvelukonseptin ja asiakaspalvelun jatkuvaa parantamista.

RÄÄTÄLÖITYÄ PALVELUA ASIAKKAILLE

Lentoliikenteen haastava toimintaympäristö on tarkoittanut muutoksia sekä Airpron asiakkaiden että kilpailijoiden toimintaan. Kilpailijakenttä muuttui vuoden aikana erityisesti Helsinki-Vantaalla, missä maahuolintayhtiöiden määrä supistui edelleen. Toimijoita on nyt kolme parin vuoden takaisen seitsemän sijaan.

Vuoden aikana uudistettiin asiakassopimusten rakenteita palvelemaan entistä paremmin nykypäivän toimintaa ja tarpeita. Asiakaskanta kasvoi uusilla yhtiöillä: esimerkiksi Helsinki-Vantaalla Airpro palvelee nyt Jettimea ja Turussa ja Tampereella SAS:ia. Vuoden 2015 alussa Airpro jatkoi liiketoimintansa laajentamista, kun se solmi merkittävän sopimuksen Norwegian-lentoyhtiön kanssa matkustaja- ja maahuolintapalveluiden tuottamisesta koko Suomessa.

TURVATARKASTUKSEN MATKUSTAJAKOKEMUS PARANI EDELLEEN

Airpro on Suomen suurin turvatarkastuspalveluja tarjoava yritys. Vuonna 2014 henkilöstön lukumäärä nousi 150 hengellä noin 500 henkilöön, kun Helsinki-Vantaan turvatarkastuksen kapasiteettia lisättiin. Turvatarkastusten kokonaismäärä kasvoi edelliseen vuoteen nähden verkoston turvatarkastuspalvelujen määrän 14 prosentin laskusta huolimatta.

Helsinki-Vantaan turvatarkastuskapasiteetin lisäys näkyi positiivisesti myös kansainvälisessä matkustajatyytyväisyyttä mittaavassa Airport Service Quality -tutkimuksessa. Myös verkostossa asiakastyytyväisyys parani.

AUDITOINTI ISAGO-SERTIFIKAATTIA VARTEN KEVÄÄLLÄ 2015

Airpro aloitti Kansainvälisen Lentokuljetusjärjestö IATA:n Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) -auditointiin tähtäävät valmistelut vuonna 2012. ISAGO-serti[kaatti kattaisi Airpron maahuolintapalvelut Helsinki-Vantaalla ja Oulussa sekä hallinnon. Serti[kaattiin liittyvä auditointi aloitettiin kesällä 2014, mutta se keskeytyi Helsinki-Vantaan ramp-toimintojen siirtyessä alihankkijalta Airpron omaan tuotantoon. Auditointi suoritettiin loppuun maaliskuussa 2015.

Pohjoismaissa ISAGO-serti[kaatti oli maaliskuun 2014 lopussa vain yhdellä maapalveluyhtiöllä. ISAGOn tavoitteena on parantaa turvallisuutta, yhtenäistää maapalveluprosesseja sekä parantaa niiden laatua. Lentoyhtiöasiakkaiden näkökulmasta serti[ointi helpottaa maapalveluiden laadunseurantaa.

Tärkeimpien vastuullisuusteemojen kartoitus pohjana yritysvastuutyölle

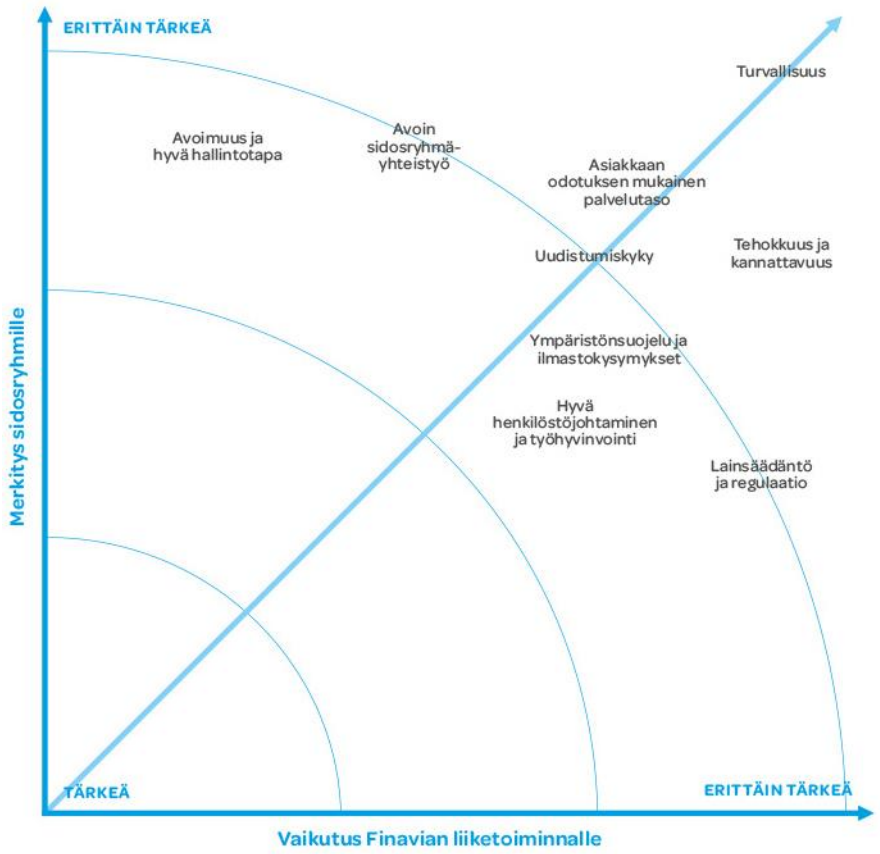
Finavia päivitti osana vuoden 2014 vuosikertomustyötä vastuullisuuden tärkeimmät teemat. Alla olevassa kuviossa heijastuvat nyt entistä paremmin sidosryhmävuorovaikutuksessa esille nousseet asiat.

Finavia toteutti syksyllä 2012 ensimmäistä kertaa tärkeimpien vastuullisuusteemojen kartoituksen. Lopputuloksena syntynyttä teemamatriisia on sen jälkeen päivitetty kahdesti, viimeksi tammikuussa 2015. Teemojen määrittelyä hyödynnetään Finavian yritysvastuun johtamisessa ja yritysvastuuraportoinnissa.

Osana teemojen päivitystä haastateltiin Finavian 10 sidosryhmäsuhteista vastaavaa yhteyshenkilöä oman sidosryhmänsä näkökulmasta. Tavoitteena oli kartoittaa, mitkä asiat ovat olleet sidosryhmille ajankohtaisia viime aikoina, miten yhteistyötä on tehty ja millaisia toiveita sidosryhmillä on Finavian vastuullisuudelle ja toiminnan kehittämiseksi jatkossa. Haastattelutulosten perusteella Finavian yritysvastuusta vastaavat johtoryhmän jäsenet ja asiantuntijat päivittivät vastuullisuusteemat ja matriisin. Samalla huomioitiin teemojen mahdollinen vaikutus yhtiön liiketoimintaan.

Sekä sidosryhmien että Finavian kannalta olennaisin teema on edelleen turvallisuus, joka on yhtiön toiminnan lähtökohta kaikissa tilanteissa. Aiemmista aihepiireistä korostuivat myös hyvä palvelutaso, tehokkuus ja kannattavuus sekä ympäristönsuojelu- ja ilmastokysymykset. Uudeksi teemaksi nousi uudistumiskyky, jota vaaditaan, jotta Finavia voi jatkossakin menestyä vaihtolentoasemien välisessä kansainvälisessä kilpailussa. Joitakin aiempia teemoja päätettiin karsia olennaisuuden periaatteen nimissä. Esimerkiksi erityistehtävien täyttäminen – lentoasemaverkoston ylläpito kannattavuudesta ja liikenteen volyymista riippumatta – jätettiin pois, sillä se on Finavialle annettu perustehtävä.

OLENNAISIMMAT VASTUUTEEMAT



Turvallisuus: Finavian kaiken toiminnan lähtökohtana on lentoliikenteen turvallisuuden takaaminen. Tämä edellyttää lentoliikenteen palveluketjun eri toimijoiden ja viranomaisten saumatonta yhteistyötä. Finavian ensiluokkainen turvallisuuskulttuuri ja turvallisuudenhallintajärjestelmä muodostavat turvallisuuden perustan. Lentämisen turvallisuuden lisäksi turvallisuuden kokonaisuuteen kuuluvat siviili-ilmailun turvaaminen, asematason turvallisuus sekä ns. kyberturvallisuus, esimerkiksi erilaisten järjestelmien toimivuuden turvaaminen. Finavian toimintaa lentoturvallisuuden osalta valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto Tra[.

Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso: Matkustajille Finavia tarjoaa sujuvia, yksilöllisiä ja elämyksellisiä palveluita lentoasemilla. Finavian tutkimuksen mukaan joka kolmannen matkustajan reitin valintaan vaikuttaa vaihtolentoasema, joten hyvä asiakastyytyväisyys on merkittävä kilpailutekijä. Lentoyhtiöille Finavia mahdollistaa esimerkiksi koneiden nopeat kääntymisajat. Lentoyhtiöasiakkaat odottavat Finavialta proaktiivisuutta ja yksilöllistä palvelua esimerkiksi reittikehityksen osalta.

Tehokkuus ja kannattavuus: Finavian operatiivinen tehokkuus ja kustannustehokkuus ovat kannattavan ja kilpailukykyisen lentoasematoiminnan edellytyksiä. Ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen lentoliikennepalveluiden hintatason sekä riittävien lentoliikennepalveluiden ylläpidon Suomessa. Tehokkuus on avainasemassa myös yhtiön investointikyvyn kannalta. Vilkkaan Helsinki-Vantaan tuotoilla Finavia ylläpitää ja kehittää myös muita lentoasemia.

Uudistumiskyky: Pärjätäkseen vaihtolentolentoasemien välisessä kilpailussa ja taatakseen hyvät yhteydet Suomesta, Suomeen ja Suomessa Finavian ja sen lentoasemien palveluineen on uudistuttava jatkuvasti. Finavian henkilöstöltä edellytetään hyvän ammattiosaamisen lisäksi vahvaa palveluosaamista ja jatkuvaa oma-aloitteisuutta kehittyä. Uudistumiskyky tarkoittaa myös esimerkiksi digitalisuuden vahvaa hyödyntämistä lentoasemapalveluissa.

Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset: Finavian toiminnan suurimmat ympäristövaikutukset liittyvät lentokoneiden meluun ja liukkaudentorjunta-aineiden käyttöön kiitoteillä sekä maahuolintayritysten käyttämiin aineisiin lentokoneiden jäänpoistossa ja -estossa. Ympäristönsuojeluasioissa sidosryhmävuoropuhelun merkitys korostuu. Työtä tehdään yhdessä lentoasemien naapuruston, ympäristöjärjestöjen, viranomaisten ja lentoliikennealan yhteistyöjärjestöjen kanssa. Vaikka Finavian oman toiminnan ilmastovaikutukset ovat pienet suhteessa lentoliikenteen koko ketjuun, on lentoasematoimintojen sujuvuudella merkittävä vaikutus myös lentokoneiden päästöihin rullausten aikana, samoin ilmatilan tehokkuudella lähtevien ja saapuvien koneiden päästöihin ilmassa.

Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi: Avoin johtaminen ja hyvinvoiva henkilöstö ovat turvallisuuden, hyvän palvelun ja kustannustehokkuuden perusedellytys. Finavia edistää hyvää johtamistapaa ja huolehtii henkilöstön hyvinvoinnista muun muassa työhyvinvointihankkeiden, avoimen viestinnän ja esimieskoulutusten avulla.

Avoin sidosryhmätyö: Finavian tärkeimpiä sidosryhmiä ovat lentoyhtiö- ja matkustaja-asiakkaat, päättäjät ja viranomaiset, lentoasemien ympäristön asukkaat sekä yhtiön oma henkilöstö ja yhteistyökumppanit lentoasemilla. Lisäksi yhteistyökumppanit, alihankkijat sekä palvelun- ja tavarantoimittajat, rahoittajat ja media ovat Finavian tärkeitä sidosryhmiä. Finavia edistää hyviä sidosryhmäsuhteita avoimen ja aktiivisen vuoropuhelun keinoin.

Lainsäädäntö ja regulaatio: Lainsäädäntö ja muu regulaatio sekä esimerkiksi EU-tasolla että kansallisesti ohjaa vahvasti lentoasematoimintaa. Finavia ennakoi lainsäädäntö- ja regulaatiotyön vaikutuksia liiketoimintaansa sekä pyrkii vaikuttamaan sääntelyn kehittymiseen käymällä aktiivista vuoropuhelua päättäjien, vaikuttajien ja viranomaisten kanssa.

Avoimuus ja hyvä hallintotapa: Finavian toiminta on ennakoitavaa ja läpinäkyvää, ja yhtiö viestii toiminnastaan, johtamisestaan ja palkitsemisestaan avoimesti. Finavia pyrkii noudattamaan Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia siten kun se yhtiön toiminta ja omistus huomioon ottaen on tarkoituksenmukaista. Lisäksi yhtiö noudattaa Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kannanottoa yritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemisesta valtionyhtiöissä.

Lähtökohtana lentoliikenteen erinomainen turvallisuus

Finavian toiminnan tinkimätön lähtökohta on lentoliikenteen ehdoton turvallisuus, kaikissa olosuhteissa. Vuonna 2014 Finavia vahvisti Just Culture -toimintatapojaan sekä jatkoi turvallisuudenhallinnan edistämiseksi monipuolisesti turvallisuuskulttuuriin sekä turvallisuuden ennakointiin liittyviä koulutuksia.

Turvallisuus käsittää Finaviassa lentämisen turvallisuuden, matkustajien ja tavaroiden turvatarkastamisen, asematason turvallisuuden sekä ns. kyberturvallisuuden, joka tarkoittaa esimerkiksi erilaisten järjestelmien toimivuuden turvaamista.

Lentoliikenteen turvallisuudella kokonaisuudessaan on kriittinen merkitys yhtiön liiketoiminnan kannalta sekä myös Finavian keskeisten sidosryhmien, kuten lentoyhtiöiden ja matkustajien näkökulmasta. Turvallisuuden varmistamiseen liittyvä ennakointi ja työ ulottuvat läpi koko Finavian toiminnan ja organisaation.

OIKEUDENMUKAINEN TURVALLISUUSKULTTUURI – JUST CULTURE

Lentoturvallisuus ja siihen liittyvät järjestelmät perustuvat merkittävissä määrin sääntelyyn. Oleellinen osa turvallisuuden varmistamista on kuitenkin lentoturvallisuutta korostava turvallisuuskulttuuri: tämä tarkoittaa toimintatapoja, jotka ehkäisevät riskejä jokapäiväisessä työssä sekä poikkeamaraportointia.

Just Culture liittyy ennen kaikkea poikkeamaraportointiin ja raportoijan suojaan: hyvin toimivan Just Culturen avulla Finavia varmistaa sen, että turvallisuuspoikkeamista myös ilmoitetaan. Jokaisella [navialaisella on velvollisuus ilmoittaa havaitsemastaan turvallisuusriskistä tai poikkeamasta. Kannustavan ja ei-syyllistävän raportointikulttuurin mukaisesti henkilöstöä rohkaistaan raportoimaan pienistäkin havainnoista. Tämän ansiosta turvallisuustietoisuus pysyy hyvänä ja tieto mahdollisista Finavian toiminnan turvallisuuspuutteista saadaan hyvissä ajoin.

Vuonna 2014 Finavia selkeytti Just Culture -toimintatapoja entisestään ja yhdisti ne Just Culture -politiikaksi, joka tehtiin tutuksi henkilöstölle mm. erillisen koulutuspaketin avulla.

Finavian poikkeama- ja havaintoilmoitusjärjestelmään kirjattiin yli 2 700 raporttia (yli 2 900), mikä oli jälleen osoitus aktiivisen raportointikulttuurin toteutumisesta.

KATTAVA TURVALLISUUDENHALLINTAJÄRJESTELMÄ

Finavian turvallisuudenhallintajärjestelmä pohjautuu seitsemään pääperiaatteeseen:

Viranomaisnormien täyttäminen	• Turvallisuudenhallintajärjestelmän on täytettävä merkittävä määrä kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Järjestelmän vaatimuksenmukaisuutta seuraa Liikenteen turvallisuusvirasto Tra[. • Tra[n seuranta toteutetaan etukäteishyväksyntämenettelyn ja säännöllisten auditointien avulla. Vuonna 2014 tehtiin 12 (17) auditointia Lennonvarmistusliiketoiminnassa ja 8 (12) auditointia Lentoasemaverkosto-liiketoiminnassa. • Mikäli auditoinneissa raportoidaan poikkeamia, Finavia antaa näistä vastineensa Tra[lle.
Johdon sitoutuminen	• Turvallisuuden ensisijaisuus: riittävän turvallisuuden saavuttaminen asetetaan etusijalle kaupallisiin, toiminnallisiin, ympäristönsuojelullisiin ja yhteiskunnallisiin tavoitteisiin nähden. • Eri toiminnoille on asetettu turvallisuustavoitteet, joiden toteutumista seurataan säännöllisesti. • Finavian johto on sitoutunut turvallisuudenhallintajärjestelmän periaatteisiin ja sen tuottaman tiedon käyttämiseen päätöksenteossa.
Turvallisuuden ennakointi	• Turvallisuuskriittisten muutosten, uusien järjestelmien ja menetelmien turvallisuusvaikutukset arvioidaan etukäteen.

	• Tavoitteena on tunnistaa ja hallita muutoksiin liittyvät riskit sekä pienentää niitä erilaisilla toimenpiteillä ja varamenettelyillä hyväksyttävälle tasolle. • Vuonna 2014 tehtiin 230 (190) riskiarviointia.
Kannustava poikkeamaraportointi ja ei-syyllistävä tutkinta	• Henkilöstön ilmoittamat poikkeamat luokitellaan ja analysoidaan. Merkittävimpien poikkeamien osalta käynnistetään ei-syyllistävä riippumaton sisäinen tutkinta. • Vuonna 2014 laadittiin Just Culture -politiikka, joka kokoaa yhteen poikkeamaraportointiin ja -kulttuuriin liittyvät periaatteet
Tehokas omavalvonta	• Toimintayksiköiden oman seurannan lisäksi tehdään riippumattomia sisäisiä auditointeja, joiden sisällössä, laajuudessa ja painopistealueissa huomioidaan toiminnan turvallisuusvaikutukset. • Havaitut poikkeamat käsitellään, selvitetään ja niiden edellyttämät korjaavat toimenpiteet toteutetaan suunnitelmallisesti. • Finaviassa tehtiin vuonna 2014 16 (yli 20) sisäistä auditointia.
Henkilöstön pätevyys	• Henkilöstöllä on koulutukseen, ammattitaitoon ja kokemukseen perustuva riittävä pätevyys. • Henkilöistä pidetään koulutuskirjanpitoa, johon kirjataan erikoiskoulutustiedot, kokemus sekä tehtävän edellyttämät tasotarkastukset. • Turvallisuusasioiden läpikäynti sisältyy jokaisen [navialaisen koulutusohjelmaan.
Hyödyllisen tiedon levittäminen	• Tutkinnoista, auditoinneista, poikkeamaraporttien analysoinnista, korjaavien toimenpiteiden tehokkuudesta ja kansainvälisestä yhteistyöstä saatuja tietoja hyödynnetään laajasti henkilöstön koulutuksessa, ohjeistuksen kehittämisessä ja sisäisessä viestinnässä.

LENTOTURVALLISUUS ERITTÄIN KORKEALLA TASOLLA

Finavia seuraa lentoturvallisuuden toteutumista usein eri mittarein. Keskeinen mittari on turvallisuusindeksi, jonka kehittymiseen vaikuttavat luokitellut ja analysoidut poikkeamaraportit. Suomessa lentoturvallisuus on kansainvälisesti korkeaa tasoa ja vakavia vaaratilanteita sattuu harvoin:

	2014	2013	2012
Finavian toimista johtuvia, EU-asetuksen määrittelemiä vakavia vaaratilanteita	0	2	1
Lentoja Finavian lentoasemilla	393 888	413 057	433 735

Suomessa Onnettomuustutkintakeskuksen (Otkes) tehtävänä on tehdä turvallisuustutkinta vakavista onnettomuuksista ja niiden vaaratilanteista.

Onnettomuustutkintakeskus julkaisi vuonna 2014 kaksi tutkintaa, joissa oli suosituksia Finavialle:

- L2012-10: Kuolemaan johtanut yleisilmailulentokoneen lento-onnettomuus Kontiolahdella 8.11.2012
- L2013-02: Vakava vaaratilanne Helsinki-Vantaan lentoasemalla 6.2.2013

Lisäksi Finavia toteutti toimenpiteitä tutkintakertomuksen L2014-01(Harrasterakenteisen lentokoneen onnettomuus ja räjähdysvaaratilanne Nummelassa 27.3.2014) mukaisesti jo ennen Otkesin raportin valmistumista.

Tutkinnassa L2013-02 annettiin Finavialle kolme suositusta, jotka Finavia on 24.4.2014 ilmoittanut toteuttaneensa tai toteuttavansa kuluneen vuoden aikana.

TURVALLISUUDENHALLINTAORGANISAATIO

Finavian turvallisuudenhallintaorganisaatiossa korostuu vahvasti johdon sitoutuminen turvallisuuden edistämiseen. Turvallisuusorganisaatio jakautuu konserni-, liiketoiminta- ja toimintayksikkötasolle. Näin varmistetaan johdon turvallisuustietoisuus ja se että turvallisuusnäkökohdat huomioidaan riittävällä tavalla päätöksenteossa ja johtamisessa.

Turvallisuusorganisaatiot kokoontuvat määrävälein käsittelemään vastuullaan olevia asioita kuten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja mahdollisia toiminnassa havaittuja turvallisuusuhkia ja -puutteita. Havainnot kirjataan toimenpideohjelmaan, jonka toteutumista seurataan säännöllisesti.

Toiminnasta raportoidaan turvallisuusorganisaation seuraavalle tasolle, joka osaltaan valvoo toimenpiteiden riittävyyttä. Liiketoiminnoista riippumaton Riskienhallintayksikkö koostaa kerätystä turvallisuustiedosta raportin, joka käsitellään tarvittavassa laajuudessa Finavian johtoryhmässä ja hallituksessa.

Turvallisuuden kehittäminen on jatkuvaa työtä

Turvallisuuden eteen liittyvä työskentely on jokapäiväistä Finaviassa. Koulutukset, harjoitukset ja turvallisuuskampanjat jatkuivat edellisvuosien tapaan. Sääntelystä tulevat turvallisuutta koskevat muutokset ohjaavat vahvasti turvallisuuden kehittämistä Finaviassa.

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT KOULUTUKSET OLENNAINEN OSA TURVALLISUUSTIETOISUUTTA

Finavia järjesti vuonna 2014 yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston (Tra[ ) kanssa alueellisia tietoiskuja Lapin, Itä-Suomen ja Länsi-Suomen alueilla. Tietoiskut liittyivät matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastuksiin ja niiden tavoitteena oli lisätä henkilöstön turvallisuustietoisuutta entisestään. Myös Finavian pelastustoiminta osallistui koulutuksiin. Finavia ja Tra[jatkavat yhteisiä turvallisuuskampanjoita vuoden 2015 aikana.

Lentoasemien turvakoordinaattoreille järjestettiin koulutustilaisuuksia, joissa käytiin läpi asetuksista tai siviili-ilmailun kansallisen turvaohjelman muutoksista johtuvia asioita. Merkittäviä muutoksia on ollut esimerkiksi lähtevien matkustajien sekä vaihtomatkustajien oikeuksissa kuljettaa nesteitä käsimatkatavarana. Yhteensä koulutuksiin osallistui vuoden aikana 18 turvakoordinaattoria.

KESKITETTY LUPAPALVELU PERUSTETTIIN

Marraskuussa 2014 voimaan tullut ilmailulaki sisälsi merkittävän määrän turvatarkastusta koskevia muutoksia. Eräs keskeinen muutos koski henkilökortin myöntämistä: aiemmin kortin myönsi Tra[, nyt Finavia. Henkilökortin hakuprosessit keskitettiin Finavian lupapalveluun, jossa käsitellään jatkossa kaikkien lentoasemien lupahakemukset. Samalla laajennettiin sähköistä lupapalveluprosessia verkoston lentoasemilla toimiville yrityksille.

Lentoasemilta edellytetään huomattavia järjestelyjä matkustajien ja lentoaseman työntekijöiden liikkumisoikeuksien rajoittamiseksi ja valvomiseksi. Helsinki-Vantaan kulunseurantajärjestelmää kehitettiin ottamalla käyttöön kansainvälisestikin edelläkävijänä langatonta teknologiaa.

TURVALLISUUSKULTTUURIKYSELYN TOIMENPITEITÄ JATKETTIIN

Finavia toteutti vuonna 2013 henkilöstökyselyn turvallisuuskulttuurista. Tulosten perusteella arvioitiin Finavian turvallisuuskulttuurin vahvuuksia ja heikkouksia, yleistä turvallisuusilmapiiriä sekä organisaation valmiutta tunnistaa ja hallita riskejä. Kyselyn perusteella käynnistettyjä toimenpideohjelmia jatkettiin vuonna 2014, esimerkkeinä Just Culturen edistäminen sekä turvallisuudenhallintajärjestelmän edelleen kehittäminen.

Tyytyväinen asiakas palaa lentoasemalle

Finavian asiakkaita ovat lentoyhtiöt ja niiden kuljettamat matkustajat. Molemmilla asiakasryhmillä on korkeat odotukset palvelulle. Pärjätäkseen vaihtolentoasemien välisessä kilpailussa Finavian on täytettävä ja jopa ylitettävä asiakkaan odotukset –joka kerta.

Matkustajille Finavia tarjoaa sujuvia, erottuvia ja elämyksellisiä palveluita lentoasemilla. Lentoyhtiöasiakkaat odottavat Finavialta optimoitua ja tehokasta toimintaa lentoasemalla, mikä mahdollistaa lentokoneiden lyhyet kääntymisajat. Lisäksi lentoyhtiöasiakkaat odottavat Finavialta proaktiivisuutta ja yksilöllistä palvelua esimerkiksi reittikehityksen osalta.

ELÄMYKSELLISYYTTÄ, OSTOSMAHDOLLISUUKSIA JA SUJUVUUTTA

Finavian tarjonnan on kohdattava suomalaisten lisäksi myös kansainvälisten matkustajien toiveet. Lentoasemaa kehitetään kauppapaikkana ja asiakkaille tuodaan uusien tuotteiden lisäksi uudenlaisia ostoskokemuksia ja elämyksiä.

Parkkipaikan varaaminen etukäteen verkkokaupasta on esimerkki matkustuskokemusta sujuvoittaneesta uudesta palvelusta vuonna 2014 Helsinki-Vantaalla. TravelLab taas testasi yhdessä asiakkaiden kanssa, millaisia palveluja vaihtomatkustajat kaipaavat.

PALVELUKOKEMUS LUODAAN YHDESSÄ KUMPPANEIDEN KANSSA

Finavia ja sen lentoasemalla toimivat kumppanit luovat palvelukokemuksen yhdessä. Tyytyväinen asiakas palaa lentoasemalle uudelleen, mutta jo yksi epäonnistuminen matkustajan polun varrella voi saada asiakkaan valitsemaan seuraavalla matkustuskerralla toisen lentoaseman.

> "Keskusteluyhteytemme Finavian kanssa on hyvä, ja he kuuntelevat antamaamme palautetta."
>
> **Rikard Sparby**,
> Regional Development Manager, Norwegian

Vuonna 2014 Finavia kehitti henkilöstön palveluosaamista muun muassa Palvelupelin avulla. Vuonna 2015 Helsinki-Vantaalla aloittava Commercial Committee taas kokoaa lentoasemalla toimivat yritykset yhteen palveluprosessien ja kaupallisen toiminnan kehittämiseksi.

LENTOYHTIÖASIAKKAAT ODOTTAVAT PROAKTIIVISUUTTA

Finavia käy lentoreiteistä kilpailua maailman muiden lentoasemien kanssa. Tämän hetken suurimmat kilpailijat vaihtomatkustuksessa ovat Euroopan suuret hub-kentät. Niiden rinnalla Lähi-idän kenttien liikennemäärien kasvu on suurin kilpailutilannetta muuttava tekijä.

Lentoyhtiöt arvioivat jatkuvasti mille reiteille ne kohdistavat kapasiteettinsa. Finavia tekee läheistä yhteistyötä muun muassa lentoyhtiöiden myynnistä ja operoinnista vastaavien henkilöiden kanssa. Uusien reittien markkinointiyhteistyö on hyvä esimerkki lentoyhtiöasiakkaiden odottamasta palvelusta. Myös Finavian proaktiivisuus esimerkiksi matkustajan polun digitalisoimiseksi tai lentokoneiden kääntymisaikojen nopeuttamiseksi on lentoyhtiöasiakkaiden odotusarvo.

Lentoasemien tehokkuus luo pohjan Finavian kilpailukyvylle

Toiminnallinen tuottavuus sekä kustannustehokkuus ovat avainasemassa Finavian kaikkien lentoasemien kilpailukyvyn ja kannattavuuden näkökulmasta. Merkitystä näillä on erityisesti kansainvälisessä vaihtomatkustuksessa.

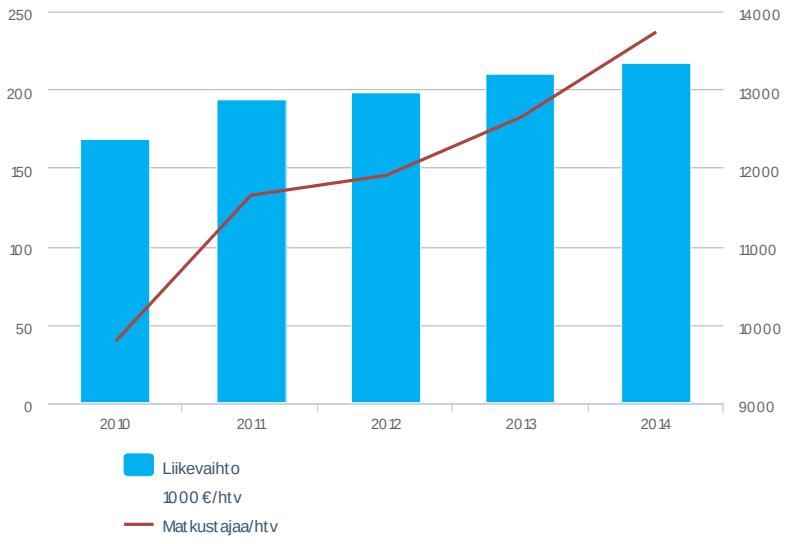
Toiminnallinen tehokkuus näkyy muun muassa matkustajan sujuvana polkuna, mihin keskitytään vahvasti kehitettäessä Helsinki-Vantaata sekä verkoston lentoasemia huomattavin investoinnein. Tehokkuus näkyy myös 35 minuutin lyhyimpänä mahdollisena vaihtoaikana Helsinki-Vantaalla sekä lentokoneen lyhyenä kääntymisaikana.

KUSTANNUSTEHOKKUUS SYNNYTTÄÄ KILPAILUETUA

Kustannustehokas toiminta tarkoittaa Finavialta alenevia yksikkökustannuksia kutakin matkustajaa ja laskeutumista kohtaan. Kustannustehokkuus mahdollistaa ennen kaikkea edulliset lentoyhtiöiltä perittävät lentoasemamaksut ja tukee siten Finavian kilpailukykyä. Helsinki-Vantaan lentoasema oli vuonna 2014 jälleen Euroopan neljänneksi edullisin lentoasema eurooppalaisten päälentoasemien vertailuryhmässä. Finavian lentoyhtiöiltä perimät reaaliset liikennemaksut ovat pääsääntöisesti alentuneet.

Finavian lentoasemamaksuista on kerrottu lisää osiossa Kilpailukykyinen hinnoittelu.

FINAVIAN TEHOKKUUDEN KEHITTYMINEN



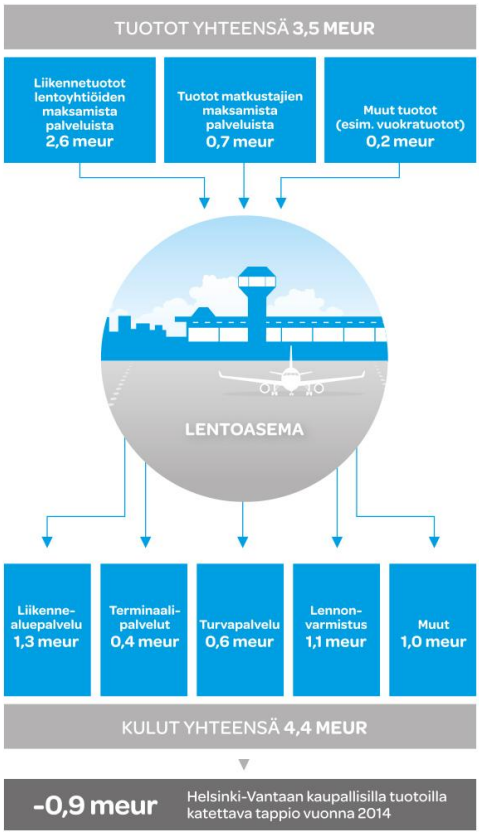
TOIMINNAN TEHOSTAMINEN JATKUI VUONNA 2014

Finaviassa toteutettiin vuonna 2012 organisaation ja johtamisjärjestelmän uudistaminen. Muutoksen tavoitteena oli tukea Finavian tavoitteita olla asiakaslähtöinen, tehokas ja kannattava palveluyritys. Matkustajatyytyväisyys onkin parantunut yhtä aikaa tehostamisen kanssa – tyytyväisyys säilyi hyvänä myös vuonna 2014.

Finavia jatkoi vuonna 2014 toiminnan tehostamista. Tämä näkyi parantuneena kannattavuutena, kun konsernin liiketulos ilman kertaluonteisia eriä oli 47,3 miljoonaa euroa (44,8). Liikevaihto laski 0,9 prosenttia. Keskimääräinen henkilöstömäärä pieneni vuoden aikana 26 henkilötyövuodella.

Maakuntalentoasemat tappiollisia kotimaan liikenteen elpymisestä huolimatta

Finavian lentoasemaverkoston tappio on keskimäärin noin 20 miljoonaa euroa vuodessa ilman investointimenoja. Huolimatta kotimaan liikenteen elpymisestä vuonna 2014 ovat matkustajamäärät verkoston laajuuteen ja palvelukykyyn nähden alhaisia.



Myönteistä on kuitenkin se, että verkoston tiettyjen lentoasemien tulostaso on kohentunut merkittävästi toiminnan tehostamisen seurauksena. Finavia kattaa lentoasemaverkoston tappiot Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla.

Lentoasematoiminta on hyvin pääomavaltaista, ja huomattava osuus kustannuksista on kiinteitä sekä sääntelyn määrittämiä. Henkilöstökulujen osuus on huomattava, keskimäärin noin 40 prosenttia. Yksittäisen lentoaseman taloudellisen tuloksen muodostumiseen vaikuttavat merkittävimmin:

- matkustajamäärä
- lentoliikenteen rakenne
- asiakasrakenne
- lentoaseman aukioloajat

Lentoaseman kannattavuus vaihtelee liikennetarjonnan ja matkustajamäärien muuttuessa –tänä päivänä usein nopeastikin. Matkustajamääriltäänkin samankokoisten lentoasemien kannattavuus voi erota johtuen esimerkiksi lentoliikenteen jakaantumisesta eri lailla vuorokauden sisällä.

KESKISUUREN LENTOASEMAN TALOUDELLINEN TULOS SELKEÄSTI TAPPIOLLINEN

Alla on esitetty esimerkkinä erään suurehkon lentoaseman tuloksen muodostuminen vuonna 2014. Lentoaseman matkustajamäärä oli useampi sata tuhatta. Kasvusta huolimatta tappio oli 0,9 miljoonaa euroa (-1,2). Finavia ei raportoi yksittäisten lentoasemien taloudellista tulosta.

ILMAN VERKOSTOPERIAATETTA YHTENÄISHINNOITTELU ERI LENTOASEMILLA EI OLISI MAHDOLLINEN

Suomessa lentoyhtiöiltä perittävissä lentoliikennemaksuissa on käytössä verkostoperiaate: samasta palvelusta peritään lentoasemilla samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua, yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta.

EU-sääntelyn mukaan kunkin lentoaseman tulisi olla kannattava, mutta verkostoperiaatteen myötä tappiollisia lentoasemia on lupa tukea Helsinki-Vantaan kaupallisilla tuotoilla. Vähäisistä liikennemääristä johtuen mahdollisuudet kaupallisten tuottojen kasvattamiseen muualla kuin Helsinki-Vantaalla ja verkoston isoimmilla kentillä ovat rajalliset. Ilman verkostoperiaatetta ja Helsinki-Vantaan tuotoista annettavaa tukea Finavian olisi nostettava merkittävästi verkostolentoasemiensa hintatasoa, jotta toiminta olisi taloudellisesti kestävällä pohjalla.

Kotimaan sisäisen lentoliikenteen alentuminen jatkunee pitkällä tähtäimellä väestörakenteen muuttumisen ja muiden liikennemuotojen kilpailukyvyn parantuessa. Finavia arvioi, että yhtiön sisäisen subvention tarve lentoasemaverkostoon kasvaa investointimenoineen 35–40 miljoonaan euroon vuodessa tämän vuosikymmenen loppuun mennessä.

AKTIIVISTA YHTEISTYÖTÄ KYSYNNÄN KASVATTAMISEKSI

Finavia tekee aktiivista markkinointia lentoyhtiöille yhdessä eri alueiden toimijoiden kanssa, jotta lentoliikenteen volyymi voisi Suomessa kasvaa ja lentoasemien kapasiteetti olisi nykyistä paremmin käytössä. Lisäkysyntää verkostolentoasemien

palveluille voi muodostua lähivuosina muun muassa matkailuhankkeiden seurauksena. Finavia myös investoi verkoston lentoasemilleen, vuonna 2014 yhteensä noin 35 miljoonaa euroa.

Lentoasemamaksut säilyivät erittäin kilpailukykyisinä

Finavia noudattaa kaikilla lentoasemillaan yhtenäistä hinnoittelua. Lentoyhtiöiltä perittävät maksut nousivat vuoden 2014 alussa 3,9 prosenttia. Vuodeksi 2015 Finavia päätti säilyttää lentoasemamaksut ennallaan.

Finavian lentoliikennemaksut nousivat vuoden 2014 alussa keskimäärin 3,9 prosenttia. Hinnankorotuksissa oli nähtävissä sääntelyn määrittämät investoinnit: turvatarkastusmaksut nousivat 9,1prosenttia, mikä johtui ennen kaikkea EU:n nesteasetuksen muutoksesta ja tämän edellyttämistä investoinneista nesteanalysaattoreihin.

MAKSUJEN PAINOPISTE SIIRTYNYT MATKUSTAJAPERUSTEISEMPAAN SUUNTAAN

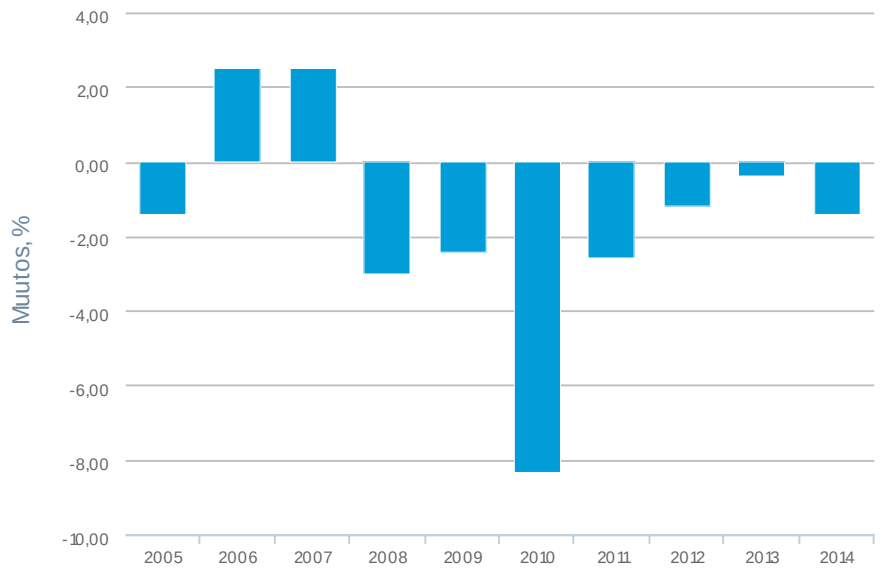
Maksurakennetta uudistettiin vuoden 2014 alussa edelleen siten, että matkustajamaksuja korotettiin suhteellisesti enemmän kuin laskeutumismaksuja. Finavia on muuttanut hinnoittelua viime vuosina lentoyhtiöiden toivomaan suuntaan. Maksujen painopiste on siirtynyt operaatiokohtaisista maksuista matkustajaperusteisempaan hinnoitteluun.

FINAVIAN HINNOITTELU EUROOPAN EDULLISIMPIA

Eurooppalaisten päälentoasemien hintavertailussa Helsinki-Vantaan lentoliikennemaksut olivat vuonna 2014 neljänneksi halvimmat 23 päälentoaseman joukossa. Alhaisten lentoliikennemaksujen ohella Finavia tukee lentoyhteyksien laajentumista tarjoamalla alennuksia uusille reiteille: ensimmäisenä vuonna alennus uuteen kohteeseen aloittavalle reitille on 70 prosenttia matkustaja- ja laskeutumismaksun osalta.

Finavian liikennemaksut ovat reaalisesti alentuneet vuodesta 2004 lähtien lukuun ottamatta vuosia 2006 ja 2007, jolloin EU:n tiukentuneet turvallisuusmääräykset ovat aiheuttaneet lisäkustannuksia. Vuosina 2004–2014 keskimääräinen reaalihintojen muutos on ollut -1,4 %prosenttia vuodessa.

Reaalihintojen kehitys 2005-2014



LENNONVARMISTUKSEN MAKSUIHIN KOROTUKSIA

Finavia korotti vuoden 2014 alussa lentoreittimaksua 52,21 euroon ja vuoden 2015 alussa 56,34 euroon. Maksun korotukset on tehty kuten SES-lainsäädännössä määritelty lentoreittimaksun hinnanmääräytymiskaava edellyttää. Lennonvarmistuksen hinnoittelusta on kerrottu lisää osiossa Suorituskykytavoitteiden saavuttaminen.

KUSTANNUSVASTAAVUUS ON PARANTUNUT

Viime vuosina tehdyt hinnoittelumuutokset tukevat Finavian tuottojen kustannusvastaavuuden parantamista. Lentoasemapalveluiden ja lennonvarmistuksen aiheuttamista kustannuksista ilman oman pääoman tuottovaatimusta on viime vuosina pystytty kattamaan toiminnoista saatavilla tuotoilla noin 90 prosenttia. Hinnoittelumuutoksien ja toiminnan tehostamisen avulla kustannusvastaavuutta on saatu parannettua, ja loput kustannuksista katetaan lähinnä Helsinki-Vantaan kaupallisista palveluista saatavilla tuotoilla.

Uudistumiskyky on edellytys kilpailussa menestymiselle

Pärjätäkseen vaihtolentolentoasemien välisessä kilpailussa ja taatakseen hyvät yhteydet Suomesta, Suomeen ja Suomessa, on Finavian ja sen lentoasemien palveluineen uudistuttava jatkuvasti.

Finavia luo toimivan lentoliikenteen keinoin edellytykset suomalaisen yhteiskunnan kilpailukyvylle, ihmisten ja tavaroiden liikkumiselle sekä kansainvälisyydelle. Suomen menestysedellytysten mahdollistaminen talouden rakennemuutoksessa on tärkeä osa Finavian yhteiskunnallista vastuuta.

Kilpailu kansainvälisten vaihtolentoasemien välillä vaatii jatkuvaa uudistumista ja ennakkoluulotonta edelläkävijän innovointikykyä lentoasemapalveluiden kehittämiseksi. Uudistumiskyky tarkoittaa myös esimerkiksi digitalisuuden vahvaa hyödyntämistä lentoasemapalveluissa. Se tarkoittaa Finavialle myös uudenlaisten työtapojen ja menetelmien hyödyntämistä – esimerkiksi matkustajien osallistamista palvelukehitykseen.

Uudistumiskyvyn takaamiseksi Finavian henkilöstöltä edellytetään hyvää ammattiosaamista, vahvaa palveluosaamista sekä jatkuvaa oma-aloitteisuutta ja myönteistä suhtautumista kehittymiseen. Tämä taas edellyttää Finavialta työnantajana mahdollisuuksien tarjoamista monipuoliseen kouluttautumiseen. Henkilöstön kehittämisestä vuonna 2014 on kerrottu lisää sivulla Henkilöstön kehittäminen.

UUSIEN ELÄMYSTEN RINNALLA LENTOASEMAT KEHITTYVÄT DIGITALISOITUMALLA

Itsepalvelumahdollisuudet lentämisen ympärillä lisääntyvät ja lentokenttärutiinit automatisoituvat. Asiakkaille digitaalisuus tarkoittaa asioinnin nopeutta ja joustavuutta, mikä näkyy viime kädessä lentolippujen alhaisemmissa hinnoissa. Finavialle digitaalisuus tuo merkittäviä kustannussäästöjä ja mahdollisuuden kohdistaa käytettävissä olevat resurssit mahdollisimman tehokkaasti.

Esimerkiksi vuonna 2014 Helsinki-Vantaalla otettiin käyttöön pysäköinnin digitaalinen ennakkovarausjärjestelmä. Vuonna 2015 lentoaseman turvatarkastukseen ja porteille tuodaan digitaaliset matkalipunlukijat.

LENTOLIIKENTEELLÄ ON MITTAVA KANSANTALOUDELLINEN MERKITYS

Koska lentoliikenteellä on huomattava merkitys suomalaiselle kansantaloudelle, on lentoliikenteen uudistuvan kilpailukyvyn ylläpitäminen keskeinen osa Finavian yhteiskuntavastuuta. Esimerkiksi kansainvälisen lentoasemajärjestö ACI Europen teettämän tutkimuksen (InterVISTAS, 2015) mukaan lentoliikenteen osuus Suomen bruttokansantuotteesta on noin 4,2 prosenttia eli 8,13 miljardia euroa, ja lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti noin 109 000 ihmistä. Kansainvälisen ilmakuljetusliiton IATA:n teettämän tutkimuksen (Oxford Economics, 2011) mukaan ilmailualan suorat ja välilliset verotulot ovat Suomen valtiolle vuositasolla noin 2,5 miljardia euroa.

Finavian ympäristövastuu ulottuu lentoaseman lähialueita pidemmälle

Lentoasematoiminnan ympäristövaikutusten vähentäminen ja lähialueiden ympäristön suojelu on osa Finavian jokapäiväistä työtä. Oman ja lentoasemakumppaneiden toiminnan lisäksi Finavia haluaa vaikuttaa lentoliikenteen palveluketjun ympäristövaikutuksiin laajemmin, yhtenä tärkeänä painopistealueena lentoliikenteen ympäristötehokkuus ja ilmastovaikutukset.

Finavian toiminnan suurimmat ympäristövaikutukset liittyvät lentokoneiden meluun sekä kemiallisten aineiden käyttöön kiitoteiden liukkaudentorjunnassa ja lentokoneiden jäänpoistossa ja -estossa. Lentoasematoimijan oma hiilijalanjälki on kuitenkin vähäinen verrattuna lentoliikenteen koko ketjuun. Yksittäisellä lentoasematoimijalla on silti mahdollisuus vaikuttaa osaltaan lentoliikenteen ilmastokysymyksiin. Finavia tekee tätä työtä esimerkiksi toimialajärjestöjen jäsenenä sekä tukemalla vapaaehtoisia aloitteita esimerkiksi biopolttoaineiden käytön lisäämiseksi.

> ”Olemme kehittäneet asioita avoimessa hengessä, yhdessä pohtimalla. Vuonna 2014 yhteistyö keskittyi puolustusvoimauudistuksen muutosten ympäristövaikutuksiin lentoasemilla, erityisesti Jyväskylässä.”
>
> **Teemu Pasanen**, ympäristöasiantuntija
> Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen esikunta

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajana Finavia suunnittelee Suomen ilmatilan ja sen käytön siten, että lentokoneiden reitit ovat lentoasemien välisillä reiteillä mahdollisimman suorat ja ympäristötehokkaat lentokoneiden päästöjä vähentäen. Lentoasemien välittömässä läheisyydessä reittien suunnittelussa painottuu asuinalueiden sijoittuminen ja melunhallinta.

Ympäristöasioiden hyvä hallinta on edellytys lentoasemien olemassaololle, sille että lentoasemalla on vaatimustenmukainen lupa toimia ja että toiminnalla on yhteiskunnan ja naapuruston hyväksyntä (sosiaalinen toimilupa). Ympäristölupa sisältää laajat määräykset kunkin lentoaseman toiminnasta ja ympäristövaikutuksista ja se tulee uusia 7–10 vuoden välein.

SIDOSRYHMÄVUOROPUHELUN MERKITYS KASVAA

Ympäristönsuojeluasioissa sidosryhmävuoropuhelun merkitys korostuu. Finavia tekee ympäristötyötä yhdessä esimerkiksi lentoasemien naapuruston, ympäristöjärjestöjen ja viranomaisten kanssa.

Hyvä esimerkki sidosryhmävuoropuhelusta käytännössä on Helsinki-Vantaan ympäristöluvassa edellytetty Kylmäojan kunnostamistarveselvitys, joka valmistui vuonna 2014. Kylmäoja on yksi merkittävimmistä lentoaseman valumavesien purkuuomista. Kunnostustarveselvitys tehtiin ensimmäistä kertaa yhteistyönä viranomaisten, lähialueen asukkaiden ja ympäristöjärjestöjen kanssa. Sidosryhmät osallistuivat yhteisiin työpajoihin ja kävivät maastossa tutustumassa alueeseen. Sidosryhmien palaute yhteistyömuodosta oli positiivinen, ja Finavia hyödyntääkin osallistavaa suunnittelua tulevaisuudessa myös muissa yhteyksissä.

FINAVIA MUKANA SELVITTÄMÄSSÄ BIOPOLTTOAINEIDEN KÄYTTÖÖNOTTOA LENTOLIIKENTEESSÄ

Lentoasematoimijana Finavia voi vaikuttaa lentoliikenteen ilmastovaikutuksiin esimerkiksi edistämällä biopolttoaineiden käyttöönottoa lentoliikenteessä.

Vuonna 2014 Finavia oli mukana selvittämässä biopolttoaineiden käyttöönottoa yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, Finnairin ja Neste Oilin kanssa. Selvityksen mukaan Suomella on hyvät valmiudet biopolttoaineiden laajaan ja jatkuvaan käyttöön lentoliikenteessä. Suurin ratkaistava asia on käytön kannattavuus, sillä biopolttoaine on tällä hetkellä selvästi fossiilista lentopolttoainetta kalliimpaa.

