

FINAVIA

VUOSIKERTOMUS

2013

Sisältö

Vuosi 2013	2
Avainluvut	3
Keskeiset tapahtumat	7
Toimitusjohtajan katsaus	10
Toimintaympäristö	12
Toimintaympäristö vuonna 2013	14
Lentoliikennestrategia	15
Sääntely	16
Strategia	17
Strategian toteuttaminen	18
Caset 2013	20
Liiketoiminta	23
Lentoasemat	24
Helsinki-Vantaa	27
Lentokoneiden kääntymisen sujuvoittaminen	30
Matkustamisen sujuvoittaminen	31
Palvelut matkustajille	32
Kilpailukyky	33
Kehittämishjelma 2014-2020	35
Lentoasemaverkosto	36
Verkoston lentoasemien kehittäminen	38
Investointiohjelma verkoston lentoasemille	39
Verkoston matkustajatyytyväisyys	40
Lennonvarmistus	41
Lennonvarmistusliiketoiminnan tehostaminen	43
Suorituskykytavoitteiden saavuttaminen	44
Eurooppalainen ilmatilakehitys	46
Kiinteistöliiketoiminta	47
Airpro	49
Vastuullisuus	50
Vastuuteemat	51
Yritysvastuun johtaminen	53
Kansainvälinen saavutettavuus	54
Tehokkuus	55
Lentoasemien taloudellisen tuloksen muodostuminen	58
Kilpailukykyinen hinnoittelu	60
Lentoturvallisuus	61
Lentoturvallisuuden edistäminen 2013	63
Vesi- ja maaperäpäästöjen hallinta	64
Liukkaudentorjunta	65
Jäänpoisto ja -esto	67
Glykolijäämien keräys	68
Lentokonemelun hallinta	69
Selvitykset ja toimenpiteet	70
Vuoropuhelu paikallisyhteisöjen kanssa	71
Henkilöstön osaaminen ja pätevyys	72
Sidosryhmät	73
Sidosryhmäyhteistyö	74
Jäsenyydet toimialajärjestöissä	77

Hyväntekeväisyys ja sponsorointi	78
Palvelun- ja tavarantoimittajat	79
Hankintaperiaatteet	80
Vastuullisuustietoa	81
Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille	82
Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset	83
Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset	84
Verot	86
Henkilöstötietoa	88
Työhyvinvointi	94
Henkilöstön kehittäminen	96
Ympäristötietoa	97
Ympäristöluvut	98
Ympäristöasioiden johtaminen	99
Ympäristöinvestoinnit	100
Liikenteen jakautuminen, Finavia	101
Liikenteen jakautuminen, Helsinki-Vantaa	104
Kiitoteiden käyttö, Helsinki-Vantaa	106
Vesi- ja maaperäpäästöt	109
Energian ja veden kulutus	112
Jätteet	118
Vastuullisuusraportointi	121
Raportointiperiaatteet	122
GRI-sisältöindeksi	125
Hallinnointi	130
Omistus	131
Yhtiökokous	132
Hallitus	133
Hallituksen jäsenet	135
Tarkastusvaliokunta	138
Nimitys- ja palkitsemisvaliokunta	139
Toimitusjohtaja	140
Johtoryhmä	141
Johtoryhmän jäsenet	142
Sisäinen valvonta	147
Riskienhallinta	148
Turvallisuudenhallinta	150
Sisäinen tarkastus	151
Tilintarkastus	152
Palkka- ja palkkioselvitys	153
Hallituksen palkitseminen	154
Toimitusjohtajan ja muun johdon palkitseminen	155
Muun henkilöstön palkitseminen	157
Tilinpäätös	158
Toimintakertomus	159
Tuloslaskelma	167
Tase	169
Rahoituslaskelma	172
Liitetiedot	174
Allekirjoitukset	189
Tilintarkastuskertomus	190
Tunnusluvut	191

Tehostimme toimintaamme ja valmistauduimme kasvuun

Finavia luo edellytykset sujuvalle, turvalliselle ja kustannustehokkaalle lentoliikenteelle. Toimintaympäristön ja talouden epävarmuus leimasi lentoliikenteen vuotta 2013. Keskityimme toimintamme tehostamiseen ja kehittymiseemme palveluyhtiönä – valmistauduimme tulevaisuuden kasvuun.