Selvityksessä tarkasteltiinkin erilaisia liiketoimintamalleja biopolttoaineen lisäkustannuksen kattamiseksi lentoliikenteessä. Näistä rakennettiin mahdollinen Suomessa toteutettavissa oleva malli, jota voidaan käyttää lähtökohtana toimijoiden kesken käytäville keskusteluille.

Yritysvastuun johtaminen Finaviassa

Finavian tavoite on olla vastuullinen, luotettava sekä suomalaisen yhteiskunnan toimivuutta ja kilpailukykyä edistävä yhtiö. Yritysvastuu otetaan huomioon kaikessa Finavian toiminnassa ja sen johtamisessa.

Yritysvastuu ja sen johtaminen pohjautuu Finavian arvoihin sekä konsernissa määriteltyihin toimintaperiaatteisiin, politiikkoihin ja täsmentäviin ohjeistuksiin.

Finavian vastuullisesta toiminnasta vastaa yhtiön toimitusjohtaja johtoryhmän tukemana. Yhtiön hallitus seuraa yritysvastuuasioiden johtamista aktiivisesti. Hallitus käsittelee säännöllisesti Finavian taloudelliseen asemaan, tehokkuuteen, turvallisuuteen, ympäristöasioihin ja sosiaaliseen vastuuseen liittyviä asioita. Muun muassa tehokkuus, sosiaalinen vastuu (esimiesindeksi) ja turvallisuus ovat mittareina konsernin tuloskortissa.

Vastuullinen toiminta ja sen edistäminen kuuluvat käytännössä jokaiselle lentoasemalaiselle. Viestintäyksikkö vastaa yritysvastuuraportoinnin koordinoinnista.

Ympäristöyksikkö ja kestävän kehityksen johtaja vastaavat ympäristövastuun koordinoinnista yhdessä liiketoiminta-alueiden sekä lentoasemien kanssa. Talousyksikön ja talousjohtajan vastuulla on taloudellisen vastuun toteuttaminen käytännön tasolla.

Sosiaalisen vastuun huomioiminen ja edistäminen on vastuutettu Finaviassa usealle taholle. Esimerkiksi konsernin henkilöstöasioista vastaavat henkilöstöyksikkö ja henkilöstöjohtaja. Turvallisuuden edistäminen kuuluu puolestaan erityisen vahvasti jokaiselle lentoasemalaiselle. Lentoturvallisuuden johtamista ja kehittämistä koordinoi konsernin riskienhallintayksikkö.

Finavia käy aktiivista vuoropuhelua sidosryhmiensä kanssa, ja vastuullisuuden edistämisessä otetaan huomioon yhtiön sidosryhmiltään saama palaute.

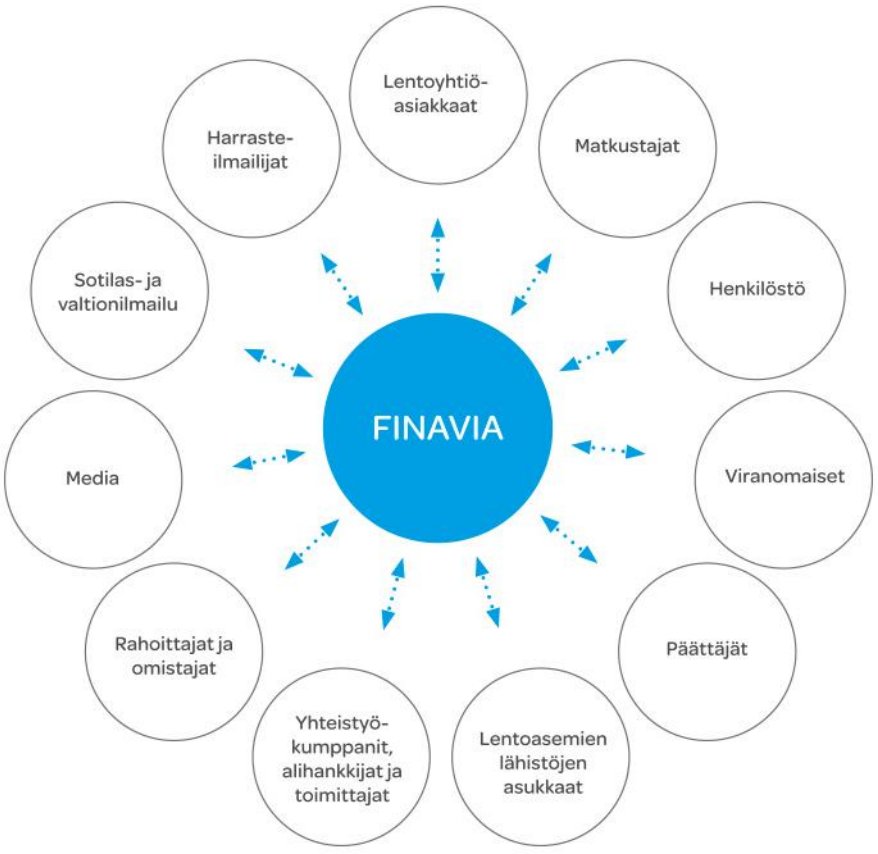
Kohtaamme vuosittain miljoonia ihmisiä

Finavian sidosryhmäkenttä on laaja ja ulottuu suomalaisesta yhteiskunnasta yksittäiseen matkustajaan. Toimimme 115 lentoyhtiöasiakkaan kanssa ja kohtaamme vuosittain lähes 20 miljoonaa matkustajaa. Myös vuoropuhelumme viranomaisten ja päättäjien sekä lentoasemien lähistöjen asukkaiden kanssa on tiivistä.

Teemme tiivistä yhteistyötä tärkeimpien sidosryhmiemme kanssa ja otamme sidosryhmiemme tarpeet ja näkökulmat huomioon liiketoimintamme kehittämisessä. Tärkeät sidosryhmät on valittu sen perusteella, mikä on sidosryhmän vaikutus Finavian liiketoiminnalle ja toisaalta Finavian toiminnan vaikutus sidosryhmään.

Finaviassa suhteita kuhunkin sidosryhmään koordinoi sidosryhmäkohtainen yhteyshenkilö. Hänen tehtävänkuvaansa sisältyy myös sidosryhmäterveisten tuominen muiden Finavian työntekijöiden ja johdon tietoon. Vuoden 2014–2015 vaihteessa kaikki Finavian 10 sidosryhmäkohtaista yhteyshenkilöä haastateltiin sidosryhmävuorovaikutuksen kehittämiseksi. Haastattelujen tulokset on tiivistetty seuraavan sivun taulukkoon. Vuosikertomuksen eri osioissa esittelemme myös suoria terveisiä sidosryhmiltämme.

FINAVIAN SIDOSRYHMÄT



Tiivistä vuoropuhelua sidosryhmien kanssa

Finavian keskeiset sidosryhmät ja sidosryhmien esille nostamat asiat on kuvattu alla. Lisäksi taulukossa on kuvattu toimia, joilla pyrimme vuoden 2014 aikana vastaamaan sidosryhmiemme odotuksiin.

	Sidosryhmien esille nostamia asioita	Esimerkkejä Finavian toimista 2014	Vuorovaikutuksen kanavia
Lentoyhtiöasiakkaat	-Tehokkaat ja täsmälliset lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelut, joilla mahdollistetaan kilpailukykyinen hinnoittelu -Regulaation merkitys kustannustekijänä -Toiminnan jatkuva kehittäminen ja Finavian aloitteellisuus -Tiivis ja avoin yhteistyö sekä viestintä -Helsingin ja Suomen tunnettuuden lisääminen reittikysynnän luomiseksi	-Jatkuva yhteistyö sujuvuuden ja prosessien tehostamiseksi (esim. lentokoneiden kääntymisaikojen nopeuttaminen ja jatkuvan liu'un laskeutumisten edistäminen, investoinnit keskitettyihin jäänpoistoalueisiin,CDM-menetelmä) -lentokenttämaksujen pitäminen aikaisemmalla tasolla: Helsinki-Vantaa edelleen Euroopan 4. edullisin päälentoasema -Reittikehitys ja yhteismarkkinointi lentoyhtiöiden kanssa	-Asiakaskohtaiset säännölliset tapaamiset sekä muu jatkuva vuoropuhelu ja yhteistyö -Helsinki-Vantaan kehitysohjelman kvartaali-infot ja konsultaatiotapaamiset -Toimialan järjestöt -Finavian kansainvälinen näkyvyys
Matkustajat	-Lentoturvallisuus -Tarkoituksenmukainen lentoasemaverkosto ja monipuoliset yhteydet Suomessa ja kansainvälisesti -Sujuvuus lentoasemalla, asiakaspalvelun korkea taso	-Jokapäiväinen työ lentoturvallisuuden takaamiseksi -Toiminnan tehostaminen lentoasemien ylläpitämiseksi -Palveluyrityksenä kehittyminen	-Henkilökohtaiset palvelutilanteet -Asiakaspalautekanavat ja matkustajatyytyväisyystutkimukset -Internet, sosiaalinen media (uusina kanavina Instagram ja VK.com) ja mobiilisovellus -Lehdet ja muut julkaisut -Tapahtumat

	-Monipuoliset ostos- ja palvelumahdollisuudet	-Uudet kansainvälisen tason palvelut ja ostosmahdollisuudet -Lentoasemien elämyksellisyyden ja paikallisuuden lisääminen -Helsinki-Vantaan kehitysohjelman pitkäjänteinen suunnittelu -Verkoston lentoasemien investointiohjelman käynnistys -Matkustamisen sujuvoittaminen, esim. automaation keinoin: bag drop -automaatit, uudet paikoitusalueet -Verkkosivujen jatkuva kehittäminen	-Yhteistyö lentoasemien muiden palveluntarjoajien kanssa yhtenäisen matkustuskokemuksen luomiseksi
Henkilöstö	-Työhyvinvointi -Kannustava ja oikeudenmukainen palkitseminen -Jatkuva, tiivis yhteistyö ja osallistuminen -Jatkuva osaamisen kehittäminen -Toiminnan tehostamiseen liittyvät kysymykset -Hyvä johtaminen ja esimiestyö -Eettiset toimintatavat	-Työhyvinvointihankkeet, liikunta- ja kulttuurisetelit -Henkilöstötutkimus -Muutostuki -Selkeämpi tavoitteiden asettaminen, suorituksen johtaminen ja arviointi -Aloite- ja ideajärjestelmän kehittäminen -Kevennetyn ja korvaavan työn mallien kehittäminen -Palveluosaamisen kehittäminen palvelupelin avulla -Uusi Johtamisen erikoisammattitutkinto (JET) -Talent management -prosessin jalkauttaminen -Rekrytointiprosessin kehittäminen - Uuden intranetin lanseeraus sisäisen viestinnän kehittämiseksi	-Kehityskeskustelut -Intranet ja henkilöstölehti -Henkilöstötilaisuudet -Koulutukset -Työterveyshuolto -Työhyvinvointikyselyt -Esimiestutkimus -Yhteistyö luottamusmiesten kanssa ja kuukausitapaamiset henkilöstöjärjestöjen kanssa -Puheenvuorot henkilöstöjärjestöjen luottamusmiespäivillä

Viranomaiset	-Vaatimustenmukainen sääntelyn ja Finavian omien ohjeiden noudattaminen -Palvelualttius ja aktiivisuus viranomaisasioissa -Kattavat ja ajantasaiset ympäristö-lupa-aineistot -Nopea reagointi mahdollisista ympäristövahingoista	-Jatkuva sääntelyn ja Finavian omien ohjeistusten ja periaatteiden mukainen toiminta -Avoin ja luotettava raportointi -Euroopan lentoturvallisuusviraston tulevien ilmailumääräysten käyttöönoton valmistelu -Vaikuttaminen toimialan sääntelyn kehittymiseen (esim. aluevalvontalain uusimiseen osallistuminen) -Ilmatilauudistukseen osallistuminen -NEFAB-valmistelu -Jäsennellyt aineistot ympäristölupahakemuksissa ja muutoksenhakua koskevissa vastineissa	-Jatkuva vuoropuhelu, tapaamiset, viranomaistyöryhmät -Toimintaympäristön muutoksiin valmistautuminen ja reagoiminen yhdessä (esim. Tulli, poliisi, rajavartiosto, rajavartiolaitos)
Päättäjät (valtio, kunnat)	-Kustannustehokkaiden lentoliikenteen palveluiden tarjoaminen -Suomen ja eri alueiden hyvä saavutettavuus -Elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn edistäminen toimivan lentoliikenteen keinoin	-Lentoliikennestrategiatyön tukeminen -Toiminnan tehostaminen osana lentoliikenteen palveluketjua -Kilpailukykyinen hinnoittelu -Helsinki-Vantaan kehitysohjelma -Verkoston lentoasemien investointiohjelma valmistelu -Aktiivinen sidosryhmäyhteistyö (mm. päättäjätapaamiset) -Jäsennellyt aineistot ympäristölupahakemuksissa ja muutoksenhakua koskevissa vastineissa	-Jatkuva vuoropuhelu, tapaamiset, työryhmät
Lentoasemien lähistöjen asukkaat	-Lentokonemelun ja muiden ympäristövaikutusten minimointi	-Vesi- ja maaperäpäästöjen pienentäminen esimerkiksi keskitettyjen jäänpoistopaikkojen käyttöönoton tehostamisella	-Ympäristöpalautekanava ja tiedusteluihin vastaaminen -Säännöllinen raportointi asukkaille -Internet, sosiaalinen media

	-Avoin keskusteluyhteys, kuuleminen ja vaikuttaminen -Paikallinen työllistäminen	-Kylmäojan kunnostustarpeen arvioinnissa osallistava suunnittelu -Lentokoneiden jatkuvan liu'un laskeutumisten edistäminen -Helsinki-Vantaan kehitysohjelman ja verkostolentoasemien investointiohjelman työllistävyysvaikutukset	-Paikallistapahtumiin osallistuminen -Osallistavan suunnittelun malli -WebTrak-lennonseurantapalvelu
Yhteistyökumppanit, alihankkijat ja toimittajat	-Molempia osapuolia hyödyttävät liikesuhteet -Avoin vuorovaikutus ja hyvät henkilösuhteet -Hyvä projektinjohto ja Finavian kyky vastata sovituista velvoitteista -Reilujen kilpailuolosuhteiden luominen lentoaseman toimijoille -Hyvä toimintainfra ja työolosuhteet lentoasemalla -Toimittajien ja tarjoajien tasapuolinen kohtelu -Finavian vastuullisuus ja hyvä maine kumppanina	-Hankintaprosessin yhtenäistäminen -Toimittajasuhteen hoidon keskittäminen -Uuden sopimushallintajärjestelmän käyttöönotto - Yhteistyökumppaniverkoston laajeneminen ja kansainvälistyminen -Duty free - ja ravintolatoimintojen siirrot kumppaneille	-Projektikohtaiset infotilaisuudet potentiaalisille tarjoajille -Sopimusneuvottelut -Päivittäiset yhteydet, seurantapalaverit ja turvallisuuskokoukset -Kehitysprojektit
Rahoittajat ja omistajat	-Tehokkuus ja kannattavuus -Taloudellisesti kestävästi johdettu liiketoiminta -Toiminnan ja raportoinnin läpinäkyvyys -Vastuullisuus -Osingonmaksukyky	-Taloudellisten tavoitteiden saavuttaminen -Riskienhallinta -Finavian toimintaperiaatteiden ja -ohjeiden mukainen liiketoiminta	-Tapaamiset -Tiedotteet ja tiedotustilaisuudet -Taloudellinen raportointi -Yhteydet valtion omistajaohjaukseen -Yhtiökokous

Media	-Luotettava, avoin ja ajantasainen tieto -Johto ja viestintä median tavoitettavissa	-Aktiivinen tiedottaminen ja viestintä -Tavoitettavuus esimerkiksi Media Deskin kautta	-Tiedotteet ja tiedotustilaisuudet -Haastattelut -Taustoittavat tapaamiset -Tapahtumat ja vierailut
Sotilasilmailu- ja valtionilmailu	-Turvallisuus -Palveluiden taso ja sujuvuus (esim. lentoasemien aukioloajat) -Tehokkuus	-Puolustusvoimien rakenneuudistuksen toteuttamiseen osallistuminen	-Paikallinen keskustelu ja asiakaspalvelu lentoasemilla -Säännölliset palaverit -Työryhmät
Harrasteilmailu	-Tuki ja palvelut lentoasemilla -Kuuntelu ja keskustelu -Kausikorttien hinnoittelu -Turvallisuus	-Yhteistyön ja vuoropuhelun tiivistäminen: Finavian ja Suomen Ilmailuliiton perustama yhteistyöelin -Kausikorttien hinnat edellisvuoden tasolla -Helsinki-Vantaan harrasteilmailuun liittyvien ohjeiden päivitys	-Paikallinen keskustelu -Finavian ja Suomen Ilmailuliiton yhteistyöelimen tapaamiset -Suhteet etujärjestöihin ja lentokouluyrityksiin

Finavia vaikuttaa toimialan kehittymiseen laaja-alaisesti

Finavia osallistuu toimialan kehittämiseen useiden järjestöjen ja toimielinten kautta. Finavia on muun muassa kansainvälisen lentoasemajärjestön ACI Europen ja maailmanlaajuisen lennonvarmistuspalvelutarjoajien yhteistyöjärjestön CANSOn jäsen. Suomi on kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn sekä eurooppalaisen lennonvarmistusjärjestön Eurocontrolin jäsenvaltio.

Osana eurooppalaista ilmatilakehitystä Finavia vaikuttaa Pohjois-Euroopan ilmatilalohkossa NEFABissa, NORACON-konsortiossa sekä Borealis Alliance -liittoumassa. Lisäksi Finavia on mukana useissa toimialaan liittyvissä kansallisissa työryhmissä ja toimielimissä, käy aktiivista vuoropuhelua kotimaisten ja kansainvälisten viranomaisten sekä poliittisten vaikuttajien kanssa. Finavia on Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n jäsen.

Vuonna 2013 Pohjoismaiden tärkeimmät ilmailualan toimijat, mukaan lukien Finavia, perustivat Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA) -yhteistyöverkoston. Yhteistyön keskeisimpänä tavoitteena on saada biopolttoaineita ilmailualan käyttöön ja näin tukea kestävää kehitystä.

Lue lisää biopolttoaineiden käyttöönotosta lentoliikenteessä sivulla Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset.

Hyväntekeväisyystoiminta ja sponsorointiperiaatteet

Finavia osallistuu sidosryhmiensä hyvinvoinnin ja toiminnan tukemiseen ja lahjoittaa vuosittain rahaa lähinnä pääyhteistyökumppaneiden kautta yhtiön yhteiskunnallisesti tärkeiksi katsomiin hyväntekeväisyyskohteisiin.

Sponsorointi kohdistuu Finavian liiketoiminnan edistämiseen yhtenä markkinoinnin keinona. Vuonna 2014 Finavia käytti hyväntekeväisyyteen ja sponsorointiin yhteensä noin 51 000 euroa (55 000).

Finavian hyväntekeväisyystoiminta on viime vuosina kohdistunut ensi sijassa nuorten ja lasten hyvinvointiin. Vuoden 2014 loppuun mennessä Finavian ja Plan Suomi -säätiön yhteinen varainkeruu lentoasemilla oli tuottanut yli 100 000 euroa, jotka on käytetty kehitysmaiden lasten arjen tarpeisiin.

Matkustajat voivat myös jättää kentälle tuodut tyhjät juomapullot ja -tölkit Planin lajittelupisteisiin, joista ne päätyvät kierrätykseen. Palautuksista kertyvät panttirahat lahjoitetaan Planille. Finavia on antanut lentoasemillaan keräyspisteitä varten tarvittavat tilat veloituksetta Planin käyttöön.

Lisäksi vuonna 2014 Finavia tuki Ilmailumuseoyhdistystä sekä Suomen syöpäsäätiötä. Yhteensä Finavia lahjoitti hyväntekeväisyyteen 5 500 euroa vuonna 2014 (3 700). Finavia ei anna poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille raha- tai muita lahjoituksia.

Finavia aloitti vuonna 2010 sponsorointiyhteistyön World Cup Levi -tapahtuman kanssa. Yhteistyö jatkui myös vuonna 2014. Yhteistyö tuo näkyvyyttä Finavian Lapin lentoasemille ja sen tavoitteena on korostaa Lapin saavutettavuutta. Lisäksi sponsorointiyhteistyötä on tehty Savonlinnan oopperajuhlien kanssa.

VALINTAPERUSTEENA ARVOJEN JA TAVOITTEIDEN YHTEENSOPIVUUS

Finavia Oyj noudattaa yhtiön kattavaa hyväntekeväisyys- ja sponsorointilinjausta. Hyväntekeväisyyden ja sponsoroinnin periaate ja valinnan peruste on arvojen ja tavoitteiden yhteensopivuus. Sponsorointikohteen valinnassa perusteena on vastikkeellisuus eli muun muassa mahdollisuus hyödyntää yhteistyötä muussa sidosryhmäyhteistyössä sekä sponsoroinnista saatava medianäkyvyys.

Investointien osuus hankinnoista kasvaa

Finavia on merkittävä tavaroiden ja palvelujen ostaja. Vuoden 2014 hankinnat olivat yhteensä noin 283 miljoonaa euroa (232).

Finavian hankinnat voidaan jakaa yhdeksään hankintakategoriaan:

- lennonvarmistukseen liittyvät pienhankinnat, laitteet ja palvelut
- konekalusto, kunnossapito, polttoaineet ja kemikaalit
- kiinteistöt ja energia
- turvapalvelut
- HR-palvelut
- markkinointi ja viestintä
- IM-hankinnat
- terminaalipalvelut
- muut palvelut

Finavia hankkii myös urakointipalveluja.

Vuoden 2014 merkittävimpiin investointeihin kuuluvat Ivalon lentoaseman terminaalihanke ja päällystystyö (6,5 milj. euroa) sekä Turun terminaalihanke ja kiitoradan päällystystyö (8,1milj. euroa). Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaan käytettiin 20,1milj. euroa (josta mm. turva ja lähtöselvitys 4,9 milj. euroa).

Investointien osuus Finavian tavaroista ja palveluista kasvaa edelleen merkittävästi Helsinki-Vantaan 900 miljoonan euron kehitysohjelman ja verkostolentoasemien 35 miljoonan euron investointiohjelman käynnistyttyä vuonna 2014.

Liiketoiminnan muihin kuluihin luettavia vuokra- vakuutus-, viranomais-, ym. maksuja sekä Kehärata-hankkeeseen ja ympäristövaraukseen sisältyviä euromääriä ei ole sisällytetty edellä mainittuihin lukuihin.

Finavia ostaa suuren osan käyttämistään tavaroista, palveluista ja investointihyödykkeistä Suomesta. Vuonna 2014 Finavialla oli yhteensä 3792 tavaran- ja palveluntoimittajaa.

Finavian hankintaperiaatteet

Finavian hankintapolitiikka tukee konsernin strategian toteutumista määrittelemällä hankintatoiminnan vastuut sekä toimintatavat. Finavia edellyttää toimittajiltaan lakien, säädösten ja hyvän kauppiastavan noudattamista sekä toiminnan yleistä eettisyyttä.

Toimittaja- ja yhteistyökumppaniverkostolla on huomattava rooli Finavian liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamisessa. Tavoitteena on avoin, tehokas ja molempia osapuolia hyödyttävä yhteistyösuhde.

HANKINTAPOLITIIKKA MÄÄRITTELEE VASTUUT JA TOIMINTATAVAT

Finavian hankintapolitiikka kokoaa yhteen hankintatoimen periaatteet: kaikki hankinnat kilpailutetaan ja hankinnoissa noudatetaan tilaajavastuulakia, jonka yhtenä tavoitteena on harmaan talouden torjunta. Hankintatoimessa noudatetaan lisäksi hyvää kauppatapaa, EU-asetusta Tunnetun toimittajan statuksesta sekä Finavian eettisiä periaatteita.

TOIMINNAN LAADUN SEURANTAA KOKO SOPIMUSSUHTEEN AJAN

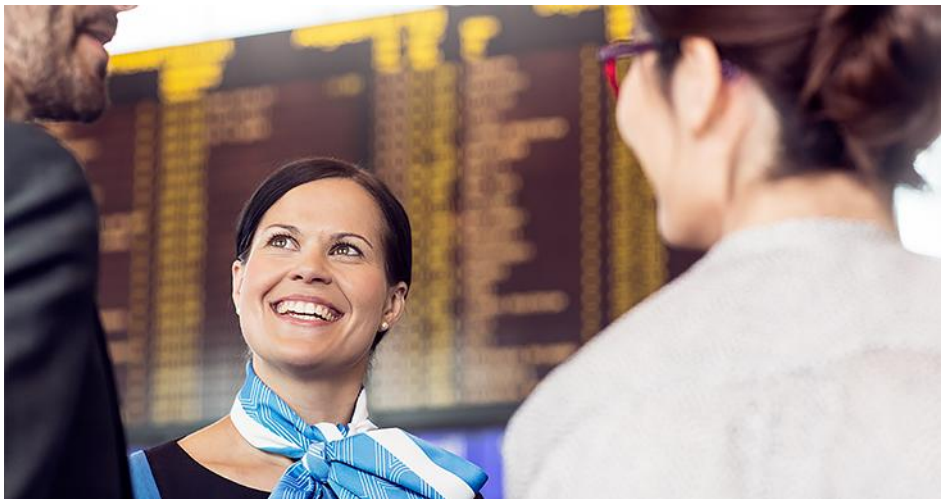
Toimittaja tai toimittajan tuotteet auditoidaan kilpailutusvaiheessa, jolloin Finavia käy läpi tekniset tai palvelutasoon liittyvät vaatimukset. Tarjouspyyntöä laadittaessa on tyypillistä, että hinta ja laatu pisteytetään erikseen, ja jompaakumpaa painotetaan enemmän hankinnan luonteesta riippuen. Esimerkiksi Helsinki-Vantaalla vuonna 2014 käynnistyneen 900 miljoonan euron kehitysohjelman ympäristövastuuindikaattorit ja -mittarit vaikuttavat toimittajien valintaan.

Toimittajien ja alihankkijoiden toiminnan ja sen laadun seurannasta sovitaan yhdessä sopimussuhteen alkaessa. Toiminnan laatua tarkkaillaan koko sopimuskauden ajan, ja seurantapalaverien tiheys riippuu hankinnan luonteesta.

Finavia jatkaa hankintaprosessien ja toimittajahallinnan tehostamista vuonna 2014 käyttöönotetun Supplier Relationship Management -järjestelmän tehokkaammalla käytöllä. Järjestelmä tehostaa mm. hankintasopimusten hallintaa, tarjousten, tarjouspyyntöjen, neuvottelupöytäkirjojen ym. dokumenttien käsittelyä sekä hankintaprojektien ja reklamaatioiden hallintaa.

KESKITETTYÄ JA PAIKALLISTA OSTAMISTA

Finavian lentoasemaverkosto on maantieteellisesti laaja, ja hankintoja tehdään sekä keskitetysti että paikallisesti Finavian hankintaosaston koordinoimana. Hankintaosaston ostajat määrittelevät yhdessä liiketoimintojen ja hankintatiimien kanssa Finavian sopimustoimittajat. Paikallisten toimittajien kanssa tehdään euromääräisesti pienissä hankinnoissa kevyempi toimittajasopimus.



Vastuullisuustietoa

Finavia on määritellyt yritysvastuunsa kannalta olennaisimmat teemat, joista keskeisimpiä on käsitelty tarkemmin osiossa Vastuuteemat. Tässä Vastuullisuustietoa-osiossa on esitetty yksityiskohtaisempia tunnuslukuja Finavialle keskeisiltä vastuullisuuden osa-alueilta.

Finavia soveltaa vuosikertomuksen 2014 vastuullisuusraportoinnissa Global Reporting Initiative 4 -ohjeistoa (core-taso). Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitetun lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Tunnusluvuista ja niiden laskentaperiaatteista on kerrottu tarkemmin kohdassa Raportointiperiaatteet.

Vuosikertomuksessa on huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritysvastuuraportoinnille.

Lentoasemien ja lentoliikenteen ympäristövaikutukset ja niiden hallinta

Lentoasemien ja lentoliikenteen merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät kiitoteiden liukkaudentorjunnasta, lentokoneiden jäänestosta ja -poistosta sekä itse lentämisestä.

Finavian toiminnan merkittävät ympäristövaikutukset ovat lentoliikenne ja sen ohjaaminen (melu, päästöt, energiankulutus), kenttäalueiden talvikunnossapito (päästöt vesiin ja maaperään), jätteiden käsittely (mukaan lukien maamassat), rakennetun infrastruktuurin ylläpito (energiankulutus, päästöt) sekä maahuolintayritysten suorittamat lentokoneiden jäänestokäsittelyt (päästöt vesiin ja maaperään).

Finavia vastaa omista toiminnoistaan ja päästöistään. Lentoaseman pitäjällä on osavastuu myös muiden lentoasematoimijoiden ympäristövaikutuksista.

Ympäristövaikutuksia aiheuttava toimenpide	Toiminta	Käytettävät aineet	Ympäristövaikutus	Vastuu toimenpiteestä
Kiitoteiden liukkaudentorjunta	Liukkaudentorjunnassa ensisijaisesti mekaaniset menetelmät: harjaus ja auraus	–	–	Finavia
	Kiitotien pintaan muodostuneen kuuran ja jään poistossa sekä ennakoivassa liukkaudentorjunnassa kemialliset aineet	Natriumasetaatti, kaliumasetaatti, natriumformiaatti sekä kaliumformiaatti rakeisessa ja nestemäisessä muodossa	Kuluttavat happea joutuessaan vesistöön, mutta ovat ympäristölle mahdollisimman vähän	Finavia
Lentokoneiden jäänesto ja -poisto koneen ohjattavuuden ja suorituskyvyn turvaamiseksi	Jäänesto- ja jäänpoistoaineiden levitys lentokoneen pinnalle	Propyleeniglykoli	Ei ole vaaralliseksi luokiteltu aine, mutta kuluttaa happea hajotessaan sekä aiheuttaa hajuhaittoja.	Maahuolintayhtiöt (toiminta), Finavia (valumavesien hallinta)
Lentoyhtiöiden, yksityisten ja	Lentotoiminta, rullaukset	–	Melu, päästöt ilmaan	Lentotoiminnan

Puolustusvoimien lentotoiminta	maassa, huoltokoekäytöt			harjoittajat (kalusto), kunnat (maankäytön suunnittelu), Finavia (lentomenetelmät, lennonjohdon toiminta)
Lentoasemien kiinteistöjen kunnossapito	Kunnossapito: lämmitys, jätevesihuolto ja jätehuolto	–	Suorat tai välilliset päästöt ilmaan	Finavia

Ympäristöluvat ohjaavat lentoasemien toimintaa

Lentoasemien toiminta on ympäristöluvanvaraista. Helsinki-Vantaan seitsemän vuotta kestänyt lupaprosessi saatiin päätökseen tammikuussa 2015. Korkeimman hallinto-oikeuden päätös tukee lentoaseman mittavaa kehitysohjelmaa.

Ympäristölupa sisältää laajat määräykset kunkin lentoaseman toiminnasta ja ympäristövaikutuksista ja se tulee uusia 7–10 vuoden välein. Ympäristöä kuormittavan toiminnan harjoittamiseen vaikuttavat lisäksi useat kansainväliset ja kansalliset ilmailusäädökset.

Finavian 16 lentoasemalla on vuonna 2000 voimaan tulleen ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa. Muutamille lentoasemille ei tarvitse hakea lupaa, ellei lentoaseman toiminta olennaisesti muutu. Vuoden 2014 lopussa vireillä olivat Helsinki-Vantaan, Turun, Vaasan, Kokkola-Pietarsaaren ja Kuusamon ympäristöluvat. Lisäksi luvan hakemisen tai tarkistamisen aikataulu oli käsittelyssä Varkauden ja Utin lentoasemien osalta. Jyväskylän lentoasemalle myönnettiin ympäristölupaa koskeva muutos marraskuussa 2014. Helsinki-Vantaan lupa sai lainvoiman tammikuussa 2015.

Lentoasemien ympäristölupien tarkistuskierros alkoi vuonna 2014. Utin lentoaseman jälkeen vuorossa ovat Tampere ja Malmi.

TAMMIKUUSSA 2015 MYÖNNETTY YMPÄRISTÖLUPA TUKEE HELSINKI-VANTAAN KEHITTÄMISTÄ

Korkein hallinto-oikeus (KHO) antoi tammikuussa 2015 lainvoimaisen päätöksen Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupa-asiassa, ja seitsemän vuotta kestänyt lupaprosessi saatiin päätökseen.

Päätös antaa pohjan Helsinki-Vantaan kehitysohjelmalle. Ympäristönäkökohdat ohjaavat terminaalin, asematason ja rullausteiden laajennussuunnittelua ja toteutusta. Finavia on jo ennakoivasti ottanut huomioon lupamääräykset muun muassa rakentamalla uusia lentokoneiden jääestoalueita, joilla tehostetaan valumavesien hallintaa.

Ympäristöluvassa edellytetty Kylmäojan kunnostamistarveselvitys valmistui jo vuonna 2014. Kunnostustarveselvitys tehtiin ensimmäistä kertaa yhteistyönä viranomaisten, lähialueen asukkaiden ja ympäristöjärjestöjen kanssa. Sidosryhmät osallistuivat yhteisiin työpajoihin ja kävivät maastossa tutustumassa alueeseen. Finavia hyödyntää osallistavaa suunnittelua tulevaisuudessa myös muissa yhteyksissä.

Melua koskevat määräykset edellyttävät, että nykyisiä melunhallintatoimia jatketaan: kiitoteiden käyttöperiaatteita ja -rajoituksia noudatetaan, melua mitataan ja siitä raportoidaan säännöllisesti viranomaisille. Melunhallinsuunnitelma on laadittava kolmen vuoden välein.

Lupamääräysten tarkistamista koskeva hakemus on jätettävä aluehallintovirastolle vuoden 2018 lopussa. Finavia ei pidä yhteiskunnan kannalta tarkoituksenmukaisena sitä, että uusi ympäristölupaprosessi on käynnistettävä pian sen jälkeen, kun lupa on saanut lainvoiman.

MYÖHÄISEN ILLAN JA VARHAISEN AAMUN MATKUSTAJALIIKENNE TURVATTAVA

KHO:n päätöksen mukaisesti yöajan toimintarajoituksista päättää Liikenteen turvallisuusvirasto Tra[. Päätösharkinta valmistunee vuoden 2015 aikana ja mahdolliset rajoitukset tulevat voimaan riittävän siirtymäajan jälkeen. Finavian näkemyksen mukaan yöaikainen lentoliikenne Helsinki-Vantaalla on ympäristösäätelyn estämättä voitava järjestää siten, että erityisesti Suomea kansallisesti palveleva erittäin tärkeä myöhäisen illan ja varhaisen aamun matkustajaliikenne vaihtoyhteyksineen sekä matkustajaliikenteen kehittyminen voidaan jatkossakin turvata.

JYVÄSKYLÄLLE YMPÄRISTÖLUPA TOIMINNAN MUUTTAMISEKSI

Finavian ja Ilmavoimien Esikunnan hakema ympäristölupa Jyväskylän Tikkakoskella sijaitsevan lentoaseman toiminnan muuttamiseksi myönnettiin marraskuussa 2014. Vuoden 2015 alusta Suomessa annettava sotilasilmailun koulutus keskitetään lentoasemalla sijaitsevaan tukikohtaan ja vuonna 2016 Hawk-suihkuharjoituskoneiden lentotoiminta siirtyy kokonaisuudessaan Tikkakoskelle. Uusi ympäristölupa mahdollistaa myös siviili-ilmailun kehittämisen.

YMPÄRISTÖLUVAN EDELLYTTÄMÄ SELVITYS TURUN NATURA-ALUEELLA

Finavia on osallistunut lentoaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevan Natura-suoalueen vesitasapainon ennallistamista koskeviin selvityksiin yhdessä ELY-keskuksen, Turun kaupungin ja Metsähallituksen kanssa. Tekninen toimenpideohjelma suon vesitalouden parantamiseksi valmistunee keväällä 2015. Ennallistamistoimet, esimerkiksi puuston vähentäminen alueelta sekä lentoaseman eteläpuolisen kuivatusojan putkitus, alkavat todennäköisesti vuonna 2016.

Ympäristöasioiden johtaminen ja tavoitteet

Finavian ympäristötyö perustuu lainsäädäntöön, kansainvälisiin määräyksiin sekä sidosryhmien odotusten huomiointiin. Ympäristötyössä huomioidaan lentoturvallisuuden vaatimukset.

Tekniikka ja ympäristö -konsernipalvelu ja kestävän kehityksen johtaja koordinoivat Finavian ympäristötyötä. Finavian ympäristöyksikön päävastuualueet ovat

- Finavian toiminnan kehittäminen kestävän kehityksen mukaisesti
- Ympäristölainsäädännön edellyttämät prosessit
- Edunvalvontatyö lentoasemien toimintaedellytysten varmistamiseksi (esim. liikennejärjestelmien ja maankäytön suunnittelu)
- Lentoasemien ympäristölupaprosessit sekä lupien edellyttämä viranomaisraportointi

Yksikön asiantuntijoiden lisäksi ympäristötiimiin kuuluu Helsinki-Vantaan lentoaseman vesienhallintapäällikkö.

KESKEISIMMÄT YMPÄRISTÖTAVOITTEET

Finavia työskentelee jatkuvan parantamisen periaatteella vähentääkseen toimintansa ympäristövaikutuksia. Pääosa ympäristöteemoista on vuosittain muuttumattomia. Teknisen ja toiminnallisen kehittämisen lisäksi toimet koskevat myös vuorovaikutuksen ja viestinnän tehostamista.

Jatkuvia teemoja ovat mm. seuraavat:

- Lentoasemien lupa-, selvitys- ja raportointiprosessien hoitaminen viranomaisvaatimuksia vastaavalla tavalla
- Helsinki-Vantaan melunhallinnan kehittäminen
- Helsinki-Vantaan ja verkostolentoasemien vesiensuojelun kehittäminen
- Pilaantuneita maita koskevat selvitys- ja kunnostustehtävät
- Lennonvarmistuksen tukeminen Suomen ilmatilan ympäristötehokkuutta koskevassa suunnittelussa ja käytössä
- Sisäisen ja ulkoisen ympäristöraportoinnin sekä Finavian ympäristöviestinnän kehittäminen
- Energiatehokkuuden parantaminen ja ilmapäästöjen vähentäminen

Työtä merkittävien ympäristöasioiden osalta jatketaan ja useat teemat säilyvät ennallaan. Erillisistä vuosittaisista hankkeista ja aiheista on kerrottu alla.

Tekniset kehittämishankkeet vuonna 2014:

- Tampere-Pirkkalan glykolipitoisten lumien keräilyalueen rakentaminen
- Helsinki-Vantaan toisen keskitetyn jäänpoistopaikan laajennuksen viimeistely ja käyttöönotto
- Vaasan ja Hallin lentoasemien polttoaineiden jakelupaikkojen uusiminen

Tekniset kehittämishankkeet vuonna 2015:

- Helsinki-Vantaan imuriautojen tyhjennyspaikan uusiminen
- Helsinki-Vantaan vanhemman jäänpoistopaikan (R6) kunnostuksen viimeistely (jäänpoistoalueita kaksi)
- Turun ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien omien ajoneuvojen polttoaineiden jakelupaikkojen uusiminen

Lupavelvoitteiden mukaiset suunnitelmat ja selvitykset 2014, muun muassa:

- Kylmäojan kunnostustarveselvitys Helsinki-Vantaalla
- Helsinki-Vantaan lentoliikenteen meluselvitys
- Rovaniemen lentoliikenteen melumittaus
- Malmin lentoliikenteen melunhallintasuunnitelma

Lupavelvoitteiden mukaiset suunnitelmat ja selvitykset 2015, muun muassa:

- Muiden valumavesien purku-uomien kuin Kylmäojan kunnostustarveselvitysten käynnistäminen Helsinki-Vantaalla
- Helsinki-Vantaan meluhallintasuunnitelman päivitys
- Rovaniemen ja Tampere-Pirkkalan lentoasemien glykolivesien käsittelyä koskevat selvitykset
- Tampere-Pirkkalan, Oulun, Utin, Turun, Rovaniemen, Jyväskylän ja Joensuun siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelmat

YMPÄRISTÖPALAUTTEESTA VALTAOSA KOSKEE MELUA

Finavian tavoitteena on parantaa ympäristöasioihin liittyvää viestintää ja käydä jatkuvaa vuoropuhelua lentoasemien lähialueiden paikallisyhteisöjen kanssa.

Vuonna 2014 ympäristöaiheisia yhteydenottoja oli 303, joista noin kolmannes oli toistuvia. 89 prosenttia palautteesta koski melua. Muut yhteydenotot liittyivät ilmapäästöihin, vesi- ja maaperäasioihin sekä lupa-asioihin.

Finavia vastaa kaikkiin ympäristöaiheisiin yhteydenottoihin ja pyrkii kehittämään toimintaansa saadun palautteen perusteella. Yhteydenotot kirjataan ja niiden määrä raportoidaan neljännesvuosittain ympäristöviranomaisille.

YMPÄRISTÖPALAUTTEET

Kaupunki	Eri henkilöitä	Yhteydenottoja yhteensä
Espoo	31	76
Helsinki	30	41
Järvenpää	2	5
Kauniainen	10	16
Kerava	8	36
Nurmijärvi	3	4
Sipoo	0	0
Tuusula	2	2
Vantaa	47	59
Muu tai ei tiedossa	45	64
Yhteensä	**178**	**303**

Investoinnit vesistökuormituksen vähentämiseksi jatkuivat

Finavian tavoitteena on vähentää lentoasematoiminnan ympäristövaikutuksia, tehostaa ympäristövaikutusten seurantaa ja parantaa energiatehokkuutta. Suurimmat ympäristöinvestoinnit tehtiin myös vuonna 2014 Helsinki-Vantaalla jäänpoistotoimintaan.

Finavian ympäristöinvestoinnit vuonna 2014 olivat yhteensä noin 20,3 milj. euroa (19,2). Merkittävimmät ympäristöinvestoinnit suunnattiin Helsinki-Vantaan lentoaseman jäänpoistosta ja jäänestosta aiheutuvan vesistökuormituksen vähentämiseen.

MERKITTÄVIMMÄT YMPÄRISTÖINVESTOINNIT VUONNA 2014

• Helsinki-Vantaan R8-jäänpoistoalueen rakentaminen (11,2 milj. eur vuonna 2014, 40 milj. eur koko rakentamisaikana)

• Helsinki-Vantaan R6-jäänpoistoalueen kunnostaminen ja lisäjäänpoistokapasiteetin rakentaminen (7 milj. eur vuonna 2014, 41milj. eur koko rakentamisaikana)

• Tampere-Pirkkalan glykolipitoisten lumien keräysalue ja valumavesien varastoallas (0,9 milj. eur)

• Kenttäalueen viemäreiden korjaus Oulussa (0,1milj. eur),

• Vaasan ja Hallin polttoaineiden jakelupaikkojen uusiminen Finavian omalle kalustolle (0,65 milj. eur)

• Helsinki-Vantaan uusi glykoli-imuriauto (0,45 milj. eur)

HELSINKI-VANTAASTA RAKENNETAAN EKOTEHOKKAAMPAA LENTOASEMAA

Finavia käynnisti vuoden 2014 alussa Helsinki-Vantaan lentoaseman 900 miljoonan euron kehitysohjelman. Investoinnit ulottuvat vuoteen 2020, ja niiden tavoitteena on mahdollistaa Helsinki-Vantaan kehittyminen lentoliikenteen solmukohtana.

Suunnitteluvaiheessa otetaan huomioon rakennettavan infrastruktuurin koko elinkaari. Esimerkiksi matkustajia palvelevien tilojen ja lentokoneiden seisontapaikkojen on oltava tehokkaita matkustamisen sujuvuuden lisäksi myös ympäristönäkökulmasta. Energiatehokkaille ratkaisuille on investointiohjelmassa hyväksytty muita tekniikoita pidempi takaisinmaksuaika.

Kehitysohjelma ei vaikuta kiitoteiden käyttöön, eikä näin ollen aiheuta muutoksia lentokoneiden melun leviämiseen. Kuormitus vesistöihin ja maaperään pienenee uusien asematasoratkaisujen ansiosta.

Liikenteen jakautuminen, Finavia

Vuonna 2014 lentoliikenteen liikenneilmailun laskeutumisten määrä laski 1,5 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Kaikkien laskeutumisten määrä laski 4,8 prosenttia 222 954 ilma-alukseen (229 547). Kansainvälisen liikenteen ohella myös kotimaan matkustajamäärät kääntyivät vihdoin nousuun.

Vuosi 2014

Lentoasema	Liikenneilmailu	Harrasteilmailu	Sotilasilmailu	Yhteensä
Enontekiö	73	3	0	76
Halli	0	146	815	961
Helsinki-Malmi	18	34 213	45	34 276
Helsinki-Vantaa	82 339	1261	752	84 352
Ivalo	804	78	47	929
Joensuu	1443	985	34	2 452
Jyväskylä	959	1405	6 972	9 336
Kajaani	1048	119	95	1262
Kauhava	0	64	4 558	4 622
Kemi-Tornio	901	459	12	1372
Kittilä	1225	102	21	1348
Kokkola-Pietarsaari	1564	959	94	2 617
Kuopio	2 312	4 327	5 041	11680
Kuusamo	467	36	7	510
Lappeenranta	338	201	19	558
Maarianhamina	1901	910	0	2 811
Oulu	5 258	3 532	1043	9 833
Pori	1430	9 769	65	11264
Rovaniemi	2 224	2 255	3 764	8 243

Savonlinna	328	52	12	392
Tampere-Pirkkala	3 381	7 667	3 813	14 861
Turku	4 060	5 993	384	10 437
Utti	1	761	2 623	3 385
Vaasa	3 281	1618	378	5 278
Varkaus	2	15	82	99
Yhteensä	**115 348**	**76 930**	**30 395**	**222 954**

ILMA-ALUSTEN LASKEUTUMISMÄÄRIEN MUUTOS EDELLISEEN VUOTEEN

Muutos edelliseen vuoteen (%)

Lentoasema	Liikenneilmailu	Yleisilmailu	Sotilasilmailu	Yhteensä
Enontekiö	-18,0	50,0	-100,0	-29,6
Halli	0,0	-10,4	-32,5	-29,9
Helsinki-Malmi	-30,8	-5,8	-10,0	-5,9
Helsinki-Vantaa	-0,7	-2,5	-3,5	-0,7
Ivalo	7,3	-26,4	-80,3	-15,0
Joensuu	-1,4	18,0	61,9	6,2
Jyväskylä	20,2	-47,5	-15,6	-20,4
Kajaani	-0,6	-53,7	-12,0	-11,1
Kauhava	0,0	-31,9	-21,5	-21,7
Kemi-Tornio	10,8	-8,0	20,0	3,8
Kittilä	8,1	-7,3	-4,5	6,6
Kokkola-Pietarsaari	21,8	-22,1	-20,3	-0,6
Kuopio	-11,5	17,0	23,4	12,4
Kuusamo	-3,7	-33,3	40,0	-6,3
Lappeenranta	-38,9	-54,8	-74,7	-48,0
Maarianhamina	1,8	-23,7	0,0	-8,2
Oulu	-1,8	-10,7	8,0	-4,3

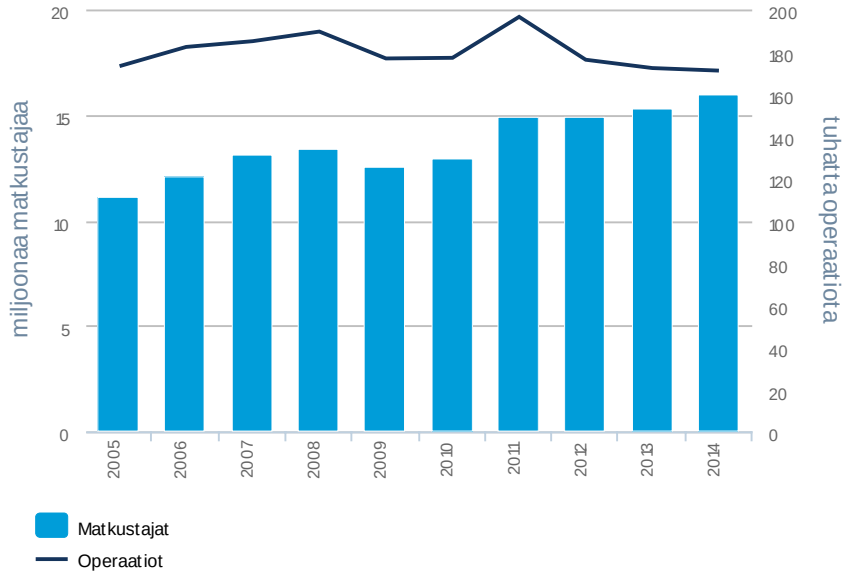
Pori	79,0	5,2	-41,4	10,5
Rovaniemi	2,0	-10,8	1,4	-2,1
Savonlinna	-36,3	-36,6	20,0	-35,4
Tampere-Pirkkala	-9,1	-18,2	-7,1	-13,6
Turku	-14,8	-17,1	53,0	-14,8
Utti	0,0	33,3	8,9	13,6
Vaasa	-7,9	-27,1	3,3	-14,2
Varkaus	-99,6	-85,0	100,0	-81,9
Yhteensä	**-1,5**	**-8,8**	**-6,3**	**-4,8**

Liikenteen jakautuminen, Helsinki-Vantaa

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä kasvoi 4 %edellisvuoteen verrattuna. Kansainvälisen vaihtomatkustuksen kehitys jatkui edelleen vahvana lisäten Suomen lentoliikenteen kysyntää.

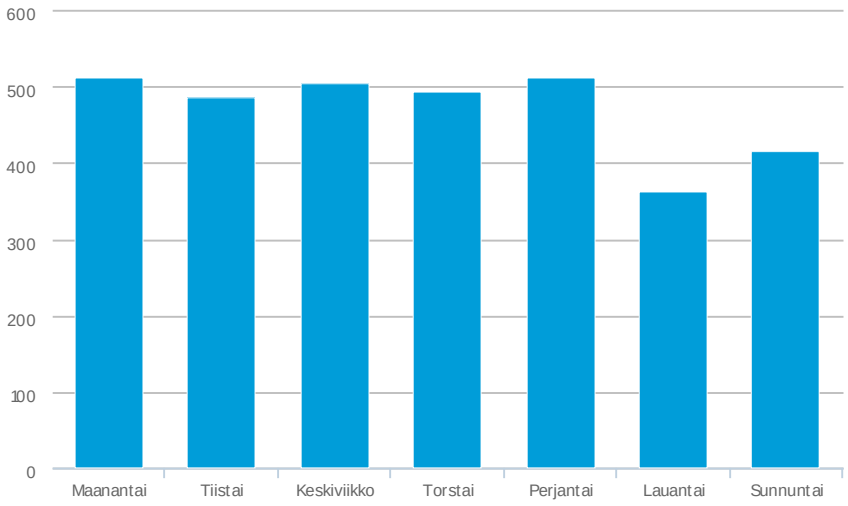
Helsinki-Vantaan matkustajamäärä oli 15,9 miljoonaa (15,3) vuonna 2014. Kasvu oli ennen kaikkea hyvin kehittyneen kansainvälisen matkustuksen ansiota.

Operaatio- ja matkustajamäärien kehitys



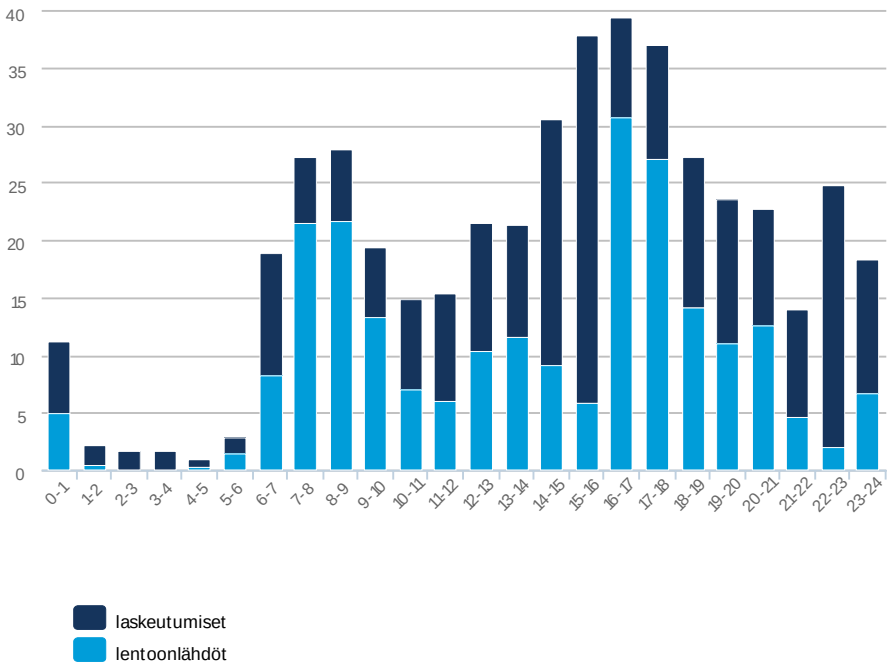
Arkipäivät ovat lentoliikenteessä selvästi vilkkaimpia. Vuonna 2014 Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapui tai sieltä lähti keskimäärin 370 suihkukonetta (370) ja 126 potkurikonetta (135) arkipäivisin. Potkurikoneilla operoidaan noin 23 prosenttia matkustajalennoista.

Liikenteen jakautuminen eri viikonpäiville



Lentoliikenne on vilkkainta Helsinki-Vantaan lentoasemalla iltapäivisin sekä aamulla kello 8–9. Saapuvaa liikennettä on paljon kello 14–16, ja lähtevää liikennettä kello 16–18. Yöaikaan kello 1–6 liikennettä on vähän ja suurin osa siitä on laskeutumisia. Vuoden 2014 vilkkain kuukausi operaatiomäärällä mitattuna oli toukokuu. Vähiten liikennettä oli joulukuussa.

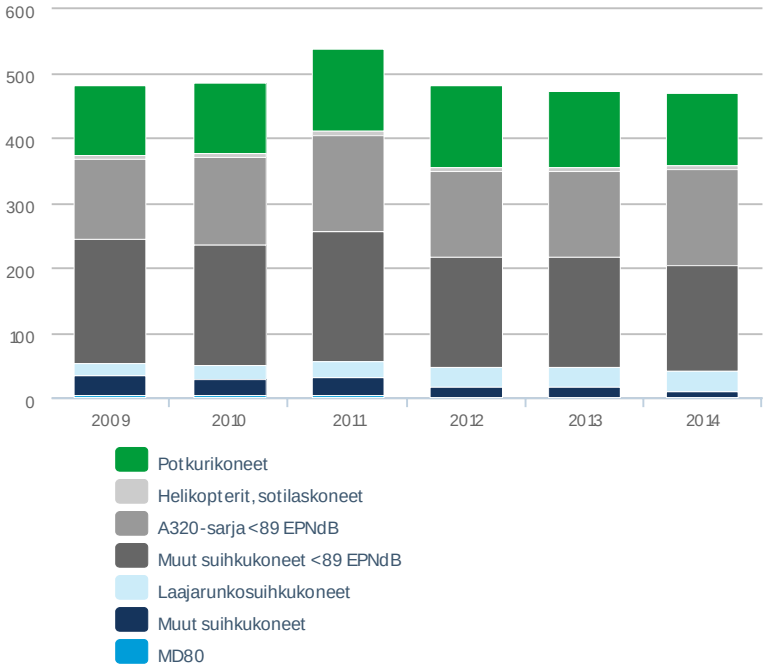
Liikenteen jakautuminen tunneittain



Vuonna 2014 vähämeluisten suihkukoneiden osuus kaikista koneista oli 66 prosenttia (64). Potkurikoneilla lennettiin 23 (25)

prosenttia kaikista lennoista. Meluisampi MD80-konetyyppi, joka viime vuosikymmenen alussa oli melun kannalta merkittävin, on poistunut kokonaan.

Liikenteen jakautuminen konetyypeittäin



Kiitoteiden käyttöperiaatteet

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on kolme kiitotietä, joita käytetään sääolosuhteiden, liikenteen ja ympäristön edellyttämällä tavalla. Turvallisuus on aina etusijalla.

Lentokoneiden on turvallisinta nousta ja laskeutua vastatuuleen. Kiitotien valinnassa noudatetaan ensisijaisuusperiaatetta: tuulen suunnan ja nopeuden lisäksi huomioidaan lentokoneiden aiheuttama melu ja liikenteen määrä.

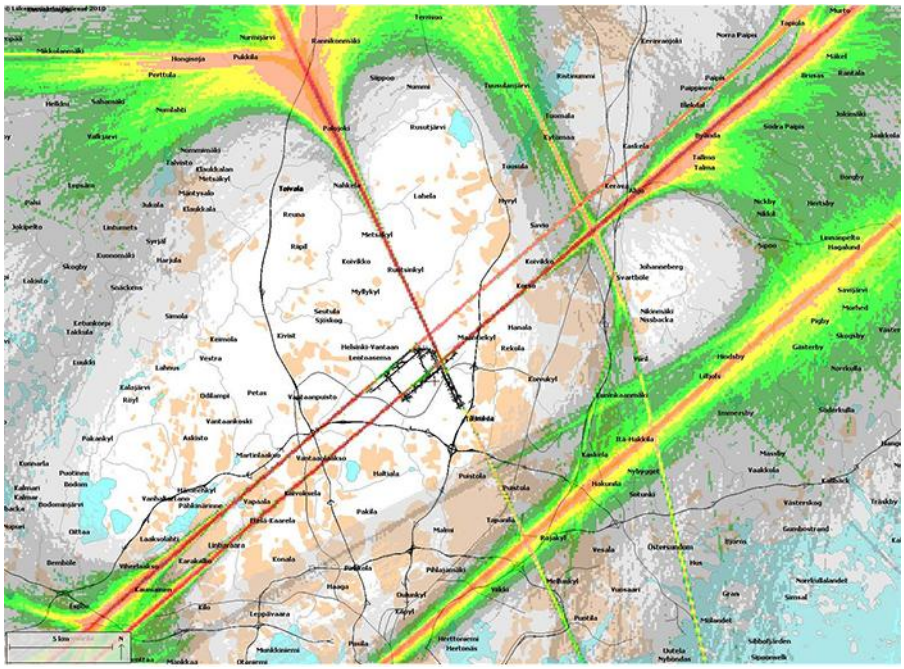
KÄYTÖSSÄ NOIN 20 KIITOTIEYHDISTELMÄÄ

Nousu- ja laskukiitotiet valitaan aina liikenne huomioon ottaen ja valinnat riippuvat toisistaan. Käytettäviä kiitotieyhdistelmiä on noin kaksikymmentä. Ensisijaisesti laskeudutaan kiitotielle 2 (15) luoteen eli Nurmijärven suunnasta tai kiitotielle 1(22L) koillisesta Keravan suunnasta ja lähdetään lentoon kiitotieltä 3 (22R) lounaaseen Länsi-Vantaan ja Espoon suuntaan. Vähämeluisilla koneilla voidaan nousta samaan aikaan kiitotieltä 1(22L) etelään. Pohjois- ja itätuulilla laskeudutaan yleensä kiitotielle 3 (04L) tai kiitotielle 1(04R) lounaan eli Länsi-Vantaan ja Espoon suunnasta ja lähdetään lentoon kiitotieltä 1(04R) koilliseen Keravan suuntaan. Iltapäivän kiireisimpien tuntien aikana Keravan suunnalta laskeutuu koneita myös kiitotielle 3.

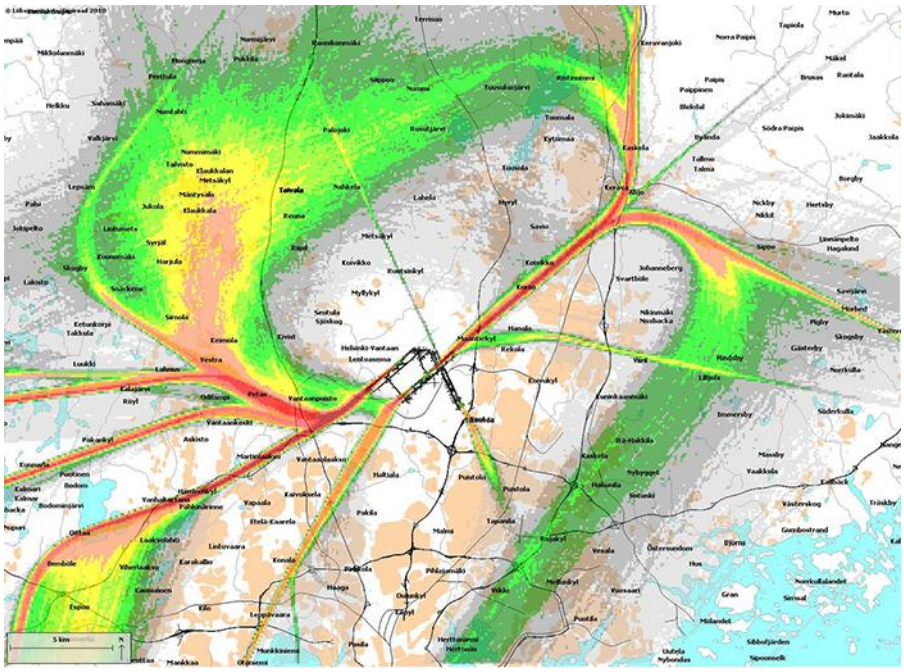
KIITOTIEN VALINNALLA MINIMOIDAAN MELUHAITAT

Kysyntää vastaava lentoliikenne pyritään hoitamaan niin, että melualueella asuvien määrä on mahdollisimman pieni. Yöaikaan laskeudutaan ensisijaisesti kiitotietielle 2 (15) luoteen eli Nurmijärven suunnasta ja lentoon lähdetään kiitotieltä 3 (22R) lounaaseen eli Espoon suuntaan. Suihkukoneiden laskeutumisia kiitotielle 2 (33) kaakon suunnasta ja lentoonlähtöjä kiitotieltä 2 (15) kaakon suuntaan vältetään tiheän asutuksen vuoksi. Yöaikaan potkurikoneiden operaatiot kaakon suuntaan ovat kiellettyjä, mikäli lentoturvallisuus ei muuta vaadi. Lentoturvallisuuden vuoksi melunhallinnan kannalta parasta kiitotietä ei voida kuitenkaan aina valita. Helsinki-Vantaalla vuonna 2014 käynnistynyt kehitysohjelma ei vaikuta kiitoteiden käyttöön eikä siten lisää meluhaittoja.

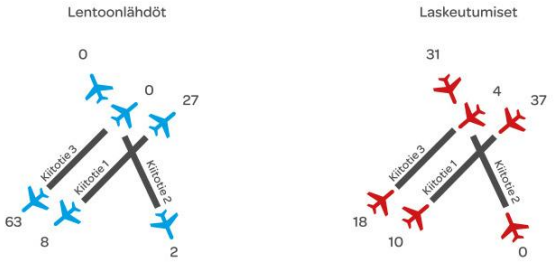
LASKETUMISREITTIEN SIJOITTUMINEN



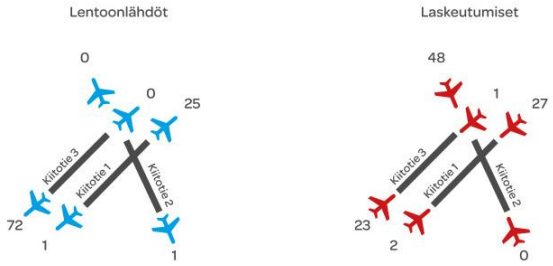
LENTOONLÄHTÖREITTIEN SIJOITTUMINEN



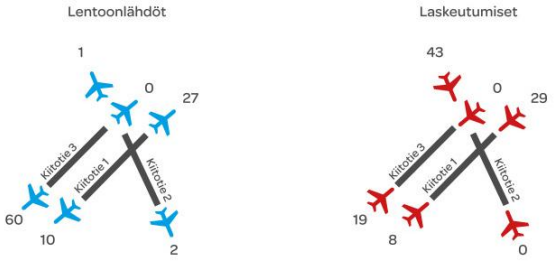
KIITOTEIDEN KÄYTTÖ ERI VUOROKAUDEN AIKOINA: KOKO VUOROKAUDEN LIIKENNE, %



KIITOTEIDEN KÄYTTÖ ERI VUOROKAUDEN AIKOINA: LIIKENNE YÖLLÄ (KLO 22-07), %



KIITOTEIDEN KÄYTTÖ ERI VUOROKAUDEN AIKOINA: LIIKENNE ILLALLA (KLO 19-22), %



Vuonna 2014 ensisijaista laskeutumissuuntaa eli kiitotietä 2 (15) käytti 31prosenttia kaikista laskeutumisista ja yöaikaan klo 22–07 48 prosenttia. Ensisijaista lentoonlähtösuuntaa eli kiitotietä 3 (22R) käytti 63 prosenttia kaikista lentoonlähdöistä ja yöaikaan 72 prosenttia. Lentoonlähdöistä 2 prosenttia tehtiin kaakon suuntaan.

KIITOTEIDEN KÄYTÖN VERTAILU – KOKO VUOROKAUDEN LIIKENNE

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
04L lentoonlähdöt (kiitotie 3 koilliseen)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
04R lentoonlähdöt (kiitotie 1 koilliseen)	25 %	32 %	31%	17 %	25 %	26 %	27 %

22L lentoonlähdöt (kiitotie 1lounaaseen)	7 %	7 %	9 %	7 %	23 %	8 %	8 %
22Rlentoonlähdöt (kiitotie 3 lounaaseen)	65 %	59 %	57 %	72 %	49 %	64 %	63 %
15 lentoonlähdöt (kiitotie 2 kaakkoon)	2 %	2 %	2 %	3 %	3 %	2 %	2 %
33 lentoonlähdöt (kiitotie 2 luoteeseen)	1%	0 %	0 %	1%	0 %	0 %	0 %
04L laskeutumiset (kiitotie 3 lounaasta)	20 %	23 %	23 %	13 %	15 %	18 %	18 %
04Rlaskeutumiset (kiitotie 1lounaasta)	5 %	9 %	8 %	5 %	10 %	8 %	10 %
22L laskeutumiset (kiitotie 1koillisesta)	38 %	26 %	25 %	34 %	39 %	37 %	37 %
22Rlaskeutumiset (kiitotie 3 koillisesta)	2 %	2 %	2 %	4 %	3 %	4 %	4 %
15 laskeutumiset (kiitotie 2 luoteesta)	34 %	40 %	42 %	42 %	33 %	32 %	37 %
33 laskeutumiset (kiitotie 2 kaakosta)	1%	0 %	0 %	2 %	1%	1%	0 %

Kiitoteitä joudutaan välillä sulkemaan erilaisten korjaus- ja rakennustöiden vuoksi. Kesällä 2014 kiitotie 2 oli suljettuna uusien jäänpoistoalueiden rakentamisen ja rullausteiden päällystämisen vuoksi. Kesälle 2015 suunniteltu kiitotieremontti koskee kiitotietä 04R/22L. Kunnostustöillä pyritään parantamaan Helsinki-Vantaan liikennealueiden toimivuutta ja varmistamaan liikenteen sujuvuus, tehokkuus ja turvallisuus.

Melunhallinta ja -seuranta tehostui edelleen

Lentokoneiden aiheuttama melu on merkittävä ympäristövaikutus lentoasemien lähialueilla. Vastuullisena naapurina Finavia jatkoi panostusta kiitoteiden käyttötapojen ja lentoreittien suunnitteluun sekä jatkuvan liu'un laskeutumisten edistämiseen.

Finavia työskentelee melun vähentämiseksi jatkuvasti ja pitkäjänteisesti. Melunhallinnan keinoja ovat muun muassa kiitoteiden käytön optimointi ja yörajoitukset, lentoreittien suunnittelu ja lähestymismenetelmien muutokset sekä meluisimpien koneiden rajoitukset. Melunhallinta ja -seuranta on tarkasti säänneltyä lentoasemien ympäristöluvissa.

Suomen uusi ilmatilarakenne otettiin käyttöön marraskuussa 2014. Ilmatilan rakenteet ja lentoreittien linjaukset uudistuivat koko Suomessa. Suunnittelussa pyrittiin siihen, että liikenne voidaan ohjata asutuskeskusten ohi aina, kun mahdollista.

MELUNHALLINTA HELSINKI-VANTAALLA

Helsinki-Vantaan melunseurantajärjestelmässä (ANOMS) on yhdeksän mittausasemaa, joilta saadaan tarkkoja tietoja eri konetyyppien aiheuttamista melutasoista. Tulokset ja toteutuneet lentoreitit raportoidaan Helsinki-Vantaan ympäristöluvan mukaisesti viranomaisille.

Vuonna 2013 avattu WebTrak -palvelu näyttää halutulla ajanjaksolla kaikkien lentokoneiden reitit ja sekuntikohtaiset melumittaustulokset palvellen esimerkiksi ilmailuharrastajia sekä asukkaita, jotka haluavat tarkemman kuvan lentoliikenteestä omassa kaupunginosassaan.

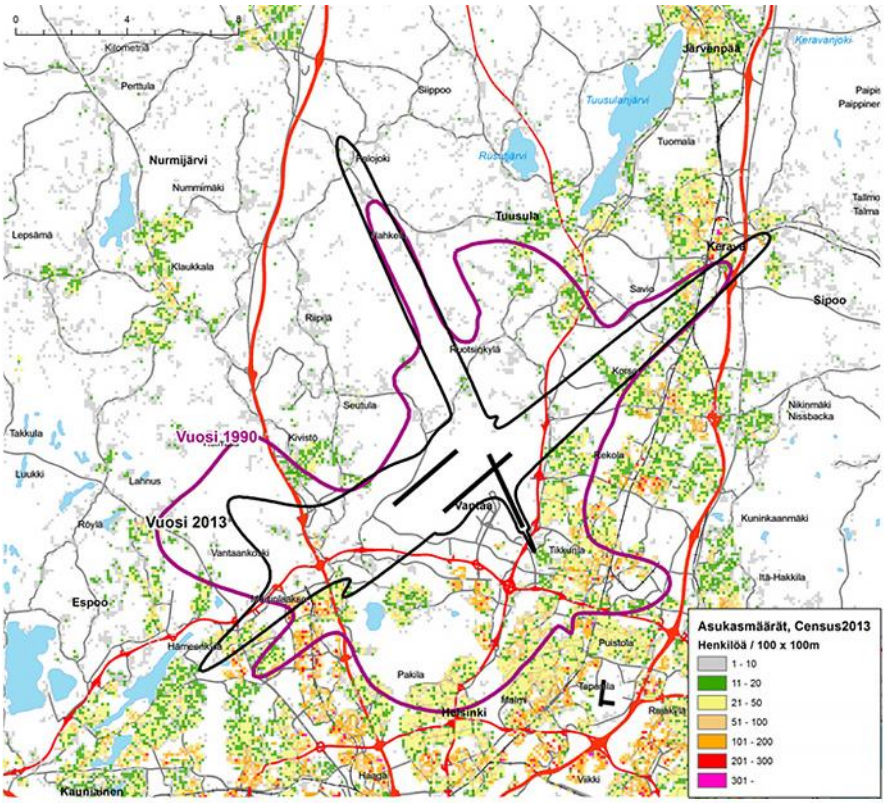
MELUALUE ON PIENENTYNYT

Lentokonemelun alue Helsinki-Vantaalla on pienentynyt merkittävästi viime vuosikymmenten aikana, vaikka liikenteen määrä on kasvanut. Melualueen pienentyminen on seurausta muun muassa lentokoneiden tekniikan ja lennonjohdon toimintatapojen kehittymisestä. Kun vuonna 1990 pääkaupunkiseudun lentomelualueella asui 97 000 ihmistä, oli melualue vuonna 2013 pienentynyt 17 600 asukkaaseen. Melualueen muoto vaihtelee vuosittain tuuliolosuhteiden ja kiitoteiden käyttöön vaikuttavien kunnostustöiden vuoksi. Tämä aiheuttaa peräkkäisinä vuosina vaihtelua lasketun melualueen asukasmäärään. Liikenneilmailun laskeutumisten määrä oli 82 300 vuonna 2014 (82 900).

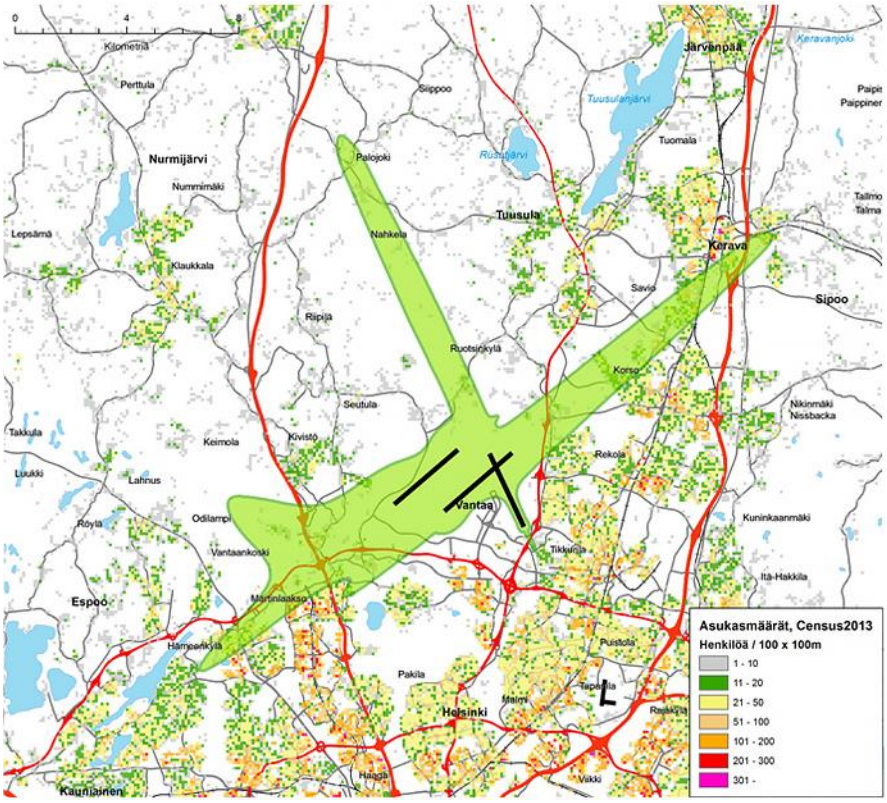
Helsinki-Vantaan tavoitteena on vastaanottaa 20 miljoonaa matkustajaa vuonna 2020. Kasvun mahdollistamiseksi aloitettu lentoaseman kehitysohjelma ei vaikuta kiitoteiden käyttöön, eikä siis muuta lentokonemelun suuntautumista.

Suomessa käytetään EU:n meludirektiivin mukaisesti lentokonemelun kuvaamiseen päivä-ilta-yömelutasoksi kutsuttua tunnuslukua L_{den}. Tunnusluku kuvaa vuositasolla meluenergian vuorokauden ajalla painotettua keskiarvoa, jossa ilta-ajan (klo 19–22) lentomelutapahtumiin on lisätty +5 dB ja yöajan (klo 22–07) lentomelutapahtumiin +10 dB. Painotusta käytetään, jotta melun häiritseväksi kokemisen erot eri vuorokauden aikoina voidaan ottaa huomioon.

MELUALUEEN KEHITTYMINEN HELSINKI-VANTAALLA VUODESTA 1990 VUOTEEN 2013

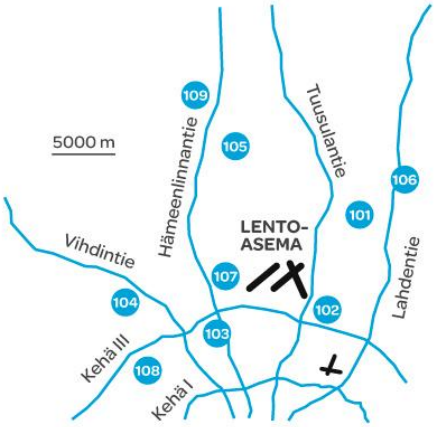


MELUALUE HELSINKI-VANTAALLA VUONNA 2013



HELSINKI-VANTAAN MELUMITTAUSASEMAT

101 Korso
102 Tikkurila
103 Martinlaakso
104 Kalajärvi
105 Palojoki
106 Kerava
107 Marja-Vantaa
108 Laaksolahti
109 Maaniittu



LAAJA SELVITYS MELUNHALLINNAN KEINOJEN TEHOKKUUDESTA

Osana ympäristöluvan edellyttämää yöajan toimintarajoitusten arviointia Finavia teki vuoden 2014 aikana laajan selvityksen Liikenteen turvallisuusvirasto Tra[lle sekä nykyisten että tulevien melunhallintatoimien kustannuksista ja tehostamispotentiaalista Helsinki-Vantaalla. Selvitys osoittaa, että Finavian operatiiviset melunhallintakeinot ovat toimivia ja kustannustehokkaita, ja että niitä voidaan tehostaa enää vain vähän.

Laskelmat osoittavat, että lähestymisten ohjaaminen kiitotielle 15 Nurmijärven kirkonkylän ohitse sekä jatkuvan liu'un lähestymiset vähentävät lentoyhtiöiden päästöjä ja pienentävät merkittävästi asuinalueiden melua. Lentoyhtiöiden säästöt vuoden 2025 tilanteessa ovat noin kaksi miljoona euroa vuodessa (nykyrahassa) ja melualueen asukasmäärää toimet vähentävät muutamalla tuhannella asukkaalla.

Melunhallinnan kehittämistä Helsinki-Vantaalla jatketaan vuonna 2015. Myös melunhallintasuunnitelma päivitetään.

LÄHESTYMISMENETELMIEN MUUTOS VAIKUTTAA MELUUN KERAVAN SUUNNASSA

Laskeutumisreittien sijainti määräytyy kiitoteiden suunnan mukaan. Mahdollisuuksia laskeutuvien koneiden reittien kehittämiseen on vähemmän kuin lentoon lähtevien koneiden osalta, jolloin lähimmät tiheät asutuskeskittymät pyritään välttämään.

Laskeutuvien koneiden meluun voidaan vaikuttaa laskeutumismenetelmien valinnalla, ja Finavian tavoite onkin kehittää lähestymisreittejä sekä lentoyhtiöiden tarpeiden että optimaalisen melunhallinnan näkökulmasta. Rinnakkaiskiitoteiden lähestymismenetelmiä muutettiin marraskuussa 2013 siten, että suurin osa iltapäivien kiiretunteina saapuvista Aasian-koneista laskeutuu aiempaa korkeammalta alkavaa optimaalista liukua käyttäen kiitotielle 22L ja samalla lähelle Helsinki-Vantaan matkustajaterminaalia. Menettely on käytössä myös yöaikana samalle kiitotielle tehtävissä laskeutumisissa. Pidempi jatkuva liuku ja muuttunut lentotapa vaikuttavat melua vähentävästi Keravan suunnassa. Menetelmämuutosten vaikutus selvitetään tarkemmin vuoden 2014 meluselvityksen yhteydessä.

LÄHESTYMISISTÄ 66 PROSENTTIA JATKUVAN LIU'UN MENETELMÄLLÄ

Yksi keino lähestymismelun vähentämiseksi on jatkuvan liu'un menetelmä, joka vähentää melua kauempana kuin 10 kilometrin etäisyydellä lentoasemasta. Jatkuvan liu'un lähestymisessä lentokoneen nopeutta pyritään hallitsemaan muilla keinoin, kunnes laipat ja laskutelineet avataan myöhäisessä vaiheessa lähestymistä. Pienempi lentonopeus vähentää lähestymismelua.

Lokakuussa 2014 toteutetun lennonjohdon kampanjan myötä jatkuvan liu'un lähestymiset kehittyivät loppuvuonna erityisen suotuisasti. Koko vuonna 66 prosenttia Helsinki-Vantaalle saapuvista koneista laskeutui jatkuvaa liukua käyttäen (59 prosenttia vuonna 2013). Lentoasemaverkoston muilla kentillä jatkuvan liu'un laskeutumisten osuus kaikista laskeutumisista oli suurempi johtuen vähemmän liikennöidystä ilmatilasta.

MELUNHALLINTA LENTOASEMAVERKOSTOSSA

Koko maan kattava ilmatilauudistus, joka tuli voimaan marraskuussa 2014, pyrittiin toteuttamaan siten, että lentoreitit eivät lentoasemien läheisyydessä suuntaudu aiempaa enempää asutuille alueille.

Rovaniemen lentoliikenteen melumittaus valmistui vuonna 2014. Sotilasilmailun merkitys lentokonemelun määrään Rovaniemellä on ratkaiseva, sillä lentoaseman yhteydessä toimii Lapin lennosto.

Tampere-Pirkkalan melunhallintasuunnitelmalle haettiin lisäaikaa sotilasilmailun muutoksen ja laajan ilmatilauudistuksen vuoksi. Ilmatilamuutoksen yksityiskohtaiset vaikutukset liikenteen ohjaamiseen voidaan kuvata käyttökokemuksen kerryttyä.

Utin melunhallintasuunnitelmalle haettiin lisäaikaa ympäristöluvan aikataulun lykkääntymisen vuoksi.

Vuoden 2015 aikana Tampere-Pirkkalassa, Utissa, Oulussa, Turussa, Rovaniemellä, Jyväskylässä ja Joensuussa tehdään siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelmat.

Merkittävimmät ympäristövaikutukset liukkaudentorjunnasta sekä lentokoneiden jäänestosta ja poistosta

Lentämisen on oltava turvallista myös talviolosuhteissa. Lentoasemien merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät kiitoteiden liukkaudentorjunnasta sekä lentokoneiden jäänestosta ja -poistosta. Finavian tavoitteena on minimoida käytettyjen aineiden kuormitus vesistöön ja maaperään.

Vastuu kenttäalueiden liukkaudentorjunnasta on Finavialla, kun taas lentokoneiden jäänpoistosta ja -estosta vastaavat lentoyhtiöitä palvelevat maahuolintayritykset. Finavia seuraa pohjaveden laatua 15 lentoasemalla ja pintavesien laatua 21 lentoasemalla. Tarkkailupisteitä on lähes 300.

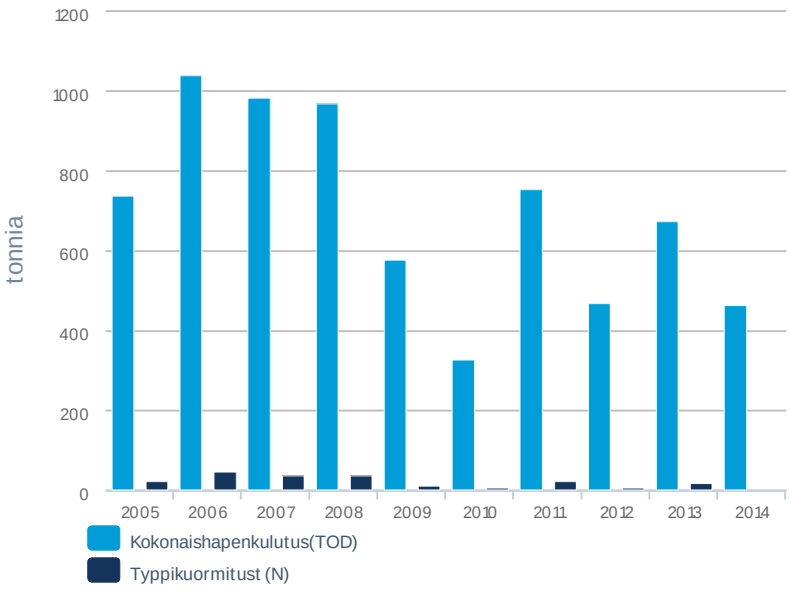
Finavia vähentää vesistö- ja maaperäpäästöjä käyttämällä ensisijaisesti mekaanisia keinoja kiitoteiden liukkaudentorjunnassa ja käyttämällä mahdollisimman vähän ympäristöä kuormittavia liukkaudentorjunta-aineita. Asetaatit ja formiaatit ovat liukkaudentorjunta-aineista vähiten ympäristölle haitallisia. Ne hajoavat nopeasti luonnossa, eivätkä sisällä typpeä. Jäänpoistossa ja -estossa käytettävää propyleeniglykolia ei ole luokiteltu haitalliseksi, mutta se aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta. Lisäksi Finavia investoi keskitettyihin jäänpoistopaikkoihin ja ohjeistaa maahuolintayrityksiä yhtenäisesti.

LIUKKAUDENTORJUNTA- JA JÄÄNESTOKEMIKAALIT

	Urea	Asetaatti 100 %	Formiaatti 100 %	Betaiini 100 %	Glykoli 100 %
Lentoasema	**t**	**t**	**t**	**t**	**m^3**
Enontekiö	0	0	3	0	8
Halli	0	8	0	0	0
Helsinki-Malmi	0	0	5	0	0
Helsinki-Vantaa	0	0	447	0	1409
Ivalo	0	13	0	0	50
Joensuu	0	0	4	0	22
Jyväskylä	0	31	0	4	14
Kajaani	0	0	13	0	15
Kauhava	6	9	0	2	0
Kemi-Tornio	0	22	0	0	9

Kittilä	0	98	0	0	92
Kokkola-Pietarsaari	0	41	0	0	9
Kuopio	0	73	0	0	27
Kuusamo	0	0	24	0	22
Lappeenranta	0	0	25	0	8
Maarianhamina	0	6	1	0	3
Oulu	0	0	124	0	100
Pori	0	0	10	0	1
Rovaniemi	3	92	0	0	88
Savonlinna	0	0	3	0	2
Tampere-Pirkkala	0	73	0	0	33
Turku	0	55	0	0	51
Utti	0	0	4	0	0
Vaasa	0	0	46	0	39
Varkaus	0	0	0	0	0
Yhteensä	**9**	**521**	**708**	**6**	**2000**

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva hapenkulutus ja typpikuormitus



LIUKKAUDENTORJUNTA-AINEISTA AIHEUTUVA KUORMITUS

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva kuormitus on vähentynyt merkittävästi vuosituhannen vaihteesta urean käytöstä luopumisen myötä. Typpikuormitus on loppunut lähes kokonaan ja hapenkulutuskuormitus on laskenut parhaimmillaan noin kolmasosaan 1990-luvun alun tilanteesta. 2000-luvulla kuormitus on pysynyt tasaisena huolimatta liukkaudentorjunta-aineiden kulutuksen kasvusta. Useilla lentoasemilla on siirrytty vähiten ympäristöä kuormittavan nestemäisen formiaatin käyttöön. Viime vuosina muutoksia kuormituksessa on aiheuttanut säätiloista aiheutunut käyttömäärien vaihtelu.

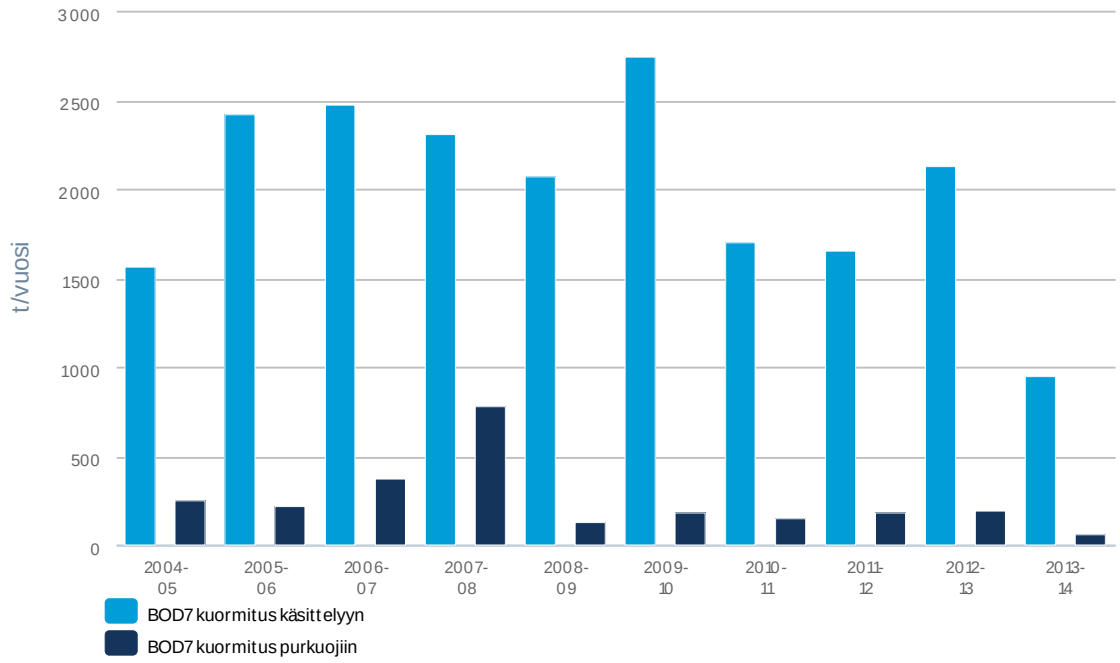
HAPENKULUTUSKUORMITUS KÄSITTELYYN HELSINKI-VANTAALLA

Helsinki-Vantaan lentoasemalla lentokoneiden jäänesto- ja -poistoainepitoisia vesiä kerätään talteen imuriautoilla ja johtamalla asematasoilta ja jäänestoainepitoisten lumien keräilyalueelta tulevat vedet jätevesiviemäriin. Valtaosa hapenkulutuskuormituksesta saadaan johdettua käsittelyyn.

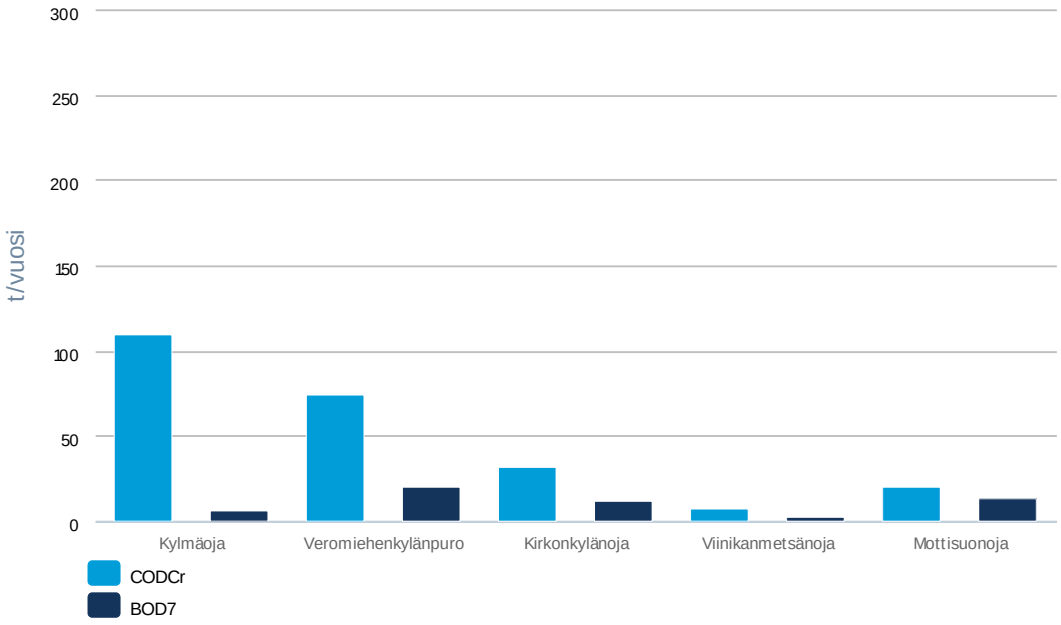
Ne Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen hulevedet, joita ei kerätä jätevedenpuhdistamolle, purkautuvat neljän ojan kautta Vantaanjokeen ja Keravanjokeen. Pintavesiin kohdistuvaa kuormitusta seurataan säännöllisesti. Happea kuluttavien aineiden määrää voidaan kuvata kemiallisella tai biologisella hapenkulutuksella. Lentoasemalta tulevien pintavesien lisäksi läheisten soiden humuspitoiset vedet vaikuttavat kemialliseen hapenkulutukseen ojavesissä.

Kylmäojan kuormitus on vähentynyt paljon 2000-luvun alkupuolen tilanteesta, mikä johtuu glykolivesien hallinnan kehittämisestä terminaalin 1edustalla ja lentokoneiden käsittelyjen siirtymisestä keskitetyille jäänpoistoalueelle terminaali 1:n ja terminaali 2:n edustoilta.

BOD7-kuormitus käsittelyyn ja purkuojiin



Kemiallinen ja biologinen hapenkulutus



PALOHARJOITUSTOIMINNAN UUDISTUKSET

Finavia on tehnyt yhteistyötä ympäristöviranomaisten kanssa per\ uorattujen yhdisteiden esiintymisestä lentoasemien paloharjoituspaikoilla. Eräät näistä yhdisteistä ovat olleet yleisesti käytössä polttonestepalojen sammutusvaahdoissa vuoteen 2011 saakka, jonka jälkeen niiden käyttö on Euroopan yhteisön alueella

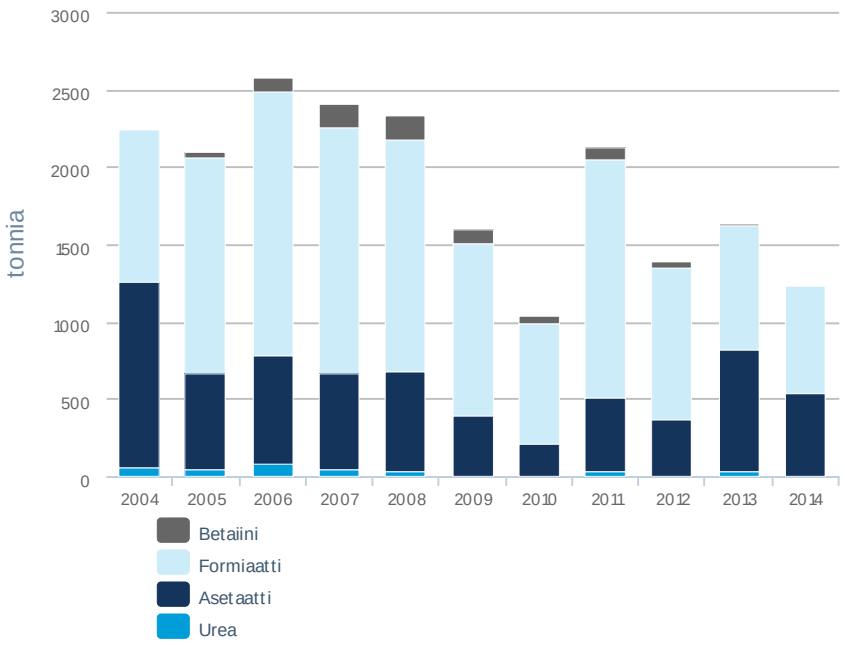
kielletty. Finavian paloharjoitustoiminnassa kalvonestevaahtoja ei enää käytetä, vaan harjoituksissa sammutus tapahtuu vedellä.

Kiitoteiden liukkaudentorjunnassa mekaaniset keinot etusijalla

Lumi poistetaan kiitotieltä useimmin harjaamalla tai auraamalla. Liukkauden torjunnassa apuna ovat myös asetaatti- ja formiaattipohjaiset aineet. Ne hajoavat nopeasti luonnossa, eivätkä sisällä typpeä. Myös tarkka kelinseuranta ja yhtenäiset toimintaohjeet vähentävät ympäristövaikutuksia.

Liukkaudentorjunta-aineita käytetään enemmän lauhan sään aikaan. Myös liikennemäärät vaikuttavat käyttömääriin. Vuonna 2014 liukkaudentorjunta-aineiden käyttö Finavian lentoasemilla väheni jonkin verran edelliseen vuoteen verrattuna Etelä-Suomen vähäsateisesta keväästä johtuen.

Liukkaudentorjunta-aineiden käyttömäärä Finavian lentoasemilla



Nestemäisen asetaatin, formiaatin ja betaiinin osalta liuosten sisältämä vesi (50 %) on vähennetty kokonaismäärää laskettaessa. Betaiini eri tuotteina on ollut koekäytössä Tampere-Pirkkalan, Kauhavan ja Kuopion lentoasemalla.

Liukkaudentorjunta-aineiden kokonaismäärästä noin puolet käytetään Helsinki-Vantaalla. Sääolosuhteista johtuen kemikaalien käyttö on vähentynyt viimeisimpien talvikausien aikana. Myönteinen kehitys on myös jatkuvan koulutuksen, yhteisten toimintaohjeiden sekä vuonna 2013 käyttöönotetun kelinseurantajärjestelmän ansiota.

Vuonna 2014 aloitetussa Nutristim-kokeilussa Finavia on asiakkaiden vaatimuksesta testannut liukkaudentorjunnassa betaiinista jalostettua rakeista tuotetta. Aineen ympäristövaikutukset ovat nykyisin käytössä olevia suurempia, mutta sen vaikutusten lentokoneiden materiaalihin arvioidaan olevan vähäisemmät. Typpeä sisältävän tuotteen toimivuutta ja ympäristövaikutuksia tutkitaan Jyväskylässä.

Jäänpoisto ja -esto yhä useammin etäjäänpoistopaikoilla

Helsinki-Vantaalla tarvittavat jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyt suoritetaan yhä useammin keskitetyillä jäänpoistopaikoilla, joilta käytettävät aineet saadaan tehokkaammin talteen. Helsinki-Vantaan lisäksi myös Tampere-Pirkkalan lentoasemalla on nyt glykolipitoisten lumien keräilyalue.

Lentoyhtiöt vastaavat koneidensa jäänpoistosta ja -estosta. Tässä työssä käytettävää nestettä, propyleeniglykolia, ei ole luokiteltu vaaralliseksi, mutta se aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta. Finavia kannustaa lentoyhtiöitä käyttämään irtolumen poistossa mekaanisia keinoja, esimerkiksi paineilmapuhallusta.

JÄÄNPOISTON YMPÄRISTÖSTRATEGIA OHJAA KEHITTÄMISTYÖTÄ

Helsinki-Vantaan lisäksi glykolia kerätään talteen Tampereen, Jyväskylän, Oulun ja Kuopion lentoasemilla. Talvikaudella 2013–2014 Helsinki-Vantaan lentoasemalla käytetystä noin 1,2 miljoonasta glykolilitrasta 81prosenttia (81) kerättiin talteen. Tampereella keräysaste vuonna 2014 oli 52 prosenttia ja Oulussa 51prosenttia. Keräysasteissa on vaihtelevien sääolosuhteiden aiheuttamaa vuosittaista heilahtelua. Osa glykolista myös kiinnittyy lentokoneiden pintaan, eikä sitä voida kerätä.

Finavian jäänpoiston ympäristöstrategian tavoitteena on minimoida lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestoaineiden ympäristövaikutukset. Vuoden 2014 aikana lentoasemaverkostossa tarkasteltiin muun muassa lentokoneiden jäänestokäsittelypaikkoja sekä kehitettiin keinoja, joilla sulamisvesiä voidaan hallita entistä paremmin.

HELSINKI-VANTAAN TOINEN ETÄJÄÄNPOISTOALUE KOKONAISUUDESSAAN KÄYTTÖÖN

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on kaksi keskitettyä jäänpoistoaluetta, joista ensimmäinen otettiin käyttöön vuonna 2008. Toinen keskitetty jäänpoistoalue otettiin kokonaisuudessaan käyttöön 2014 syksyllä. Pitkällä aikavälillä lähes kaikki päälentoasemalla tehtävät jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyt pyritään hoitamaan keskitetyillä jäänpoistopaikoilla.

Uudelle R8-jäänpoistoalueelle rakennettiin vuonna 2014 kaksi uutta käsittelypaikkaa. Tiiviin asfaltin alle rakenteisiin asennettiin suojakalvo varmistamaan, ettei glykolipitoisia vesiä pääse imeytymään maaperään. Rakenteiden toimivuutta tarkkaillaan. Myös vanhemman jäänpoistoalueen R6 laajentamista ja teknisiä parannuksia jatkettiin.

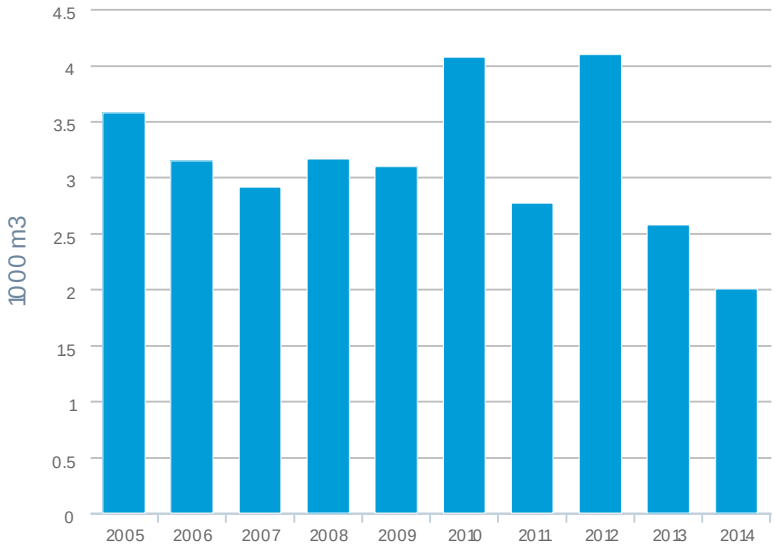
Lisäksi Tampere-Pirkkalan lentoasemalle rakennettiin vuonna 2014 uusi glykolipitoisten lumien varastointipaikka sekä sulamisvesien ja erilliskerätyn glykoliveden uusi varasto. Varastosta glykolipitoinen vesi kuljetetaan jätevedenpuhdistamolle hyödynnettäväksi mädättämössä. Kokonaisuudessaan Finavia investoi jäänpoistoalueisiin vuosina 2010–2015 yhteensä 55 miljoonaa euroa.