KANSAINVÄLINEN LENTOLIIKENNE KASVOI

Talouden epävarmuus heikensi lentoliikenteen kysyntää edelleen vuonna 2013. Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät kehittivät myönteisesti loppuvuotta kohti. Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä nousi uuteen ennätykseen, 15,3 miljoonaan matkustajaan.



TOIMINNALLINEN TULOS PARANI

Finavia-konsernin liikevaihto oli 352,8 miljoonaa euroa (359,2). Liikevaihdon lievässä laskussa näkyi etenkin alkuvuoden heikko kysyntä. Liiketulos ilman kertaluonteisia eriä parani toiminnan tehostamisen ansiosta 44,8 miljoonaan euroon (40,8).



KOHTI TULEVAISUUDEN PALVELUMAAILMAA

Vuonna 2013 Finavia jatkoi kehittymistään palveluyrityksenä. Keskityimme palveluosaamiseen sekä solmimme uusia yhteistyösopimuksia, jotka tuovat uusia kansainvälisen tason palveluita matkustajillemme.



KEHITTÄMISOHJELMA KÄYNNISTYY

Finavia sai Suomen valtiolta 200 miljoonan euron pääomituksen, joka mahdollistaa Helsinki-Vantaalla vuoteen 2020 ulottuvan 900 miljoonan kehittämishankkeen käynnistämisen. Myös investoinnit verkoston lentoasemille kasvavat.

Avainluvut

TALOUDELLISET AVAINLUVUT, FINAVIA-KONSERNI

meur	2013	2012	Muutos
Liikevaihto	352,8	359,2	-2,0 %
josta kotimaasta	100 %	100 %	
Liiketulos ilman kertaluonteisia eriä	44,8	40,8	10,0 %
% liikevaihdosta	12,7 %	11,4 %	
Tilikauden tulos	15,1	15,5	-3,0 %
% liikevaihdosta	4,3 %	4,3 %	
Oman pääoman tuotto	4,4 %	4,8 %	
Sijoitetun pääoman tuotto	3,4 %	3,6 %	
Omavaraisuusaste	46,9 %	46,1 %	
Nettovelkaantumisaste	47,4 %	51,6 %	
Liiketoiminnan rahavirta	34,2	68,1	-50 %
Investoinnit	42,1	45,1	-7 %
Investointiaste	11,9 %	12,6 %	
Henkilöstö 31.12.	2 814	2 840	-1 %
josta kotimaassa	100 %	100 %	
Osingot	0	0	0 %

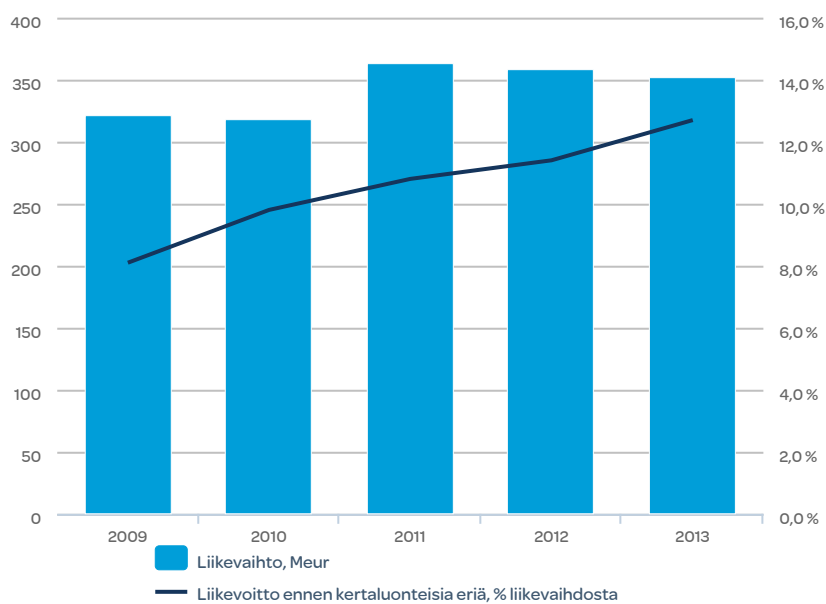
Finavian yhtiökokous vahvisti hallituksen esityksen siitä, että yhtiö jakaa osinkoa 1,7 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiökokous päätti, että Finavia Oyj:n omistamat säähavaintojärjestelmälaitteiden ja -ohjelmistojen vuosina 2012 ja 2013 valmistuneet osat siirretään