JÄÄNPOISTO- JA JÄÄNESTOAINEIDEN KÄYTTÖ VÄHENI

Liikennemäärä ja säätilat vaikuttavat lentokoneiden jäänpoistoaineiden käyttömääriin. Helsinki-Vantaalla käytetään kokonaismäärästä 70–80 %. Vuonna 2014 käyttömäärä väheni noin 20 prosenttia edelliseen vuoteen verraten. Vuonna 2014 kevät oli vähäsateinen ja lämmin, lisäksi talven alku viivästyi syksyllä 2014.

2000-luvun alussa jäänpoisto- ja jäänestoaineiden kulutusmäärät kasvoivat melko voimakkaasti. Kasvu johtui liikennemäärän kasvusta, käsittelyjen kansainvälisen ohjeistuksen muuttumisesta ja konetyyppien vaihtumisesta. Vuodesta 2004 alkaen propyleeniglykolin käyttömäärä on pysynyt liikenteen kasvusta huolimatta melko tasaisena. Vuosina 2010 ja 2012 oli tavallista kylmempää ja runsaammin jäätäviä olosuhteita, minkä vuoksi jäänpoisto- ja jäänestoaineita käytettiin tavallista enemmän. Kevät 2014 puolestaan oli Etelä-Suomessa vähäsateinen, minkä vuoksi aineiden käyttömäärä oli Helsinki-Vantaalla poikkeuksellisen alhainen.

Lentokoneiden jäänpoistoon ja -estoon käytetyn propyleeniglykolin määrä



TUTKIMUSTA JA PARHAITA KANSAINVÄLISIÄ KÄYTÄNTÖJÄ

Finavia seuraa ja pyrkii löytämään ympäristönsuojelullisesti ja teknistaloudellisesti parhaat käytännöt glykolivesien käsittelyyn. Esimerkkejä on haettu muun muassa Pohjois-Amerikasta, jossa kerättyä glykolia on onnistuneesti käytetty uudelleen jäänestossa tai muiden tuotteiden raaka-aineena. Lisäksi Finavia hankkii uutta tietoa glykolin hajoamisesta Suomen olosuhteissa Tampereen teknillisen yliopiston ja Ramboll Finland Oy:n kanssa tehtävässä tutkimuksessa.

Jatkuvia toimia energiatehokkuuden parantamiseksi

Finavian energia- ja ilmasto-ohjelma antaa suuntaviivat lentoasemien energiatehokkuustyölle. Energiaa säästetään uusilla teknisillä ratkaisuilla ja koulutuksella. Kokonaistrendi sekä energian että veden kulutuksessa on laskeva.

Lentoasemilla kuluu energiaa muun muassa lämmitykseen, ilmanvaihtoon, jäähdytykseen ja valaistukseen. Järjestelmien käyttöä pyritään ohjaamaan tulevaisuudessa yhä enemmän automaattisesti käyttötarpeen mukaan. Finavian tavoitteena on myös lisätä vaihtoehtoisten käyttövoimien hyödyntämistä omissa kulkuneuvoissaan, esimerkiksi busseissa.

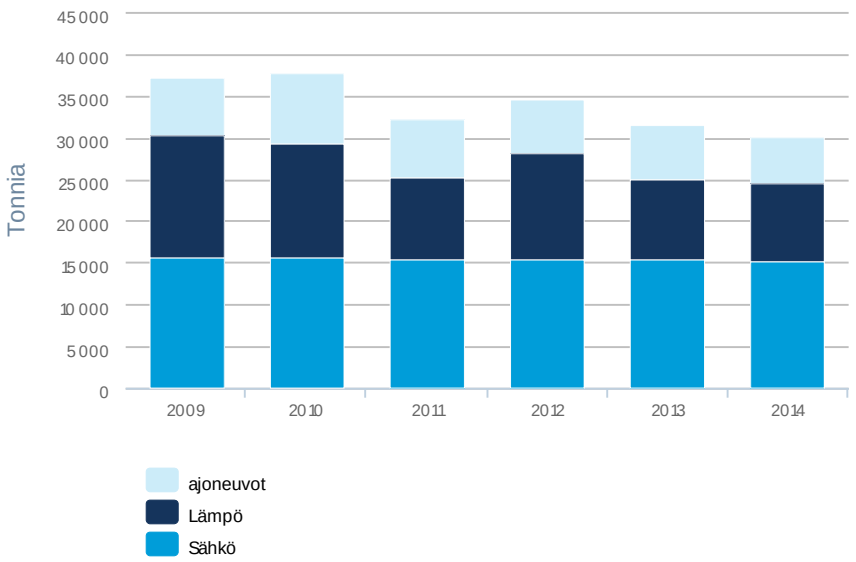
ENERGIANKÄYTÖN TUNNUSLUVUT VUONNA 2014

- oman toiminnan sähkönkulutus 78 GWh (79)
- oman toiminnan lämmön kulutus 49 GWh (50)
- maakaluston energiankulutus 21GWh (25)
- sähköntuotannon ominaispäästö 187 kg/MWh (194)

VUONNA 2014 ENERGIATEHOKKUUTTA LISÄTTIIN MUUN MUASSA SEURAAVIN TOIMIN:

- Helsinki-Vantaan lentoasema ja kuuden lentoaseman muodostama Lapland Airports pysyivät kansainvälisen lentoasemajärjestö ACI:n hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelma ACA:n (Airport Carbon Accreditation) tasolla 2 (reduction). Reduction-tasolla lentoaseman tulee vähentää hiilidioksidipäästöjä vuosittain. ACA lentoasemien päästövähennys vuonna 2014 oli noin 3 prosenttia.
- Helsinki-Vantaan P5-parkkitalon loput valaisimet uusittiin. LED-valaistuksella ja automaattisella ohjausjärjestelmällä saavutetaan yli 80 prosentin energiansäästö. Hiilidioksidipäästöjen arvioidaan vähenevän noin 180 000 kg vuodessa, mikä vastaa noin prosentin vähennystä Finavian oman toiminnan päästöistä Helsinki-Vantaalla. Investoinnin takaisinmaksuaika on noin 3–5 vuotta.
- Oulussa aloitettiin pysäköintialueen valaistuksen uusiminen ottamalla käyttöön LED-valaisimet sekä automaattinen valaistuksenohjaus. Hanke valmistuu vuonna 2015 ja sen myötä saavutetaan arviolta 70 prosentin vuosittainen energiansäästö.
- Helsinki-Vantaalla ilmanvaihdon puhallintekniikkaa tehostamalla vähennettiin järjestelmän sähkönkulutusta 40 %.
- Finavia tutkii geotermisen energian hyödyntämistä terminaalien lämmitys- ja jäähdytysratkaisuissa. Rovaniemellä maalämmön käyttö vähensi lentoaseman CO2-päästöjä 200 tonnia (80 000 litraa öljyä).
- Kittilän hakelämpökeskus tuottaa hiilidioksidivapaata energiaa kustannustehokkaasti.
- Helsinki-Vantaalla otettiin käyttöön neljä ja Porissa kuusi sähköautojen latausasemaa matkustajille. Oulun pysäköintialueille tullaan 2015 asentamaan etäohjattavia lämpötolppa- ja sähköautojen latauspisteitä. Asennusten jälkeen Oulussa on Pohjois-Euroopan suurin kestävän latauksen latausalue, lähes 300 latauspaikkaa.

Finavian oman toiminnan CO2-päästöt



LENTOKONEIDEN PÄÄSTÖT JA POLTTOAINEEN KULUTUS LENTOASEMITTAIN

Lentoasema	LTO-sykli kpl	CO (t)	HC (t)	NO_x (t)	SO_2 (t)	CO_2 (t)	Polttoaine (t)
Enontekiö	100	0	0	0,6	0	100	50
Halli	100	1	0,2	0,02	0,002	10	4
Helsinki-Malmi	33 000	210	3,2	1,2	0,2	900	300
Helsinki-Vantaa	83 600	640	60	580	50	148 800	47 600
Ivalo	900	10	1	6,1	0,5	1700	540
Joensuu	2 200	10	0,3	3,9	0,4	1200	380
Jyväskylä	2 300	10	0,3	2,8	0,3	800	270
Kajaani	1200	2	0,1	2,5	0,2	800	240
Kauhava	100	0	0	0,02	0,002	10	4
Kemi-Tornio	1300	4	0,1	2,1	0,2	600	200
Kittilä	1300	10	1,5	9,5	0,8	2 500	810
Kruunupyy	2 500	10	0,4	2,6	0,3	900	270

Kuopio	5 600	30	1,1	7,4	0,7	2 300	700
Kuusamo	500	4	0,3	2,1	0,2	600	200
Lappeenranta	500	4	0,2	2,7	0,2	700	230
Maarianhamina	2 500	20	0,8	1,7	0,2	600	200
Oulu	8 500	60	5	29,4	2,7	8 500	2 700
Pori	9 900	70	1,4	1,5	0,2	700	230
Rovaniemi	3 100	30	3,3	14,5	1,3	4 200	1300
Savonlinna	400	1	0,1	0,8	0,1	300	80
Tampere-Pirkkala	10 000	70	2,6	13,3	1,2	3 900	1300
Turku	8 400	60	2,2	12,7	1,2	3 900	1200
Utti	700	6	0,2	0,03	0,003	20	8
Vaasa	4 200	20	1	8,9	0,8	2 700	900
Varkaus	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä	**183 000**	**1290**	**90**	**710**	**60**	**186 800**	**59 700**

Vuonna 2014 lentokoneiden LTO-syklin aikaisten päästöjen ja polttoaineen kulutuksen kokonaismäärä väheni keskimäärin 6 prosenttia vuoteen 2013 (7) verrattuna.

Yllä olevassa taulukossa on esitetty lentokoneiden polttoaineen kulutus ja päästöt alle 915 metrin (3 000 jalkaa) lentokorkeudessa (ns. LTO-syklin aikana). Lentokoneiden päästöt lasketaan kansainvälisesti määritetylle LTO-syklille (Landing and Take off Cycle). Laskentaan otetaan mukaan lentoonlähdön, laskeutumisen ja niihin liittyvien rullausten aiheuttamat päästöt 3 000 jalan (915 m) korkeuteen asti. Tämä tarkoittaa päästöjä noususuunnassa noin kuuden kilometrin matkalta ja laskeutumissuunnassa noin 18 kilometrin matkalta.

MAAKALUSTON PÄÄSTÖT JA KULUTUS LENTOASEMITTAIN

Lentoasema	CO (t)	HC (t)	NO_x (t)	Hiukkaset (t)	SO_2 (t)	CO_2 (t)	Polttoaine (t)
Enontekiö	0,4	0,1	0,5	0,03	0,001	60	20
Halli	0,2	0,1	0,3	0,02	0	40	10
Helsinki-Malmi	0,1	0	0,2	0,01	0	30	10
Helsinki-Vantaa	8,3	2,7	14,9	0,87	0,022	2 180	690
Ivalo	0,7	0,3	1,5	0,08	0,002	180	60
Joensuu	0,4	0,2	1,2	0,07	0,001	150	50
Jyväskylä	0,5	0,2	1	0,05	0,001	120	40

Kajaani	0,2	0,1	0,6	0,03	0,001	70	20
Kauhava	0,4	0,1	0,6	0,03	0,001	70	20
Kemi-Tornio	0,4	0,1	0,9	0,05	0,001	100	30
Kittilä	1,1	0,4	2,7	0,14	0,003	310	100
Kruunupyy	0,9	0,2	0,7	0,03	0,001	80	30
Kuopio	0,8	0,3	2,2	0,11	0,002	240	80
Kuusamo	0,5	0,2	1	0,06	0,001	120	40
Lappeenranta	0,4	0,1	0,5	0,03	0,001	70	20
Maarianhamina	0,2	0	0,3	0,01	0	40	10
Oulu	1,2	0,5	3,4	0,19	0,004	420	130
Pori	0,3	0,1	0,5	0,03	0,001	60	20
Rovaniemi	1,5	0,7	4,1	0,22	0,005	460	150
Savonlinna	0,1	0,1	0,3	0,02	0	50	10
Tampere-Pirkkala	0,7	0,3	1,8	0,1	0,002	210	70
Turku	1,5	0,5	2,7	0,14	0,003	320	100
Utti	0,3	0,1	0,2	0,01	0	30	10
Vaasa	0,5	0,2	0,8	0,04	0,001	100	30
Varkaus	0,2	0	0,1	0,01	0	20	10
Yhteensä	**20**	**10**	**40**	**2**	**0,06**	**5 510**	**1 750**

Finavian maakaluston päästöjen ja polttoaineen kulutuksen kokonaismäärät vähenivät keskimäärin 3 prosenttia (6). Maakalustoa ovat muun muassa talvikunnossapidossa, asematasovalvonnassa sekä korjaus- ja huoltotoiminnassa käytettävät ajoneuvot. Päästöt lasketaan polttoaineen kulutus- ja kalustotietojen perusteella.

ENERGIAN JA VEDEN KULUTUS LENTOASEMITTAIN

Lentoasema	Sähkö MWh	Lämpö MWh	Vesi m^3
Enontekiö	351	259	217
Halli	41	201	87
Helsinki-Malmi	938	1913	1484
Helsinki-Vantaa	53 239	20 022	114 398

Ivalo	828	1477	3 410
Joensuu	701	1251	2 389
Jyväskylä	1030	1114	4 026
Kajaani	466	930	1175
Kauhava	101	349	127
Kemi-Tornio	559	822	746
Kittilä	1569	1667	4 282
Kokkola-Pietarsaari	450	715	1294
Kuopio	1793	2038	3 754
Kuusamo	565	889	809
Lappeenranta	375	592	1164
Maarianhamina	459	812	492
Oulu	4 515	4 756	3 825
Pori	564	1076	1122
Rovaniemi	3 499	3 060	4 934
Savonlinna	408	0*	208
Tampere-Pirkkala	1866	1583	3 002
Turku	2 122	1131	3 603
Utti	38	114	84
Vaasa	1282	2 005	2 815
Varkaus	372	285	102
Yhteensä	**78 131**	**49 061**	**159 549**

LÄMMÖN, SÄHKÖN JA VEDEN KULUTUS FINAVIAN KIINTEISTÖISSÄ JA MUUTOS VUOTEEN 2013 VERRATEN

	Vuosi 2014	muutos
Lämpöenergian kulutus	49 GWh	-2 %
Lämpöenergian kulutus matkustajaa kohti	2,4 kWh/pax	-4 %
Sähköenergian kulutus	78 GWh	-1%

Sähköenergian kulutus matkustajaa kohti	3,9 kWh/pax	-4 %
Veden kulutus	160 000 m^3	-7 %
Veden kulutus matkustajaa kohti	8,0 l/pax	-10 %
Maakaluston energiankulutus	21GWh	-16 %
Maakaluston energiankulutus matkustajaa kohti	1,1kWh/pax	-15 %
Matkustajat	19,7 milj.	-4%

Erityisesti lämpöenergian kulutus laski vuonna 2014.

Matkustajaa kohti jyvitettyjen arvojen laskennassa eivät ole mukana Kauhavan, Hallin, Utin ja Malmin lentoasemat, joilla ei ole säännöllistä matkustajaliikennettä.

Jätteet

Finavia pyrkii vähentämään lentoaseman toiminnasta syntyvän jätteen määrää ja toimittamaan jätteen ensisijaisesti hyötykäyttöön. Kaikkien verkostolentoasemien jätehuolto-ohjeet päivitettiin vuonna 2014.

Energiajätteen keräys ja sekajätteen polttokäsittely on lisääntynyt lentoasemilla (mm. Helsinki-Vantaa ja Helsinki-Malmi). Siksi sekajätteen määrä on vähentynyt ja vastaavasti hyötyjätteen määrä lisääntynyt.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelmassa myös alihankkijoilta edellytetään yksityiskohtaista raportointia esimerkiksi purkutöiden yhteydessä syntyvän jätteen käsittelystä.

ASFALTTIROUHETTA HYÖTYKÄYTTÖÖN

Vuonna 2012 Finavia sai ympäristöluvan asfalttirouheen hyötykäyttöön Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Vuonna 2014 mm. rullausteiden ja asematasojen päällystyksen yhteydessä jyrsittyä asfalttirouhetta hyötykäytettiin mm. huoltoteiden päällysteinä yhteensä noin 26 000 tonnia. Lisäksi osana Helsinki-Vantaan kehitysohjelman rakennushankkeita Finavia kartoittaa, millä tavalla puhtaat kaivetut maa-ainekset voidaan parhaalla mahdollisella tavalla hyötykäyttää.

Kolmannen kiitotien saneerauksen yhteydessä vuonna 2012 työmaalta rouhittua asfalttia luovutettiin hyötykäyttöön myös lentoaseman ulkopuolelle. Työmaalla tapahtuneen väärinkäsityksen vuoksi rouhetta luovutettiin tahoille, joilla ei ollut Finavian ympäristöluvassa mainittua lupaa rouheen hyödyntämiselle. Ympäristöviranomaisten ja asfalttirouheen vastaanottajien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella hyötykäyttökohteet päädyttiin luvittamaan jälkikäteen.

TURUN ÖLJYVAHINGON PUHDISTUSTYÖT ETENIVÄT HYVIN

Turun lentoasemalla tapahtui syyskuussa 2014 öljyvahinko. Lentoaseman 2-terminaalin huoltorakennuksen säiliöstä oli vuotanut maaperään arviolta 14 000 litraa kevyttä polttoöljyä inhimillisestä erehdyksestä johtuen. Vahinkopaikka sijaitsee pohjavesimuodostuman reuna-alueella, hyvin vettä läpäisevän pohjaveden muodostumisalueen ulkopuolella, jossa kallionpinta nousee lähelle maanpintaa eikä pohjavettä ole todettu.

Puhdistustöitä tehtiin tiiviissä yhteistyössä viranomaisten kanssa. Lisäksi Finavia käynnisti kaikilla lentoasemillaan tarkastelun ja tarkensi toimintaohjeita vastaavien vahinkojen ehkäisemiseksi. Finavia on saanut hyvää palautetta erityisesti jälkihoidon nopeudesta ja omasta aktiivisuudesta.

PILAANTUNEITA MAITA KUNNOSTETTIIN HELSINKI-VANTAALLA JA KAUHAVALLA

Vuoden aikana Finavia kunnosti pilaantuneita maita Helsinki-Vantaan lentoasemalla osana kehitysohjelmaan liittyviä rakennushankkeita ja Kauhavan lentoasemalla, jolla Finavian toiminta päättyi vuoden 2014 lopussa.

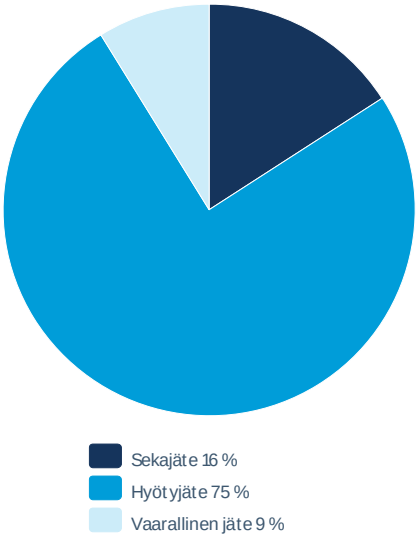
Lentoasemien toiminnassa syntyneet jätemäärät on esitetty taulukossa. Jätemäärissä on mukana myös Finavian lentoasema-alueen toimijoilta sopimusperusteisesti vastaanottama jäte. Vaarallisen jätteen määrä kasvoi Helsinki-Vantaalla huomattavan suureksi. Lentoasemalta toimitettiin käsittelyyn suuri määrä sammutusaineen ja glykolin sekaista vettä.

JÄTEMÄÄRÄT LENTOASEMITTAIN, tonnia

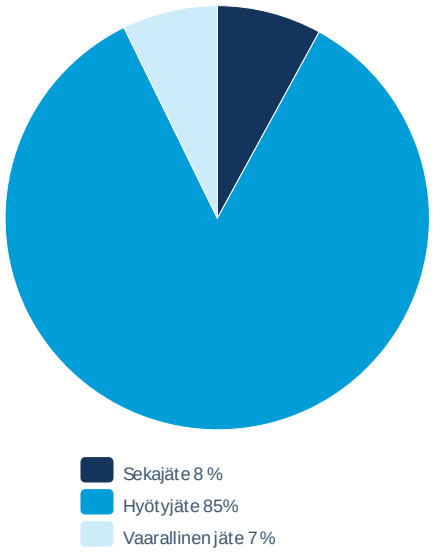
	sekajäte	hyötyjäte	vaarallinen jäte
Enontekiö	1	18	0,1
Halli	9	1	2,4
Helsinki-Malmi	17	66	1,9
Helsinki-Vantaa	188	1996	170,7
Ivalo	11	2	0,5
Joensuu	13	5	1,2
Jyväskylä	23	30	2,5

Kajaani	9	4	2,8
Kauhava	11	25	19,2
Kemi-Tornio	8	6	2,3
Kittilä	53	73	5,4
Kokkola-Pietarsaari	3	9	1,3
Kuopio	33	15	1,6
Kuusamo	8	23	6,0
Lappeenranta	11	15	3,3
Maarianhamina	2	25	4,8
Oulu	27	116	12,4
Pori	7	24	0,2
Rovaniemi	42	26	3,2
Savonlinna	13	22	0,9
Tampere-Pirkkala	104	18	8,5
Turku	38	442	95,8
Utti	1	15	10,7
Vaasa	10	77	0,2
Varkaus	3	7	0,1
Yhteensä	**645**	**3 059**	**358**

FINAVIAN LENTOASEMILLA VUONNA 2014 KERTYNEEN JÄTTEEN JAKAUTUMINEN SEKA-, HYÖTY- JA VAARALLISEEN JÄTTEESEEN



HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMALLA VUONNA 2014 KERTYNEEN JÄTTEEN JAKAUTUMINEN SEKA-, HYÖTY- JA VAARALLISEEN JÄTTEESEEN



FINAVIAN JÄRJESTÄMÄSSÄ JÄTEHUOLLOSSA VUONNA 2014 KERTYNYT SEKA-, HYÖTY- JA VAARALLINEN JÄTE SEKÄ KÄSITTELYYN TOIMITETUN PILAANTUNEEN MAA-AINEKSEN MÄÄRÄ (EI MUKANA KOKONAISMÄÄRÄSSÄ)

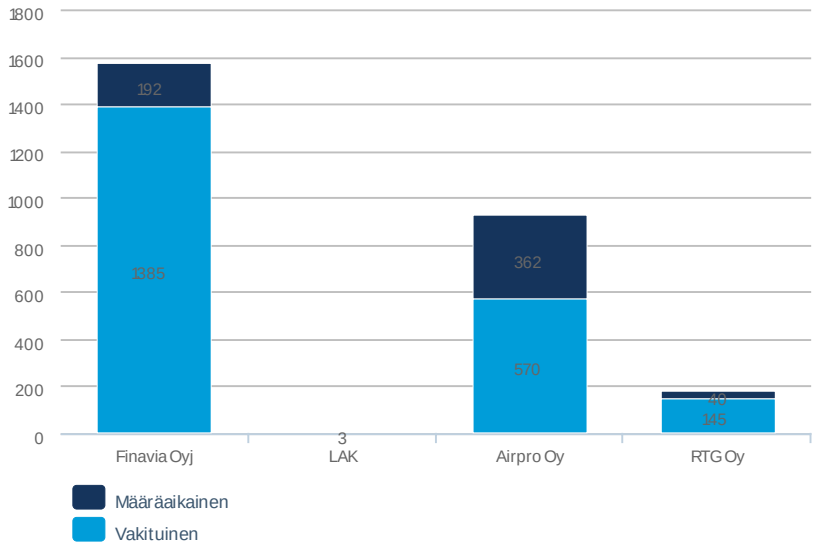
VUOSI 2014	TONNIA	MUUTOS
Sekajäte	645	5 %
Hyötyjäte	3 049	28 %
Vaarallinen jäte	358	256 %
Yhteensä	4 062	31%
Pilaantuneet maat	2 242	170 %

Taulukossa on esitetty muutos edelliseen vuoteen verraten. Hyötyjätteeseen sisältyy erilliskerätyt biojäte, metalli, lasi, muovi, keräyspaperi ja -pahvi, energiajäte, voiteluöljyjäte, käytetyt renkaat, SER-jäte sekä lajitteluun mennyt rakennusjäte. Pilaantuneita maita on vuonna 2014 toimitettu käsittelyyn Helsinki-Vantaalla.

Tietoa Finavian henkilöstöstä

Finavia Oyj:n palveluksessa oli vuoden 2014 lopussa 1593 henkilöä (1634). Konsernin palveluksessa oli 2 933 henkilöä (2 814).

Henkilöstön määrä 31.12.2014



HENKILÖTYÖVUODET

Henkilötyövuosi (htv) kuvaa kokoaikaiseksi muutetun henkilön työpanosta. Finavian työntekijöiden kaikki palkalliset työtunnit pois lukien ylityöt jaetaan yrityksen kokoaikaisten palkansaajien keskimääräisillä palkatuilla tunneilla vuodessa.

Finavia Oyj:n henkilötyövuosi vuonna 2014 oli 1434 (1503).

Helsinki-Vantaan duty free -myymälähenkilöstön siirtyminen World Duty Free Groupin palvelukseen selittää osaltaan laskua.

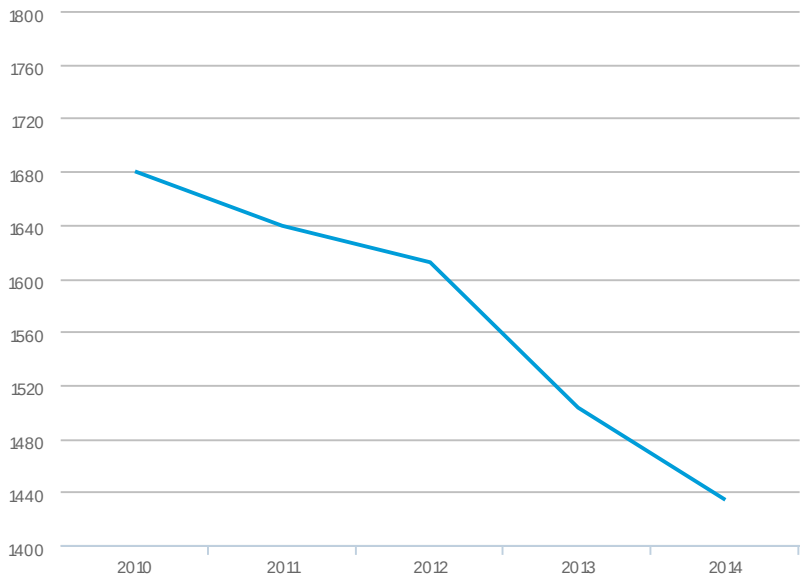
Konsernissa keskimääräinen henkilöstömäärä henkilötyövuosina esitettynä oli 2 213 (2 239).

Yhden henkilön htv voi olla vuodessa maksimissaan 1. Palkattomat poissaolot vähentävät htv:tä.

Henkilötyövuodet toiminnoittain	2014
Esikunta ja konsernipalvelut	274
Lennonvarmistusliiketoiminta	436
Matkustajapalvelut	16
Helsinki-Vantaan lentoasema	282
Avia College	30
Verkostoliiketoiminta	392
Enontekiön lentoasema	2
Ivalon lentoasema	17
Kemi-Tornion lentoasema	14
Kittilän lentoasema	15
Rovaniemen lentoasema	35
Lappi	83
Kokkola-Pietarsaaren lentoasema	14
Kuusamon lentoasema	11
Oulun lentoasema	38
Kajaanin lentoasema	14
Pohjois-Suomi	77
Hallin lentoasema	5
Joensuun lentoasema	14
Jyväskylän lentoasema	20
Kuopion lentoasema	31
Lappeenrannan lentoasema	14
Savonlinnan lentoasema	8
Utin lentoasema	4
Varkauden lentoasema	1
Itä- ja Keski-Suomi	98
Helsinki-Malmin lentoasema	12

Kauhavan lentoasema	7
Maarianhaminan lentoasema	12
Porin lentoasema	15
Tampere-Pirkkalan lentoasema	32
Turun lentoasema	29
Vaasan lentoasema	27
Länsi-Suomi	133
Yhteensä	**1434**

Henkilötyövuodet

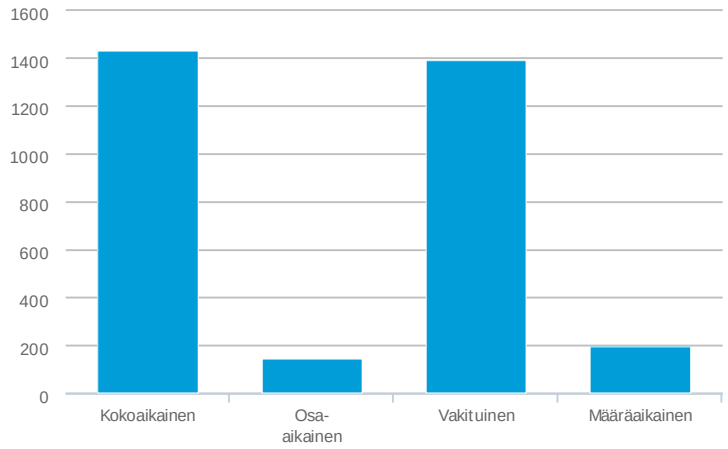


HENKILÖSTÖ SOPIMUSTYYPEITTÄIN

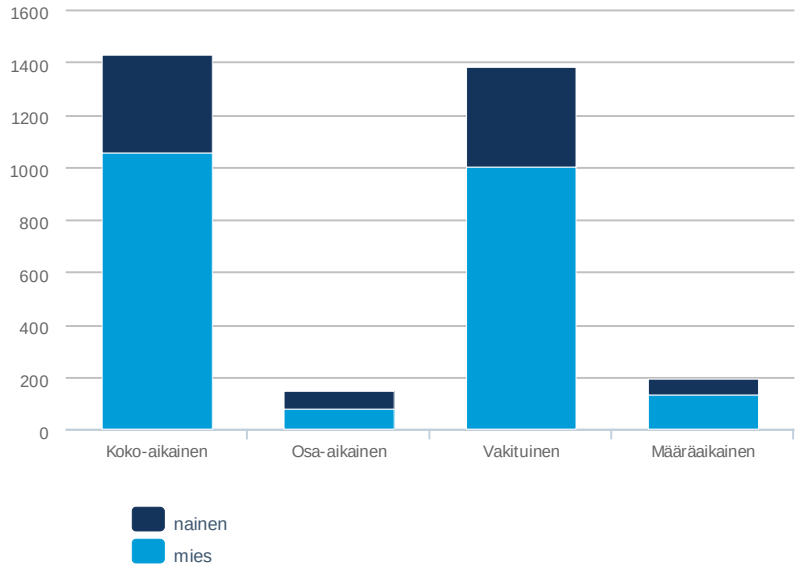
Finavia Oyj:n henkilöstöstä vakituisia vuonna 2014 oli 1385 henkilöä (1430) ja määräaikaisia 192 (246). Kokoaikaisina työskenteli 1428 henkilöä (1567) ja osa-aikaisina 149 henkilöä (109). Finavia-konsernin henkilöstöstä vakituisia vuonna 2014 oli 2 300 henkilöä (2 012).

Finavialaisista 1421henkilöä eli 90,3 %henkilöstöstä kuului kollektiivisesti neuvotellun työehtosopimuksen piiriin.

Henkilöstö sopimustyypeittäin



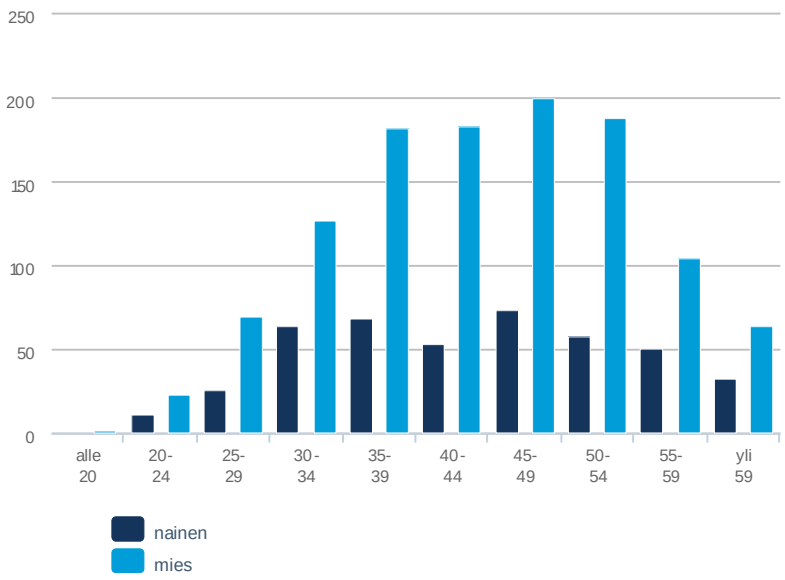
Henkilöstö sopimustyypeittäin ja sukupuolittain



HENKILÖSTÖN IKÄ- JA SUKUPUOLIRAKENNE

Finavia Oyj:n vakituisen henkilöstön keski-ikä vuonna 2014 oli 43 (43). Koko Finavia Oyj:n henkilöstöstä vuoden 2014 lopussa oli miehiä 73 (71) prosenttia ja naisia 27 (29) prosenttia.

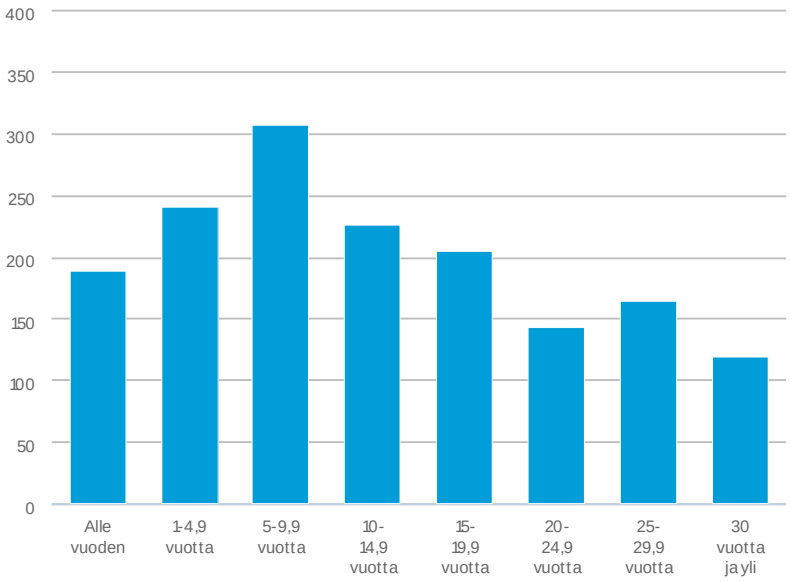
Henkilöstön ikä- ja sukupuolirakenne



TYÖSUHTEIDEN KESTO

Vuonna 2014 15 prosenttia Finavia Oyj:n henkilöstöstä oli ollut palveluksessa 1–4,9 vuotta. Henkilöstöstä 5–9,9 vuotta palvelleita oli 19 prosenttia ja 10 –14,9 palvelleita 14 prosenttia. Yli 15 vuotta palvelleita oli yhteensä 39 prosenttia.

Työsuhteiden kesto



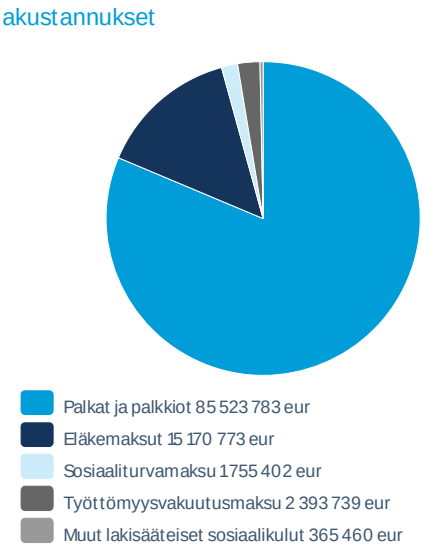
HENKILÖSTÖN VAIHTUVUUS

Vaihtuvuustunnusluku saadaan laskemalla aloittaneiden ja päättäneiden vakinaisten työntekijöiden lukumäärät yhteen ja vertaamalla summaa koko vuoden keskimääräiseen vakinaisen henkilöstön lukumäärään. Finavia Oyj:n vuoden 2014 kokonaisvaihtuvuus nousi 11,2 prosenttiin (8,7). Tuotannollisista ja taloudellisista syistä johtuneet irtisanomiset sekä duty free -toimintojen 43 työntekijän siirtyminen World Duty Free Groupin palvelukseen liikkeenluovutuksen myötä nostivat vaihtuvuusprosenttia. Tulovaihtuvuuden osuus oli 1,4 prosenttia (1,1) ja lähtövaihtuvuuden 9,9 prosenttia (7,6).

	Kokonaisvaihtuvuus, %	Lähtövaihtuvuus, %	Tulovaihtuvuus, %
Esikunta	10,80	6,75	4,05
Konsernipalvelut	20,04	16,93	3,12
Lennonvarmistusliiketoiminta	4,48	4,48	0,00
Helsinki Airport	5,00	4,23	0,77
Lentoasemaverkosto	7,58	6,27	1,31
Matkustajapalvelut	248,70	248,70	0,00
Yhteensä	11,26	9,89	1,37

TYÖVOIMAKUSTANNUKSET

Vuonna 2014 työvoimakustannukset Finavia Oyj:ssä olivat yhteensä 105 209 159 euroa (108 172 757).



Työhyvinvointi Finaviassa

Haluamme, että Finaviassa on hyvä tehdä töitä. Työhyvinvoinnin parantaminen, työurien pidentäminen, hyvä johtaminen ja esimiestyö sekä palveluosaamisen kehittäminen olivat vuoden 2014 painopistealueita.

Vuonna 2014 toteutetun henkilöstötutkimuksen vastausprosentti oli ennätyksellinen 72,3 prosenttia (67,4 prosenttia edellisessä henkilöstötutkimuksessa vuonna 2012). Myös kokonaistulokset paranivat huomattavasti. Erityisesti Finavian työnantajakuvaa pidetään aiempaa myönteisempänä. Myös työmotivaatio on parantunut ja työskentelyedellytyksiin ollaan tyytyväisempiä. Pitkään tehty työ esimiesten tukemiseksi näkyy tuloksissa: esimerkiksi työstä saatuun tunnustukseen ollaan aiempaa tyytyväisempiä. Merkittävimmät kehityskohteet liittyvät strategian ja muutosten viestimiseen, johtamiskulttuuriin sekä yleisesti viestintään ja henkilöstön mahdollisuuksiin osallistua ja vaikuttaa yksiköissä.

Henkilöstötutkimuksen tulosten pohjalta Finavian vuoden 2014–2015 yhdeksi tärkeimmistä kehittämisalueista valittiin Finavian strategian ja yhteisten tavoitteiden ymmärrettäväksi tekeminen. Kehittämisen painopisteenä on esimiesten roolin ja vastuun lisääminen henkilöstön osallistamisesta. Tavoitteena on, että jatkossa jokainen työntekijä tietää mitä Finavian tavoitteet merkitsevät omassa työssä, mitä työntekijältä odotetaan ja miksi muutoksia tehdään.

MAHDOLLISUUS VAIKUTTAA JA TUTUSTUA TYÖKAVEREIDEN TÖIHIN

> ”Yhteistyötä on tehty monella eri rintamalla. Työnantajalta toivomme ymmärrystä hyvinvoivan ja työssä jaksavan henkilöstön puolesta.”
>
> **Risto Parviainen,**
> pääluottamusmies, Pardia

Finavia käynnisti vuoden 2014 aikana henkilöstön edustajien kanssa uuden aloite- ja ideajärjestelmän kehittämisen. Hankkeen päätavoite on parantaa yksittäisten [navialaisten vaikuttamismahdollisuuksia. Järjestelmän periaatteet ja toteutustapa sovitaan yhdessä henkilöstöjärjestöjen edustajien kanssa. Projekti saadaan päätökseen vuoden 2015 aikana.

Vuoden 2015 aikana toteutetaan työntekijävaihto, jonka ansiosta [navialaiset voivat hakeutua viikoksi töihin toiseen yksikköön tai toiselle lentoasemalle. Tavoitteena on oppia uusia taitoja ja lisätä työkavereiden tekemän työn arvostusta. Myös johtoryhmän jäsenet ovat vuonna 2015 kukin yhden päivän operatiivisissa töissä.

TYÖHYVINVOINTIHANKKEIDEN TEEMANA JAKSAMINEN

Iso osa vuoden 2013 työhyvinvointihankkeista jatkui. Hankkeet keskittyivät vuorotyössä jaksamiseen, painonhallintaan, esimiesten tukemiseen, ikääntyvien [navialaisten työkykyyn, tuki- ja liikuntaelinsairauksiin sekä mielenterveyteen.

Esimerkiksi ikäohjelma on uusi työuramalli, joka tukee ikääntyvien [navialaisten työssäjaksamista. Verkoston lentoasemien työntekijöille käynnistyneessä Jaksamista vuorotyössä -hankeessa taas kartoitetaan työvuorojen kuormittavuutta ja selvitetään keinoja kuormituksen vähentämiseksi.

SAIRAUSLOMAT VÄHENIVÄT MERKITTÄVÄSTI

Finavia tekee johdonmukaisesti työtä sairauspoissaolojen vähentämiseksi. Huomiota kiinnitetään erityisesti työkykyriskien tunnistamiseen sekä työntekijöiden työkyvyn aktiiviseen tukemiseen.

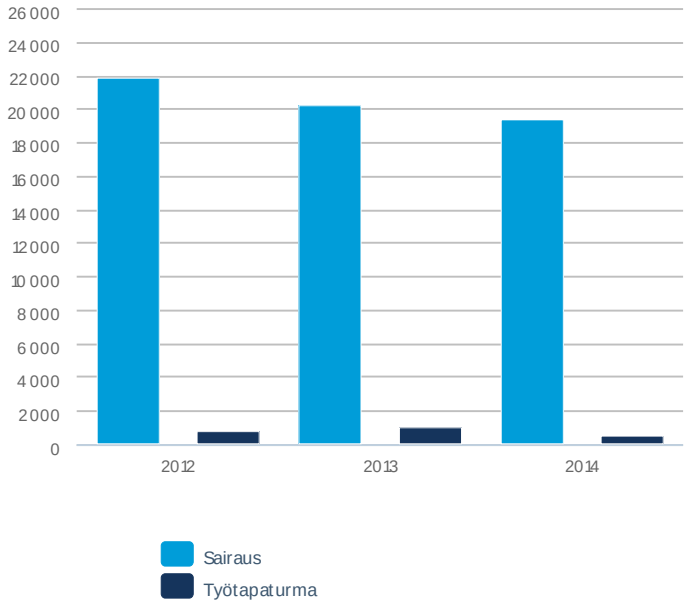
Vuonna 2014 sairauspoissaoloprosentti laski merkittävästi edellisvuoden 3,56 prosentista 3,03 prosenttiin ja alitti selvästi neljän prosentin tavoitteen sekä palvelusektorin keskimääräisen tason (4,3%/2013). Myös sairauspoissaolopäivien lukumäärä laski huomattavasti, 19 354 päivästä 16 326 päivään eli 15,6 prosenttia. Finavian sairauspoissaoloprosentti onkin matala verrattaessa suomalaiseen palvelusektoriin. Toimistotöissä sairauspoissaoloprosentti on kuitenkin toimistosektorin keskiarvoa korkeampi.

Työterveyshuollon kustannukset pienenivät hieman vuoteen 2013 verrattuna, yhteensä 4,3 prosenttia, mutta kustannukset henkilöä kohti olivat hieman edellisvuotta suuremmat. Syynä tähän on pieni kasvu ennalta ehkäisevän terveydenhuollon kustannuksissa. Sairaanhoidon kustannukset henkilöä kohti ovat pienentyneet.

Erityisesti pitkien sairaslomien määrää on saatu lyhennettyä tiiviissä yhteistyössä työterveyshuollon kanssa. Työntekijän palatessa töihin on käytetty aktiivisesti kevennetyn töihin paluun keinoja, esimerkiksi osasairauspäivärahaa ja työkokeilua (tapauksia 2014: 10 ja 2013: 2). Kevennetyn ja korvaavan työn mallien käyttöä on pyritty lisäämään myös ikääntyvän henkilöstön jaksamisen tukemiseksi.

Työhyvinvointiin kiinnitetään erityistä huomiota pienillä lentoasemilla, joilla lentoliikenteen aikataulut ja henkilöstön useat erityistaitoja vaativat tehtävät vaikuttavat työntekijöiden jaksamiseen.

Poissaolopäivät Finavia Oyj:ssä



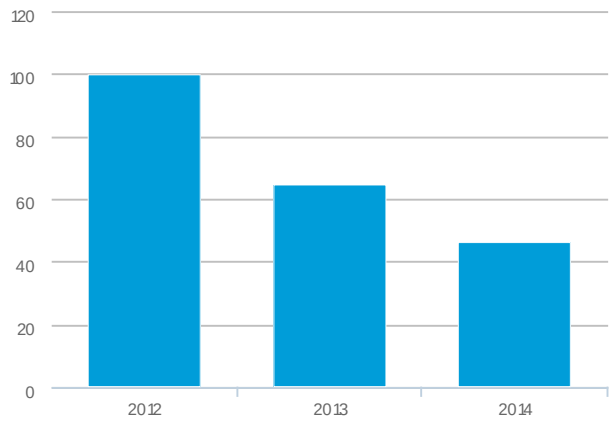
TYÖTAPATURMATAAJUUS LASKI TUNTUVASTI

Vuonna 2014 tapaturmavakuutusyhtiön korvaamien työtapaturmien määrä laski Finaviassa 46 tapaturmaan (65). Luku sisältää myös ne työtapaturmat, joista ei aiheutunut poissaoloa.

Työtapaturmataajuus laski. Vuonna 2014 miljoonaa työtuntia kohti sattui 5,45 tapaturmaa, kun vastaava luku edellisenä vuonna oli 9,4. Tapaturmataajuuteen on laskettu kaikki yli kolmen päivän poissaolon aiheuttaneet työtapaturmat. Työpaikalla aiheutuneita kuolemantapauksia ei ollut vuosien 2009–2014 aikana.

Finavia on mukana Työterveyslaitoksen Sujuva-hankkeessa, jossa kartoitetaan työtapaturmien taustalla olevia tekijöitä sekä kehitetään työtapaturmien tutkintaa.

Tapaturmat Finavia Oyj:ssä



Palveluosaamista ja ammatillista kehittymistä

Finaviassa jokainen työntekijä on palveluammatissa. Vuonna 2014 keskityttiin palvelukulttuurin vahvistamiseen sekä urasuunnittelun ja ammatillisen osaamisen kehittämiseen. Myös esimiestyön tukemista jatkettiin.

Asiakaspalvelutaitojen rooli korostuu entisestään Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärien kasvaessa. Palveluosaamisen vahvistamiseksi Finavia käynnisti koko henkilöstön palveluosaamiskoulutuksen. Uudistettu palvelutapa koulutettiin ensin esimiehille. Tavoitteena oli palvelutavan syvällinen ymmärtäminen ja esimiesten palvelujohtamisen parantaminen. Henkilöstön koulutus toteutettiin palvelupelillä, jossa työntekijät 4–6 hengen ryhmissä ratkoivat erilaisia palvelutilanteita.

Finavian oma henkilöstö vastasi koulutuksesta, pelin toteutuksesta ja palvelutilanteiden kuvauksista. Palvelupelien vetäjinä toimivat palveluvalmentajat, jotka oli koulutettu eri tehtävissä ja eri yksiköissä toimivista työntekijöistä. Peli sai koulutustapana henkilöstöltä positiivista palautetta. Sitä pidettiin innostavana ja hauskana. Ryhmissä syntyi paljon keskustelua ja arvostus toisen työtä kohtaan parani.

> ”Tärkein yhdessä kehittämisen alue vuonna 2014 oli palkkausjärjestelmä. Sen kehittämisessä henkilöstö on voinut aidosti vaikuttaa työn kuvauksiin ja tehtävien vaativuusluokituksiin – olkoonkin, että vaativuudesta on ymmärrettävästi oltu myös eri mieltä.”
>
> **Pauli Manninen,**
> pääluottamusmies, JHL

Vuonna 2015 Finavian henkilökorttikoulutuksen eli uusien työntekijöiden työhöntulokoulutuksen sisällöt uusitaan ja turvallisuusosion rinnalle tuodaan palveluosio.

Keskimäärin [navialaiset osallistuivat koulutuksiin 2,5 päivää/ henkilö (3,6). Koulutusmäärät ovat tosiasiallisesti suuremmat, koska Finavia kouluttaa paljon henkilöstöä operatiivisen työn ohessa ja osa tästä koulutuksesta ei tule tilastoiduksi. Työnantajan järjestämän koulutuksen lisäksi [navialaisilla on mahdollisuus käyttää kymmenen palkallista päivää vuodessa opintoihin, jos koulutus tukee ja edistää henkilön kehittymistä työssä. Nämä koulutuspäivät näkyvät tilastoissa palkallisina vapaina eivätkä koulutuksena.

JOHTAMISTYÖN KEHITTÄMISTÄ JATKETTIIN

Uusi Johtamisen erikoisammattitutkinto (JET) käynnistyi lokakuussa. Koulutuksen sisältö tukee Finavian kehittymistä palveluyrityksenä. Myös perusesimiesvalmennuksen sisältöä päivitettiin henkilöstötutkimuksen ja strategiapainotusten pohjalta.

Esimiehille järjestettiin lisäksi teemakoulutuksia, joissa käsiteltiin muun muassa työntekijän tukemista sairausloman jälkeen ja annettiin esimiehille työkaluja käsitellä Finavian tavoitteita omissa tiimeissään.

Kehityskeskustelujen määrä on pysynyt viime vuosina samana. Vuonna 2014 toteutetut kehityskeskusteluvalmennukset kohdistuivat niihin yksiköihin, joissa kehityskeskusteluja ei ole käyty ja joissa henkilöstötutkimuksen perusteella on noussut esiin niiden hyödyllisyys.

URASUUNNITTELU JA AMMATILLINEN OSAAMINEN KESKIÖSSÄ

Henkilöstön kyvykkyyksien ja osaamisen kehittämistä sekä urasuunnittelua jatkettiin vuonna 2014. Talent management -prosessin myötä seuraaja- ja urasuunnittelu on nyt osa vuosisuunnittelua. Vuoden aikana määriteltiin myös liiketoimintojen johtoryhmiin kuuluvien henkilöiden avaintehtävät ja kompetenssit. Myös rekrytointiprosessia kehitettiin. Jatkossa henkilöarvioinnit ovat osa kaikkia, myös sisäisiä, rekrytointeja.

Noin 70 prosentilla Finavian henkilöstöstä on säännöllisesti pakollisia koulutuksia, jotka johtuvat toimialan erityisvaatimuksista. Koulutusten ja kelpoisuuksien hallinnan parantamiseksi koulutustiedot keskitettiin yhteen järjestelmään.

TASA-ARVOSUUNNITELMAA PÄIVITETTIIN

Tasa-arvosuunnitelman avulla Finavia huolehtii sukupuolten välisen tasa-arvon toteutumisesta yhtiössä. Monet Finavian työtehtävistä ovat perinteisesti miesvaltaisia ja niihin hakeutuu edelleen pääosin miehiä. Finavia päivitti tasa-arvosuunnitelman vuonna 2013.

Naisten ja miesten välinen euroero on kaventunut Finaviassa viime vuosien aikana, ja se on selvästi pienempi kuin suomalaisissa yrityksissä keskimäärin. Vuonna 2014 suunnitelmaan täydennettiin palkkatasa-arvoa kuvaavia lukuja. Lisäksi tasa-arvosuunnitelmaan kirjattiin viisiportaisen suoritusarviointimallin käyttöönotto sekä ikäohjelma, jolla tuetaan eri-ikäisten ja eri elämäntilanteessa olevien työssä jaksamista. Tasa-arvosuunnitelma on tarkoitus päivittää vuonna 2015 kokonaan.

Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille

Taloudellinen vastuullisuus tarkoittaa Finavialle liiketoiminnan kannattavuutta ja yhtiön kilpailukyvyn kehittämistä pitkällä aikavälillä. Keskeisin taloudellinen vaikutus koko suomalaisen yhteiskunnan kannalta syntyy Finavian toiminnasta lentoliikenteen mahdollistajana.

Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa kestävällä tavalla, joka varmistaa toimivan lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa. Vain taloudellisesti kestävästi toimimalla Finavia voi huolehtia vastuullisesti henkilöstöstään, omaisuudestaan ja asiakkaidensa tarpeista. Taloudellisesti kestävä liiketoiminta tukee Finavian lentoasemien houkuttelevuuden varmistamista sekä Suomen kilpailukykyä toimivan lentoliikenteen keinoin.

Finavian taloudelliseen vastuuseen kuuluu, että yhtiö raportoi läpinäkyvästi toiminnastaan, taloudellisesta kehityksestä sekä suorista ja epäsuorista taloudellisista vaikutuksista. Finaviaa koskevien omistajastrategisten linjausten mukaan yhtiön yhteiskunnallista ja taloudellista kokonaistulosta arvioidaan sen perusteella, miten ja minkälaisilla kustannuksilla yhtiö täyttää yhteiskunnallisen palvelutehtävänsä.

TALOUDELLISEN LISÄARVON LUOMINEN

Jotta liiketoiminnan kehittäminen taloudellisesti kestävällä tavalla on mahdollista, edellyttää se eri sidosryhmien odotusten täyttämistä. Finavian tulee tarjota matkustajille ja lentoyhtiöasiakkailleen näiden tarpeita vastaavia palveluja, tarjota henkilöstölleen hyvät työolosuhteet, kilpailukykyinen palkka sekä panostaa henkilöstön osaamisen kehittämiseen. Finavian tulee myös rakentaa toimivia yhteistyösuhteita tavaran- ja palveluntoimittajien sekä muiden kumppaneiden kanssa.

Alla oleva taulukko esittää, kuinka Finavia loi taloudellista lisäarvoa sidosryhmilleen vuonna 2014. Palvelun- ja tavarantoimittajien osuus jaetusta lisäarvosta vuonna 2014 oli 49 prosenttia (48), henkilöstön 36 prosenttia (42), julkisen sektorin 5 prosenttia (6) ja rahoittajien 10 prosenttia (4).

Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille, meur

LISÄARVON TUOTTAMINEN		2014	2013	2012
Asiakkaat	Liikevaihto, liiketoiminnan muut tuotot ja rahoitustuotot (sisältää valmisteveron)	353,1	355,0	368,8
LUOTU LISÄARVO		**353,1**	**355,0**	**368,8**
LISÄARVON JAKAUTUMINEN				
Palvelun- ja tavarantoimittajat	Ostetut tavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut (vähennetty Trafin maksut, kiinteistöverot ja vapaaehtoiset henkilöstökulut)	194,7	165,1	180,2
Henkilöstö	Palkat ja palkkiot, eläkekulut, vapaaehtoiset henkilöstökulut	141,3	145,0	152,0
Julkinen sektori	Henkilöstösivukulut, tuloverot, arvonlisäverot, kiinteistöverot, maksut Trafille (ei sisällä lentoyhtiöiltä perittävää valvontamaksua)	17,8	20,2	24,6
Rahoittajat	Korot ja muut rahoituskulut	38,4	12,2	5,3
Omistajat	Osingot (tilikaudelta 2014 jaetaan osinkoa 0,8 milj. euroa)	1,7	0	0
Yhteisöt	Lahjoitukset	0	0	0
JAETTU LISÄARVO		**394,0**	**342,6**	**362,1**
JÄTETTY LIIKETOIMINNAN KEHITTÄMISEEN		**-40,9**	**12,4**	**6,8**

Ostettuihin tavaroihin, materiaaleihin ja palveluihin liittyvät kulut kasvoivat 194,7 milj. euroon (165,1) johtuen ennen kaikkea investointien kasvusta. Investointitavaroihin ja -palveluihin liittyvät kulut olivat 86,3 milj. euroa (42,0).

Korko- ja muut rahoituskulut olivat 38,4 milj. euroa (12,2). Rahoituskuluihin sisältyy ei-suojaavien johdannaissopimusten arvostustappio 23,5 milj. euroa. Rahoituskuluihin sisältyy myös ei-suojaavien korkojohdannaisten toteutuneita tappioita 9,1milj. euroa.

Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset

Finavian toiminnalle on asetettu taloudellisia tavoitteita, jotta yhtiö pystyy kehittämään toimintaansa sekä toteuttamaan sille asetetut erityistehtävät. Taloudelliset tavoitteet säilyivät vuonna 2014 muuttumattomina.

Finavia asettaa tulos-, tase- ja rahoitustavoitteensa siten, että se pystyy vastaamaan toimintansa jatkuvuudesta ja kehittämisestä lentoturvallisuuden ja asiakkaiden odotusten edellyttämällä tavalla. Yhtiön taloudelliset tavoitteet vuodelle 2014 olivat samat kuin vuonna 2013.

Tavoite	Toteutuminen vuonna 2014 (2013)
Tehokkuus: kilpailukykyiset hinnat eurooppalaisessa vertailussa	Helsinki-Vantaan lentoasema oli neljänneksi edullisin lentoasema Euroopan 23 päälentoaseman joukossa. Vuonna 2013 sija oli samoin neljäs.
Tulostaso: riittävä tulorahoitus toiminnan kehittämiseen ja rahoituksen turvaamiseen	Konsernin liiketoiminnan rahavirta oli 45,6 milj. euroa (34,2), jolla katettiin operatiivisen toiminnan ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvät rahoitustarpeet.
Omavaraisuusaste: vähintään 40 %	59,6 %(46,9 %)
Osingot: Finavia maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa.	Konsernin tilikauden tulos oli 6,7 milj. euroa (15,1). Yhtiökokous päätti, että tilikaudelta 2014 jaetaan osinkoa 0,8 milj. euroa. Lisäksi yhtiö jakaa varoja vapaan oman pääoman rahastosta siten, että Finavia Oyj:n omistamat säähavaintojärjestelmälaitteiden ja -ohjelmistojen vuosina 2014 valmistuneet osat siirretään Suomen valtiolle liikenne- ja viestintäministeriön hallintaan 31.12.2014 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta, joka on noin 2,1milj. euroa.

ERITYISTEHTÄVIEN TÄYTTÄMINEN

Finavialle on asetettu erityistehtäviä liittyen lentoasemaverkoston ylläpitämiseen sekä valtion ilmailun tarvitsemien lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen tuottamiseen. Näiden toteuttamista on kuvattu seuraavassa taulukossa:

Tehtävä	Vuonna 2014

Erityistehtävien kustannustehokas järjestäminen yhteiskunnalle	Finavian toiminnan tehostaminen jatkui. Konsernin keskimääräinen henkilöstömäärä pieneni 26 henkilötyövuodella. Lentoasemainvestointeja kohdennettiin vahvasti kysyntäperusteisesti.
Valtion ilmailun tarvitsemat lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelut tuotetaan kustannusvastaavasti.	Ilmavoimat ja Rajavartiolaitos maksavat peruspalveluista palveluehtojen mukaisen hinnan ja erityispalveluista kustannukset kattavan sopimushinnan.
Toiminta rahoitetaan oman toiminnan tuotoilla.	Finavia kattaa lentoasemaverkoston ja lennonvarmistuspalvelujen tuottamisesta syntyvät tappiot Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla. Suomen valtio myönsi Finavialle 200 milj. euron pääomasijoituksen Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaa varten vuonna 2013. Sijoitus on pystyttävä palauttamaan valtiolle osinkoina. Yhteensä 900 milj. euron kehitysohjelma käynnistyi vuonna 2014.
Lentoasemien rakentamiseen Finavia voi saada osittaista julkista tukea.	Vuonna 2014 Finavia sai Tampereen lentoaseman terminaali 2:n uudistamista varten julkista rahoitusta Tampereen kaupunkiseudun kunnilta 1,1milj. euroa. Hankkeen kokonaishinta on 3,3 milj. euroa, josta Finavian osuus on 1,1milj. euroa.

Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset

Finavian toiminnalla on useita suoria ja epäsuoria taloudellisia vaikutuksia. Taloudelliset vaikutukset kasvavat entisestään vuonna 2014 käynnistyneen Helsinki-Vantaan 900 miljoonan euron kehitysohjelman sekä verkostolentoasemille tehtävien investointien ansiosta.

	SUORAT VAIKUTUKSET	EPÄSUORAT VAIKUTUKSET
Suomalainen yhteiskunta	Toimiva lentoliikenne tukee keskeisesti Suomen kansallista kilpailukykyä. Finavian vastuulla on huolehtia lentoasemien kilpailukyvystä kattavien lentoyhteyksien ylläpitämiseksi. Koko lentoliikenteen osuus Suomen bruttokansantuotteesta oli vuonna 2011 noin 3,2 prosenttia. Lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti 100 000 ihmistä. Vuonna 2014 Finavian investointiohjelman työllisyysvaikutus oli noin 1650 henkilötyövuotta ja investointien kotimaisuusaste noin 85 %. Helsinki-Vantaan kehitysohjelman työllisyysvaikutus on koko rakennusaikana noin 14 000 henkilötyövuotta. Lisäksi lentoaseman matkustajamäärän kasvu synnyttää seuraavan 10 vuoden aikana arviolta 5 000 pysyvää työpaikkaa. Nykyisin Helsinki-Vantaa työllistää noin 20 000 henkilöä.	
Asiakkaat	- Finavia mahdollistaa kattavat lentoyhteydet suomalaiselle yhteiskunnalle - Lentoyhtiöasiakkaille Finavia tarjoaa kustannustehokkaita ja täsmällisiä lentoasemapalveluita. - Finavia mahdollistaa lentoharrastuksen sekä yritysluonteisen lentotoiminnan edullisilla kausimaksuilla.	- Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa kestävällä tavalla, joka varmistaa lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa. - Finavia pyrkii tehostamaan jatkuvasti toimintaansa, mikä tukee kilpailukykyistä hinnoittelua. Lentoyhtiöiltä perityt maksut ovat eurooppalaisten päälentoasemien joukossa neljänneksi edullisimmat. - Finavia edistää ilmailukulttuuria Suomessa ja tukee suomalaista yleisilmailua vuosittain sadoilla tuhansilla euroilla pitämällä yleisilmailijoiden kausikorttien hintatason alhaisena.
Henkilöstö	- Finavia-konsernin palveluksessa oli vuoden 2014 lopussa 2 933 henkilöä (2 814).	- Maksetut palkat ja palkkiot vaikuttavat yksityiseen kuluttamiseen ja henkilöstön

	- Finavia tarjoaa työpaikkoja eri puolilla Suomea, kaikilla lentoasemillaan. - Vuoden 2014 alussa käynnistyneen Helsinki-Vantaan kehitysohjelman työllisyysvaikutus on arviolta 14 000 työvuotta. Verkoston lentoasemilla työllisyysvaikutus on yhteensä arviolta 1 700 henkilötyövuotta.	maksamat verot yhteiskunnallisen hyvinvoinnin tuottamiseen. - Finavia investoi henkilöstönsä osaamiseen erilaisin koulutuksin, kannustaa lentoasemilla moniosaajuuteen sekä tukee henkilöstönsä hyvinvointia eri keinoin.
Tavaran- ja palveluidentoimittajat	- Finavia ostaa mm. kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluja, vartiointi- ja turvatarkastuspalveluja, rakentamis- ja urakointipalveluja sekä asiantuntijapalveluja, kuten suunnittelu- ja sääpalveluja. - Merkittävimmät investoinnit liittyvät lentoasemien kehittämiseen ja ylläpitämiseen. Helsinki-Vantaan vuoteen 2020 ulottuva 900 milj. euron kehitysohjelma käynnistyi vuonna 2014. Verkoston lentoasemille investoitiin 2014 noin 35 milj. euroa.	- Finavia pyrkii pitkäaikaisiin yhteistyösuhteisiin. Toimintaa kehitetään läheisessä yhteistyössä kumppaneiden kanssa, mikä tukee myös toimittajien liiketoimintamahdollisuuksia.
Suomen valtio	- Finavia maksaa tuloveroja, kiinteistöveroa, arvonlisäveroa ja valmisteveroja. Vuonna 2015 valmisteveroja ei makseta duty free -toiminnasta luopumisen myötä. - Finavia kerää Liikenteen turvallisuusvirasto Tra[n puolesta lentoliikenteen valvontamaksua, joka oli 11,0 milj. euroa vuonna 2014 (11,1). Maksu tilitetään Tra[lle. - Finavia maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa. Vuodelta 2014 yhtiökokous päätti jakaa osinkoa hallituksen osingonjakoehdotuksen mukaisesti 752 613,31euroa.	- Finavia tukee yhteiskunnan kehittymistä ja hyvinvointia maksamalla veroja sekä tarjoamalla työpaikkoja Suomessa. - Finavia pyrkii toimimaan taloudellisesti kestävällä tavalla siten, että se huolehtii oman toimintansa tehokkuudesta vertailuryhmänään eurooppalaiset lentoasemat. Näin Finavia voi tukea suomalaisten yritysten kilpailukykyä ja suomalaisten hyvinvointia.
Rahoittajat	- Finavian tavoitteena on rahoittaa ylläpitoinvestoinnit tulorahoituksella. Kasvun edellyttämiä laajennusinvestointeja voidaan rahoittaa pitkäaikaisin lainoin.	- Finavian tavoitteena on pitää omavaraisuusaste tasolla, joka mahdollistaa rahoituksen hankkimisen kustannustehokkaasti. Omavaraisuusaste 31.12.2014 oli 59,6 %(46,9).

Finavian toiminnan verot ja veroluonteiset maksut

Finavian liiketoiminnasta syntyy vuosittain veronsaajille verokertymää useiden eri verojen ja veroluonteisten maksujen muodossa. Vuonna 2014 Finavia maksoi ja tilitti veroja ja veroluonteisia maksuja yhteensä 89,7 miljoonaa euroa.

FINAVIA VERONMAKSAJANA

Finavialla on liiketoimintaa ainoastaan Suomessa, ja se maksaa tuloksestaan verot sekä muut veronluonteiset maksut Suomeen suomalaisen lainsäädännön mukaisesti. Finavia ei ole määritellyt erillistä verostrategiaa.

Verotukseen liittyvistä asioista vastaa Finaviassa talousjohtaja, joka raportoi tarvittaessa verotukseen liittyvistä asioista hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Finavia voi tarvittaessa ostaa verotukseen liittyviä asiantuntijapalveluita sekä pyytää verottajalta ennakkopäätöksiä tulkinnanvaraisissa kysymyksissä.

Finavian veroihin liittyvään raportointiin ei liity arvioita.

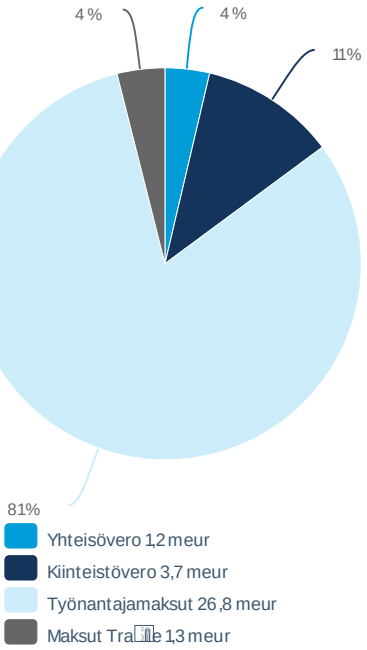
MAKSETUT JA TILITETYT VEROT JA VEROLUONTEISET MAKSUT VUONNA 2014

Finavia-konsernin liikevaihto vuonna 2014 oli 349,6 miljoonaa euroa (352,8) ja tilikauden tulos ennen veroja 7,0 miljoonaa euroa (20,3). Konsernin henkilöstö oli vuoden aikana keskimäärin 2 213 (2 239).

Finavia-konsernilla on toimintaa ainoastaan Suomessa, ja yhtiö maksoi vuonna 2014 kaikki veronsa Suomeen. Finavian maksettavia veroja ja veroluonteisia maksuja oli vuonna 2014 yhteensä 33,0 miljoonaa euroja (35,6).

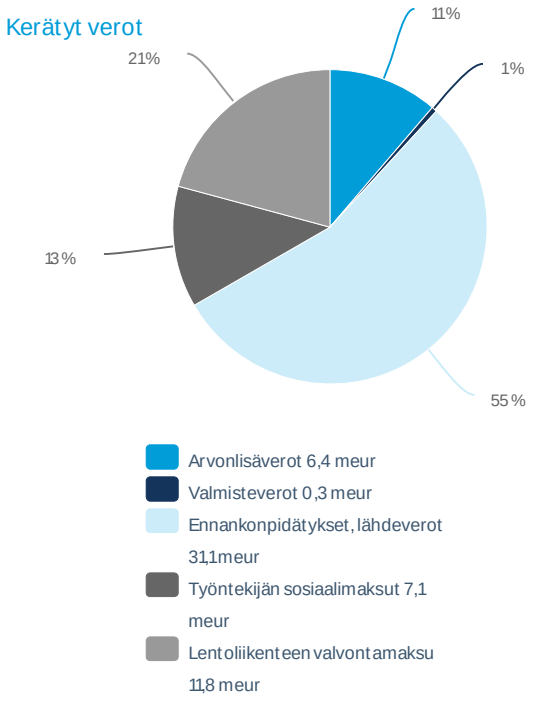
Finavia sai vuonna 2014 yhteensä 1,1milj. euroa julkista rahoitusta Tampereen lentoaseman terminaali 2:n uudistamista varten Tampereen kaupunkiseudun kunnilta. Lisäksi Finavia sai julkista koulutustukea 2,3 milj. euroa Finavian tarjoamiin lentoliikenteen koulutuspalveluihin.

Maksetut verot



Yhteisövero sisältää tilikauden tulokseen kirjatut verot sekä edelliseltä kaudelta kirjatut verot (ei sisällä laskennallisia veroja). Maksut Tra[lle sisältävät infran valvontamaksut sekä muut ilmailuun liittyvät maksut.

Finavia puolestaan keräsi ja tilitti veroja ja veroluonteisia maksuja yhteensä 56,7 miljoonaa euroa (48,2). Kerätyt verot ja veroluonteiset maksut eivät jää Finavian tulokseen, vaan yhtiö toimii näiden osalta läpilaskuttajana.



Lentoliikenteen valvontamaksu on lentoyhtiöiltä kerättävä Liikenteen turvallisuusviranomaisen Traf n lakisääteinen valvontamaksu, jonka Finavia tilittää Traf lle. Maksu ei liity Finavian tuottamiin lentoasemapalveluihin ja se peritään eduskunnan vahvistamana viranomaismaksuna kaikilta lentoyhtiöiltä.

Vastuullisuusraportointi

Finavian vastuullisuusraportoinnin tavoitteena on kertoa yhtiön vastuullisesta toiminnasta ja vastata sidosryhmien tiedontarpeisiin. Vastuullisuusraportti julkaistaan vuosittain osana Finavian vuosikertomusta. Vuosikertomus 2014 julkaistaan sähköisessä muodossa Finavian internet-sivuilla suomeksi ja englanniksi.

Finavia raportoi yritysvastuustaan osana vuosikertomustaan ensimmäistä kertaa vuodelta 2011, jolloin yhtiö julkaisi lisäksi erilliset ympäristö- ja henkilöstöraportit. Vuodesta 2012 eteenpäin yritysvastuuraportointi on esitetty kokonaisuudessaan osana vuosikertomusta. Vuoden 2013 vuosikertomus julkaistiin maaliskuussa 2014.

Finavian yritysvastuuraportointi noudattaa Global Reporting Initiative (GRI) G4-ohjeiston perustason (core) sovelluslaajuutta. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitetun lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Vuosikertomuksessa on myös huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritysvastuuraportoinnille.

Palautetta vuosikertomuksesta ja Finavian yritysvastuuraportoinnista voi lähettää osoitteeseen comms@[navia.[

GRI-sisältöindeksi

Mitopro Oy on tarkastanut raportin vastaavuuden GRI G4 -ohjeistoon

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
Strategia ja analyysi			
G4-1	Toimitusjohtajan katsaus	Toimitusjohtajan katsaus	
G4-2	Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	Vastuuteemat Yritysvastuun johtaminen Toimintaympäristö Strategia Hallituksen toimintakertomus	
Organisaation taustakuvaus			
G4-3	Raportoivan organisaation nimi		Finavia Oyj
G4-4	Tärkeimmät tavaramerkit/ brändit sekä tuotteet ja palvelut	Liiketoiminta	
G4-5	Organisaation pääkonttorin sijainti		Vantaa, Suomi
G4-6	Toimintamaat, joissa organisaatio toimii		Finavia toimii ainoastaan Suomessa.
G4-7	Organisaation omistusrakenne ja yhtiömuoto	Omistus	
G4-8	Markkina-alueet	Liiketoiminta	
G4-9	Raportoivan organisaation koko	Avainluvut	
G4-10	Henkilöstön määrä työsuhteen ja työsopimuksen mukaan, alueellisesti ja sukupuolen mukaan jaoteltuna	Henkilöstötietoa	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-11	Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö		Finavialaisista 1421henkilöä eli 90,3 % henkilöstöstä kuului kollektiivisesti neuvotellun työehtosopimuksen piiriin.
G4-12	Organisaation toimitusketju	Palvelun- ja tavarantoimittajat	
G4-13	Merkittävät muutokset organisaation koossa, rakenteessa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa raportointijaksolla	Toimintakertomus	Ei merkittäviä muutoksia organisaation koossa, omistusrakenteessa tai toimitusketjussa.
G4-14	Varovaisuuden periaatteen soveltaminen	Riskienhallinta Toimintakertomus	Finavia noudattaa toiminnassaan varovaisuuden periaatetta. Finavia varautuu kaikessa toiminnassa ennalta ympäristöön liittyvien riskien ja haitallisten vaikutusten välttämiseen tai vähentämiseen.
G4-15	Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet	Jäsenyydet toimialajärjestöissä	
G4-16	Jäsenyydet järjestöissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Jäsenyydet toimialajärjestöissä	
Tunnistetut olennaiset näkökohdat ja laskentarajat			
G4-17	Konsernin laskentaraja		Konsernitilinpäätökseen on yhdistetty kaikki konserniyhtiöt. Osakkuusyritys Taxi Point Oy on jätetty huomioimatta sen epäoleellisen vaikutuksen takia konsernin omaan pääomaan. Vuosikertomuksen yritysvastuuraportoinnin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu.
G4-18	Raportin sisällönmäärittely	Vastuuteemat	Finavia on määritellyt yritysvastuuraportin sisällön GRI G4-ohjeiston raportointiperiaatteiden mukaisesti. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitetun lisäosan (Airport Operators Sector

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
			Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Vuosikertomuksessa on myös huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritysvastuuraportoinnille. Lisäksi vuodesta on tehty GRI-koonti.
G4-19	Olennaiset näkökohdat	Olennaisuustaulukko	
G4-20	Olennaisia näkökohtia koskevat laskentarajat organisaation sisällä	Riskienhallinta Toimintakertomus	
G4-21	Olennaisia näkökohtia koskevat laskentaraja organisaation ulkopuolella		Tietoja ei ole kerätty Finavian organisaation ulkopuolelta.
G4-22	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa		Tämä on Finavian ensimmäinen GRI G4 -raportti. Vuonna 2013 Finavia raportoi GRI G3.1-ohjeiston mukaisesti.
G4-23	Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja näkökohtien laskentarajoissa		Tämä on Finavian ensimmäinen GRI G4 -raportti. Suhteessa vuoden 2013 GRI G3.1-raportointiin ei muutoksia raportin laajuudessa ja näkökohtien laskentarajoissa. Vuonna 2014 raportointia laajennettiin kattamaan seuraavat näkökohdat, jotka eivät sisältyneet vuoden 2013 raportointiin. - Luonnon monimuotoisuus (G4 EN11-12) - Henkilöstön ja johdon väliset suhteet (G4 LA4) - Lahjonnan ja korruption torjunta (G4 SO3-5) - Kilpailu (G4 SO7) - Määräystenmukaisuus (G4 SO8) - Määräystenmukaisuus (G4 PR9)
Sidosryhmävuorovaikutus			
G4-24	Luettelo organisaation sidosryhmistä	Sidosryhmät	
G4-25	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	Sidosryhmät	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-26	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	Sidosryhmät Sidosryhmäyhteistyö	
G4-27	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	Sidosryhmäyhteistyö	
Raportin kuvaus			
G4-28	Raportointijakso		Raportointi ja tunnusluvut kattavat ajanjakson 1.1.–31.12.2014. Vuosikertomuksessa on lisäksi otettu esille yksittäisiä tietoja tammi–maaliskuulta 2015 jotka on erikseen mainittu.
G4-29	Edellisen raportin päiväys		Finavian edellinen vuosikertomus julkaistiin 27.3.2014.
G4-30	Raportin julkaisutiheys		Kerran vuodessa
G4-31	Yhteystiedot josta voi kysyä raporttiin liittyviä lisätietoja	Vastuullisuusraportointi Yhteystiedot	
G4-32	GRI-sisältövertailu		Tämä taulukko
G4-33	Lähestymistapa ulkoiseen varmennukseen		Raporttitietoja ei ole varmennettu. Mitopro Oy on tarkastanut raportin vastaavuuden GRI G4 -ohjeistoon.
Hallinto			
Hallintorakenne ja kokoonpano			
G4-34	Hallintorakenne ja valiokunnat	Hallinnointi	
G4-35	Vastuunjako	Hallinnointi Yritysvastuun johtaminen Hallituksen toimintakertomus	
G4-36	Vastuuhenkilöt	Yritysvastuun johtaminen Ympäristöasioiden johtaminen	
G4-38	Hallituksen kokoonpano	Hallitus	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-39	Hallituksen puheenjohtajan asema	Hallituksen jäsenet	
G4-40	Hallituksen valinta	Hallitus	
G4-41	Eturistiriitojen välttäminen	Hallitus	
Hallituksen rooli organisaation tarkoituksen, arvojen ja strategian määrittelyssä			
G4-42	Hallituksen rooli organisaation tarkoituksen, arvojen ja strategian määrittelyssä	Hallitus	
Hallituksen rooli riskien hallinnassa			
G4-45	Hallituksen rooli riskien tunnistamisessa ja hallinnassa	Yritysvastuun johtaminen Riskien hallinta	
G4-46	Riskienhallinnan tehokkuuden arviointi	Yritysvastuun johtaminen Riskien hallinta	
G4-47	Riskiarviointien frekvenssi	Yritysvastuun johtaminen Riskien hallinta	
Hallituksen rooli taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristövastuun suorituksen arvioinnissa			
Palkitseminen ja kannusteet			
G4-51	Hallituksen ja ylimmän johdon palkitseminen	Palkka- ja palkkioselvitys	
G4-52	Palkitsemisjärjestelmät	Palkka- ja palkkioselvitys	
Liiketoiminnan eettisyys			
G4-56	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	Strategia	
G4-57	Toiminnan eettisyyteen ja lainmukaisuuteen liittyvä neuvonanto	Sisäinen valvonta	
Erityinen sisältö			
Johtamistavan kuvaus			

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
	Yleinen johtamistavan kuvaus (DMA)	Vastuuteemat	
Taloudellinen vastuu			
Taloudelliset tulokset			
G4-EC1	Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakatuminen	Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset	
G4-EC4	Valtiolta saadut avustukset	Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset	
Markkina-asema			
AO1	Vuosittainen matkustajamäärä jaoteltuna kotimaan ja ulkomaan lentoihin	Lentoasemat	
AO2	Vuotuinen lentojen kokonaismäärä	Lentoasemat Avainluvut Liikenteen jakautuminen, Finavia	
AO3	Rahdin määrä	Avainluvut Lentoasemat	
Välilliset taloudelliset vaikutukset			
G4-EC7	Infrastruktuuri-investointien ja yleishyödyllisten palvelujen tuen kehitys ja vaikutukset	Helsinki-Vantaa / Kehitysohjelma 2014-2020 Lentoasemaverkosto/ Investointiohjelma	
G4-EC8	Merkittävät epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset	
Ostokäytännöt			
G4-EC9	Paikallisten ostojen osuus	Palvelun- ja tavarantoimittajat	
Ympäristövastuu			
Materiaalit			

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-EN1	Materiaalien käyttö painon tai määrän mukaan	Liukkaudentorjunta	
G4-EN2	Kierrätettyjen materiaalien osuus		Talvikaudella 2013–2014 Helsinki-Vantaan lentoasemalla käytetystä noin 1,2 miljoonasta glykolilitrasta 81prosenttia (81) kerättiin talteen. Tampereella keräysaste oli 52 prosenttia ja Oulussa 51prosenttia. Glykoli pyritään käyttämään uudelleen jäänpoistossa ja -estossa.
Energia			
G4-EN3	Organisaation oma energian kulutus	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
G4-EN6	Energia kulutuksen vähentäminen	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
G4-EN7	Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
Vesi			
G4-EN8	Kokonaisvedenotto	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
AO4	Hulevesien laatu	Vesi- ja maaperäpäästöt	
Luonnon monimuotoisuus			
G4-EN11	Omistetut , vuokratut tai hallinnoidut toimipaikat, jotka sijaitsevat luonnonsuojelualueilla tai luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkailla alueilla tai niiden läheisyydessä		Luonnonsuojelu- ja Natura-alueiden välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Turun, Kajaanin ja Joensuun lentoasemat. Helsinki-Vantaan, Vaasan, Oulun ja Maarianhaminan lentoasemat sijaitsevat noin 200–500 metrin etäisyydellä luonnonsuojelu- tai Natura-alueista.
G4-EN12	Organisaation vaikutus luonnon monimuotoisuuteen		Luonnon monimuotoisuuden kannalta rikkaita alueita emme ole selvittäneet lentoasemilta tai niiden läheisyydestä.
Päästöt			
G4-EN15	Suorat kasvihuonekaasujen päästöt (scope 1)	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-EN19	Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
G4-EN21	Typen oksidien (NO_x), rikkioksidien (SO_x) päästöt sekä muut merkittävät päästöt ilmaan	Energian ja veden kulutus sekä päästöt	
Jätevedet ja jätteet			
G4-EN22	Päästöt vesistöön	Vesi- ja maaperäpäästöt	
G4-EN23	Jätteiden kokonaismäärä jaoteltuna jätelajeittain ja käsittelytavan mukaisesti	Jätteet	
G4-EN24	Merkittävät vuodot	Jätteet	Turun lentoasemalla tapahtui syyskuussa 2014 öljyvahinko. Lentoaseman 2-terminaalin huoltorakennuksen säiliöstä oli vuotanut maaperään arviolta 14 000 litraa kevyttä polttoöljyä inhimillisestä erehdyksestä johtuen. Vahinkopaikka sijaitsee pohjavesimuodostuman reuna-alueella, hyvin vettä läpäisevän pohjaveden muodostumisalueen ulkopuolella, jossa kallionpinta nousee lähelle maanpintaa eikä pohjavettä ole todettu alueella.
AO6	Lentokoneiden ja kiitoteiden jäänestoaineiden käyttö ja käsittely	Vesi- ja maaperäpäästöt	
Tuotteet ja palvelut			
G4-EN27	Tuotteiden ja palveluiden ympäristövaikutusten vähentäminen	Ympäristötietoa Vesi- ja maaperäpäästöt Lentokonemelun hallinta	
Määräystenmukaisuus			
G4-EN29	Merkittävät ympäristölainsäädäntöön ja -säännösten rikkomiseen	Jätteet	Ei maksettuja sakkoja vuonna 2014.

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
	liittyvät sakot ja ei-rahalliset sanktiot		
Yleiset			
G4-EN31	Ympäristönsuojelun kokonaiskustannukset ja investoinnit	Ympäristöinvestoinnit	
Ympäristöasioihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismit			
G4-EN34	Ympäristöasioihin liittyvien valitusmekanismin kautta rekisteröityjen, käsiteltyjen ja ratkaistujen epäkohtien lukumäärä	Ympäristöasioiden johtaminen ja tavoitteet	
Melu			
AO7	Lentokonemelualueella asuvien asukkaiden määrä	Lentokonemelun hallinta	
Sosiaalinen vastuu			
Henkilöstö ja työolosuhteet			
Työllistäminen			
G4-LA1	Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja osuus sekä henkilöstön vaihtuvuus	Henkilöstötietoa	
Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet			
G4-LA4	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika		YT-neuvotteluissa noudatetaan työehtosopimuksen ja lain mukaisia aikoja.
Työterveys ja -turvallisuus			
G4-LA6	Tapaturmat, menetetyt työpäivät, poissaolot ja työhön liittyvät kuolemantapaukset	Työhyvinvointi	
Koulutus			
G4-LA9	Keskimääräiset koulutustunnit vuodessa henkilöä kohden	Henkilöstön kehittäminen	Palvelupeliin osallistui vuonna 2014 863 henkilöä (72 % miehiä ja naisia 28 %).

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
	jaoteltuna sukupuolen mukaan ja henkilöstöryhmittäin		
G4-LA11	Säännöllisten suoritusarviointien ja kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus	Henkilöstön kehittäminen	
Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet			
G4-LA12	Organisaation hallintoelinten kokoonpano ja henkilöstön jakauma	Henkilöstötietoa	Finavian hallituksessa oli vuoden 2014 lopussa 6 jäsentä joista 2 oli naisia. Hallituksen keski-ikä oli 48,7 vuotta. Finavian johtoryhmässä oli vuoden 2014 lopussa 10 jäsentä joista 1oli nainen. Johtoryhmän keski-ikä oli 47,8 vuotta.
Tasa-arvoinen palkitseminen			
G4-LA14	Naisten ja miesten tasa-arvoinen palkitseminen	Henkilöstön kehittäminen	
Työoloihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismit			
G4-LA16	Työoloihin liittyvän valitusmekanismin kautta rekisteröityjen, käsiteltyjen ja ratkaistujen epäkohtien lukumäärä	Turvallisuus	Vuonna 2014 laadittiin Just Culture -politiikka, joka kokoaa yhteen poikkeamaraportointiin ja -kulttuuriin liittyvät periaatteet. Finavian poikkeama- ja havaintoilmoitusjärjestelmään kirjattiin yli 2 700 raporttia
Ihmisoikeudet			
Syrjinnän kielto			
G4-HR3	Syrjintätapausten lukumäärä ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet		Ei tapauksia vuonna 2014
Yhteiskunta			
Lahjonta ja korruption vastaisuus			
G4-SO1	Paikallisyhteisövuorovaikutus	Lentoasemaverkosto / Investointiohjelma	

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-SO3	Lahjontaan liittyvän riskiarvioinnin läpikäyneet liiketoimintayksiköt	Sisäinen valvonta	Eettisiin ohjeisiin perehtyminen on osa [navialaisten työhön perehdytystä.Eettisiin ohjeisiin perehtyminen on osa [navialaisten työhön perehdytystä kaikissa liiketoimintayksiköissä.
G4-SO4	Korruption vastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä koulutus	Sisäinen valvonta	Eettisiin ohjeisiin perehtyminen on osa [navialaisten työhön perehdytystä. Esimiesten tehtävänä on valvoa, että ohjeita noudatetaan ja myös toimia itse esimerkillisesti. Toimintapolitiikat, eettiset periaatteet sekä toimintakäsikirjoihin ja toimintalinjauksiin liittyvät ohjeet on tallennettu yhtiön intranetiin ja niihin on pääsy koko henkilöstöllä.
G4-SO5	Lahjontatapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet		Ei tapauksia vuonna 2014
Poliittinen vaikuttaminen			
G4-SO6	Poliittisten tukien kokonaisarvo jaoteltuna maittain ja edunsaajittain	Hyväntekeväisyys ja sponsorointi	Vuonna 2014 Finavia ei ole antanut poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille raha- tai muita lahjoituksia.
Kilpailun rajoitukset			
G4-SO7	Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet		Vuoden 2014 aikana on ollut vireillä kaksi julkisiin hankintoihin liittyvää tuomioistuinmenettelyä. Oikeuden päätöksiä ei ole vuodelta 2014.
Määräystenmukaisuus			
G4-SO8	Lainsäädännön ja säännösten rikkomiseen liittyvät sakot ja ei-rahalliset sanktiot		Ei mainittuja sakkoja tai muita sanktioita vuonna 2014.
Tuotevastuu			
Asiakkaiden terveys ja turvallisuus			

Tunnus	GRI:n sisältö	Sijainti raportissa	Huomioita
G4-PR1	Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi	Turvallisuus	
Tuote- ja palvelutiedot			
G4-PR5	Asiakastyytyväisyystutkimusten tulokset	Kilpailukyky Verkoston matkustajatyytyväisyys Kiinteistöliiketoiminta	
Määräystenmukaisuus			
G4-PR9	Tuotteiden ja palveluiden käyttöön liittyvän lainsäädännön ja säännösten rikkomisesta aiheutuneiden merkittävien sakkojen rahamääräinen arvo		Ei mainittuja sakkoja vuonna 2014

Finavian olennaiset teemat suhteessa GRI G4:n vastuullisuusnäkökohtiin

GRI G4:n mukainen näkökohta	Finavian kannalta olennainen näkökohta
Taloudellinen vastuu	
Taloudelliset tulokset	Tehokkuus ja kannattavuus
Markkina-asema	Tehokkuus ja kannattavuus
Välilliset taloudelliset vaikutukset	Uudistumiskyky Tehokkuus ja kannattavuus
Ostokäytännöt	Avoin sidosryhmäyhteistyö Tehokkuus ja kannattavuus
Ympäristövastuu	
Materiaalit	Tehokkuus ja kannattavuus Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Energia	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset Tehokkuus ja kannattavuus
Vesi	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Luonnon monimuotoisuus	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Päästöt	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Jätevedet ja jätteet	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Tuotteet ja palvelut	Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso Uudistumiskyky Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Määräystenmukaisuus	Lainsäädäntö ja regulaatio
Yleiset	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Ympäristöasioihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismit	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Melu	Ympäristönsuojelu ja ilmastokysymykset
Sosiaalinen vastuu	
Henkilöstö ja työolosuhteet	

GRI G4:n mukainen näkökohta	Finavian kannalta olennainen näkökohta
Työllistäminen	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö
Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö
Työterveys ja -turvallisuus	Turvallisuus
Koulutus	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi
Monimuotoisuus ja tasavertaiset mahdollisuudet	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Tasa-arvoinen palkitseminen	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi
Työoloihin liittyvien epäkohtien valitusmekanismit	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Ihmisoikeudet	
Syrjinnän kielto	Hyvä henkilöstöjohtaminen ja työhyvinvointi Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Yhteiskunta	
Lahjonta ja korruption vastaisuus	Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa Lainsäädäntö ja regulaatio
Poliittinen vaikuttaminen	Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Kilpailun rajoitukset	Avoin sidosryhmäyhteistyö Avoimuus ja hyvä hallintotapa Lainsäädäntö ja regulaatio
Määräystenmukaisuus	Lainsäädäntö ja regulaatio Avoimuus ja hyvä hallintotapa
Tuotevastuu	

GRI G4:n mukainen näkökohta	Finavian kannalta olennainen näkökohta
Asiakkaiden terveys ja turvallisuus	Turvallisuus Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso Lainsäädäntö ja regulaatio
Tuote- ja palvelutiedot	Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso
Määräystenmukaisuus	Lainsäädäntö ja regulaatio Asiakkaan odotuksen mukainen palvelutaso

Raportointiperiaatteet

Finavian yritysvastuuraportointi noudattaa Global Reporting Initiative (GRI) G4-ohjeiston perustason (core) sovelluslaajuutta. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitetun lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Raportoinnissa on myös huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritysvastuuraportoinnille.

RAPORTIN KATTAVUUS

Tämän vuosikertomuksen yritysvastuuraportoinnin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu. Raportointi ja tunnusluvut kattavat ajanjakson 1.1.–31.12.2014. Vuosikertomuksessa on lisäksi otettu esille yksittäisiä tietoja tammi–maaliskuulta 2015, jotka on erikseen mainittu.

Yritysvastuun asiantuntija Mitopro Oy on tarkastanut Finavian vuosikertomuksen 2014 vastaavuuden GRI G4-ohjeistoon ja vahvistaa raportoinnin täyttävän core-sovellustason mukaiset vaatimukset.

TALOUDELLISET TUNNUSLUVUT

Esitetyt taloudelliset tunnusluvut kattavat Finavia-konsernin toiminnan. Luvut perustuvat yhtiön kirjanpitoon ja tilinpäätökseen. Taloudellisessa raportoinnissa noudatetaan FAS-tilinpäätöskäytäntöä. Taloudelliset tunnusluvut ovat tilintarkastettuja.

Finavia noudattaa soveltuvin osin Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n vuonna 2010 hyväksymää Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia.

LENTOLIIKENNETIEDOT

Tiedot lentotapahtumista saadaan lennonvarmistuksen järjestelmistä. Lentoyhtiökohtaiset tiedot matkustaja-, rahti- ja postimääristä kerätään lentoasemilla toimivilta huolintayhtiöiltä. Tiedot kerätään liikennetietokantaan. Lentoliikennetilastot perustuvat liikennetietokannan tietoihin.

YMPÄRISTÖTIEDOT

Liikennetiedot, kiitoteiden käyttö ja konetyyppijakauma

Liikennetiedot, kiitoteiden käyttöjakauma sekä konetyyppitiedot saadaan Cognos-järjestelmästä, johon tiedot kirjautuvat lentoasemien Airport2020-järjestelmästä.

Lentoreittien sijoittuminen ja melutiedot

Finavialla on käytössään Helsinki-Vantaan lentoasemalla jatkuvatoiminen melun ja reittien seurantajärjestelmä (ANOMS), johon tallentuvat tutkasyötteestä lentokoneen reittien tiedot sekä yhdeksältä melumittausasemalta melumittaustiedot. Järjestelmän tiedoilla saadaan raportointiin reittien jakauma ja reitit melualueiden laskentaa varten.

Liukkaudentorjunta-aineet

Lentoasemat kirjaavat kunnossapidon päiväkirjaan liukkaudentorjuntatoimenpiteet ja kemikaalien kulutusmäärät. Lentoasema syöttää kemikaalikohtaiset tiedot kuukausittain sähköiseen huoltokirjaan RYHTIin, josta Ympäristöyksikkö hakee tiedot - raportointia varten. Helsinki-Vantaan osalta lentoaseman kunnossapito ilmoittaa kuukausittain kemikaalien käyttömäärät ja Liikennealuepalvelut-yksikkö syöttää tiedot edelleen RYHTIin. RYHTIssä olevien tietojen oikeellisuuden tarkistaa Liikennealuepalvelut-yksikkö.

Liukkaudentorjunta-aineiden kulutus on vuosikertomuksessa esitetty 100-prosenttisena, joka on saatu vähentämällä nestemäisten aineiden käyttömääristä veden osuus 50 %. Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva hapenkulutuskuormitus lasketaan käyttämällä kunkin tuotteen biologisen hapenkulutuksen kerrointa (BOD7). Poikkeuksena on urea, jonka laskentakertoimena on käytetty sen muista poikkeavan hajoamisprosessin vuoksi teoreettista hapenkulutusta (ThOD). Käytetyt kertoimet ovat alla olevassa taulukossa.

	BOD7 MG/G
Nestemäinen asetaatti	300
Rakeinen asetaatti	670
Nestemäinen formiaatti	90

Rakeinen formiaatti	170
Nestemäinen betaiini (Betafrost)	720
Urea (ThOD)	2 100

Liukkaudentorjunta-aineista typpikuormitusta aiheuttavat urea ja betaiini. Urean aiheuttaman typpikuormituksen laskennassa käytetty kerroin on 0,466 g/g ja nestemäisen betaiinin (Betafrostin) typpikuorman laskennassa 0,06 g/g.

Lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestoaineet

Lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyjä tekevät maahuolintayritykset pitävät kirjaa suoritetuista käsittelyistä ja käytetyistä nestemääristä (tyypit I ja IV). Maahuolintayritykset toimittavat kuukausittain päiväkohtaiset tiedot nesteiden käyttömääristä ja käsittelyjen lukumääristä Ympäristöyksikköön ja lentoasemien laskutukseen niillä lentoasemilla, joilla glykolin keräys on järjestetty. Muiden lentoasemien osalta Ympäristöyksikkö pyytää maahuolintayrityksiltä kuukausittaiset tiedot nestetyyppien käyttömääristä puolivuosittain.

Ympäristöraportissa vuosittaiset käyttömäärät on esitetty 100-prosenttisena propyleeniglykolina, joka on saatu vähentämällä käyttömääristä veden osuus. Tyypin I nesteen käyttömäärässä se on 20 % ja tyypin IV nesteessä 50 %.

Lentokoneiden päästöt

Lentokoneiden päästöt lasketaan ns. LTO (Landing and take off) -syklin mukaisesti, mikä on kansainvälinen standardi. Päästöt lasketaan alle 915 m (3000 ft) lentokorkeudessa ja laskennassa otetaan huomioon konetyypit ja moottorityypit. Laskentaan otetaan mukaan lentoonlähdön, laskeutumisen ja niihin liittyvien rullausten aiheuttamat päästöt 3000 ft korkeuteen asti. Päästökomponenteille on omat kertoimet. Ne saadaan EDMS (Emissions and Dispersion Modeling System) -tietokannasta, joka on USA:n ilmailuviranomaisen kehittämä ja ylläpitämä tietokanta. LTO-syklin laskentaan Finavialla on oma ohjelma.

Finavian maakaluston päästöt

Eri päästökomponenteille kertoimet saadaan VTT:n ylläpitämästä Lipasto-järjestelmästä. Polttoaineen kulutukseen perustuva laskenta ottaa huomioon kaluston ominaisuudet.

Finavian kokonaispäästöt (CO2)

Sähkön ja lämmön päästöt on laskettu kokonaiskulutuksesta lentoasemakohtaisin kertoimin, jotka on saatu eri lähteistä. Eri lentoasemilla käytetty lämpö tuotetaan eri tavoin (pelletti, kaukolämpö jne.) ja sähkön kerroin vaihtelee vuosittain sähkön tuotannon mukaan. Kokonaispäästöt käsittää Finavian sähkön, lämmön ja maakaluston päästöt yhteensä.

Sähkön, lämmön ja veden kulutus

Lentoasemat lukevat sähkön, lämmön ja veden kulutuksen mittarit kuukausittain ja syöttävät tiedot RYHTIin. Finavian Kiinteistöpalvelut ja energia -yksikkö tarkastaa tietojen oikeellisuuden. Ympäristöyksikkö hakee tiedot RYHTIstä ympäristöraportointia varten.

Matkustajakohtaiset kulutusmäärät lasketaan jakamalla kokonaiskulutukset vuoden matkustajamäärällä. Ennen laskutoimitusta kokonaiskulutuksista vähennetään Kauhavan, Hallin, Utin ja Helsinki-Malmin lentoasemien kulutukset, koska näillä lentoasemilla ei ole varsinaista matkustajaliikennettä.

Jätteet

Lentoasemat saavat tiedot vuosittaisista jätekertymistä jätehuoltoyrityksiltä saamistaan vuosiraporteista ja lentoaseman saamista laskuista. Lentoasemat syöttävät tiedot Lentoasemien ympäristötiedot -järjestelmään, josta Ympäristöyksikkö hakee ne ympäristöraportointia varten.

Jätekertymät on jaoteltu raportissa seka-, hyöty- ja ongelmajätteisiin. Hyötyjätteisiin sisältyy erilliskerätyt biojäte, metalli, lasi, muovi, keräyspaperi ja -pahvi, energiajäte, voiteluöljyjäte, käytetyt renkaat, SER-jäte sekä lajitteluun mennyt rakennusjäte.

Polttoaineet

Ajoneuvojen ja kaluston polttoaineiden tankkausmäärien seuranta tehdään lentoasemilla. Bensiinin tankkaus tapahtuu yleisillä huoltoasemilla ja tankkausmäärien seuranta tapahtuu maksukuittien avulla. Lentoasemat kokoavat vuosittain tiedot maakaluston käyttämistä polttoaineista Lentoasemien ympäristötiedot -järjestelmään, josta Ympäristöyksikkö hakee ne ympäristöraportointia varten.

Ympäristöpalautteet

Ympäristöpalautteet (mukaan lukien WebTrak-palvelun kautta tulleet palautteet) kirjautuvat selaimella käytettävään palautejärjestelmään, mistä palautteet arkistoidaan tietyn ajan kuluessa Finavian arkistointijärjestelmään (Kronodoc). Ympäristöpalautejärjestelmästä palautteiden määrä ja laatu haetaan ympäristöraportointia varten.

HENKILÖSTÖTIEDOT

Henkilöstötiedot tunnuslukuja varten saadaan henkilöstöhallinnon eri järjestelmistä. Tunnusluvut kattavat Finavia-konsernin tai Finavia Oyj:n, mikä on mainittu tunnuslukujen yhteydessä. Tunnuslukujen laskentaa ohjaa myös kirjanpitolautakunnan yleisohje toimintakertomuksessa ilmoitettavien henkilöstötunnuslukujen laskemisesta.

Henkilötyövuodella tarkoitetaan säännöllistä normaalia vuosityöaikaa, johon ei lasketa ylityötä eikä muuta normaalin työajan ylittävää työaikaa. Palkattomat jaksot pienentävät henkilön htv:tä. Työsuhteiden kesto on laskettu työntekijöiden yhdenjaksoisen palvelussuhteen aloituspäivästä. Ikä- ja sukupuolijakauma kuvaa vakituisessa aktiivisessa työsuhteessa olevien henkilöiden määrää jaoteltuna iän ja sukupuolen mukaan. Vaihtuvuus kuvaa vakituisen henkilöstön vaihtuvuutta siten, että lähtövaihtuvuus on lähteneiden prosenttiosuus henkilöstöstä ja tulovaihtuvuus rekrytoitujen prosenttiosuus henkilöstöstä.