Suomen valtiolle liikenne- ja viestintäministeriön hallintaan 31.12.2013 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta, joka on noin 1,4 miljoonaa euroa.

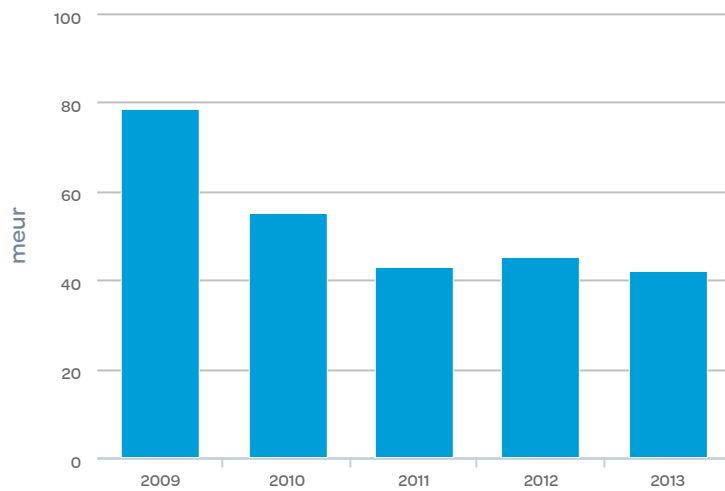
LIIKEVAIHTO LIIKETOIMINTA-ALUEITTAIN, MEUR

	2013	2012	Muutos
Helsinki-Vantaan lentoasema	149,3	146,9	1,6 %
Lentoasemaverkosto	41,3	42,9	-3,7 %
Matkustajapalvelut	57,8	58,5	-1,1 %
Lennonvarmistus	63,7	66,1	-3,6 %
Airpro-liiketoiminta	47,1	51,5	-8,4 %
Kiinteistöliiketoiminta	15,6	15,1	1,3 %
Eliminoinnit	-22,1	-21,8	-1,8 %
Konserni yhteensä	352,8	359,2	-1,8 %

Liikevaihto ja liikevoitto ennen kertaluonteisia eriä,
% liikevaihdosta



Investoinnit



MUUT TOIMINNAN AVAINLUVUT

	2013	2012	Muutos
Liikenneilmailun matkustajat, milj.	19,0	19,2	-0,9 %
Lennot, kpl	413 057	433 735	-4,8 %
Rahtimäärä, tonnia	187 474	192 310	-2,5 %
Kuljetetun postin määrä, tonnia	11 237	12 143	-7,5 %
LAK Oyj:n kiinteistökanta, m ²	113 000	106 000	6,6 %

MUUT TOIMINNAN AVAINLUVUT, HELSINKI-VANTAA

	2013	2012	Muutos, %
Matkustajat, milj.	15,3	14,9	2,8 %
Aasian lentojen matkustajat, milj.	1,9	1,8	5,0 %
Lennot, kpl	169 921	173 966	-2,3 %
Reittiliikennettä operoivia yhtiöitä 31.12.	25	29	-13 %
Reittiliikennekohteita 31.12.	86	82	4,0 %
Vuokrattavat myyntitilat, m ²	14 342	14 342	0 %

Keskeiset tapahtumat

15,3

HELSINKI-VANTAALLA ENNÄTYKSELLISET 15,3 MILJOONAA MATKUSTAJAA

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä nousi uuteen ennätykseen vahvasti kasvaneen kansainvälisen vaihtomatkustuksen myötä. 15. miljoonas matkustaja vuonna 2013 saapui Helsinki-Vantaalle 19.12. Finavia odottaa, että 2020-luvun alkupuolella lentoaseman kautta kulkee 20 miljoonaa matkustajaa.