Tapaturmat ja sairauspoissaolot on laskettu kalenteripäivinä siten, että poissaolopäivä lasketaan kun tapaturma tai sairaus on aiheuttanut kokonaisen päivän poissaolon. Myös koulutuspäiväksi lasketaan kokonainen päivä.

Kehityskeskusteluiden piirissä on koko henkilöstö. Kehityskeskustelussa molempien osapuolten tulee allekirjoittaa sähköinen lomake, minkä perusteella saadaan tieto kehityskeskusteluiden määrästä.

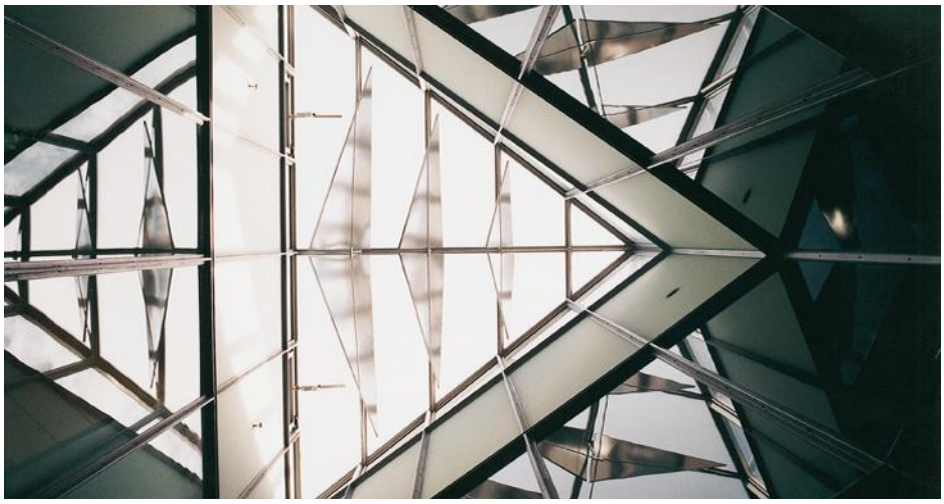
MATKUSTAJATYYTYVÄISYYS

Verkoston matkustajatyytyväisyystutkimuksen tiedonkeruu on tehty henkilökohtaisina haastatteluina 15 lentoasemalla lähtöporttialueella. Haastattelujen määrä on suhteutettu matkustajamääriin, ja haastatteluja on vuodessa 100–500 per lentoasema (yhteensä noin 4 000 vuonna 2014).

Tulos lasketaan yhdeksän mitattavan asian keskiarvojen keskiarvoista. Tutkimuksen on toteuttanut vuonna 2013–2014 TNS Gallup ja vuosina 2011–2012 Innolink.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla asiakastyytyväisyyttä mitataan kansainvälisellä lentoasemien matkustajatyytyväisyyttä mittaavalla Airport Service Quality -tutkimuksella. Helsinki-Vantaalla tiedonkeruu tapahtuu henkilökohtaisina haastatteluina porttialueilla matkustajarakenteen mukaisesti. Haastatteluja tehdään tasaisesti vuoden ympäri, ja vuonna 2014 haastateltiin noin 1400 matkustajaa.

Lentoasemakiinteistöt Oyj:n (LAK) asiakastyytyväisyystutkimuksen on toteuttanut KTI Kiinteistötieto Oy. LAK valitsee vastaajatahot tutkimukseen, joka toteutetaan puhelinhaastatteluna. Tutkimus on osa laajempaa KTI:n kiinteistötoimialaa koskevaa vuosittaista asiakastyytyväisyystutkimusta, josta saadaan toimialan vertailutietoa asiakastyytyväisyyden kehityksestä.



Hallinnointi

Finavia on sitoutunut kaikessa toiminnassaan hyvään hallintotapaan. Lakien ja säädösten noudattamisen lisäksi toimintaamme ohjaavat Finavian arvot, yhteiset toimintaperiaatteemme ja eettiset ohjeemme.

Finavia Oyj:n (jäljempänä myös ”Finavia” tai ”yhtiö”) ja Finavia-konsernin päätöksenteossa ja hallinnossa noudatetaan Suomen osakeyhtiölakia, Finavia Oyj:n ja sen tytäryhtiöiden yhtiöjärjestyksiä sekä liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevien osakeyhtiöiden hallinnointiohjetta.

Finavia noudattaa soveltuvin osin Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n vuonna 2010 hyväksymää Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia (”hallinnointikoodi”). Merkittävimmät poikkeamiset hallinnointikoodista johtuvat siitä, että Finavialla on vain yksi omistaja, Suomen valtio. Näin ollen koodin noudattaminen kaikilta osin ei ole tarkoituksenmukaista. Finavia noudattaa lisäksi talouspoliittisen ministerivaliokunnan 13.8.2012 antamaa kannanottoa yritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemisesta.

Finavian hallinnointiperiaatteet on vahvistettu Finavian hallituksen kokouksessa viimeksi 24.3.2014. Finavian hallitus on lisäksi vahvistanut konsernissa noudatettavat riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan periaatteet. Yhtiöllä on myös toimialaansa liittyvä erityinen turvallisuudenhallintajärjestelmä, joka on olennainen osa yhtiön riskienhallintaa.

FINAVIA OYJ

Finavia-konsernin emoyhtiö on Finavia Oyj, jonka hallinto- ja toimielimet ovat yhtiökokous, hallitus, hallituksen tarkastusvaliokunta sekä nimitys- ja palkitsemisvaliokunta, toimitusjohtaja ja johtoryhmä. Finavia Oyj:n kotipaikka on Vantaa.

LIIKETOIMINTA-ALUEET

Konsernin liiketoiminta-alueet vuonna 2014 olivat Helsinki-Vantaan lentoasema, Lentoasemaverkosto, Lennonvarmistus sekä Matkustajapalvelut. Lisäksi Finavian palveluja lentoliikenteelle täydentävät Airpro-liiketoiminta ja kiinteistöliiketoiminta.

ORGANISAATIOUUDISTUS VUODEN 2015 ALUSSA

Finavia otti 1.1.2015 käyttöön uuden organisaatiomallin, jossa Finavian liiketoimintoja ovat Helsinki Airport, Verkosto ja Lennonvarmistus. Liikevaihtoa tuottavat matkustajille suunnatut palvelut tuotetaan osana Helsinki Airport - ja Verkosto-liiketoimintoja. Lentoasemien palvelutuotannosta muodostettiin näin entistä yhtenäisempi kokonaisuus. Uudistuksella toteutettu toiminnan suoraviivaistaminen parantaa Finavian suorituskykyä ja kohentaa yhtiön taloudellisia edellytyksiä viedä läpi mittavat lentoasemainvestoinnit tulevina vuosina.

FINAVIA OYJ:N TYTÄRYHTIÖT

Yhtiöllä on kolme liiketoimintaa harjoittavaa tytäryhtiötä: Lentoasemakiinteistöt Oyj, Airpro Oy ja RTG Ground Handling Oy.

Omistus

Finavia on Suomen valtion kokonaan omistama julkinen osakeyhtiö. Yhtiön erityistehtävänä on yhtenäisen lentoasemaverkoston kehittäminen sekä ylläpitää lentoasemia, joille on säännöllistä kaupallista reittiliikennettä. Lisäksi Finavia ylläpitää lennonvarmistusjärjestelmää sekä tarjoaa lennonvarmistuspalveluita.

Finavialle on määritelty yhtiöjärjestyksessä sekä valtion omistajapolitiikkaa koskevassa valtioneuvoston periaatepäätöksessä 3.11.2011 erityistehtäväyhtiön asema. Yhtiön toiminnan erityisenä tarkoituksena on ”ilmailun edistämiseksi ylläpitää ja kehittää yhtenäistä ja yhteensovitettua valtion lentoasemaverkostoa ja Suomen lennonvarmistusjärjestelmää kaupallisen lentoliikenteen, muun siviili-ilmailun ja sotilas- ja valtionilmailun tarpeita varten sekä tarjota lennonvarmistuspalveluja Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa siten kuin niistä erikseen säädetään tai määrätään”.

OMISTAJAOHJAUS

Finavian omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Ministeriö on valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain mukaisesti asettanut Finavia Oyj:tä koskevat omistajastrategiset linjaukset.

Erityistehtäviä toteuttavassa yhtiössä Suomen valtiolla on omistajana yhteiskunnallisia tavoitteita, mutta niiden toimintaa ohjataan taloudellisin perustein. Valtion omistajapoliittiset tavoitteet perustuvat mahdollisimman hyvään yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kokonaistulokseen, jota arvioidaan ensisijaisesti sen perusteella miten yhtiö täyttää yhteiskunnallisen palvelutehtävänsä.

Valtioneuvostolla ei ole eduskunnan myöntämiä Finavia Oyj:n osakkeita koskevia luovutusvaltuuksia.

Yhtiökokous

Yhtiökokous on Finavian ylin päätöksentekoelin. Varsinainen yhtiökokous pidetään hallituksen määräämänä päivänä vuosittain ennen kesäkuun loppua.

Hallitus kutsuu tarvittaessa tai osakeyhtiölain niin määrätessä koolle ylimääräisen yhtiökokouksen. Varsinainen yhtiökokous päättää osakeyhtiölain ja yhtiöjärjestyksen mukaan sille kuuluvista asioista, joita ovat muun muassa:

- tilinpäätöksen vahvistaminen
- osingonjaosta päättäminen
- hallituksen ja toimitusjohtajan vastuuvapaudesta päättäminen
- hallituksen jäsenten valinta
- tilintarkastajien valinta
- hallituksen jäsenten ja tilintarkastajan palkkioiden määrääminen
- lahjoitusvaltuuksista päättäminen
- yhtiöjärjestyksen muuttaminen ja
- muut osakeyhtiölain yhtiökokoukselle määräämät tehtävät.

Lisäksi yhtiökokous päättää yhtiöjärjestyksen nojalla muiden muassa oikeustoimista, joilla on laajakantoinen tai tärkeä merkitys yhtiön toiminnassa sen erityisen tarkoituksen toteuttamisessa.

Yhtiökokouksessa on läsnä hallituksen puheenjohtaja, riittävä määrä hallituksen jäseniä, toimitusjohtaja sekä tilintarkastaja. Hallituksen jäseneksi ensimmäistä kertaa ehdolla oleva henkilö osallistuu valinnasta päättävään yhtiökokoukseen, jollei hänen poissaololleen ole painavia syitä.

Kutsu yhtiökokoukseen on toimitettava yhtiöjärjestyksen mukaan aikaisintaan kahta kuukautta ja viimeistään viikkoa ennen yhtiökokousta. Yhtiökokous pidetään yhtiön kotipaikassa Vantaalla tai hallituksen päättämässä muussa paikassa. Vuonna 2014 varsinainen yhtiökokous pidettiin 24.3.2014.

Toimitusjohtaja

Finavian toimitusjohtajana on toiminut tammikuusta 2012 lähtien FM Kari Savolainen. Toimitusjohtajan keskeisimpiä tehtäviä ovat yhtiön liiketoimintojen suunnittelu, johtaminen ja valvonta. Lisäksi toimitusjohtaja valmistelee yhtiön hallituksessa käsiteltäviä asioita sekä huolehtii hallituksen päätösten toimeenpanosta.

Toimitusjohtajalla on yleistoimivalta hoitaa ja valvoa yhtiön juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtaja vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito on lain mukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty. Toimitusjohtaja toimii johtoryhmän puheenjohtajana sekä Finavian liiketoimintaa harjoittavien tytäryhtiöiden hallituksen puheenjohtajana.

Hallitus nimittää toimitusjohtajan. Toimitusjohtajan toimen ehdot määritellään kirjallisessa johtajasopimuksessa, jonka hallitus vahvistaa. Toimitusjohtajan palkitsemista on käsitelty vuosikertomuksessa Palkka- ja palkkioselvityksessä kohdassa Toimitusjohtajan ja muun johdon palkitseminen.

Hallitus voi tarvittaessa nimittää toimitusjohtajan sijaisen. Toimitusjohtajan sijainen vastaa toimitusjohtajan velvollisuuksista tämän ollessa tilapäisesti estyneenä hoitamaan tehtäväänsä.

Hallitus

Finavian hallituksen tehtävänä on huolehtia yhtiön hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on järjestetty asianmukaisesti. Hallitus käsittelee yhtiön ja sen tytäryhtiöiden toiminnan kannalta laajakantoiset ja periaatteellisesti tärkeät asiat, ellei yhtiöjärjestyksestä muuta johdu.

Hallituksen sekä toimitusjohtajan tulee johtaa yhtiötä ja sen tytäryhtiöitä ammattitaitoisesti sekä terveiden ja varovaisten liikeperiaatteiden mukaisesti. Hallituksen tehtävänä on edistää yhtiön etua.

Yhtiöjärjestyksen mukaan hallitukseen kuuluu kolmesta seitsemään jäsentä. Jäsenet valitaan varsinaisessa yhtiökokouksessa toimikaudeksi, joka päättyy seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen. Toimitusjohtajaa ei voida valita hallituksen jäseneksi tai puheenjohtajaksi. Yhtiökokous valitsee myös hallituksen puheenjohtajan. Hallitus voi keskuudestaan valita varapuheenjohtajan.

HALLITUKSEN TOIMINTA

Hallituksen kokous pidetään hallituksen määräämänä päivänä keskimäärin kerran kuukaudessa. Hallitus on päätösvaltainen kun yli puolet jäsenistä, mukaan lukien hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja, on paikalla kokouksessa. Päätökset hallituksessa tehdään yksinkertaisella äänten enemmistöllä. Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisee.

Toimitusjohtajalla on oikeus olla läsnä hallituksen kokouksissa ja käyttää niissä puhevaltaa, jollei hallitus määrätyssä tapauksessa toisin päätä. Hallituksen kokoukseen voi osallistua myös muu henkilö, jonka läsnäolo on käsiteltävän asian vuoksi tarpeellista. Hallituksen sihteerinä toimii Finavia-konsernin lakiasiainjohtaja.

Hallituksessa käsiteltävien asioiden valmistelusta vastaa ensisijaisesti toimitusjohtaja. Toimitusjohtaja vastaa myös siitä, että hallitus saa käyttöönsä riittävät tiedot yhtiön ja sen tytäryhtiöiden toiminnan, taloudellisen tilanteen ja muiden käsiteltävien asioiden arvioimiseksi. Hallituksessa käsiteltävät asiat esittelee toimitusjohtaja tai hänen toimeksiannostaan yksittäisissä tapauksissa johtoryhmän jäsen tai tytäryhtiön toimitusjohtaja taikka muu asiaan perehtynyt henkilö.

Hallitus noudattaa päätöksenteossaan Suomessa voimassaolevaa lainsäädäntöä ja lainsäädännön nojalla annettuja säädöksiä ja määräyksiä. Hallitus on vahvistanut itselleen työjärjestyksen, josta ilmenevät tarkemmin hallituksen tehtävät ja työskentelytavat. Hallitus arvioi työtään ja tehokkuuttaan vuosittain itsearviointina, ja arvioinnin tulokset otetaan huomioon hallitustyöskentelyssä.

HALLITUKSEN TEHTÄVÄT

Hallituksen tehtävänä on huolehtia yhtiön hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on järjestetty asianmukaisesti. Hallitus käsittelee yhtiön ja sen tytäryhtiöiden toiminnan kannalta laajakantoiset ja periaatteellisesti tärkeät asiat.

Hallitus päättää tarvittaessa valiokuntien perustamisesta sen vastuulle kuuluvien tehtävien valmistelua varten ja valitsee niihin jäsenet vuosittain varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen. Hallituksella on tarkastusvaliokunta sekä nimitys- ja palkitsemisvaliokunta. Hallitus on vahvistanut valiokuntien työjärjestykset.

Hallituksen tehtävinä on

- päättää konsernistrategiasta ja vahvistaa liiketoimintastrategian sekä varmistaa niiden toimivuuden
- vahvistaa yhtiön ja sen tytäryhtiöissä toiminnassa noudatettavat arvot
- hyväksyy vuosittain liiketoimintasuunnitelman ja investointisuunnitelman sekä valvoo niiden toteuttamista
- päättää yhtiön keskeisestä organisaatiorakenteesta sekä johtamisjärjestelmästä ja varmistaa johtamisjärjestelmän toiminnan
- hyväksyy yhtiön keskeiset toimintapolitiikat sekä seuraa niiden noudattamista
- vahvistaa yhtiön rahoituspolitiikan ja päättää rahoituspolitiikan mukaisesti lainan otosta ja muista rahoituspäätöksistä
- käsittelee ja hyväksyy tilinpäätöksen sekä tekee näihin liittyen esityksen yhtiön voittoa tai tappiota koskeviksi toimenpiteiksi
- määrittelee yhtiön osinkopolitiikan ja tekee yhtiökokoukselle ehdotuksen maksettavan osingon määrästä
- nimittää yhtiön toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen ja päättää heidän palkkauksestaan ja toimisuhteen ehdoista
- vahvistaa yhtiön johtoryhmän jäsenten ja muiden toimitusjohtajan välittömien alaisten nimitykset ja heidän palvelussuhteidensa ehdot ja mahdolliset kannustinjärjestelmät
- päättää yhtiön ylimmän johdon palkitsemisjärjestelmistä sekä muun henkilöstön palkitsemisjärjestelmien periaatteista
- päättää merkittävän liiketoiminnan aloittamisesta ja lopettamisesta
- päättää, ellei yhtiöjärjestyksestä muuta johdu, strategisesti tai taloudellisesti merkittävistä investoinneista sekä yhtiöostoista, -myynneistä ja -järjestelyistä
- vahvistaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteet sekä käsittelee yhtiön toimintaan liittyvät merkittävimmät riskit ja epävarmuustekijät
- päättää yhtiön pääomarakenteesta ja hyväksyy vuosittain yhtiön varainhankintasuunnitelman
- hyväksyy sisäisen tarkastuksen toimintaohjeen, vuosittaiset toiminta- ja tarkastussuunnitelmat sekä niitä koskevat muutokset
- vahvistaa vuosittain keskeisiä toiminta-alueita koskevat jatkuvuus- ja valmiussuunnitelmat

- päättää, jos yhtiöjärjestyksestä ei muuta johdu, lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen hinnoittelusta ja yleisistä palveluehdoista
- päättää, jos yhtiöjärjestyksestä ei muuta johdu, kiinteistövarallisuuden vuokrausta, hankintaa ja luovutusta koskevan päätösvallan käyttämisestä
- vastaa muista hallitukselle osakeyhtiölaissa tai muualla säädetyistä tehtävistä

HALLITUKSEN JÄSENET

Hallituksen jäsenillä tulee olla riittävä taloudellisten asioiden sekä yhtiön ja sen konsernin liiketoiminta-alan yleinen tuntemus ja tehtävän edellyttämä muu pätevyys sekä mahdollisuus käyttää riittävästi aikaa tehtävän hoitamiseen. Hallituksen jäseneksi valitaan yksi liikenne- ja viestintäministeriöstä esitetty virkamies sekä yksi henkilöstön edustaja.

Valinnan ja nimittämisen edellytyksenä on hyväksyttävä sidonnaisuus- ja turvallisuusselvitys. Hallituksen jäsenten on oltava kilpailutilanteen edellyttämällä tavalla riippumattomia yhtiöstä. Lisäksi vähintään kahden jäsenen on oltava riippumattomia yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista.

Hallitus arvioi vuosittain jäsentensä riippumattomuuden suhteessa yhtiöön ja sen merkittäviin osakkeenomistajiin, ja määrittelee ketkä hallituksen jäsenistä on katsottava riippumattomiksi. Hallituksessa on oltava molempia sukupuolia.

2014

Finavian hallitukseen kuuluivat 1.1–24.3.2014 puheenjohtajana Soili Suonoja, varapuheenjohtajana Jaakko Linna ja jäseninä Harri Pynnä, Juhapekka Ristola, Pirkko Salminen, Ralf Sund sekä henkilöstön edustajana Riitta Puro.

24.3.2014 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi edelleen Soili Suonojan. Hallituksen jäseniksi valittiin Jaakko Linna, Mika Mäkilä, Pirkko Salminen, Ralf Sund ja Juhapekka Ristola sekä henkilöstön edustajana Carita Pylkäs. Järjestäytymiskokouksessaan hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Jaakko Linnan.

Soili Suonoja ilmoitti 28.10.2014 jättävänsä tehtävänsä Finavian hallituksen puheenjohtajana. Hallituksen varapuheenjohtaja Jaakko Linna on hoitanut hallituksen puheenjohtajan tehtäviä 29.10.2014 lähtien.

Kaikki hallituksessa toimineet henkilöt olivat riippumattomia Finaviasta lukuun ottamatta Carita Pylkästä, joka toimii hallituksessa henkilöstön edustajana ja jolla on työsuhde Finaviaan. Hallituksessa toimineet henkilöt olivat riippumattomia Finavian osakkeenomistajasta Suomen valtiosta lukuun ottamatta Juhapekka Ristolaa, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehenä.

Hallitus kokoontui vuonna 2014 yhteensä 16 kertaa, ja sen jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 97.

Hallitustyöskentelyn painopisteitä olivat vuonna 2014 Helsinki-Vantaan kehitysohjelmaan sekä verkoston lentoasemien investointiohjelmaan liittyvät investointipäätökset ja ohjelmien seuranta. Lisäksi hallitus keskittyi edelleen jatkuvan toiminnan tehostamisohjelman seurantaan, mikä piti sisällään myös Suomen ilmatilauudistuksen ja aluelennonjohdon tehostamishankkeet. Hallitustyöskentelyn painopisteitä oli myös yhtiön pitkän aikavälin rahoituksen suunnittelu.

Hallituksen jäsenet 31.12.2014



JAAKKO LINNA

Hallituksen varapuheenjohtaja ja hallituksen jäsen 7.1.2013 alkaen. Nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan jäsen 7.1.2013 alkaen. Hallituksen puheenjohtaja 29.10.2014-14.1.2015.

s. 1967, KTM

Keskeinen työkokemus
Oy Leiras Takeda Pharmaceuticals Ab toimitusjohtaja 2009–, Oy Leiras Takeda Pharmaceuticals Ab talousjohtaja 2007–2009, DHL-konserni palvelukeskuksen johtaja 2005–2007, Ecolab Oy, Espoon Sähkö Oyj ja Fazer Amica Oy talousjohdon ja markkinoinnin tehtävät 1990–2005

Luottamustehtävät
Oy Leiras Takeda Pharmaceuticals Ab hallituksen jäsen 2009–, Lääketeollisuus ry hallituksen jäsen 2010–, Suomen Keskinäinen Lääkevahinkovakuutusyhtiö hallituksen jäsen 2010–, Elinkeinoelämän keskusliitto edustajiston jäsen 2011–



MIKA MÄKILÄ

Hallituksen jäsen ja nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan jäsen 24.3.2014 alkaen.

s. 1976, OTK, KTK

Keskeinen työkokemus
Linja-autoliitto ry, toimitusjohtaja 1.11.2013 -, Liikenne- ja viestintäministeriö, kehittämisyksikön päällikkö, liikenneneuvos 2011-2013, valmiuspäällikkö 2012-2013, liiketoimintayksikön päällikkö, neuvotteleva virkamies 2007-2011, VR-Yhtymä Oy, EU-koordinaattori 2002-2007, Ratahallintokeskus, ylitarkastaja 2000-2002

Luottamustehtävät
Bussialan kehittämispalvelut Oy, hallituksen jäsen 2013-, Huoltovarmuuskeskus, hallituksen jäsen 2012-2013, Arctia Shipping Oy, hallituksen jäsen 2010-2013, Varustamoliikelaitos, hallituksen varapuheenjohtaja 2007-2009



JUHAPEKKA RISTOLA

Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan jäsen 16.3.2012 alkaen. Nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan jäsen 7.1.2013 alkaen.

s. 1969, OTM, varatuomari

Keskeinen työkokemus
Liikenne- ja viestintäministeriö, ylijohtaja, osastopäällikkö, viestintäpolitiikan osasto 2010–, yksikönpäällikkö viestintäpolitiikan osaston verkkoliiketoiminta- ja viestintäverkkoyksiköissä 2005–2010, neuvotteleva virkamies viestintäpolitiikan osaston verkkoliiketoimintayksikössä 2002–2005, Springtoys Oy, hallinto- ja liiketoimintajohtaja, 2000–2002

Luottamustehtävät
Huoltovarmuusorganisaation tietoyhteiskuntasektorin puheenjohtaja 2010–, Huoltovarmuuskeskuksen hallituksen jäsen 2010–2012



PIRKKO SALMINEN

Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja 16.3.2012 alkaen.

s. 1957, KTM

Keskeinen työkokemus
Destia Oy, talous- ja rahoitusjohtaja 2008–, Destia Oy, johtoryhmän jäsen 2008–, Tieliikelaitos, talous- ja rahoitusjohtaja 2007, Gutta Oy, Manager 2006–2007, Citycon Oyj, talousjohtaja 2003–2005, Stockmann Oyj Abp, rahoituspäällikkö 1995–2003, Ahlcorp Oy, rahoituspäällikkö 1992–1995



RALF SUND

Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan jäsen 16.3.2012 alkaen.

s. 1955, VTM

Keskeinen työkokemus
Pääekonomisti, Toimihenkilökeskusjärjestö STTK 2005–, ay-liikkeen palveluksessa talouspolitiikan ja työllisyysasioiden asiantuntijana 1979–1995, Vasemmistoliiton puoluesihteerinä 1995–2001 sekä tutkijana, kirjoittajana ja opettajana 2001–2005

Luottamustehtävät
Veritas Oy, hallituksen jäsen, 2006–, Finnair Oy, hallintoneuvoston jäsen, 1996–2002, Valmet Oy, hallintoneuvoston jäsen, 1988–1992



CARITA PYLKÄS

Hallituksen jäsen 24.3.2014 alkaen.

s. 1968

Operations Supervisor Finavian Airport Control Centerissä.

Riitta Tiuraniemi on ollut hallituksen puheenjohtaja ja hallituksen jäsen 14.1.2015 alkaen. CV Finavian verkkosivuilla

Tarkastusvaliokunta

Valiokunnan tehtävänä on avustaa hallitusta huolehtimaan yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä varmistumaan siitä, että yhtiöllä on koko sen toiminnan kattava ja riittävä sisäinen valvontajärjestelmä.

Valiokunta tukee yhtiön sisäisen tarkastustoiminnan organisointia ja seurantaa ja seuraa, että yhtiön toiminta ja sisäinen valvonta on järjestetty lakien, määräysten sekä hyvän johtamis- ja hallintojärjestelmän edellyttämällä tavalla. Tarkastusvaliokunnalla on hallituksen hyväksymä työjärjestys.

Tehtävänsä toteuttamiseksi valiokunta valmistelee, ohjaa ja arvioi hallituksen tukena riskienhallintaa, sisäisiä valvontajärjestelmiä, taloudellisen raportoinnin prosesseja, tilintarkastusta ja sisäistä tarkastusta.

Tarkastusvaliokunta kokoontuu puheenjohtajan kutsusta vähintään neljä kertaa vuodessa. Valiokuntaan on valittava vähintään kolme jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan valiokunnan puheenjohtajan ja jäsenet vuodeksi kerrallaan. Valiokunnan jäsenten on oltava yhtiöstä riippumattomia ja kahden jäsenen on oltava riippumaton merkittävistä osakkeenomistajista. Valiokunnan sihteerinä toimii hallituksen sihteeri.

2014

Finavian tarkastusvaliokuntaan kuuluivat 1.1.–24.3.2014 puheenjohtajana Pirkko Salminen ja jäseninä Jaakko Linna, Ralf Sund ja Soili Suonoja. 24.3.–31.12.2014 valiokuntaan kuuluivat puheenjohtajana Pirkko Salminen ja jäseninä Jaakko Linna, Ralf Sund ja Soili Suonoja (erosi 28.10.2014).

Vuoden aikana tarkastusvaliokunta käsitteli yhtiön taloudelliset raportit, konsernin tilinpäätöksen ja osavuosikatsaukset, tilintarkastajan, sisäisen tarkastuksen ja riskienhallinnan raportit sekä arvioi tilintarkastajan riippumattomuutta. Tarkastusvaliokunta kokoontui 5 kertaa vuonna 2014. Jäsenten keskimääräinen osallistumisprosentti kokouksiin oli 100 %.

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta avustaa hallitusta sille kuuluvien ylimmän johdon työehtoihin ja palkkaukseen sekä johdon ja henkilöstön palkitsemis- ja kannustinjärjestelmiin liittyvien asioiden hoidossa.

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunnalla on hallituksen hyväksymä työjärjestys. Valiokunnan tehtäviin kuuluu:

- toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palkan ja palkkioiden määrien arviointi
- yhtiön toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palkkauksen ja muiden taloudellisten etuuksien valmistelu
- yhtiön johtoryhmään ja yhtiön muuhun, toimitusjohtajalle raportoivaan johtoon kuuluvien henkilöiden palkitsemisasioiden valmistelu
- yhtiön palkitsemisjärjestelmiä koskevien asioiden valmistelu
- toimitusjohtajan suorien alaisten nimitysasioiden valmistelu

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta kokoontuu puheenjohtajan kutsusta vähintään kaksi kertaa vuodessa. Siihen kuuluu puheenjohtajana hallituksen puheenjohtaja sekä jäseninä vähintään kaksi vuosittain nimettävää hallituksen jäsentä. Valiokunnan jäsenistä enemmistön on oltava yhtiöstä riippumattomia. Toimitusjohtaja tai yhtiön muuhun johtoon kuuluva henkilö ei saa olla valiokunnan jäsen. Valiokunnan sihteerinä toimii hallituksen sihteeri.

2014

1.1.–24.3.2014 valiokuntaan kuuluivat Soili Suonoja puheenjohtajana ja jäseninä Jaakko Linna, Harri Pynnä ja Juhapekka Ristola. 24.3.–31.12.2014 valiokuntaan kuuluivat Soili Suonoja puheenjohtajana (erosi 28.10.) ja jäseninä Jaakko Linna, Mika Mäkilä ja Juhapekka Ristola. Mika Mäkilä on toiminut valiokunnan puheenjohtajana 29.10.2014 lähtien.

Vuonna 2014 nimitys- ja palkitsemisvaliokunta käsitteli työjärjestyksen mukaiset asiat. Vuoden aikana valiokunta käsitteli lisäksi organisaation kehittämistä ja seuraajasuunnittelua koskevia asioita.

Vuonna 2014 nimitys- ja palkitsemisvaliokunta kokoontui 6 kertaa. Jäsenten keskimääräinen osallistumisprosentti kokouksiin oli 95,83 %.

Johtoryhmä

Finavian johtoryhmään kuului vuoden 2014 lopussa 11 henkilöä. Johtoryhmään kuuluvat Finavian toimitusjohtaja sekä toimitusjohtajan esittämät ja yhtiön hallituksen vahvistamat jäsenet.

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii toimitusjohtaja tai hänen ollessaan estyneenä toimitusjohtajan sijainen. Johtoryhmän puheenjohtaja nimeää johtoryhmän sihteerin. Johtoryhmä kokoontuu puheenjohtajan kutsusta kerran viikossa etukäteen sovitun aikataulun mukaisesti.

Johtoryhmän tehtävänä on avustaa toimitusjohtajaa yhtiön ja konsernin strategisten kysymysten valmistelussa, yhtiön toiminnan koordinoinnissa, merkittävien tai luonteeltaan periaatteellisten operatiivisten asioiden valmistelussa ja toimeenpanossa sekä sisäisen yhteistoiminnan ja tiedonkulun varmistamisessa. Johtoryhmä valmistelee hallituksen käsiteltäväksi ja päätettäväksi menevät asiat. Johtoryhmällä on yhtiön toimitusjohtajan hyväksymä työjärjestys.

Johtoryhmän palkitsemista on käsitelty vuosikertomuksessa Palkka- ja palkkioselvityksessä kohdassa Toimitusjohtajan ja muun johdon palkitseminen.

2014

Johtoryhmä kokoontui vuoden aikana 40 kertaa. Finavian johtoryhmätyöskentelyn painopisteitä olivat vuonna 2014 strategisten hankkeiden varmistaminen ja niihin liittyvien investointien käsittely. Lisäksi johtoryhmä keskittyi Finavian kustannustehokkuuden ja toiminnallisen tehokkuuden kehittämiseen, kuten myös palvelun ja asiakaskokemuksen edelleen kehittämiseen liittyvien toimien suunnitteluun. Johtoryhmätyöskentelyn painopisteitä olivat myös henkilöstöön liittyvät asiat sekä konsernin talous- ja rahoitussuunnittelu.

Johtoryhmän jäsenet 31.12.2014



KARI SAVOLAINEN

Toimitusjohtaja
s. 1954, FM
Finavian palveluksessa vuodesta 2012

Keskeinen työkokemus
Finavian toimitusjohtaja 16.1.2012–, Steveco Oy, toimitusjohtaja 2005–2011, Suomen Posti Oyj (Itella Oyj), Senior Vice President, logistiikkaliiketoiminta 2001–2005, Finnlines Oyj, Senior Vice President, liiketoiminnan kehitys ja IT 1995–2001, Kymmene Oy, IT- ja liiketoiminnan asiantuntija- ja johtotehtävät 1986–1995

Luottamustehtävät
Satamaoperaattorit ry, hallituksen puheenjohtaja 2009–2011, Kymenlaakson kauppakamari, hallituksen jäsen 2009–2011, Eläkevakuutusyhtiö Etera, hallituksen jäsen 2007–2012, Suomen Meripelastusseura, neuvottelukunnan jäsen 2005–2011, Oy Saimaa Terminals Ab, hallituksen puheenjohtaja 2005–2011, Elinkeinoelämän keskusliitto, hallituksen jäsen 2011–2014, Ilmarisen hallintoneuvoston jäsen 2013–2014 PALTA ry:n hallituksen jäsen 2012–, Ilmatieteen laitoksen neuvottelukunnan jäsen 2012–, Ilmarisen hallituksen varajäsen 2015–



VILLE HAAPASAARI

Helsinki-Vantaan lentoasemajohtaja
s. 1971, MMM, HuK
Finavian palveluksessa vuodesta 2012

Keskeinen työkokemus
Helsinki-Vantaan lentoasemajohtaja 1.7.2012–, Finnlines Oyj, HansaLinkin johtaja 2010–2012, Baltic Sea Liner Services liikennejohtaja 2008–2010, Finnlines Oyj myyntijohtaja 2005–2010, avainasiakaspäällikkö 2001–2005

Luottamustehtävät
Lentoasemakiinteistöt Oyj, hallituksen jäsen 2014–



HENRI HANSSON

Tekninen johtaja
s. 1972, rakennusinsinööri, DI
Finavian palveluksessa vuodesta 2000

Keskeinen työkokemus
Finavian tekninen johtaja 2012–, lentoasemaliiketoiminnan johtaja 2011–2012, lentoasemapalvelut-yksikön johtaja 2009–2011, lentokenttätekniikan yksikön päällikkö 2006–2009, projektipäällikkö 2004–2006, projekti-insinööri 2000–2004, Pohjolan Voima Oy, projekti-insinööri 1997–2000

Luottamustehtävät
Lentoasemakiinteitöt Oyj hallituksen jäsen 2012–, Avia College, johtokunnan puheenjohtaja 2011–2012, ACI Europe's Regional AirPorts' Forum -työryhmän jäsen 2009–, Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliiton rakennuttaminen ja hankinta -toimikunnan jäsen 2009–2013, neuvottelukunnan jäsen 2013–



KAI LAITINEN

Talousjohtaja
s. 1970, KTM
Finavian palveluksessa vuodesta 2014

Keskeinen työkokemus
Finavian talousjohtaja 2014-, Outokumpu Oyj, SVP-Corporate Controller 2011-2014, Outokumpu Tornio Works, VP-Business Control 2009-2011, Outokumpu Oyj, SVP-Change Management and Projects 2007-2009, Outokumpu Oyj, VP-Strategic and Financial Risk Management 2005-2007, Outokumpu Oyj, Risk Controller 2003-2005, PricewaterhouseCoopers Helsinki, Manager 2001-2003, Outokumpu Oyj, Manager-Metal Exchange Trading 1999-2001, Outokumpu Oyj, Dealer 1996-1999, Outokumpu Base Metals, Metal dealer 1994-1996



RAINE LUOJUS

Lennonvarmistusliiketoiminnan johtaja
s. 1966, lennonjohtaja
Finavian palveluksessa vuodesta 1991

Keskeinen työkokemus
Finavian lennonvarmistusliiketoiminnan johtaja 2011–, lennonvarmistusliiketoiminnan operatiivinen johtaja 2008–2011, Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonjohdon apulais- ja operatiivinen päällikkö 2002–2008, Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonjohdon esimiestehtävät 1999–2002, lennonjohtajana mm. Helsinki-Vantaalla, Kuopiossa ja Oulussa 1991–1999

Luottamustehtävät
Borealis Alliance Board puheenjohtaja 2013–, ANSB varajäsen 2013–, NEFAB CEO Groupin jäsen 2011–, NORACON-konsortion Governing Boardin jäsen 2011–, CANSON EC3:n jäsen 2011–



PETTERI NISSILÄ

Lakiasiainjohtaja
s. 1965, OTK, varatuomari, MBA
Finavian palveluksessa vuodesta 1998

Keskeinen työkokemus
Finavian lakiasiainjohtaja 2008–, lakimies 1998–2008, Leonia Pankki Oyj, lakimies 1996–1998, Postipankki Oyj, luottopäällikkö 1994–1996

Luottamustehtävät
Suomen Ilmailumuseosäätiön edustajiston puheenjohtaja 2008–, Airport Coordination Finland ry:n hallituksen puheenjohtaja 2004–2014



JUHA-PEKKA PYSTYNEN

Turvallisuus- ja riskienhallintajohtaja
s. 1960, lentoupseeri, yleisesikuntaeversti
Finavian palveluksessa vuodesta 2007

Keskeinen työkokemus
Finavian turvallisuus- ja riskienhallintajohtaja 12.3.2012–, vt. toimitusjohtaja 22.8.2011–15.1.2012, Helsinki-Vantaan lentoasemajohtaja 2007–2012, Ilmavoimien operaatiopäällikkö 2006–2007, Satakunnan Lennoston esikuntapäällikkö 2003–2006, Euroopan Unionin Single European Sky (SES) –konseptin Suomen sotilasjäsen 2000–2003, Eurocontrolin ja Nato Air Traf[c Management Committeen (NATMC) Suomen sotilasjäsen 1998–2003, Ilmavoimien suunnittelupäällikkö 2000–2003, 3. pääjohtokeskuksen päällikkö (aluevalvonta- ja ilmatilanhallintavastuu) 1997–2000, lentueen päällikkö ja laivueupseeri hävittäjälentolaivue 21:ssä 1987–1997

Luottamustehtävät
Pääkaupunkiseudun voima-alueen aluetoimikunnan jäsen 2010–, Avia Collegen johtokunnan jäsen 2009–, Ilmakuljetuspoolin puheenjohtaja 2007–, HVK:n kuljetuslogistiikkasektorin jäsen 2007–, Sotilaslento-onnettomuuksien tarkastuselimen jäsen 2006–



MIKKO SAARIAHO

Viestintäjohtaja
s. 1977, FM
Finavian palveluksessa vuodesta 2011

Keskeinen työkokemus
Finavian viestintäjohtaja 2011–, Lassila & Tikanoja Oyj, viestintäpäällikkö 2007–2011, Yleisradio Oy, taloustoimituksen varaesimies 2005–2007 ja taloustoimittaja 2000–2005



KAARINA SOIKKANEN

Henkilöstöjohtaja
s. 1960, OTK
Finavian palveluksessa vuodesta 1990

Keskeinen työkokemus
Finavian henkilöstöjohtaja 2008–, apulaisjohtaja 2007-2008, Ilmailulaitos Finavia, työehtopäällikkö 1990–2007, Ilmailuhallitus, asiamies 1988–1990, Lääkintöhallitus, lääkintölakimies 1986–1989

Luottamustehtävät
Helsingin seudun kauppakamarin Koulutus- ja työvoima-asiain valiokunnan jäsen 2015–, EK:n Osaava työvoima -valiokunnan jäsen 2014 ja varapuheenjohtaja 2015, Paltan työvaliokunnan jäsen 2014–, RTG Oy:n hallituksen jäsen 2010–, Airpro Oy:n hallituksen jäsen 2007–



JONI SUNDELIN

Lentoasemaverkosto-, markkinointi- ja myyntijohtaja
s. 1970, KTM
Finavian palveluksessa vuodesta 2012

Keskeinen työkokemus
Finavian lentoasemaverkosto-, markkinointi- ja myyntijohtaja 7.5.2012–, Itella Logistiikka, kuljetusliiketoiminnot sekä Skandinavian ja Baltian liiketoiminnot, johtaja 2005–2012, Suomen Posti, Logistiikka, sopimuslogistiikka, johtaja 2004–2005, Suomen Posti, Logistiikka, liiketoiminnan kehitys, johtaja 2002–2004, Tamro Jakelut, liiketoiminnan kehittäjä 1998–2000 ja johtaja 2000–2002, Tamro Suomi, johdon harjoittelija 1997–1998

Luottamustehtävät
Airpro Oy:n ja RTG Oy:n hallituksen jäsen 2012–, Eurofreight, Japan; hallituksen jäsen 2007–2012, Porlogis, Lda; hallituksen jäsen 2011–2012, Innorail Oy, hallituksen jäsen 2010-2013, Itella Logistics UAB, OU ja SIA, hallituksen puheenjohtaja 2007–2011, Itella Logistics Ab ja AS, hallituksen puheenjohtaja 2006–2011, Itella Logistics Group A/S, hallituksen puheenjohtaja 2007–2011, Combifragt Group A/S, hallituksen puheenjohtaja 2005–2007



ANNE GULLSTÉN

Matkustajapalveluiden liiketoimintajohtaja

s. 1963, ylioppilas

Finavian palveluksessa vuodesta 2012 vuoteen 2015

Keskeinen työkokemus
Finavian matkustajapalveluiden liiketoimintajohtaja 1.5.2012–, K. Hartwall Invest Oy, controller 2011–2012, Picnic Finland Oy, myynti- ja ketjujohtaja 2006–2011, Fazer Amica Oy, aluepäällikkö 2003–2006 ja projektipäällikkö 2002–2003, Gourmet Nova Oy, talouspäällikkö 2000–2002, Fazer Amica Oy, eri tehtävissä, mm. talouspäällikkö 1989–2000, Teboil Oy, eri tehtävissä 1981–1989

Luottamustehtävät
Leijona Catering Oy, hallituksen jäsen 2012–

Anne Gullstén ei kuulu Finavia Oyj:n johtoryhmään tammikuusta 2015 alkaen.

Sisäinen valvonta

Sisäisellä valvonnalla tarkoitetaan Finaviassa toimenpiteitä ja menettelyjä, joilla pyritään varmistamaan, että

- Finavian päämäärät ja tavoitteet saavutetaan
- resursseja käytetään taloudellisesti ja tehokkaasti
- toimintaan liittyviä riskejä hallitaan asianmukaisesti ja että
- taloudellinen ja muu tieto on luotettavaa ja oikeaa.

Lisäksi sisäisen valvonnan avulla pyritään varmistamaan toiminnan jatkuvuus ja tietojärjestelmien asianmukaisuus sekä varmistamaan, että lakeja, määräyksiä ja Finavian sisäisiä toimintatapoja noudatetaan. Tehokas sisäinen valvonta ja riskienhallinta edistävät Finavian tuloksellisuutta ja ovat olennainen osa konsernin hyvää hallintotapaa.

Osana sisäistä valvontaa yhtiön organisaatio ja rakenne, keskeisten osa-alueiden tehtävät ja vastuut, johtamisjärjestelmä sekä palveluiden tuottamisessa noudatettavat toimintatavat on määritelty ilmailumääräysten mukaisessa Finavian toimintakäsikirjakokonaisuudessa. Toimintakäsikirjojen lisäksi Finaviassa on määritelty toimintalinjaukset ja menettelytavat toiminnan eri osa-alueille. Yhtiön hallitus on hyväksynyt merkittävimmät toimintapolitiikat.

Finaviassa on määritelty arvot, jotka luovat pohjan kaikelle toiminnalle. Yhtiön hallitus on lisäksi hyväksynyt eettiset periaatteet, joita kaikkien Finaviassa työskentelevien ja yhtiön hallintoon osallistuvien henkilöiden edellytetään noudattavan. Eettiset periaatteet kattavat aihealueita lentoliikenteen turvallisuuteen, tasa-arvoon, työskentelyrauhaan, eturistiriitoihin ja luottamuksellisuuteen liittyen. Finavian eettiset periaatteet kieltävät osallistumisen lahjontaan.

Arvojen, eettisten ja hyvän hallinnon periaatteiden sekä ohjeiden vastaiseen toimintaan pyritään puuttumaan välittömästi. Esimiesten tehtävänä on valvoa, että ohjeita noudatetaan ja myös toimia itse esimerkillisesti.

Toimintapolitiikat, eettiset periaatteet sekä toimintakäsikirjoihin ja toimintalinjauksiin liittyvät ohjeet on tallennettu yhtiön intranetiin ja niihin on pääsy koko henkilöstöllä. Esimerkkinä voidaan mainita henkilöstölle suunnattu kilpailuoikeusopas, jonka tavoitteena on helpottaa mahdollisten kilpailunrajoitusten tunnistamista. Oppaan lisäksi johtoa ja henkilöstöä koulutetaan säännöllisesti kilpailuoikeusasioihin liittyen.

2014

Vuonna 2014 yhtiössä käynnistettiin koko henkilöstä koskeva palveluvalmennus, jonka tarkoituksena on selkeyttää yhtiön uudistettua palvelutapaa ja tuoda asiakaslupaus osaksi jokaisen [navialaisen työtä. Valmennuksen avulla selkeytetään myös yhtiön arvoja ja tavoitteita sekä autetaan henkilöstöä ymmärtämään niiden merkitys käytännön toiminnassa. Toimintalinjauksiin liittyviä ohjeita uudistettiin uuden intranetin käyttöönoton yhteydessä.

Riskienhallinta

Finavian riskienhallinnan tavoitteena on taata konsernin ja liiketoiminnan tavoitteiden saavuttaminen, palvelujen turvallisuus ja laatu sekä edistää lentoliikenteen kilpailukykyä. Riskienhallinta on ennakoivaa, systemaattista ja kokonaisvaltaista ja se kattaa jatkuvana prosessina koko konsernin toiminnan ja kaikki riskialueet.

Riskienhallinta muodostaa olennaisen osan Finavian johtamista ja muuta toimintaa sekä mahdollistaa riskit tiedostavan ja hallitsevan päätöksenteon ja toiminnan. Riskienhallinta varmistaa lakien ja määräysten noudattamisen, tukee tavoitteiden saavuttamista sekä varmistaa liiketoiminnan jatkuvuuden. Finavian pyrkimyksenä on, että konsernin toiminta ja palvelut ovat turvallisia myös jatkossa, liiketoimintariskien ja tuottojen välillä on tasapaino ja että liiketoiminta on vastuullista kestävä kehitys ja ympäristönäkökohdat huomioon ottaen.

Tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit tunnistetaan ja analysoidaan toiminnan suunnittelun ja strategiaprosessin yhteydessä ja samalla määritellään toimenpiteet riskien hallitsemiseksi. Finavia ottaa vain sellaisia strategian toteuttamiseen liittyviä liiketoimintariskejä, jotka voidaan hallita hyväksyttävälle tasolle tai joiden toteutumisen vaikutukset ovat kohtuullisia. Riskinotosta ei saa aiheutua olennaista vaaraa konsernin menestymiselle tai toiminnan jatkuvuudelle lyhyellä tai pitkällä tarkastelujaksolla.

2014

Riskienhallinnan painopisteitä olivat riskienhallinnan organisoimisen loppuunsaattaminen, toimilupa- ja vaatimustenmukaisuuskysymykset sekä laatujärjestelmän kehittäminen toimintakäsikirjakokonaisuuden päivittämisen muodossa. Finavia jatkoi Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA:n AGA-lentoasemamääräyskokoelman (AGA = Aerodromes and Ground Aids) käyttöönottoa valmistelevaa työtä, joka jatkuu edelleen vuonna 2015. Määräyskokoelma tulee käyttöön Finavian lentoasemilla vuoteen 2017 mennessä.

Vuonna 2015 riskienhallinnassa kiinnitetään aiempaa suurempaa huomiota työstä aiheutuvien vaarojen ja riskien arviointiprosessiin ja sen kehittämiseen. Työturvallisuuteen liittyvää systemaattista omavalvontaa kehitetään edelleen. Vuoden 2015 painopistealueita ovat myös työturvallisuusviestintä ja -kampanjat sekä vaaratilanne- ja työturvallisuushavaintojen raportoinnin ja siihen liittyvän tapaturmatutkintamenettelyjen kehittäminen.

RISKIENHALLINNAN ORGANISOINTI

Hallitus valvoo riskienhallintaa ja vahvistaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteet. Hallitus hyväksyy riskienhallintapolitiikan ja sen muutokset. Riskienhallintapolitiikka on viimeksi hyväksytty 4.11.2013. Hallitus käsittelee ja päättää toimitusjohtajan ja johtoryhmän arvioimat konsernin merkittävimmät riskit ja epävarmuustekijät sekä niiden hallintakeinot. Yhteenveto Finavian merkittävimmistä riskeistä esitetään hallitukselle vähintään kerran vuodessa. Hallitus raportoi toimintakertomuksessaan keskeisistä riskeistä ja mahdollisista muutoksista niissä.

Toimitusjohtaja apunaan **johtoryhmä** vastaa riskienhallintapolitiikan laatimisesta. Toimitusjohtaja vastaa strategiaan liittyvien riskien tunnistamisesta ja arvioinnista sekä päättää hallintatoimenpiteistä. Toimitusjohtaja varmistaa riskienhallinnan toimintamallin kattavuuden ja määrittää riskienhallinnan painopisteet sekä arvioi riskienhallinnan toteutusta. Toimitusjohtaja raportoi riskienhallinnasta hallitukselle.

Finavian liiketoiminnot, konsernitoiminnot ja tytäryhtiöt vastaavat oman vastuualueensa operatiivisen toiminnan riskienhallinnasta sekä vastuualueensa riskien säännöllisestä tunnistamisesta ja arvioinnista. Toiminnot määrittävät riskeille hallintatoimenpiteet ja seuraavat niiden toteuttamista. Toiminnot raportoivat tunnistamansa riskit säännöllisesti riskienhallintajohtajalle tai riskienhallintaprosessista vastaavalle henkilölle.

Finavian riskienhallintayksikkö tukee ja koordinoi riskienhallinnan toimintamallin ja prosessin toteuttamista. Yksikkö kokoaa konsernin eri organisaatiotahojen toteuttamat riskiarviot ja raportoi riskienhallinnasta toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle. Riskienhallintayksikkö kokoaa vuosittain yhteenvedon konsernin liiketoimintaan liittyvistä merkittävimmistä riskeistä hallitukselle esitettäväksi. Lisäksi yksikkö kehittää konsernin riskienhallintaa ja vastaa turvallisuudenhallintajärjestelmän toimivuudesta ja kehittämisestä. Riskienhallintayksikköä johtaa Finavian turvallisuus- ja riskienhallintajohtaja.

Riskienhallintayksikkö on organisoitunut kuuteen vastuualueeseen: Ennakkoturvallisuuden vastuualue, Analyysi ja seuranta vastuualue, Yritysturvallisuuden vastuualue, Työturvallisuuden vastuualue, Lentopelastustoiminnan vastuualue ja Riskienhallinnan vastuualue.

Riskienhallinnan ja turvallisuuden toteuttaminen perustuu kahteen elementtiin: ennakkoturvallisuuteen ja seurantaan. Erityisesti lentoturvallisuuteen liittyvissä rakenteellisissa ja toiminnallisissa muutoksissa tehdään ennakoivasti turvallisuustarkastelut, joiden lopputuloksena voidaan hallita muutoksen kokonaisturvallisuutta. Muutoksen toteuttaminen ja sen käyttöönottoa arvioidaan riskien osalta poikkeamahavaintojen seurannalla. Avoin ja luottamuksellinen raportointikulttuuri on oleellinen osa seurantaa.

Sisäisen tarkastuksen yksikkö arvioi riippumattomasti riskienhallinnan prosessin riittävyyttä ja tehokkuutta sekä esittää sitä koskevia kehittämissuosituksia. Sisäinen tarkastaja raportoi riskienhallinnasta hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

Lakiasiainyksikkö vastaa pääosin Finavia-konsernin vahinkovakuutussopimuksista.

Konsernin työntekijän tehtävänä on tunnistaa aktiivisesti riskejä omassa työssään ja ilmoittaa viipymättä esimiehelleen havaitsemansa ongelmat, puutteet ja parannusehdotukset. Työntekijän velvollisuutena on ottaa riskienhallinta jatkuvasti huomioon päätöksenteossa ja toiminnassaan.

RISKIENHALLINNAN PROSESSI

Finaviassa on ollut käytössä kokonaisvaltainen riskienhallinnan toimintamalli vuodesta 2011 lähtien. Riskienhallinnan prosessin avulla säännöllisesti tunnistetaan liiketoimintaan liittyvät riskit ja niiden hallintatoimenpiteet sekä raportoidaan ne johdolle. Riskien tunnistamisen ja arvioimisen kautta riskienhallinnan painopiste voidaan kohdistaa merkittävimpiin riskeihin. Riskienhallinnan koulutuksella, ohjeistuksella ja tiedottamisella tuetaan riskienhallinnan toteutusta ja lisätään riskitietoisuutta Finavian sisällä.

Prosessin toteuttamista varten kuhunkin liiketoimintaan, konsernitoimintoihin ja tytäryhtiöihin on nimetty riskikoordinaattorit, joiden tehtävänä on riskienhallinnan prosessin ylläpitäminen omassa organisaatiossaan.

MERKITTÄVIMMÄT RISKIT

Riskiksi Finaviassa käsitetään asia tai tapahtuma, joka toteutuessaan saattaa estää tai vaikeuttaa yhtiötä saavuttamasta sille asetettuja tavoitteita. Riskiksi voidaan käsittää myös menetykset sekä mahdollisuuksien käyttämättä jättämiset.

Finavian riskit on ylätasolla luokiteltu strategisiin riskeihin, operatiivisiin riskeihin, lain- ja vaatimustenmukaisuusriskeihin sekä taloudellisiin riskeihin. Keskeisimpiä riskejä on käsitelty hallituksen toimintakertomuksessa. Yhtiön rahoitusriskit on esitetty tilinpäätöksen liitetiedoissa.

Turvallisuudenhallinta

Finavian tärkein tavoite toiminnassaan on hyvä ilmailun turvallisuus. Turvallisuudenhallintajärjestelmä on oleellinen osa Finavian riskienhallintaa. Järjestelmän avulla hallitaan turvallisuuskriittisiä toimintoja ja pyritään varmistamaan hyvän ja luotettavan turvallisuustason saavuttaminen.

Hyvä turvallisuuskulttuuri sekä kattava turvallisuudenhallintajärjestelmä perustuvat seitsemään pääperiaatteeseen:

- Viranomaisnormien täyttäminen
- Finavian johdon sitoutuminen
- Turvallisuuden ennakointi
- Kattava poikkeamaraportointi ja ei-syyllistävä tutkinta
- Tehokas omavalvonta
- Henkilöstön pätevyys
- Hyödyllisen tiedon levittäminen

Turvallisuustoiminnalla (safety) tarkoitetaan ilma-aluksen turvalliseen liikkumiseen liittyviä asioita. Turvatoiminnan (security) tarkoituksena on estää laittomien tekojen kohdistuminen Finavian toiminnan piirissä oleviin kohteisiin, kuten henkilöihin, ilma-aluksiin ja kiinteistöihin.

Lentoturvallisuudesta on kerrottu lisää vuosikertomuksen Vastuullisuus-osiossa. Työturvallisuutta on käsitelty tarkemmin osiossa Työhyvinvointi.

2014

Finavia julkisti vuonna 2014 Just Culture (oikeudenmukainen turvallisuuskulttuuri) -politiikan, jonka tavoitteena on varmistaa toiminnassa havaittuja turvallisuuspoikkeamia koskevan tiedon jatkuva saatavuus. Lisäksi turvallisuudenhallinnan ja turvallisuuskulttuurin johdonmukaista kehittämistä ja niihin liittyviä koulutuksia jatkettiin läpi vuoden 2014. Finavia käynnisti yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa kampanjan siviili-ilmailun turva-asioihin kohdistuvan turvatietoisuuden parantamiseksi. Lentoasemien turvakoordinaattoreille järjestettiin koulutustilaisuuksia, joissa käytiin läpi asetuksista tai siviili-ilmailun kansallisen turvaohjelman muutoksista johtuvia asioita, kuten muutoksia lähtevien matkustajien sekä vaihtomatkustajien oikeuksissa kuljettaa nesteitä käsimatkatavarana.

Sisäinen tarkastus

Sisäinen tarkastus arvioi hallituksen vuosittain hyväksymän tarkastussuunnitelman mukaisesti yhtiön valvonta- ja riskienhallintajärjestelmien toimivuutta sekä riittävyyttä ja esittää niitä koskevia kehittämissuosituksia.

Finavian hallitus on hyväksynyt konsernissa noudatettavat sisäisen tarkastuksen periaatteet. Yhtiöllä on sisäisen tarkastuksen yksikkö, joka toimii suoraan toimitusjohtajan alaisuudessa ja raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Finavian sisäinen tarkastus on sitoutunut noudattamaan työssään kansainvälisiä sisäisen tarkastuksen ammattistandardeja.

Tarkastuksissa esille tulleet havainnot käsitellään yhtiössä toiminnoista vastaavien johtajien kanssa ja niistä raportoidaan hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Sisäinen tarkastus seuraa sovittujen toimenpiteiden toteutumista ja raportoi toteutumisen etenemisestä johtoryhmälle sekä hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

2014

Vuoden 2014 tarkastussuunnitelmaan sisältyneet tarkastukset kohdistuivat konsernin liiketoimintojen, konsernipalvelujen, lentoasemien sekä tytäryhtiöiden toimintaan ja prosesseihin. Tarkastuksissa arvioitiin muun muassa Finavian lentoliikennealueiden hoidossa käytettävän erikoiskaluston sekä lentoliikenteen tarpeisiin käytettävän pelastus- ja erikoisajoneuvokaluston hallintaan liittyviä toimintatapoja, lentoasemien kokonaistilannekuvan hallintaan liittyviä toimintatapoja, lentoaseman sähkönsaannin ja sisäverkon tietoliikenteen jatkuvuuden varmistamiseen liittyviä järjestelyjä sekä yhtiön riskienhallinnan prosesseja. Lisäksi arvioitiin työajan seurantaan liittyviä toimintatapoja ja prosesseja.

Tilintarkastus

Yhtiöjärjestyksen mukaan Finavialla on yksi tilintarkastaja, jonka tulee olla Keskuskauppakamarin hyväksymä tilintarkastusyhteisö. Varsinainen yhtiökokous valitsee yhtiön tilintarkastajan hallituksen tarkastusvaliokunnan valmisteleman ehdotuksen pohjalta.

Tilintarkastajan tehtävänä on tarkastaa yhtiön tilikauden kirjanpito, toimintakertomus, tilinpäätös ja hallinto. Konserniyhtiöissä, mukaan lukien täysin omistetut yhtiöt ja osakkuusyhtiöt, suoritetaan joka vuosi säännöllinen tilintarkastus. Jokaisessa konserniyhtiössä on kyseisen yhtiön yhtiökokouksen valitsema tilintarkastaja. Emoyhtiön tilintarkastaja yhdessä yhtiön johdon kanssa laatii vuosittaisen konserniyhtiöiden tarkastussuunnitelman.

Tilintarkastaja raportoi toimitusjohtajalle ja hallitukselle vähintään kaksi kertaa vuodessa. Tilintarkastaja osallistuu hallituksen tarkastusvaliokunnan työhön. Hallitus kokonaisuudessaan ja tilintarkastaja tapaavat vähintään kerran vuodessa. Tilintarkastajan palkkiosta päättää varsinainen yhtiökokous.

2014

Vuoden 2014 varsinainen yhtiökokous valitsi tilintarkastajaksi Ernst & Young -tilintarkastusyhteisön, jonka nimeämänä päävastuullisena tilintarkastajana toimi KHT, JHTT Tiina Lind 28.11.2014 saakka, josta lähtien yhtiön päävastuullisena tilintarkastajana on toiminut KHT, JHTT Mikko Rytilahti.

Vuonna 2014 tilintarkastajalle maksettiin palkkioita 81 314 euroa. Vuonna 2014 tilintarkastajalle maksettiin 17 755 euroa tilintarkastukseen liittymättömistä palveluista.

Tilintarkastuskertomus tilikaudelta 1.1–31.12.2014 kattaa toimintakertomuksen, konsernitilinpäätöksen ja emoyhtiö Finavia Oyj:n tilinpäätöksen. Tilintarkastuskertomus on esitetty vuosikertomuksen tilinpäätösosiossa.

Palkka- ja palkkioselvitys

Finaviassa noudatetaan yhtiön hallituksen hyväksymiä johdon palkitsemisperiaatteita sekä valtion omistajaohjauksen suosituksia. Finavia noudattaa lisäksi soveltuvin osin Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n vuonna 2010 hyväksymää Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia.

Finavian varsinainen yhtiökokous päättää yhtiön hallituksen jäsenten palkkioista. Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta tarkastelee vuosittain hallituksen jäsenten palkkioiden määrää ja palkitsemismuotoja sekä tekee ehdotukset esitettäväksi varsinaiselle yhtiökokoukselle.

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta arvioi vuosittain myös toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen sekä suoraan toimitusjohtajalle raportoivan johtoryhmän jäsenen ja muun toimitusjohtajalle suoraan raportoivan johtoon kuuluvan henkilön palkan ja palkkioiden määrät mukaan lukien kannustin- ja bonusjärjestelmät. Valiokunta tekee näitä palkkioita koskevat ehdotukset hallitukselle.

Finavia ei käyttänyt ulkopuolisia neuvonantajia palkitsemisen valmistelussa vuonna 2014.

Hallituksen palkitseminen

Hallituksen palkitsemisesta päättää yhtiökokous. Finavian hallituksen jäsenille maksettaviin palkkioihin ei tehty muutoksia vuoden 2014 aikana.

Finavian hallituksen jäsenille maksettavat palkkiot olivat vuoden 2014 varsinaisen yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti seuraavat:

- puheenjohtaja 1700 euroa/kk
- varapuheenjohtaja 1200 euroa/kk
- jäsen 1000 euroa/kk
- kokouspalkkio kustakin hallituksen ja valiokunnan kokouksesta 500 euroa

Hallituksen puheenjohtajalla on matkapuhelinetu. Hallituksen jäsenille ei maksettu muita palkkioita tai etuuksia.

HALLITUKSEN PALKITSEMINEN VUONNA 2014

Hallituksen jäsenille maksettiin yhteensä hallituksen ja valiokuntien kokouksista seuraavasti:

Hallituksen jäsen	Osallistuminen kokouksiin, %	Kuukausipalkkiot 2014, euroa	Kokouspalkkiot 2014, euroa	Yhteensä 2014, euroa	Yhteensä 2013, euroa
Jaakko Linna	100	14 400	13 500	27 900	28 900
Mika Mäkilä*	93	10 000	8 000	18 000	0
Riitta Puro**	100	3 000	1000	4 000	19 000
Carita Pylkäs	86	10 000	5 500	15 500	0
Harri Pynnä	100	3 000	2 000	5 000	24 500
Juhapekka Ristola	100	12 000	10 500	22 500	23 000
Pirkko Salminen	100	12 000	10 000	21500	21500
Soili Suonoja***	100	17 000	10 000	38 400	38 400
Ralf Sund	100	12 000	9 500	22 000	22 000

* Hallituksessa 24.3.2014 lähtien
** Hallituksessa 24.3.2014 saakka
*** Hallituksessa 28.10.2014 saakka

Toimitusjohtajan ja muun johdon palkitseminen

Finavian toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkkaus perustuu kiinteään kuukausipalkkaan ja tuloksiin sidottuun tulospalkkaukseen. Yhtiön johdolla ei ole muita palkitsemisjärjestelmiä eikä lisäeläkejärjestelyjä.

TOIMITUSJOHTAJAN TOIMISUHDETTA KOSKEVAT TIEDOT

Rahapalkan lisäksi toimitusjohtajalla on auto- ja puhelinetu. Toimitusjohtajan eläkeikä on 63 vuotta ja eläkkeen määräytymisperuste on TyEL:n mukainen. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläkejärjestelyä.

Toimitusjohtajan irtisanomisaika on 6 kuukautta. Työnantajan irtisanoessa sopimuksen maksetaan 6 kuukauden peruspalkkaa vastaava korvaus irtisanomisajan palkan lisäksi.

TULOSPALKKAUKSEN PERIAATTEET

Tulospalkkaus perustuu yhtiön hallituksen nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan hyväksymien tavoitteiden saavuttamiseen. Palkitsemisen kynnysmittareina toimivat taloudelliset ja turvallisuuteen liittyvät tavoitteet. Lisäksi asetetaan yhtiön palvelutasoon, asiakastyytyväisyyteen ja esimiestyöhön liittyviä tavoitteita sekä henkilökohtaisia tavoitteita. Lähtökohtana kaikkien mittareiden tavoitetasojen asettamisessa on jatkuvan kehittymisen periaate. Tulostavoitteiden toteutumista seurataan ja mitataan tuloskortin avulla. Hallitus vahvistaa kunkin tulospalkkiojärjestelmään kuuluvan henkilön tulospalkkion suuruuden tavoitteiden saavuttamisen perusteella. Tulospalkkauksen lisäksi Finaviassa ei ole johtoryhmälle muita taloudellisia kannustinjärjestelmiä.

Toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle vuonna 2014 maksetut palkkiot

	Palkat ja luontoisedut 2014, euroa	Vuoden 2013 suoritukseen pohjautuva tulospalkkio, euroa	Maksettu yhteensä vuonna 2014, euroa	Maksettu yhteensä vuonna 2013, euroa
Toimitusjohtaja	345 340	73 350	420 690	423 823
Muut johtoryhmän jäsenet	1711615	338 129	2 049 744	1754 981

TULOSPALKKAUS VUONNA 2014

Tulospalkkaus perustui yhtiön hallituksen nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan vuosittain asettamien tavoitteiden saavuttamiseen yllä kohdassa Tulospalkkauksen periaatteet kuvatulla tavalla. Tavoitteiden painotus vaihteli henkilön strategisen roolin mukaan. Tuloskortissa olevien tavoitteiden lisäksi osalle tulospalkkion piiriin kuuluvista asetettiin vuodeksi 2014 yhdestä kolmeen henkilökohtaista painotukseltaan erilaista tavoitetta. Tuloskortin tavoitteiden osuus oli 70–100 prosenttia ja henkilökohtaisten tavoitteiden enintään 30 prosenttia tulospalkkiosta.

Finavian vuosi 2014 oli monella tavalla menestyksekäs. Vaikeasta toimintaympäristöstä huolimatta yhtiön liiketoiminnan tehokkuus parani, asiakastyytyväisyys säilyi hyvällä tasolla ja henkilöstöön liittyvät tunnusluvut paranivat. Myös ilmailun turvallisuus kehittyi myönteisesti.

Vuoden 2014 osalta Finavian johtoryhmälle asetettujen tuloskorttitavoitteiden mukainen tulospalkkio toteutui 77-prosenttisesti. Henkilökohtaisten tavoitteiden toteutumisprosentti määräytyi kunkin kohdalla suoriutumisen mukaisesti.

TULOSPALKKAUS VUONNA 2015

Vuonna 2015 Finavian johtoryhmän tulospalkkauksen periaatteet säilyvät samoina kuin vuonna 2014. Tuloskortin tavoitteiden osuus on 70–100 prosenttia ja henkilökohtaisten tavoitteiden enintään 30 prosenttia tulospalkkiosta.

Muun henkilöstön palkitseminen

Finaviassa henkilöstön palkkaus muodostuu tehtäväkohtaisesta palkanosasta, suorituspalkasta ja projektipalkkioista. Palkitsemisjärjestelmän muodostavat tulospalkkiojärjestelmä sekä henkilöstörahasto.

PALKKAUSJÄRJESTELMÄ

Muun henkilöstön palkkausjärjestelmä koostuu tehtäväkohtaisesta palkanosasta ja henkilökohtaisesta suorituksesta. Työntekijälle maksetaan vähintään tehtävän vaativuusluokan alarajan mukainen tehtäväkohtainen palkanosa. Lisäksi arvioidun henkilökohtaisen suorituksen perusteella maksetaan henkilökohtaista palkanosaa enintään 50 prosenttia. Tehtävän vaativuuden ja työsuorituksen arviointi tapahtuu vähintään kerran vuodessa. Lisäksi henkilöstölle voidaan maksaa projektikohtaisia kertapalkkioita.

HENKILÖSTÖN PALKITSEMINEN

Ylimmän johdon lisäksi tulospalkkiojärjestelmän piiriin kuuluu konsernin avainhenkilöitä, joiden tulospalkkion enimmäismäärä on 10–15 prosenttia kiinteästä vuosipalkasta. Avainhenkilöitä on enintään 100.

Konsernin emoyhtiössä on henkilöstörahasto, jonka jäseniä ovat kaikki työntekijät pois lukien ylin johto ja ne henkilöt, jotka ovat tulospalkkauksen piirissä. Henkilöstörahastoa kerrytetään vuosittain enimmillään summalla, joka vastaa neljän prosentin osuutta yhtiön palkkasummasta. Yhtiössä ei ole muita henkilöstön palkitsemisjärjestelmiä.

Rahastoon maksettava osuus määräytyy asetettujen voittopalkkiotavoitteiden toteutumisen mukaan. Hallitus asettaa tavoitteet henkilöstön voittopalkkiomallin muodossa ja vahvistaa toteutuneen tuloksen. Henkilöstön voittopalkkiomallin tavoitteet ovat yhtenevät johdon tulospalkkiomittareiden kanssa.

2014

Vuodelle 2014 asetetut voittopalkkiomallin tavoitteet saavutettiin 69-prosenttisesti (87-prosenttisesti). Henkilöstörahastoon siirrettiin yhteensä 2 779 407 euroa (3 583 089).



Finavia-konsernin tilinpäätös

Tässä tilinpäätösosiossa on esitetty Finavia Oyj:n toimintakertomus sekä tilinpäätös. Tilinpäätös sisältää konsernin ja emoyhtiön tuloslaskelman, taseen, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Finavia-konserni tuottaa lentoliikenteen palveluja ja sillä on neljä liiketoiminta-aluetta. Nämä ovat Helsinki-Vantaan lentoasema, lennonvarmistus, lentoasemaverkosto ja matkustajapalvelut.

Lisäksi Finavian palveluja lentoliikenteelle täydentävät tytäryhtiöinä toimivat Airpro ja kiinteistöliiketoiminta harjoittava Lentoasemakiinteistöt.

Finavia Oyj:n hallituksen toimintakertomus vuodelta 2014

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Huolimatta taloudellisen epävarmuuden jatkumisesta lentoliikenteen kysyntä kasvoi vuonna 2014. Vuoden 2014 matkustajamäärä kasvoi 3,6 prosenttia edellisestä vuodesta. Finavian lentoasemien kokonaismatkustajamäärä vuonna 2014 oli 19,7 miljoonaa matkustajaa (19,0 miljoonaa vuonna 2013).

Helsinki-Vantaan lentoaseman kokonaismatkustajamäärä ylsi uuteen ennätykseen ja oli vuonna 2014 15,9 miljoonaa matkustajaa (15,3). Kasvu tuli kansainvälisestä liikenteestä. Helsinki-Vantaan kansainvälisen liikenteen vuosikasvu oli 4,6 prosenttia.Kansainvälinen vaihtomatkustus kasvoi 5,3 prosenttia ja Helsinki-Vantaa säilytti asemansa Aasian ja Euroopan välisen liikenteen merkittävänä vaihtolentoasemana.Kansainvälisen liikenteen hyvää kasvua tukivat lentoasemalta avatut uudet reitit.

Finavian ylläpitämien maakuntalentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärän kasvu jäi 0,2 prosenttiin. Kotimaan matkustus elpyi edellisen vuoden voimakkaan laskun jälkeen ja kasvoi 3,1prosenttia. Kansainvälinen liikenne kuitenkin laski 5,3 prosenttia johtuen pääosin halpalentoyhtiöiden tarjonnan vähentymisestä Tampereella ja Turussa. Maakuntalentoasemien matkustajamäärä oli 3,7 miljoonaa. Näistä kotimaan lentoliikenteen matkustajia oli 2,5 miljoonaa (2,4) ja kansainvälisen lentoliikenteen matkustajia 1,2 miljoonaa (1,3). Liikennekehitys oli myönteistä etenkin Oulussa, jossa matkustajamäärä kasvoi 9,5 prosenttia edellisestä vuodesta.

Laskeutumisten määrä Finavian lentoasemilla väheni1,5 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Matkustajamäärät eivät ole vähentyneet, mikä tarkoittaa että lentoliikenne on aiempaa tehokkaampaa lentokoneiden korkeampien täyttöasteiden vuoksi.

Vuonna 2014 Finavian johtamat ylilennot lisääntyivät 12,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Vuosina 2000-2014 ylilennot ovat lisääntyneet keskimäärin 7,1prosenttia vuodessa. Merkittävä osa (44 prosenttia vuonna 2014) Suomen ylilennoista on Aasian ja Euroopan välistä liikennettä. Vuonna 2014 Euroopan ja Aasian liikenne jatkoi kasvuaan, mutta erityisesti Lähi-idän ja Pohjois-Amerikan väliset lennot lisääntyivät.

LIIKEVAIHTO JA TULOS

Finavia -konsernin liikevaihto vuonna 2014 laski 0,9 prosenttia edellisestä vuodesta ja oli 349,6 miljoonaa euroa (352,8 vuonna 2013). Lentoliikennetuotot kasvoivat, sen sijaan konsernin muissa palveluissa liikevaihto jäi alle edellisen vuoden. Matkustajapalvelun liiketoimintamallin muutos vaikutti laskevasti liikevaihtoon. Liiketoimintamallin muutoksella arvioidaan kuitenkin jatkossa olevan positiivinen vaikutus tulokseen.

Lentoliikennetuotot kasvoivat 4,8 prosenttia ja olivat 212,9 miljoonaa euroa (203,2). Konsernin muut kuin lentoliikennetuotot alenivat8,6prosenttia ja olivat vuonna 2014 yhteensä 136,7 miljoonaa euroa (149,6). Näiden tuottojen osuus kokonaisliikevaihdosta laski 39,1prosenttiin(42,4). Muihin kuin lentoliikennetuottoihin kuuluvat mm. terminaalien kaupalliset palvelut, pysäköintipalvelut, Airpron tuottamat maa-, turva-, matkustamo- ja asiakaspalvelut sekä kiinteistöjen vuokratuotot.

Liikevaihdon laskusta huolimatta konsernin liiketulos ilman kertaluonteisia eriä vahvistui ja oli 47,3 miljoonaa euroa (44,8). Liiketulos ilman kertaluonteisia eriä oli 13,5prosenttia liikevaihdosta (12,7).

Tilikauden tulos heikkeni edellisestä vuodesta ja oli 6,7 miljoonaa euroa (15,1).Tulokseen sisältyi kertaluonteisia omaisuuden myyntituottoja 1,9 miljoonaa euroa (0,7).Kertaluonteisia kuluja oli yhteensä 4,3 miljoonaa euroa (13,1).Tähän sisältyi alaskirjauksia liittyen Helsinki-Vantaan kaupallisten tilojen kehittämiseen sekä tehtyjen ympäristövarauksia sekä ympäristövarausten purkuja.

Rahoituskulut olivat 38,0 miljoonaa euroa (12,0). Rahoituskuluihin sisältyy ei-suojaavien johdannaissopimusten arvostustappio, jonka suuruus oli 23,5 miljoonaa euroa (7,6). Rahoituskuluihin sisältyy myös ei-suojaavien korkojohdannaisten toteutuneita tappioita 9,1 miljoonaa (0,0) euroa.

Finavia jatkoi vuonna 2014 toiminnan tehostamista. Henkilöstömenot alenivat 0,9 prosenttia edellisestä vuodesta ja olivat 141,3 miljoonaa euroa (142,6).Konsernin keskimääräinen henkilöstömäärä pieneni kertomusvuoden aikana 26 henkilötyövuodella. Vuoden 2014 lopussa konsernin palveluksessa oli yhteensä 2 933 henkilöä (2 814). Henkilömäärän kasvu johtui Airpro:n volyymin kasvusta loppuvuonna. Henkilöstökulujen osuus liikevaihdosta oli 40,4 prosenttia (40,4).

LIIKETOIMINNAN KEHITYS

Konserni tuottaa lentoliikenteen palveluja ja sillä oli neljä liiketoiminta-aluetta. Nämä olivat Helsinki-Vantaan lentoasema, Lennonvarmistus, Matkustajapalvelut ja Lentoasemaverkosto.

Lisäksi Finavian palveluja lentoliikenteelle täydentävät tytäryhtiöinä toimivat Airpro ja Lentoasemakiinteistöt.

Helsinki-Vantaan lentoasema vastaa lentoasemapalvelujen tuottamisesta lentoyhtiöille ja matkustajille Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Vuonna 2014 liikevaihto kasvoi 5,0 prosenttia edellisestä vuodesta johtuen pääosin hyvästä matkustajamäärän kasvusta. Vuonna 2014 lentoaseman kokonaismatkustajamäärä ylsi uuteen ennätykseen ja oli 15,9 miljoonaa matkustajaa (15,3). Matkustajamäärän kokonaiskasvu oli 4,4 prosenttia. Kansainvälinen matkustus kasvoi 4,6 prosenttia ja vaihtomatkustus 5,3 prosenttia. Helsinki-Vantaan asema pohjoiseurooppalaisena merkittävänä vaihtolentoasemana Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä säilyi. Kotimaan liikenteen matkustajamäärä kasvoi 3,1prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.

Valtioneuvosto vahvisti vuoden 2013 marraskuussa kolmannen lisäbudjetin, jossa Finavialle osoitettiin 200 miljoonan euron pääomankorotus. Pääomitus mahdollistaa Helsinki-Vantaalla yhteensä 900 miljoonan euron kehitysohjelman käynnistämisen. Konserni teki tilikauden aikana suunnitelmat lentoaseman kehittämisestä ja laajentamisesta siten, että lentoaseman nykyinen kapasiteetti kasvaa 16 miljoonasta matkustajasta 20 miljoonaan vuosittaiseen matkustajaan vuoden 2020 loppuun mennessä. Kehitysohjelma on edennyt suunnitellusti.

Lentoasemaverkosto -liiketoiminta vastaa lentoasemapalvelujen tuottamisesta lentoyhtiöille ja matkustajille maakuntalentoasemilla, joista Finavia vastaa. Verkostoon kuului yhteensä 24 maakuntalentoasemaa vuonna 2014. Finavian toiminta Kauhavalla päättyi vuoden 2014 lopussa, kun lentoaseman asiakkaana toiminut Puolustusvoimat vetäytyi Kauhavalta. Finavia myi Kauhavan lentoasemalla omistamansa maat ja kiinteistöt eteläpohjalaiselle Kasvuyrittäjät Oy:lle, joka osti kaupan kohteena olevat kiinteistöt perustettavan yhtiön lukuun.

Verkoston liikevaihto kasvoi 4,2 prosenttia johtuen pitkälti liikennetuottojen kasvusta. Verkoston lentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä vuonna 2014 oli vuoden 2013 tasolla ja oli 3,7 miljoonaa. Näistä 2,5 miljoonaa matkusti kotimaan reiteillä ja 1,2 miljoonaa oli kansainvälisen liikenteen matkustajia. Kotimaan matkustus elpyi edellisen vuoden voimakkaan laskun jälkeen ja kasvoi 3,1 prosenttia. Oulun lentoasemalla matkustajamäärä kasvoi 9,5 prosenttia ja Rovaniemellä 3,9 prosenttia. Kansainvälinen liikenne laski 5,3 prosenttia johtuen pääosin halpalentoyhtiöiden tarjonnan vähentymisestä Tampereella ja Turussa.Savonlinna ja Lappeenranta olivat vailla säännöllistä lentoyhteyttä osan vuodesta, mikä näkyi matkustajaluvuissa.

Vuoden 2014 alusta Finavia käynnisti verkoston lentoasemien investointiohjelman, jolla parannetaan verkoston keskeisten maakuntalentoasemien infrastruktuuria ja palvelutasoa. Panostukset palvelutason kehittämiseen näkyvät jo verkostokenttien asiakastyytyväisyyden paranemisena.

Matkustajapalvelut tuotti tilikaudella Finavian lentoasemilla matkustajille tarjottavia kaupallisia palveluja. Näitä ovat mm. kahvila-, ravintola- ja myymäläpalvelut. Palvelut tuotetaan pääosin yhteistyökumppaneiden kanssa vuokraamalla terminaalien liiketiloja. Liikevaihdosta noin 95 prosenttia syntyy Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Matkustajapalveluiden liikevaihto jäi edellisestä vuodesta 31,4 prosenttia, jota selittää olennaiselta osin liiketoimintamallin muutos maaliskuussa 2014. Tämän muutoksen arvioidaan jatkossa parantavan matkustuskokemusta ja nostavan matkustajapalvelun kannattavuutta. Liiketoimintamallin muutoksessa toteutettiin liikkeenluovutus, jossa Helsinki-Vantaan duty-free-myymälät liitettiin osaksi alan kansainvälisen toimijan myymäläketjua. Finavia toimii yhä selvemmin tilavuokraajana ja kehittää palveluita yhdessä kumppaneidensa kanssa. Pääosan näistä investoinneista toteuttaa kumppanit. Uusien toimijoiden odotetaan tuovan lentoasemalle yhä monipuolisempia kansainvälisen tason ostosmahdollisuuksia.

Liiketoimintamallin muutoksen lisäksi liikevaihtoa alensivat käynnissä olevat Finavian kaupallisten tilojen uudistus- ja rakentamistyöt, joilla matkustajapalveluiden tarjontaa kehitetään. Myös taloudelliseen tilanteeseen liittyvä kuluttajien varovaisuus vaikutti liikevaihtoa laskevasti.

Lennonvarmistusliiketoiminta vastaa Suomen ilmatilan hallinnasta ja tuottaa lentoliikenteen tarvitsemat lentoreitti- ja lennonjohtopalvelut. Lennonvarmistusliiketoiminnan tulot syntyvät lentoreittimaksuista sekä lentoaseman lennonvarmistusmaksuista.

Vuonna 2014 lennonvarmistusliiketoiminnan liikevaihto nousi 5,3 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Liikevaihdon nousu johtui ylilentojen kasvusta ja liikennemaksujen korotuksesta. Lentoliikenteen laskeutumiset vähenivät 1,5 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Kotimaan laskeutumiset vähenivät 3,5 prosenttia ja kansainväliset laskeutumiset vähenivät 0,2 prosenttia. Ylilennot kasvoivat 12,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.

Lennonvarmistusliiketoiminnan hinnoittelu perustuu EU-lainsäädäntöön. EU vahvistaa palveluhinnat ja asettaa palvelun tuottajille tehostamistavoitteita. Suomessa lennonvarmistusliiketoiminta on vahvasti tappiollista johtuen pääosin pienestä volyymista. Finavia jatkoi vuonna 2014 lennonvarmistusliiketoimintansa tehostamista ja aloitti Suomen aluelennonjohdon vaiheittaisen siirron Vantaalle.

Finavian palvelutarjontaa täydentävä tytäryhtiö **Airpro** tuottaa moniosaajana lentoyhtiöiden ja lentoasemien tarvitsemia lentoliikenteen maapalveluja, turva-, matkustamo- ja asiakaspalveluja.Liikevaihdon kasvu vuonna 2014 syntyi turvatarkastus- ja maahuolintatoiminnasta.

Lentoasemakiinteistöt Oyj hallinnoi ja kehittää lentoasemien välittömässä läheisyydessä sijaitsevia kiinteistöjä ja vuokraa niitä lentoliikenteen palveluketjuun kuuluville yrityksille ja yrityksille, jotka hyödyntävät liiketoiminnassaan lentoaseman läheisyyttä. Tilojen täyttöaste parani hieman edellisestä vuodesta. Yhtiön toiminnassa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuoden 2014 aikana. Yhtiö on myös käynnistänyt toimenpiteet Aviapoliksen aseman seudun kehittämiseksi.

TASE, RAHAVIRTA JA RAHOITUS

Eduskunta hyväksyi 11.10.2013 hallituksen esityksen vuoden 2013 kolmanneksi lisätalousarvioksi. Lisätalousarvion mukaan valtio korottaa Finavia Oyj:n omaa pääomaa 200 miljoonalla eurolla. Finavian yhtiökokous hyväksyi pääoman lisäyksen 24.3.2014.

Konsernitaseen loppusumma oli 938,6 miljoonaa euroa (740,8).

Liiketoiminnan rahavirta oli 45,6 miljoonaa euroa (34,2). Kehäradan maksut olivat 15,8 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta oli 73,0 miljoonaa euroa (40,6). Pitkäaikaisten lainojen lyhennykset olivat 18,3 miljoonaa euroa (18,4).

Finavian osuus Kehäradan rahoittamisesta on yhteensä 67,5 miljoonaa euroa. Vuoden 2014 loppuun mennessä Finavia on maksanut Kehäradan rahoitusosuudestaan yhteensä 62,2 miljoonaa euroa. Loppuosa 5,3 miljoonaa euroa on Finavian taseessa korottomana velkana ja se erääntyy vuonna 2015.

Maksuvalmius säilyi hyvänä.Konsernin kassavarat 31.12.2014 olivat 64,0 miljoonaa euroa (81,3). Kassaa vahvisti syyskuussa 2014 valtion maksama 30 miljoonan pääomituserä.

Korollisten lainojen määrä laski tarkasteluvuoden aikana ja oli vuoden lopussa 240,8 miljoona euroa (259,1). Nettovelkaantumisaste laski ja oli 32,0 prosenttia (51,2). Konsernin nettorahoituskulut olivat 38,0 miljoonaa euroa (12,0). Korkokulut nousivat ja olivat 14,9 miljoonaa euroa (4,5). Rahoituskuluihin sisältyi ei-suojaavien johdannaissopimusten arvostustappio, joka konsernissa on kirjattu kuluksi syyskuusta 2013 lukien.

Vuoden 2014 lopussa konsernin lainasalkusta 51,7 prosenttia oli suojattu koronvaihtosopimuksilla ja loppuosa ehdollisilla suojauksilla. Koronvaihtosopimusten vaikutus on huomioitu lainojen keskikorkoa laskettaessa. Konsernin korollisten lainojen keskikorko oli vuoden lopussa 1,86 prosenttia. Osalla emoyhtiön pitkäaikaisista lainoista on edelleen voimassa valtion takaus ja yhtiö maksaa niistä takausprovisiota. Muilla lainoilla on kovenanttiehtoja.

Tehostamisohjelmassa jatkettiin kaluston käytön tehostamista ja kiinnitettiin huomiota leasing-kaluston määrään. Konsernin leasing-vastuut vähenivät ja olivat 44,3 miljoonaa euroa (49,9).

INVESTOINNIT

Konsernin investoinnit olivat 86,3 miljoonaa euroa (42,1). Investointiaste oli 24,7prosenttia (11,9).

Helsinki-Vantaalla merkittävimmät hankkeet painottuivat lentoliikenteen kapasiteetin kasvun mahdollistamiseen ja turvatarkastus- ja lähtöselvityskapasiteetin kehittämiseen sekä liikennealueiden peruskorjaushankkeisiin.

Verkoston suurimmat hankkeet olivat liikennealueiden peruskorjaukset Turussa ja Ivalossa sekä Turun terminaalin peruskorjaushanke ja Ivalon terminaalin peruskorjaus- ja laajennushanke.

Lennonvarmistusliiketoiminnan vuoden 2014 merkittävimmät investoinnit liittyivät Aluelennonjohdon perustamiseen Helsinki-Vantaalle, koulutusorganisaation tilajärjestelyihin, uuteen navigaatioteknologiaan siirtymiseen sekä ilmatilauudistukseen.

OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA

Finavia Oyj:n osakkeet omistaa Suomen valtio. Omistajaohjauksen vastuuministeriö on Liikenne- ja viestintäministeriö. Yhtiön osakepääoma koostuu 7 400 000 samanarvoisesta osakkeesta. Yhtiön hallussa ei ole omia osakkeita. Yhtiö ei laskenut liikkeeseen uusia osakkeita, optioita tai muita osakkeisiin oikeuttavia oikeuksia. Yhtiön hallituksella ei ole voimassa olevia valtuuksia osakeanteihin tai optio-oikeuksien liikkeeseen laskemiseen.

VARSINAINEN YHTIÖKOKOUS 2014 JA HALLITUKSEN JÄRJESTÄYTYMINEN

Finavia Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 24.3.2014 Helsingissä. Yhtiökokous vahvisti vuoden 2013 tilinpäätöksen ja myönsi vastuuvapauden hallitukselle ja toimitusjohtajalle.

Yhtiökokous hyväksyi hallituksen esityksen osingonjaosta. Osinkoa jaettiin 1,7 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiökokous päätti, että Finavia Oyj:n omistamat säähavaintojärjestelmälaitteiden ja -ohjelmistojen vuosina 2012 ja 2013 valmistuneet osat siirretään Suomen valtiolle liikenne- ja viestintäministeriön hallintaan 31.12.2013 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta, joka on 1,4 miljoonaa euroa.

Yhtiökokous hyväksyi Suomen valtion 200 miljoonan euron pääomasijoituksen ja sijoituksen kirjattavaksi kokonaisuudessaan yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon huhtikuussa 2014.

Finavian hallituksen puheenjohtajaksi valittiin kauppaneuvos Soili Suonoja. Hallituksen jäseniksi valittiin toimitusjohtaja Jaakko Linna, toimitusjohtaja Mika Mäkilä, talous- ja rahoitusjohtaja Pirkko Salminen, pääekonomisti Ralf Sund, ylijohtaja Juhapekka Ristola sekä henkilöstöstä valittuna Operations Supervisor Carita Pylkäs. Kaikki hallituksen jäsenet lukuun ottamatta henkilöstöstä valittua Carita Pylkästä ovat riippumattomia yhtiöstä. Juhapekka Ristolaa lukuun ottamatta kaikki ovat riippumattomia omistajasta.

Yhtiökokous päätti pitää hallituksen jäsenten palkkiot entisellään. Yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti hallituksen puheenjohtajan palkkio on 1 700 euroa kuukaudessa, varapuheenjohtajan palkkio on 1 200 euroa kuukaudessa ja jäsenen palkkio 1 000 euroa kuukaudessa. Kokouspalkkio on 500 euroa per hallituksen tai valiokunnan kokous. Matkakustannukset korvataan toteutuneiden kustannusten mukaan. Hallituksen puheenjohtajalla on matkapuhelinetu.

Finavian tilintarkastajaksi valittiin tilintarkastusyhteisö Ernst & Young Oy vastuullisena tilintarkastajana Tiina Lind, KHT, JHTT.

Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Jaakko Linnan. Hallituksen nimitys- ja palkitsemisvaliokuntaa johti Soili Suonoja ja jäseninä olivat Jaakko Linna, Mika Mäkilä ja Juhapekka Ristola. Tarkastusvaliokuntaa johti Pirkko Salminen ja jäseninä olivat Soili Suonoja, Jaakko Linna ja Ralf Sund.

Hallituksen puheenjohtaja Soili Suonoja ilmoitti 28.10.2014 jättävänsä hallituksen puheenjohtajan tehtävän. Finavia Oyj:n hallituksen puheenjohtajan tehtävää hoiti 29.10.2014 alkaen hallituksen varapuheenjohtaja Jaakko Linna.

Tilintarkastusyhteisö Ernst & Young Oy ilmoitti 28.11.2014, että uusi vastuullinen tilintarkastaja on Mikko Rytilahti, KHT, JHTT.

KONSERNI- JA ORGANISAATIORAKENNE

Finavia-konsernin muodostavat emoyhtiö Finavia Oyj sekä sen kokonaan omistamat tytäryhtiöt Lentoasemakiinteistöt Oyj ja Airpro Oy. Airpro Oy omistaa kokonaan RTG Ground Handling Oy:n.

Konsernissa oli neljä liiketoiminta-aluetta. Nämä ovat Helsinki-Vantaan lentoasema, Lennonvarmistus, Matkustajapalvelut ja Lentoasemaverkosto. Lisäksi Finavian palveluja lentoliikenteelle täydentävät tytäryhtiömuodossa toimivat Airpro ja Lentoasemakiinteistöt.

Liiketoimintojen tarvitsemat tukipalvelut tuotetaan keskitetysti. Talousjohtaja vastaa talous-, rahoitus, tietohallinto- ja hankintapalveluista. Tekninen johtaja vastaa lentoaseman infrastruktuurin suunnittelusta ja rakentamisesta sekä ympäristöasioista. Riskienhallintajohtaja vastaa riskien- ja turvallisuudenhallinta-järjestelmästä sekä valtion ilmailusta. Esikuntatoimintoihin kuuluvat lakiasiat, HR, viestintä ja sisäinen tarkastus.

Finavian liiketoiminta- ja organisaatiorakenteessa ei tapahtunut muutoksia vuoden 2014 aikana. Joulukuussa 2014 Finavia ilmoitti toteuttavansa 1.1.2015 alkaen organisaatiouudistuksen, jonka jälkeen yhtiöllä on kolme liiketoimintaa: Helsinki-Vantaan liiketoiminta, verkostoliiketoiminta ja lennonvarmistus. Uudistuksen ansiosta yhtiössä pystytään aiempaa paremmin panostamaan lentomatkustajien palveluihin. Uudistuneella organisaatiolla voidaan myös varmistaa, että investoinnit ja kehityspanokset pystytään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti.

Lappeenrannan lentoaseman siirtämisen valmistelua pois Finavian omistamasta lentoasemaverkostosta alueen vastuulle jatketaan. Liikenne- ja viestintäministeriö, Finavia Oyj, Lappeenrannan kaupunki ja Etelä-Karjalan liitto allekirjoittivat asiaa koskevan yhteistoimintasopimuksen 10.10.2014.

Suomen hallitus teki päätöksen toimintojen lakkauttamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla maaliskuussa 2014 sopiessaan budjettikehyksistä ja julkisen talouden suunnitelmasta. Liikenne- ja viestintäministeriö ilmoitti 23.10.2014, että valtio vetäytyy toimintoineen Helsinki-Malmin lentoasemalta syyskuussa 2016. Alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön viimeistään 1.1.2017. Finavia valmistautuu sidosryhmiensä kanssa vetäytymään Helsinki-Malmilta annetussa määräajassa.

JOHTO JA HENKILÖSTÖ

Finavian toimitusjohtajana toimii Kari Savolainen.

Konsernin talousjohtajana oli 31.3.2014 asti Kirsti Lehtovaara-Kolu. Vt. talousjohtajana toimi 30.6.2014 asti Group Controller Sari Kankkunen. Talousjohtajana aloitti 1.7.2014 Kai Laitinen.

Airpro Oy:n toimitusjohtajana aloitti 1.2.2014 Janne Hattula. 31.1.2014 asti vt. toimitusjohtajana toimi Airpro Oy:n talousjohtaja Hannu Karru.

Konsernin henkilöstömäärä oli vuoden lopussa 2 933 (2 814). Vakituisessa työsuhteessa oli 2 300 henkilöä (2 108). Keskimääräinen henkilöstömäärä henkilötyövuosina esitettynä oli tilikauden aikana 2 213 (2 239). Konsernilla ei ole työntekijöitä ulkomailla. Emoyhtiössä oli vuoden lopussa 1593 henkilöä (1634). Emoyhtiön keskimääräinen henkilöstömäärä vuoden aikana henkilötyövuosina esitettynä oli 1 434 (1503).

Henkilöstön kehittämisessä keskityttiin työhyvinvointiin ja sitä kautta sairaspoissaolojen vähentämiseen ja työurien pidentämiseen. Osaamisen kehittämisessä painopisteenä olivat regulaation edellyttämien pätevyyksien ylläpito, palveluosaaminen ja esimiestyö. Konsernissa toteutettiin tammikuussa 2014 henkilöstökysely. Kokonaistulokset ovat parantuneet huomattavasti viime tutkimuskertaa myönteisemmiksi. Finavian selkeimmät vahvuudet liittyvät työskentelyedellytyksiin ja työmotivaatioon. Merkittävimmät kehityskohteet liittyvät strategian ja muutosten viestimiseen, johtamiskulttuuriin sekä yleisesti viestintään ja henkilöstön mahdollisuuksiin osallistua ja vaikuttaa yksiköissä.

PALKITSEMINEN

Finavian johdon palkkaus perustuu kiinteään kuukausipalkkaan ja tulospalkkaukseen. Johdon tulospalkkausjärjestelmässä palkitsemisen kynnysmittareina toimivat taloudelliset ja turvallisuuteen liittyvät tavoitteet. Talousmittareiden lisäksi asetetaan palvelutasoon, asiakastyytyväisyyteen ja esimiestyöhön liittyviä tavoitteita. Tulospalkkausjärjestelmä on valtion omistajaohjauksen suosituksen mukainen. Tulospalkkion piiriin kuuluivat vuonna 2014 johtoryhmä ja noin 100 avainhenkilöä. Vuoden 2014 toteutuneen tuloksen ja saavutettujen tuloskorttitavoitteiden mukainen tulospalkkio Finavian johtoryhmälle toteutui 77,4-prosenttisesti.

Konsernin emoyhtiössä on henkilöstörahasto, jonka jäseniä ovat kaikki työntekijät pois lukien johtoryhmä ja ne avainhenkilöt, jotka ovat tulospalkkion piirissä. Henkilöstörahastoa kerrytetään vuosittain enintään summalla, joka vastaa neljän prosentin osuutta yhtiön henkilöstökuluista. Rahastoon maksettava osuus määräytyy hallituksen hyväksymän voittopalkkiojärjestelmän tulos- ja palvelutasotavoitteiden toteutumisen mukaan. Vuonna 2014 henkilöstölle asetetut tulos- ja palvelutasotavoitteet toteutuivat 68,8-prosenttisesti.

Vuoden 2014 tulokseen on kirjattu 4,3 miljoonan euron kuluvaraus voitto- ja tulospalkkion maksamiseksi.

Kertomusvuoden aikana maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 114,5 miljoonaa euroa (115,9).

LIIKETOIMINTAAN LIITTYVÄT RISKIT

Finavian riskit on ylätasolla luokiteltu strategisiin, operatiivisiin, lain- ja vaatimustenmukaisuus- sekä taloudellisiin riskeihin.

Strategiset riskit: Vuoden 2014 aikana konsernin riskikuvassa ei tapahtunut oleellisia muutoksia. Keskeiset strategian toteutumista uhkaavat riskit liittyvät lentoliikennetoimialan yleiseen kehitykseen. Toimialan voimakas riippuvuus maailmantalouden vaihteluista, lentoliikenteen sisäinen rakennemuutos sekä toimialaan liittyvä sääntely vaikeuttavat toimialan ennustettavuutta. Lentoliikenteen kysynnän vaihtelut sekä lentoyhtiöasiakkaiden muuttuvat palvelutarpeet edellyttävät konsernilta joustavuutta kapasiteetin hallinnassa ja palvelutuotannossa. Toiminta on hyvin pääomavaltaista ja paikallista. Kustannusrakenne on luonteeltaan kiinteä.

Tilikauden aikana käynnistyi Helsinki-Vantaan kehitysohjelma. Ohjelma on Finavian strategian toteutumisen kulmakivi, ja siinä onnistuminen on ensiarvoisen tärkeää Finavian kilpailukyvyn varmistamisen kannalta. Vuonna 2014 yhtiössä käytiin läpi sekä kehitysohjelman suunnitteluun että sen johtamiseen liittyvät riskit ja riskien hallintakeinot.

EU:ssa on käynnissä Single European Sky -ohjelma (SES) jäsenmaiden ilmatilan käytön kehittämiseksi. Eurooppalaisessa kehityksessä pitkän aikavälin näkymä on lennonvarmistuspalvelujen sisämarkkinoiden kehittyminen ja palvelujen avautuminen kilpailulle. Tältä osin Finavian keskeiset riskit liittyvät lennonvarmistusmarkkinoiden uudelleen muotoutumiseen, palvelujen tuottamisessa tapahtuviin muutoksiin ja vaikutusmahdollisuuksien vähenemiseen palveluehtoja määritettäessä. Riskiä hallitaan osallistumalla aktiivisesti NEFAB -yhteistyöhön, muuhun eurooppalaiseen kehitystyöhön ja huolehtimalla Finavian palvelujen kustannustehokkuudesta ja kilpailukyvystä.

Operatiiviset riskit: Finavia -konsernin tulovirta on kaikilta osin riippuvainen lentoliikenteen sujuvuudesta. Liiketoiminnan operatiivisten riskien hallinnassa painottuvat lentoliikenteen palveluketjun sujuvuuden varmistamiseen liittyvät toimet. Lentoliikenteen palveluketju syntyy monen organisaation ja toimijan yhteistyön tuloksena. Finavian rooli lentoaseman pitäjänä on huolehtia siitä, että jokaisella toimijalla on mahdollisimman hyvät edellytykset hoitaa omaa tehtäväänsä palveluketjussa. Lentoasemilla toimivat tahot järjestävät säännöllisiä tapaamisia, joilla pyritään parantamaan prosesseja ja niiden rajapintoja.