UUDET REITIT JA LENTOYHTIÖT VAHVISTIVAT YHTEYKSIÄ AASIAAN

Finnair avasi kesäkuussa reitit Kiinan Xi'anin ja Vietnamin Hanoiin. Heinäkuussa Japan Airlines aloitti päivittäiset lennot Helsinki-Vantaan ja Tokion välillä. Finavia on panostanut Helsinki-Vantaalla kansainvälisten, erityisesti aasialaisten vaihtomatkustajien palveluihin.



900 MILJOONAN EURON KEHITTÄMISOHJELMA HELSINKI-VANTAALLE

Finavia sai Suomen valtiolta 200 miljoonan euron pääomituksen, joka mahdollistaa Helsinki-Vantaalla 900 miljoonan euron historiallisen laajan kehittämisohjelman käynnistämisen. Investointien tavoitteena on varmistaa Helsinki-Vantaan vahva kilpailuasema Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä. Kehittämisohjelma käynnistyi tammikuussa 2014 ja ulottuu vuoteen 2020 asti.



FINAVIAN HELSINKI-VANTAAN MYYMÄLÄTOIMINTA WDFG:LLE

Finavia kertoi marraskuussa Helsinki-Vantaan myymälöiden siirtyvän World Duty Free Groupille. Ensimmäiset WDFG-myymälät avautuvat keväällä 2014 tarjoten matkustajille uudenlaista elämyksellisyyttä ja yhä monipuolisempia, kansainvälisen tason ostosmahdollisuuksia.



HELSINKI-VANTAA PALKITTIIN POHJOIS-EUROOPAN PARHAANA LENTOASEMANA

Helsinki-Vantaan lentoasema voitti Pohjois-Euroopan parhaan lentoaseman palkinnon Skytraxin arvostetussa World Airport Awards -kilpailussa keväällä 2013. Matkustajatytyväisyyttä mittaavassa Airport Service Quality -tutkimuksessa Helsinki-Vantaa säilytti vertailuryhmässään vahvan asemansa sujuvana vaihtolentoasemana.



LENNONVARMISTUSLIIKETOIMINTAA TEHOSTETTIIN

Osana Finavian lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamista Suomen aluelennonjohto perustetaan Vantaalle. Finavia perustaa aluelennonjohdon toimipaikan Vantaalle vuonna 2015, ja osa toiminnoista jatkuu Tampereen Aitovuorella ainakin vuoteen 2018 asti. Lennonvarmistuksen tehostamisella Finavia vastaa eurooppalaiseen kilpailutilanteeseen ja sääntelyn tuomiin haasteisiin.



VERKOSTOLENTOASEMIEN KUNNOSTUKSEEN 35 MEUR INVESTOINTIOHJELMA VUONNA 2014

Tampere-Pirkkalan, Turun, Vaasan, Oulun, Rovaniemen, Ivalon ja Kittilän lentoasemilla tapahtuu vuonna 2014. Finavia julkisti joulukuussa maakuntalentoasemien 35 miljoonan euron kunnostus- ja nykyaikaistamisohjelman, josta merkittävä osa toteutetaan vuonna 2014.

60

OULUN LENTOASEMA TÄYTTI 60 VUOTTA

Lentoliikenne Oulussa käynnistyi vuonna 1953 sorapäälysteiseltä kiitotieltä. 60-vuotista historiaansa juhlinut Oulun lentoasema on lähes 900 000 vuosittaisella matkustajallaan tätä nykyä Suomen toiseksi suurin lentoasema. Vuosina 2000–2013 Finavia on kehittänyt lentoasemaa yhteensä 40 miljoonalla eurolla – työ jatkuu.



VAASAN LENTOASEMA UUDISTUI

Vaasan lentoaseman uudistustyö eteni vuonna 2013: terminaalin tilankäyttöä, matkatavarankäsittelyä, myymäläpalveluita ja turvatarkastusta kehitettiin. Syyskuussa Vaasassa paljastettiin Stefan Lindforsin teos Aviator Solaris, jonka Finavia hankki yhdessä Veljekset Gröndahlin Säätiön kanssa.



MELUNHALLINTAA JATKETTIIN

Marraskuussa uudistettiin osaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle laskeutuvien lentokoneiden lähestymismenetelmistä, mikä vähentää melua Keravalla ja Sipoossa. Lisäksi Helsinki-Vantaan lentoliikenteen reittejä ja melutietoja voi seurata lähes reaaliaikaisesti Finavian julkistamassa WebTrak-verkkopalvelussa.



MATKUSTAJAYSTÄVÄLLISTÄ VIESTINTÄÄ VERKOSSA JA MOBIILIKANAVISSA

Finavian uudistuneet, matkustajalähtöisesti toteutetut verkkosivut avautuivat elokuussa. Verkkopalvelu on suunniteltu käytettäväksi helposti kaikilla päätelaitteilla. Marraskuussa Finavian Helsinki Airport - mobiilisovellus voitti puolestaan ensimmäisen palkinnon Teleforum ry:n ja Teknologiateollisuuden Paras mobiilipalvelu 2013 -kilpailun julkisen sektorin sarjassa.



LUMIOSAAMISEEN UUSIA INVESTOINTEJA

Finavian lentoasemien toimintakyky lumiolosuhteissa on kansainvälistä kärkitasoa, ja tätä vahvistettiin myös vuonna 2013. Kahden viime vuoden aikana strategisesti tärkeään lumikalustoon on investoitu yli 12 miljoonaa euroa, niin Helsinki-Vantaalla kuin verkoston lentoasemilla.

Toimitusjohtajan katsaus

Vuonna 2013 otimme useita kehitysaskelleita ja tehostimme toimintaamme monin tavoin. Toimintaympäristössämme heijastui talouden merkittävä epävarmuus. Jatkoimme kehittymistämme palveluyrityksenä ja valmistauduimme Helsinki-Vantaan mittavan kehittämisohjelman aloittamiseen vuonna 2014.



ORGANISAATIOMME OSOITTI TOIMIVUUTENSA VAIKEASSA TALOUSTILANTEESSA

Vuoden 2012 lopulla tehty liiketoimintarakenteemme muutos osoittautui toimivaksi ja pääsimme tavoitteeseemme: toimintamallimme yksinkertaisti päivittäistä tekemistämme, paransi asiakaspalveluamme ja lisäsi kustannustehokkuutta. Voin siis ilokseni todeta, että tehdyt valinnat osoittautuivat oikeiksi. Myös turvallisuuskulttuurimme, joka on kaikissa tilanteissa toimintamme lähtökohta, kehittyi edelleen.

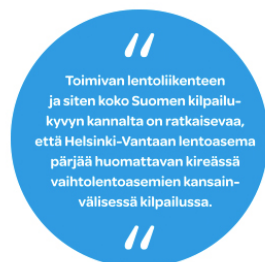
Alkuvuotta 2013 voi kuvailla toimintaympäristön ja lentoliikenteen kysynnän näkökulmasta mitä hankalimpana. Ennusteemme mukaisesti kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät kääntyivät kuitenkin kasvuun vuoden loppua kohti mentäessä. Vuoden 2013 liikevaihtomme laski, mutta yhteisten ponnistelujemme myötä operatiivinen tuloksemme koheni, vaikeasta toimintaympäristöstä huolimatta. Samalla asiakaspalvelumme taso parani entisestään, ja toiminnalliset tehokkuusluvut nousivat. Kiitos hyvästä työstä kuuluu jokaiselle finavialaiselle. Lunastimme yhdessä uudelle organisaatiolle asetetut odotukset.