Palvelutuotantoon liittyvät riskit ovat enenevässä määrin riippuvaisia tietojärjestelmien toimivuudesta ja yhteensopivuudesta sekä konsernin omien että kumppaneiden toimintamallien ja tietojärjestelmien kanssa. Riskiä hallitaan kiinnittämällä huomioita tietojärjestelmäarkkitehtuuriin, dokumentointiin ja rajapintoihin sekä varmistamalla, että myös toimintamallit ovat yhtenevät.

Lain- ja vaatimuksenmukaisuusriskit: Finavian liiketoiminnan perustan muodostaa kaksi toimilupaa: lennonvarmistuspalvelujen toimilupa ja lentoaseman pitämisen toimilupa. Näihin toimilupiin liittyvien operatiivisten ja rakenteellisten vaatimusten toteutumista valvovat sekä kansalliset että EU:n viranomaiset. Toimilupiin liittyvä regulaatio lisääntyy ja muuttuu koko ajan. Finavian on reagoitava tähän muutokseen kehittämällä osaamistaan, täydentämällä infran fyysisiä rakenteita ja kouluttamalla henkilöstöään. Vaatimustenmukaisuuden ylläpitäminen toteutetaan uskottavin, luotettavin ja kustannustehokkain turvallisuusratkaisuin. Sisäinen valvonta on tärkeä ja EU-asetuksen edellyttämä osa vaatimustenmukaisuuden ylläpitoa.

Finavian lentoasemien toiminta täyttää kokonaisuutena ympäristönsuojelulain vaatimukset. Laki vaatii kuitenkin jälkikäteisesti ympäristöluvan, vaikka toiminta on ollut samalla paikalla kauan ja se on vakiintunutta. Osa Finavian lentoasemista on jo saanut lupapäätöksen, osalla lentoasemista lupa-asia on vielä vireillä. Finavialla ei ole täyttä varmuutta siitä, mitä vaatimuksia kunkin lentoaseman ympäristölupa tulee sisältämään. Jo saatujen lupapäätösten perusteella yhtiö on varautunut puhdistamaan lentoasemien paloharjoitusalueita, parantamaan polttoainesäiliöiden ja jakelualueiden suojauksia sekä tehostamaan hulevesijärjestelmiä. Näitä ympäristöinvestointeja varten yhtiö on tehnyt pakollisia varauksia vuosina 2010 - 2014. Työt valmistuvat lähivuosien aikana.

Riskeinä nähdään tilanteet, joissa lentoliikenteen erityispiirteet huomiotta jättävä lupapäätös edellyttää kohtuuttomia kustannuksia lentoaseman pitäjälle. Riskejä ovat myös lupaprosessit, joista aiheutuu tulonmenetyksiä esimerkiksi olosuhteisiin nähden tarpeettoman tiukan melunhallinnan ja liikenteen rajoittamisen vuoksi. Lentoasemien toimintaedellytysten turvaamisen kannalta on tärkeää, että melulle herkkiä toimintoja ei kaavoiteta lentokonemelualueille tai niiden välittömään läheisyyteen.

Taloudelliset riskit: Yhtiön rahoitusriskit on esitetty tilinpäätöksen liitetiedoissa.

Konserni tuottaa lentoliikenteen palveluja ja sen tulovirta on valtaosin sidottu yhteen toimialaan. Toimialan häiriöt ja palvelukatkokset voivat tyrehdyttää tulovirran nopeastikin, kuten tuhkapilvi keväällä 2010. Tulovirtaan liittyvää riskiä hallitaan huolehtimalla riittävästä kassavarannosta ja sopimalla etukäteen lyhytaikaisista rahoitusjärjestelyistä.

Lentoasemapalveluihin ja lennonvarmistuspalveluihin liittyvät lentoyhtiöiltä perittävät maksut ovat säännösteltyjä ja rakenteeltaan jäykkiä. Hinnoitteluprosessiin liittyvät aikataulut ovat varsin pitkiä. Näin ollen riskinä on, että Finavialle voi syntyä kustannuksia etupainotteisesti jo kauan ennen kuin lentoyhtiöiltä perittävät maksut saadaan vahvistettua. Riskiä hallitaan käymällä asiakkaiden kanssa säännölliset asiakaskonsultaatiot ja kehittämällä pitkän tähtäimen hinnoittelustrategiaa.

Lentoasemapalvelujen tuottaminen on hyvin pääomavaltaista ja regulaation asettamat vaatimukset lisäävät investointitarvetta entisestään.

Finavian ei-suojaaviin korkojohdannaisiin liittyy korkoriski, jonka vaikutusta ei voida täysin ennakoida.

Finavia on panostanut luotettavaan ja sisällöltään oleelliseen raportointiin, joka on edellytys taloudellisten riskien tunnistamiselle ja niiden arvioinnille. Riittävillä sisäisillä valvontatoimenpiteillä sekä yhtenäisillä toimintatavoilla hallitaan raportoinnin prosesseihin liittyviä riskejä sekä varmistetaan taloudellisten raporttien luotettavuus.

YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Lentoasemien ylläpidosta ja lentoliikenteestä aiheutuu ympäristövaikutuksia erityisesti kiitoteiden liukkaudentorjunnasta, lentokoneiden jäänpoistosta ja -estosta sekä lentokoneiden liikkumisesta ilmassa ja maassa. Finavia ohjaa muita toimijoita lentoasemilla turvallisuus- ja ympäristösyiden vuoksi.

Kiitoteiden liukkaudentorjunnassa Finavia käyttää ensisijaisesti mekaanisia keinoja ja sääolosuhteiden vaatiessa hyvin luonnossa hajoavia formiaatti- tai asetaattipohjaisia aineita. Lentokoneiden jäänpoistoon ja -estoon maahuolintayritykset käyttävät propyleeniglykolia, joka aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta. Lentokoneet aiheuttavat päästöjä ja melua nousussa ja laskussa sekä rullatessaan maassa.

Lentoasemien pitäminen on ympäristönsuojelulain (86/2000, uusittu 527/2014) mukaista luvanvaraista toimintaa. Lentoasemia on asteittain luvitettu lain voimaantulon jälkeen ns. vanhoina toimintoina ja 16 Finavian ylläpitämälle lentoasemalle on myönnetty ympäristölupa. Vuonna 2014 myönnettiin kaksi päätöstä ympäristölupien muutoshakemuksista. Maarianhaminan paikallislentojen melua koskevia määräyksiä muutettiin ja puolustusvoimauudistuksen myötä Ilmavoimien muuttuvalle lentotoiminnalle myönnettiin lupa Jyväskylän lentoasemalle. Jyväskylän lentoaseman luvasta tehtiin yksi valitus Vaasan hallinto-oikeuteen. Vuoden 2014 lopussa Vaasan hallinto-oikeuden käsittelyssä oli myös Turun lentoaseman ympäristölupa. Korkein hallinto-oikeus antoi päätöksensä Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvasta 21.1.2015 hyläten suurimman osan valituksista ja näin pysyttäen luvan määräykset merkittävimmiltä osin voimassa. Päätös on Finavialle hyvin merkittävä ja antaa hyvän pohjan jatkaa lentoaseman kehittämistä ja siihen liittyviä ympäristöinvestointeja. Hakemus luvan tarkistamisesta on tehtävä vuonna 2018.

Lupaviranomaisten käsittelyssä oli Vaasan, Kokkola-Pietarsaaren ja Kuusamon lentoasemien lupahakemukset. Lisäksi luvan hakemisen tai tarkistamisen aikataulu on käsittelyssä Varkauden ja Utin lentoasemien osalta. Kauhavan lentoaseman toiminnan lopettamisesta tehtiin ilmoitus valvovalle viranomaiselle. Helsinki-Vantaan lupapäätös (elokuu 2011) edellytti yöliikenteen toimintarajoitusten arvioimista Liikenteen turvallisuusvirastossa (Tra[ ) ilmailulain mukaisesti. Finavia toimitti asiassa Tra[lle direktiivin 30/2002 edellyttämiä lisäselvitykset joulukuussa 2014.

Marraskuussa 2014 astui voimaan koko Suomen ilmatilaa koskenut uudistus, jonka tarkoituksena on parantaa lentämisen ympäristötehokkuutta yhteiseurooppalaisten vaatimusten edellyttämällä tavalla. Uudistus toteutettiin siten, että lentoasemien lähellä melutilanne ei pääsääntöisesti muuttuisi. Samanaikaisesti Helsinki-Malmin liikenteen ohjaamista kehitettiin turvallisuussyiden johdosta. Tällä on vaikutus Malmilta itään ja etelään suuntautuvaan liikenteeseen.

Koko lentoliikennejärjestelmän hiilidioksidipäästöistä lentoasemien toiminnan osuus on viisi prosenttia. Finavia pyrkii omassa toiminnassaan energiatehokkuuden parantamiseen ja päästöjen vähentämiseen. Vuonna 2014 Helsinki-Vantaa ja Lapland Airports – lentoasemat saavuttivat jälleen ACI-järjestön hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelman tason kaksi, mikä tarkoittaa päästöjen jatkuvaa pienenemistä.

Finavia jatkoi työtä jäänpoistotoiminnan ympäristövaikutusten minimoimiseksi ohjaamalla käsittelyä tekeviä yrityksiä sekä tehostamalla propyleeniglykolinesteiden talteenkeräystä. Tampere-Pirkkalan lentoasemalle rakennettiin glykolipitoisen lumen varastoalue, joka tehostaa glykolin talteen keräystä. Helsinki-Vantaalla saatiin päätökseen kiitotien 1yhteydessä olevan etäjäänpoistoalueen 2-vaiheen työt. Kylmäoja on yksi Helsinki-Vantaan hulevesien purku-uomasta ja selvitys sen länsihaaran kunnostustarpeesta toimitettiin vuoden lopussa Etelä-Suomen aluehallintovirastolle. Selvitystyöhön osallistuivat lähialueen sidosryhmät. Finavia tarkkailee lentoasemilla pinta- ja pohjavesien laatua. Jyväskylän lentoasemalla aloitettiin uuden liukkaudentorjunta-aineen käyttökokeilu, minkä johdosta ympäristövaikutuksia seurataan tarkasti Keski-Suomen ELY-keskuksen syksyllä hyväksymän ohjelman mukaisesti. Lisäksi Finavia on julkaissut marraskuussa 2014 ohjeen lentoasemien alueella toimiville kemikaalien ja polttoaineiden varastoinnista.

STRATEGINEN SUUNTA

Finavian tavoitteena on olla kannattava, arvostettu ja hyvin johdettu palveluyritys, joka on kaikissa toiminnoissaan parhaiden kansainvälisten toimijoiden joukossa ja joka luo edellytykset turvalliselle ja kilpailukykyiselle lentoliikenteelle Suomessa.

Finavia keskittyi vuonna 2014 strategiansa toteuttamisessa koko konsernin toiminnan tehokkuuden ja palvelutason parantamiseen. Toiminnan tehokkuus parani ja lentoasemien matkustajatyytyväisyys nousi.Finavia panostaa digitaalisiin palveluihin asiakaspalvelun parantamiseksi ja tehokkuuden lisäämiseksi. Vuonna 2014 tuotiin asiakkaille pysäköinnin ennakkovarausjärjestelmä.

Maailman talousfoorumin kilpailukykyraportissa 2014–2015 Suomen lentoliikenneinfrastruktuuri arvioidaan laadultaan maailman viidenneksi parhaaksi.

Konsernin strategisena tavoitteena on, että Helsinki-Vantaan lentoaseman markkinaosuus vahvistuu Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Lisäksi tavoitteena on, että suorat yhteydet Eurooppaan kasvavat. Helsinki-Vantaan kehitysohjelmassa tavoitteena on kapasiteetin lisääminen siten, että lentoasema voi palvella nykyisen 16 miljoonan vuosittaisen matkustajan sijaan 20 miljoonaa matkustajaa vuosittain.

Finavialle annettuna strategisena tehtävänä on yhtenäisen lentoasemaverkoston kehittäminen ja ylläpitäminen säännöllistä reittiliikennettä varten. Suomen lentoasemat ovat keskenään melko erilaisia volyymin, lentoyhtiöiden ja matkustajien tarpeiden näkökulmasta. Suomessa lentoasemakapasiteettia on maakunnissa runsaasti mutta kysynnän vähäisyys estää liikenteen kehittymistä. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti lentoliikennestrategiatyön vuonna 2012 ja sen tulokset julkaistaan helmikuussa 2015.Finavia osallistui strategiatyöhön tavoitteenaan turvata kaikille suomalaisille mahdollisimman tehokas liittyminen kansainväliseen lentoliikenneverkostoon.

Palveluja kehitetään lentoaseman asiakkaan tarpeista ja sitä myöten parannetaan tuottoja. Matkustajapalveluissa jo toteutetuilla ja vielä käynnissä olevilla uudistuksilla mahdollistetaan tuleva kasvu. Keväällä 2014 alkanut vaiheittainen lentoasemien kaupallisten toimitilojen, palvelun tuottajien ja tarjonnan uudistaminen jatkuu.

Lennonvarmistus-liiketoiminnan keskeinen strateginen tavoite on kasvattaa kustannustehokkuutta ja kannattavuutta. Finavialle on lennonvarmistuksen kannalta strategisesti tärkeää kehittää lennonvarmistuksen toimintamalleja ja kustannustehokkuutta siten, että lennonvarmistusliiketoiminta on kilpailukykyisessä asemassa kilpailun myöhemmin avautuessa.

VUODEN 2015 NÄKYMÄT

Toimialalle tuo edelleen epävarmuutta Euroopan talousvaikeuksien jatkuminen sekä Aasian kasvun hidastuminen. Venäjän talouden heikko tilanne heijastuu myös venäläisten matkustajien määrään ja ostokäyttäytymiseen. Myös poliittiset riskitekijät voivat vaikuttaa liikennekehitykseen.

Finavia varautuu siihen, että sen ylläpitämillä lentoasemilla lentoliikenteen kysynnän ja tarjonnan vaihtelut tulevat jatkumaan myös vuonna 2015. Lentoyhtiöt reagoivat kysynnän vaihteluun sopeuttamalla kapasiteettiaan nopeastikin ja tavoittelemalla mahdollisimman korkeita koneiden täyttöasteita.

Yhtiö ennakoi, että vuonna 2015 kasvu jatkuu kansainvälisessä liikenteessä mutta jää hieman alle edellisen vuoden kasvun. Vuoden 2016 keväällä kaukoliikenteen kapasiteettitarjonnan kasvu mahdollistaa suuremman liikennekasvun.

Vuonna 2014 kotimaan lentoliikenteen matkustajamäärän lasku elpyi ja vuonna 2015 matkustajamäärän odotetaan pysyvän edellisen vuoden tasolla. Lentoasemakohtaisissa matkustajamäärissä varaudutaan suuriin muutoksiin.

Tuloksensa ja kassavirtansa turvaamiseksi konserni pyrkii sopeuttamaan toimintaansa kysynnän mukaisesti. Kulukehitystä seurataan erityisen tarkasti.

Helsinki-Vantaan kehitysohjelma etenee vuonna 2014 valmistuneen yleissuunnitelman mukaisesti. Vuonna 2015 kehitysohjelmassa keskitytään hankkeisiin liittyen vaihtoliikenteen kapasiteetin kasvattamiseen sekä matkustajille tarjottaviin palvelu-uudistuksiin.Verkoston perusparannusinvestoinnit jatkuvat vuoden 2015 aikana.

Yhtiö arvioi vuoden 2015 liikevaihdon jäävän hieman edellisvuoden tasosta johtuen matkustajapalveluiden liiketoimintarakenteen muutoksesta. Liiketuloksen ilman kertaluonteisia eriä arvioidaan jäävän alle vuoden 2014 tason johtuen investointien myötä kasvaneista poistoista.

TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finavia toteutti 1.1.2015 alkaen organisaatiouudistuksen, jonka jälkeen yhtiön liiketoimintoja ovat Helsinki -Vantaan lentoasema, Verkosto ja Lennonvarmistus. Liikevaihtoa tuottavat matkustajille suunnatut palvelut tuotetaan jatkossa osana Helsinki-Vantaa- ja Verkosto -liiketoimintoja. Organisaatiomuutokseen liittyen 1.1.2015 jälkeen Anne Gullstén ei enää kuulu johtoryhmään.

Diplomi-insinööri Riitta Tiuraniemi nimitettiin Finavia Oyj:n hallituksen puheenjohtajaksi ylimääräisessä yhtiökokouksessa 14.1.2015.

Ylimääräinen yhtiökokous päätti 14.1.2015, että yhtiö lopettaa Helsinki-Malmin lentoaseman pitäjänä toimimisen ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen lentoasemalla 31.12.2016 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vuonna 2012 käynnistämän lentoliikennestrategiatyön tulokset julkaistiin helmikuussa 2015. Keskeistä strategiassa on lentoasemien ylläpitäminen verkostona myös tulevaisuudessa sekä lentoliikenteen ja maakuntakenttien kehittäminen viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä.

HALLITUKSEN ESITYS VOITTOVAROJEN KÄYTÖSTÄ

Emoyhtiön jakokelpoiset varat tilinpäätöksessä 31.12.2014 olivat 304 386 155,04 euroa, josta tilikauden tappio oli 3 408 456,77 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkona jaetaan 752 613,31 euroa.

Lisäksi yhtiö jakaa osakkeenomistajalle varoja osakeyhtiölain 13 luvun 1 §:n mukaisena varojen jakamisena vapaan oman pääoman rahastosta siten, että Finavia Oyj:n omistamat säähavaintojärjestelmälaitteiden ja -ohjelmistojen vuosina 2014 valmistuneet osat siirretään Suomen valtiolle liikenne- ja viestintäministeriön hallintaan 31.12.2014 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta 2 104 616,33 euroa sen mukaisesti, mitä osakeyhtiön 13 luvussa säädetään varojen jakamisen edellytyksistä, jaon määrästä ja jaettavista varoista.

Yhtiön taloudellisessa asemassa ei tilikauden päättymisen jälkeen ole tapahtunut muutosta. Yhtiön maksuvalmius on hyvä, eikä ehdotettu voitonjako hallituksen näkemyksen mukaan vaaranna yhtiön maksukykyä.

Vantaalla 6.3.2015

Finavia Oyj

Hallitus

TULOSLASKELMA 1.1.2013-31.12.2014

1 000 €	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
LIIKEVAIHTO	349597	352839	311 534	315682
Liiketoiminnan muut tuotot	3057	1894	2 938	1499
MATERIAALIT JA PALVELUT				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	26870	40689	25 247	38763
Varastojen lisäys(-)/vähennys(+)	994	107	730	-175
Ulkopuoliset palvelut	51331	48562	65 531	61172
MATERIAALIT JA PALVELUT	79196	89358	91 509	99760
HENKILÖSTÖKULUT				
Palkat ja palkkiot	114528	115896	85 524	87972
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	20758	20588	15 171	15415
Muut henkilösivukulut	6054	6165	4 515	4786
HENKILÖSTÖKULUT YHTEENSÄ	141340	142649	105 209	108173
POISTOT JA ARVONALENTUMISET				
Suunnitelman mukaiset				
Rakennukset ja rakennelmat	18472	16376	15 507	13538
Koneet ja kalusto	14942	14968	14 103	14157
Muut aineelliset hyödykkeet	12358	10759	12 352	10739
Aineettomat oikeudet	738	1060	729	1033
Muut pitkävaikutteiset menot	323	410	11	152
Arvonalentumiset pysyvien vastaavien hyödykkeistä	0	-273327		
POISTOT	46833	43301	42 702	39619
LIIKETOIMINNAN MUUT KULUT	40333	47093	36 284	43299

LIIKEVOITTO	44952	32333	38 767	26329
RAHOITUSTUOTOT JA KULUT				
Osuus osakkuusyritysten voitosta (tappiosta)	-45	-70		
Tuotot muista pysyvien vastaavien sijoituksista	50	0	0	0
Muut korko- ja rahoitustuotot	406	235	646	369
Korkojohdannaisten negat. markkina-arvo	-23486	-7626	-23 486	-7626
Korkokulut ja muut rahoituskulut	-14893	-4548	-13 939	-3559
	-37967	-12009	-36 779	-10817
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	6983	20325	1 990	15513
Satunnaiset tuotot	0	0	0	2000
SATUNNAISET ERÄT	0	0	0	2000
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	6983	20325	1 990	17513
Tilinpäätössiirrot				
Poistoeron muutos			-5 025	-6826
Tuloverot				
Tilikauden ja aikaisempien tilikausien verot	-1194	-3992	-373	-3858
Laskennalliset verot	862	-1245	0	0
TILIKAUDEN VOITTO	6651	15088	-3 408	6829

TASE 31.12.2014

1 000 €	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	2 512	2190	2 463	2189
Muut pitkävaikutteiset menot	3 310	3634	197	208
	5 823	5824	2 660	2397
Aineelliset hyödykkeet				
Maa- ja vesialueet	46 753	47003	43 893	44233
Rakennukset ja rakennelmat	288 029	292577	201 738	203823
Koneet ja kalusto	96 417	88731	91 956	84440
Muut aineelliset hyödykkeet	175 730	159127	175 308	158994
Ennakkomaksut ja keskener.hankinnat	29 426	9962	29 141	9295
	636 356	597399	542 036	500786
Sijoitukset				
Osuudet saman konsernin yrityksissä			9 323	9323
Osuudet osakkuusyrityksissä	843	847		
Muut sijoitukset	341	341	332	332
	1 183	1187	9 655	9655
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	643 362	604410	554 352	512839
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	2 609	2698	2 372	2413
Valmiit tuotteet/tavarat	39	1900	28	1859
	2 647	4598	2 400	4272
Pitkäaikaiset saamiset				
Laskennallinen verosaaminen	10 584	6990		
Saamiset saman konsernin yrityksiltä			16 560	17330

Lyhytaikaiset saamiset				
Myyntisaamiset	28 190	29564	22 551	24067
Saamiset saman konsernin yrityksiltä			2 099	3918
Muut saamiset	175 164	3082	175 150	3081
Siirtosaamiset	14 671	10777	13 760	9573
	218 026	43422	213 561	40639
Rahoitusarvopaperit				
Muut arvopaperit	0	46000	0	46000
Rahat ja pankkisaamiset	63 965	35341	56 963	29502
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	295 222	136351	289 483	137743
VASTAAVAA YHTEENSÄ	938 584	740761	843 835	650582

VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma	185 000	185000	185 000	185000
Muut rahastot:				
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	290 608	92042	290 608	92042
Edell.tilikausien voitto	70 612	54993	17 187	11353
Tilikauden voitto	6 651	15088	-3 408	6829
	552 871	347124	489 386	295224
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ				
Poistoero			40 359	35334
PAKOLLISET VARAUKSET				
Muut pakolliset varaukset	22 004	34952	22 004	34952
VIERAS PÄÄOMA				
Pitkäaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	222 387	240691	172 708	187474
Muut velat	0	4085	0	4085
Laskennallinen verovelka	10 471	9266		
	232 858	254041	172 708	191559
Lyhytaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	18 447	18406	14 766	14766
Saadut ennakot	11 059	963	9 921	398
Ostovelat	26 741	23296	25 079	21770
Velat saman konsernin yrityksille			2 577	1731
Muut velat	7 354	8050	5 593	6541
Siirtovelat	67 248	53929	61 441	48307
	130 850	104644	119 377	93513
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	938 584	740761	843 835	650582

RAHOITUSLASKELMA

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
LIIKETOIMINNAN RAHAVIRTA				
Myynnistä saadut maksut	350 823	352150	312 211	315413
Maksut liiketoiminnan kuluista	-289 079	-309834	-260 569	-282537
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	61 744	42316	51 642	32876
Maksetut korot ja rahoituskulut	-13 866	-4116	-12 901	-3000
Saadut korot liiketoiminnasta	414	228	667	350
Saadut osingot	50	0,01	0	0
Muut rahoituserät liiketoiminnasta	-516	-567	-515	-567
Maksetut välittömät verot	-2 261	-3630	-2 351	-2891
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	45 565	34231,01	36 541	26768
Liiketoiminnan rahavirta	45 565	34231,01	36 541	26768
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA				
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-86 260	-42053	-84 655	-34478
Aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustulot	13290 (1	1224	13277 (1	797
Ostetut tytäryhtiöosakkeet	0	153	0	0
Investoinnit muihin sijoituksiin	0	-1	0	-1
Luovutustulot muista sijoituksista	0	1	0	1
Investointien rahavirta	-86 260	-40676	-71 378	-33680

RAHOITUKSEN RAHAVIRTA				
Maksullinen oman pääoman lisäys	30 000	0	30 000	0
Myönnetyt lainat tytäryhtiöille	0	0	0	-5400
Lainasaamisten takaisinmaksut	0	0	770	500
Pitkäaikaisten lainojen nostot	0	45000	0	45000
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-18 263	-18406	-14 766	-14766
Maksettu voitontuloutus/pääomanpalautus	-1 707	0	-1 707	0
Saadut ja maksetut konserniavustukset	0	0	2 000	610
Rahoituksen rahavirta	10 030	26594	16 297	25945
RAHAVAROJEN MUUTOS	-17 376	20148	-18 539	19032
Rahavarat 1.1.	81 341	61193	75 502	56470
Rahavarat 31.12.	63 965	81341	56 963	75502

1) Vuoden 2014 aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustuloissa on mukana myös Helsingin kaupungilta saatu Malmin lentoaseman kiinteistökaupan myyntihinta 6,6 milj. euroa. Kiinteistökauppaa ei kuitenkaan ole tuloutettu vielä vuonna 2014.

Liitetiedot

1 Konsernitilinpäätösperiaatteet

Konsernitilinpäätökseen on yhdistetty kaikki konserniyhtiöt. Osakkuusyritys Taxi Point Oy on jätetty huomioimatta sen epäoleellisen vaikutuksen takia konsernin omaan pääomaan.

Konsernin sisäiset liiketapahtumat, sisäiset saamiset ja velat on eliminoitu. Keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä.

Tilinpäätössiirroista laskettu verovelka on esitetty omana eränään.

TILINPÄÄTÖSTÄ LAADITTAESSA NOUDATETUT ARVOSTUSPERIAATTEET

Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintamenoon. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa yhdenmukaisin periaattein käyttöomaisuuden taloudellisen pitoajan perusteella. Rahoitusomaisuusarvopaperihin sisältyvät arvopaperit on arvostettu hankintamenoon tai sitä alempaan markkinahintaan. Vaihto-omaisuuden hankintameno on arvostettu keskihinnoin.

TULOSLASKELMAN LIITETIEDOT

Taulukoissa luvut ovat tuhansina euroina, ellei toisin ole mainittu.

2. Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

	KONSERNI 2014 milj. euroa	KONSERNI 2013 milj. euroa	Muutos, %
Helsinki airport	156,7	149,3	5,0
Lennonvarmistusliiketoiminta	67,0	63,7	5,3
Lentoasemaverkosto	43,1	41,3	4,2
Matkustajapalvelut	39,6	57,8	-31,4
Airpro-liiketoiminta	49,1	47,1	4,1
Kiinteistöliiketoiminta	16,6	15,6	6,2
Eliminoinnit	-22,5	-22,1	0,0
Konserni yhteensä	349,6	352,8	-1,1

3. Liiketoiminnan muut tuotot

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Maa-alueiden ja kiinteistöjen myyntivoitot	1 861	701	1 861	701
Muun käyttöomaisuuden myyntivoitot	27	99	26	85
Metsätuotot ja maa-aluetuotot	923	438	923	438
Muut tuotot	246	655	128	274
	3 057	1894	2 938	1499

Maa-alueiden myyntivoitot ovat syntyneet Tuusulan kunnalle myydyistä määräaloista sekä Kauhavan lentoaseman myydyistä maa-aluista ja rakennuksista. Kauhavan lentoaseman toiminta päättyi 31.12.2014.

4. Johdon palkat ja palkkiot

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Toimitusjohtaja ja sijainen	814	675	421	424
Hallituksen jäsenet	163	175	163	175

5. Finavia-konsernin palveluksessa oleva henkilökunta

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Henkilöstö keskimäärin (htv)	2 213	2239	1 434	1503
Henkilöstö vuoden lopussa	2 933	2814	1 593	1634
vakinaisia	2 300	2108	1 357	1371
määräaikaisia	633	706	236	263

Määräaikaisessa henkilökunnassa ovat mukana myös tarvittaessa töihin kutsuttavat, sekä emoyhtiössä että konsernissa.

6. Tilintarkastajan palkkiot

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Ernst & Young Oy				
Tilintarkastuspalkkiot	81	72	64	57
Todistukset ja lausunnot	5	8	4	8
Veroneuvonta	3	5	3	5
Muut palvelut	10	35	10	35

7. Pakollisen varauksen muutos tuloslaskelmassa

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Materiaalit ja palvelut	524	-433	524	-433
Henkilöstökulut	0	-703	0	-703
Liiketoiminnan muut kulut	2 837	-4534	2 837	-4534

Suurimpana eränä pakollisissa varauksissa ovat lentoasemien ympäristölupiin liittyvät varaukset. Vuonna 2014 varauksen muutos tuloslaskelmassa oli +2,7 milj. euroa (-3,5 milj. euroa vuonna 2013). Pakollisiin varauksiin liittyviä töitä on tehty vuoden aikana 9,6 milj. euron edestä. Nämä kustannukset on kirjattu suoraan varausta vastaan tasetilille, joten tältä osin varauksen muutos ei näy tuloslaskelmassa.

8. Rahoitustuotot ja -kulut

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Osuus osakkuusyritysten tappiosta	-45	-70		
Osinkotuotot				
Osakkuusyrityksiltä	50	0	0	0
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Saman kornsernin yrityksiltä			264	167
Muilta	406	235	382	202
Ei-suojaavien korkojohdannaisten negat. markkina-arvo	-23 486	-7626	-23 486	-7626
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Muille	-14 894	-4548	-13 939	-3560
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-37 969	-12009	-36 779	-10817

9. Satunnaiset tuotot ja kulut

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2013
Satunnaiset tuotot - saadut konserniavustukset	0	0	0	2000

10. Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä poistot

Pitoajat ovat seuraavat:

	Vuotta	
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	5	Tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	5 - 20	Tasapoisto
Konserniliikearvo	5	Tasapoisto
Aineelliset hyödykkeet		
Rakennukset ja rakennelmat	10 - 40	Tasapoisto
Koneet ja kalusto	3 - 15	Tasapoisto
Maarakenteet	10 - 40	Tasapoisto

Rakennuksiin on kohdistettu liikearvoa 1.448.639,61 euroa, mikä tullaan poistamaan 28 vuodessa. Poistoaika on sama kuin fuusioidun Koyj Lentäjäntie 3:n rakennuksen jäljellä oleva poistoaika.

Kehittämishankkeeseen liittyen (Helsinki Airport) vuonna 2014 on tehty lisäpoistoja yhteensä 3.361.867,76 euroa. Duty free-kaupan liiketoimintasiirtoon liittyen vuonna 2013 on tehty lisäpoistoja yhteensä 1.926.570,86 euroa.

Muutokset tase-erissä:	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.1.	12 586	11997	12 538	11950
+ Lisäykset	57	0	0	0
+ Siirrot erien välillä	1 002	964	1 002	963
- Vähennykset tilikaudella	-46	-375	-46	-375
Hankintameno 31.12.	13 600	12586	13 495	12538
Kertyneet sumu-poistot 1.1.	-10 396	-9710	-10 349	-9690
Vähennysten kertyneet poistot	46	375	46	375
Tilikauden poistot	-738	-1060	-729	-1033
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-11 088	-10396	-11 032	-10349
Kirjanpitoarvo 31.12.	2 512	2190	2 463	2190

Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno 1.1.	4 134	1464	380	164
+ Lisäykset	0	2670	0	216
- Vähennykset tilikaudella	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.	4 134	4134	380	380
Kertyneet poistot 1.1.	-500	-90	-172	-20
Vähennysten kertyneet poistot	0	0	0	0
Tilikauden poistot	-323	-410	-11	-152
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-823	-500	-182	-172
Kirjanpitoarvo 31.12.	3 311	3634	197	208
Konserniliikearvo				
Hankintameno 1.1.	0	4840		
+ Lisäykset tilikaudella	0	0		
- Vähennykset tilikaudella	0	-4840		
Hankintameno 31.12.	0	0		
Kertyneet poistot 1.1.	0	-4840		
Vähennysten kertyneet poistot	0	4840		
Tilikauden poistot	0	0		
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	0	0		
Kirjanpitoarvo 31.12.	0	0		
Maa- ja vesialueet				
Maa- ja vesialueet				
Hankintameno 1.1.	43 804	43854	43 471	43485
+ Lisäykset tilikaudella	169	1	78	1
- Vähennykset tilikaudella	-418	-51	-418	-15
Hankintameno 31.12.	43 555	43804	43 131	43471
Kiinteistöjen liittymismaksut				
Hankintameno 1.1.	3 199	3207	762	770
+ Siirrot erien välillä	0	0	0	0
- Vähennykset tilikaudella	0	-9	0	-9
Hankintameno 31.12.	3 199	3199	762	762
Maa- ja vesialueet yhteensä	46 753	47003	43 893	44233

Rakennukset ja rakennelmat				
Hankintameno 1.1.	629 167	628192	518 609	522026
+ Lisäykset tilikaudella	0	0	0	0
+ Siirrot erien välillä	14 238	9027	13 694	3627
- Vähennykset tilikaudella	-1 209	-8053	-1 168	-7044
Hankintameno 31.12.	642 196	629167	531 135	518609
Kertyneet sumu-poistot 1.1.	-336 590	-328225	-314 786	-308292
Vähennysten kertyneet poistot	896	8011	896	7044
Tilikauden poistot	-18 472	-16376	-15 507	-13538
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-354 167	-336590	-329 397	-314786
Kirjanpitoarvo 31.12.	288 029	292577	201 738	203823
Koneet ja kalusto				
Hankintameno 1.1.	409 967	398522	399 931	388919
+ Lisäykset tilikaudella	756	0	0	0
+ Siirrot erien välillä	24 450	17407	24 179	16783
- Vähennykset tilikaudella	-6 947	-5963	-6 591	-5770
Hankintameno 31.12.	428 226	409967	417 519	399931
Kertyneet poistot 1.1.	-321 236	-312201	-315 491	-307098
Vähennysten kertyneet poistot	4 369	5933	4 031	5764
Tilikauden poistot	-14 942	-14968	-14 103	-14157
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-331 809	-321236	-325 563	-315491
Kirjanpitoarvo 31.12.	96 417	88731	91 956	84440
Maarakenteet				
Hankintameno 1.1.	463 834	450520	463 637	450322
+Lisäykset tilikaudella	4 598	0	4 598	0
+ Siirrot erien välillä	24 365	13576	24 068	13576
- Vähennykset tilikaudella	-4 764	-262	-4 764	-262
Hankintameno 31.12.	488 032	463834	487 538	463637
Kertyneet poistot 1.1.	-304 708	-294210	-304 642	-294165
Vähennysten kertyneet poistot	4 764	262	4 764	262
Tilikauden poistot	-12 358	-10759	-12 352	-10739
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-312 302	-304708	-312 230	-304642
Kirjanpitoarvo 31.12.	175 730	159127	175 308	158994

Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat				
Hankintameno 1.1.	9 962	12033	9 295	9995
+ Lisäykset tilikaudella	84 954	32878	84 224	34249
- vähennykset	-1 435	0	-1 435	0
- Siirrot erien välillä	-64 056	-34949	-62 943	-34949
Hankintameno 31.12.	29 426	9962	29 141	9295
Osakkeet ja osuudet (tytäryhtiöt ja muut osakkeet)				
Hankintameno 1.1.	1 187	1217	9 655	9656
+ Lisäykset tilikaudella	0	1	0	1
- Vähennykset tilikaudella	-4	-30	0	-1
Hankintameno 31.12.	1 183	1187	9 655	9655
YHTEENSÄ				
Hankintameno 1.1.	1 577 839	1555846	1 458 278	1437287
+ Lisäykset tilikaudella	90 534	41575	88 900	34467
Siirrot erien välillä	0	0	0	0
- Vähennykset tilikaudella	-14 823	-19582	-14 421	-13476
Hankintameno 31.12.	1 653 551	1577840	1 532 756	1458278
Kertyneet poistot 1.1.	-973 429	-949277	-945 439	-919265
Vähennysten kertyneet poistot	10 074	19422	9 736	13445
Tilikauden poistot	-46 833	-43574	-42 702	-39619
- Kertyneet sumu-poistot 31.12	-1 010 189	-973429	-978 405	-945439
Kirjanpitoarvo 31.12.	643 362	604410	554 352	512839

11. Muut osakkeet ja osuudet

Konserni	Osakkeet / konserniyhtiöt	Osakkeet / osakkuusyhtiöt	Muut osakkeet ja osuudet	Muut sijoitukset
Hankintameno 1.1.		847	340	0
+ Lisäykset tilikaudella		0	0	0
- Vähennykset tilikaudella		-4	0	0
Hankintameno 31.12.	0	843	340	0
Emoyhtiö				
Hankintameno 1.1.	9 323		332	0
+ Lisäykset tilikaudella	0		0	0
- Vähennykset tilikaudella	0		0	0
Hankintameno 31.12.	9 323	0	332	0

12. Konserniyritykset

	Konsernin omistusosuus-%	Emoyhtiön omistusosuus-%
Airpro Oy, Vantaa	100,0	100,0
RTG Ground Handling Oy, Vantaa	100,0	0,0
Lentoasemakiinteistöt Oyj, Vantaa	100,0	100,0
Skyhow Oy, Vantaa	100,0	100,0
Happy Landings Finland Oy, Vantaa	100,0	100,0
Safranum Oy, Vantaa	100,0	0,0

	Taseen loppusumma euroina	Oma pääoma 31.12.2013 euroina	Liikevaihto euroina	Tilikauden voitto/tappio euroina
Airpro Oy, Vantaa	16 652 950,18	7 996 235,35	39 699 243,44	549 295,48
RTG Ground Handling Oy	3 317 855,54	-4 176 849,33	10 975 939,73	5 982,10
Lentoasemakiinteistöt Oyj, Vantaa	104 295 910,89	24 392 899,15	16 612 040,47	2 659 539,89
Skyhow Oy, Vantaa	49 896,52	49 896,52	0,00	-1 028,84
Happy Landings Finland Oy, Vantaa	2 500,00	2 500,00		
Safranum Oy, Vantaa	2 500,00	2 500,00		

Osuudet osakkuusyrityksissä	Konsernin omistusosuus-%	Emoyhtiön omistusosuus-%	Oma pääoma 31.12.2012 euroina	Tilikauden voitto/tappio euroina
Kiinteistö Oyj Lentäjäntie 1, Vantaa	37,1	0,0	6 294 162,22	22 043,04
Taxi Point Oy, Vantaa	25,0	0,0	1 098 754,40	266 733,07

13. Laskennalliset verosaamiset

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Pitkäaikaiset				
Jaksotuseroista ja väliaikaisista eroista	10 584	6990	0	0

Pakollisista varauksista ja ei-suojaavien korkojohdannaisten markkina-arvostuksesta on kirjattu laskennallinen verosaaminen.

14. Saamiset saman konsernin tytäryhtiöiltä

	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Myyntisaamiset	1 316	1121
Lainasaamiset	17 330	18100
Konserniavustussaamiset	0	2000
Siirtosaamiset	13	27
Tilikauden lopussa	18 659	21248

Lainasaamisissa on mukana 4.2 milj.euron pääomalaina konsernin tytäryhtiölle RTG Ground Handling Oy:lle. Lainasta perittävä korko on 10 vuoden euro swap-korko, joka tarkistetaan lyhennystä edeltävänä päivänä. Marginaalia ei peritä. Lainapääomalle ei kerry korkoa niiltä tilikausilta, joilta vahvistettava tilinpäätös ei osoita voitonjakokelpoisia varoja.
Lainan pääoma ja korko saadaan maksaa yhtiön selvitystilassa tai konkurssissa vain kaikkia muita velkojia huonommalla etuoikeudella. Pääoma saadaan palauttaa ja korkoa maksaa vain siltä osin, kuin yhtiön vapaan oman pääoman ja kaikkien pääomalainojen määrä maksuhetkellä ylittää yhtiön viimeksi päättyneeltä tilikaudelta vahvistettavan tai sitä uudempaan tilinpäätökseen sisältyvän taseen mukaisen tappion määrän. Pääoman tai koron maksamisesta Finavia tai tytäryhtiö eivät anna vakuutta.

15. Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Vuokrasaamiset	4 181	2557	4 025	2560
Navigaatiomaksujaksotus (Eurocontrol)	3 505	3229	3 505	3229
Ulkopuolisten rahoittajien (ELY-keskukset, EU, kunnat) rahoitusosuus investointeihin	1 085	0	1 085	0
Työterveyshuollon saamiset (KELA)	605	607	290	316
TyEL-maksusaamiset	399	1452	399	1452
Korkosaamiset	73	649	73	649
Verosaatava (EVL)	2 009	852	2 009	31
Muut	2 815	1431	2 374	1336
Tilikauden lopussa	14 672	10777	13 760	9573

16. Oman pääoman erien lisäykset ja vähennykset

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Osakepääoma				
Tilikauden alussa	185 000	185000	185 000	185000
Tilikauden lopussa	185 000	185000	185 000	185000
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	92 042	92042	92 042	92042
+ lisäykset / Suomen valtion pääomasijoitus	200 000	0	200 000	0
- vähennykset	-1 435	0	-1 435	0
Tilikauden lopussa	290 607	92042	290 608	92042
Edell. tilikausien voitto / tappio	70 082	54762	18 182	11353
Osingonjako	-1 707	0	-1 707	0
Asiakkailta perityn lentoliikenteen valvontamaksun kirjauskäytäntö muutettiin vuonna 2014				
Vuosia 2012-2013 koskeva korjaus kirjattiin suoraan omaa pääomaa vastaan	712	0	712	0
Laskennallista verosaatavaa ei oltu laskettu ei-suojaavien korkojohdannaisten markkina-arvostuksesta vuonna 2013	1 525	0		
Laskennallisen verosaamisen määrä muuttui verokannan muutoksen takia	0	-1456		
Poistoerosta omaan pääomaan kirjattu osuus muuttui verokannan muutoksen takia	0	1688		
	70 612	54994	17 187	11353
Tilikauden voitto (+) tappio (-)	6 651	15088	-3 408	6829
Oma pääoma yhteensä	552 871	347124	489 386	295224

Vuonna 2014 tehtiin säähavaintopalvelujärjestelmän hallinnan siirto Ilmatieteen laitokselle. Tämä pienensi Finavia Oyj:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa 1.434.352 eurolla. Säähavaintopalvleujärjestelmän hallinnan siirrot jatkuvat vuonna 2015.

Poistoerosta on kirjattu konsernin omaan pääomaan 41.885.810 euroa (37.062.968 euroa vuonna 2013).

Jakokelpoinen vapaa oma pääoma:

Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	290 608	92 042
Voittovarat	13 779	18 182
	304 386	110 224

17. Varaukset

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Pakolliset varaukset	22 004	34952	22 004	34952

Suurimmat erät pakollisissa varauksissa 31.12.2014:

Eri lentoasemilla vireillä oleviin ympäristölupaprosesseihin liittyy ympäristövaraus 15,1 milj. euroa (27,8 milj. euroa vuonna 2013). EASA:n uusien ilmailumääräysten mukaisten kiitoteiden turva-alueiden laajentamista varten on varattu 5 milj.euroa.

18. Pitkäaikainen vieras pääoma

Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua.

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Lainat rahoituslaitoksilta	136 930	131582	107 387	123118

19. Muut pitkäaikaiset velat

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Muut velat	0	4085	0	4085
Tilikauden lopussa	0	4085	0	4085

20. Laskennallinen verovelka

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013
Tilinpäätössiirroista	10 471	9266

21. Saadut ennakot

KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
11 059	963	9 921	398

Myyntireskontran ennakkomaksujen lisäksi vuonna 2014 saaduissa ennakoissa on myös Helsingin kaupungilta saatu suoritus 9.6 milj. euroa. Suoritus koskee Malmin lentoaseman kiinteistökauppaa, jota ei vielä tuloutettu vuonna 2014.

22. Velat saman konsernin tytäryhtiöille

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Ostovelat			2 256	1444
Siirtovelat			321	287
Tilikauden lopussa			2 557	1731

23. Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Lomapalkkavelka sos.kuluineen	21 297	21568	17 427	17585
Palkkajaksotukset sos.kuluineen	3 809	3781	2 878	2969
Korkovelat	817	874	400	445
Korkojohdannaisten negat. markkina-arvo	31 112	7626	31 112	7626
Kehäratahanke	5 331	15858	5 331	15858
Verovelat	90	0	0	0
Muut	4 792	4222	4 293	3824
Tilikauden lopussa	67 248	53929	61 441	48307

24. Annetut takaukset, pantit ja vastuut

	KONSERNI 2014	KONSERNI 2013	FINAVIA OYJ 2014	FINAVIA OYJ 2013
Summat ovat jäljellä olevien pääoma-arvojen mukaisia.				
Tytäryhtiöiden ja osakkuusyhtiöiden velat, joiden vakuudeksi annettu takaus:				
Lainat rahoituslaitoksilta	70 263	44831	70 263	44831
Annetut takaukset yhteensä	70 263	44831	70 263	44831
Muut takaukset tytäryhtiöiden puolesta				
Leasingvastuille annettu erityistakaus	0	0	18	833
Tytäryhtiöiden velat, joiden vakuudeksi annettu pantti (kiinnitys vuokraoikeuteen)				
Lainat rahoituslaitoksilta	0	36815		
Pantit omasta puolesta yhteensä	0	36000		
Muut vastuusitoumukset	213	213,464	213	213
Leasingvastuut				
Tilikaudella 2015 maksettavat	9 073	8244	8 528	7382
Myöhemmin maksettavat	35 212	41622	34 582	40450

Muut vastuut

Finavia Oyj on velvollinen tarkistamaan vuosina 2008-2014 valmistuneista kiinteistöinvestoinneista tekemiään arvonlisäverovähennyksiä, mikäli kiinteistöjen verollinen käyttö vähenee tarkistuskauden aikana. Vastuun enimmäismäärä on 34.571.448 euroa ja viimeinen tarkistusvuosi on 2023.

	KONSERNI		FINAVIA OYJ	
Johdannaissopimukset	Kohde-etuuden arvo	Käypä arvo	Kohde-etuuden arvo	Käypä arvo
Suojaavat sopimukset				
Sähkötermiinit	6 534	-159	6 534	-159
Valuuttatermiinit	730	4	730	4
Koronvaihtosopimukset	85 678	-25 579	73 011	-25 553
Koronvaihtosopimukset, vastapuolella purkumahdollisuus	60 833	-5 930	45 000	-4 615
Ei-suojaavat sopimukset				
Koronvaihtosopimukset, strukturoidut	25 650	-25 652	25 650	-25 652
Swaptiot	32 000	-5 461	32 000	-5 461

Finavia Oyj on suojannut johdannaissopimuksilla (termiineillä) sähkön hankintahintoja. Valuuttamääräisiä hankintasopimuksia on suojattu valuuttatermiineillä. Koronvaihtosopimuksilla on suojattu Finavia-konsernin avointa korkoriskiä.

Ei-suojaavien korkojohdannaisten (strukturoidut koronvaihtosopimukset ja swaptiot) negatiivinen markina-arvo on kirjattu kuluksi vuodesta 2013 alkaen.

Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen allekirjoitukset

Vantaalla 6. päivänä maaliskuuta 2014

Riitta Tiuraniemi
Hallituksen puheenjohtaja

Jaakko Linna

Mika Mäkilä

Carita Pylkäs

Juhapekka Ristola

Pirkko Salminen

Ralf Sund

Kari Savolainen
Toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Vantaalla 9. päivänä maaliskuuta 2015

Ernst & Young Oy
KHT-yhteisö

Mikko Rytilahti
KHT, JHTT

Tilintarkastuskertomus

FINAVIA OYJ:N YHTIÖKOKOUKSELLE

Olemme tilintarkastaneet Finavia Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1–31.12.2014. Tilinpäätös sisältää sekä konsernin että emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

HALLITUKSEN JA TOIMITUSJOHTAJAN VASTUU

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisesta ja siitä, että ne antavat oikeat ja riittävät tiedot Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti. Hallitus vastaa kirjanpidon ja varainhoidon valvonnan asianmukaisesta järjestämisestä ja toimitusjohtaja siitä, että kirjanpito on lainmukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty.

TILINTARKASTAJAN VELVOLLISUUDET

Velvollisuutenamme on antaa suorittamamme tilintarkastuksen perusteella lausunto tilinpäätöksestä, konsernitilinpäätöksestä ja toimintakertomuksesta. Tilintarkastuslaki edellyttää, että noudatamme ammattieettisiä periaatteita. Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvä tilintarkastustapa edellyttää, että suunnittelemme ja suoritamme tilintarkastuksen hankkiaksemme kohtuullisen varmuuden siitä, onko tilinpäätöksessä tai toimintakertomuksessa olennaista virheellisyyttä, ja siitä, ovatko emoyhtiön hallituksen jäsenet tai toimitusjohtaja syyllistyneet tekoon tai laiminlyöntiin, josta saattaa seurata vahingonkorvausvelvollisuus yhtiötä kohtaan, taikka rikkoneet osakeyhtiölakia tai yhtiöjärjestystä.

Tilintarkastukseen kuuluu toimenpiteitä tilintarkastusevidenssin hankkimiseksi tilinpäätökseen ja toimintakertomukseen sisältyvistä luvuista ja niissä esitettävistä muista tiedoista. Toimenpiteiden valinta perustuu tilintarkastajan harkintaan, johon kuuluu väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riskien arvioiminen. Näitä riskejä arvioidessaan tilintarkastaja ottaa huomioon sisäisen valvonnan, joka on yhtiössä merkityksellistä oikeat ja riittävät tiedot antavan tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisen kannalta. Tilintarkastaja arvioi sisäistä valvontaa pystyäkseen suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta ei siinä tarkoituksessa, että hän antaisi lausunnon yhtiön sisäisen valvonnan tehokkuudesta. Tilintarkastukseen kuuluu myös sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuuden, toimivan johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden kohtuullisuuden sekä tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen yleisen esittämistavan arvioiminen.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

LAUSUNTO TILINPÄÄTÖKSESTÄ JA TOIMINTAKERTOMUKSESTA

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös ja toimintakertomus antavat Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti oikeat ja riittävät tiedot konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat ristiriidattomia.

MUUT LAUSUNNOT

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

Vantaalla 9. maaliskuuta 2015

Ernst & Young Oy
KHT-yhteisö

Mikko Rytilahti
KHT, JHTT

Tunnuslukujen laskentakaavat

Sijoitetun pääoman tuotto, %	Voitto + korkokulut ja muut rahoituskulut / Oma pääoma + korolliset rahoitusvelat, tilikauden alun ja lopun keskiarvo	x 100
Oman pääoman tuotto, %	Voitto, ylijäämä tai tappio ennen satunnaisia eriä - verot / Oma pääoma + vähemmistöosuus, tilikauden alun ja lopun keskiarvo	x 100
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma + vähemmistöosuus / Taseen loppusumma - saadut ennakot	x 100
Nettovelkaantumisaste, %	Korolliset nettovelat / Oma pääoma	