KOHTI TULEVAISUUDEN KASVUA

Toiminnan tehostamisen lisäksi suuntasimme katseemme vahvasti kohti tulevaa kasvua. Toimivan lentoliikenteen ja siten koko Suomen kilpailukyyn kannalta on ratkaisevaa, että Helsinki-Vantaan lentoasema pärjää huomattavan kireässä vaihtolentoasemien kansainvälisessä kilpailussa.

Helsinki-Vantaan menestysedellytykset kohenivat merkittävästi, kun Suomen valtion päätti syksyllä 2013 pääomittaa Finaviaa 200 miljoonalla eurolla. Pääomitus mahdollistaa Helsinki-Vantaan yhteensä 900 miljoonan euron kehittämisohjelman, jonka käynnistimme kuluvan vuoden alussa. Nyt Helsinki-Vantaalla on eväät kasvaa lentoliikenteen markkinakasvun mukana ja tarjota lentoyhtiöasiakkaillemme niiden liiketoiminnan kasvun edellyttämä uusi lentoasemakapasiteetti.

Helsinki-Vantaan kehittämisohjelman ensimmäiset vaiheet liittyvät etenkin matkustajamukavuuden parantamiseen. Lisäämme turvatarkastuskapasiteettia ja kasvatamme palvelutarjontaamme. Vuonna 2013 luovuimme omasta duty free -toiminnastamme ja solmimme uusia kansainvälisiä kumppanuuksia, jotka kasvattavat tarjontaamme jo vuonna 2014.



LENTOASEMAVERKOSTO TARVITSEE MATKUSTAJAVIRTOJEN KASVUA

Helsinki-Vantaan kasvumahdollisuuksien rinnalla Finavia haluaa pitää huolta laadukkaasta kotimaisesta lentoasemaverkostosta. Pääomittamisen ansiosta voimme suunnata aiempaa enemmän kassavirtaamme verkostolentoasemien korjausvelan kattamiseen ja keskeisimpien lentoasemiemme kehittämiseen.

Lentoliikenne on 2000-luvulla menettänyt Suomessa sijaansa muille liikennemuodoille etenkin lyhyempien etäisyyksien reiteillä. Matkustajien määrä väheni edelleen myös vuonna 2013. Näkemykseni on, että lentoliikenteen laskeva trendi on kuitenkin mahdollista kääntää. Se edellyttää ennen kaikkea Suomen matkailuelinkeinon menestysedellytysten turvaamista. Kun suomalainen matkailuelinkeino menestyy, syntyy uusien

matkustajavirtojen myötä viime kädessä myös kattavampia kotimaisia lentoyhteyksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla työstettävä lentoliikennestrategiatyö on määrä saada päätökseen vuonna 2014. Finavia on osallistunut strategiatyöhön aktiivisesti. Lentoliikennestrategian lopputulemana valtiovalta tekee poliittisia linjauksia, joilla voi olla pitkäkestoinen merkitys Finavian toimintaedellytyksille sekä yhtiön kehittämiselle. Siksi seuraamme asiaa tarkasti.

JATKOIMME LENNONVARMISTUKSEN TEHOSTAMISTA

Kulunut vuosi oli työntäyteinen myös lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamisen saralla. Päätimme yhdessä henkilöstömme kanssa tehtyjen perinpohjaisten selvitysten jälkeen perustaa Suomen aluelennonjohdon Vantaalle vuonna 2015.

Lennonvarmistusliiketoimintamme on selkeästi tappiollista, ja siksi tehostamistoimenpiteet ovat välttämättömiä. Myös Suomen valtiota sitovat lennonvarmistusta koskevat suorituskytavoitteet edellyttävät tehostamistoimia. Jatkamme vuoden 2014 aikana aluelennonjohdon perustamisen valmisteluja Vantaalle vuoropuhelussa toimintaamme valvovan Trafín ja lennonvarmistuksen henkilöstön kanssa. Emme tingi piiruakaan turvallisuusnäkökohtien varmistamisesta myöskään muutostilanteissa.

VUOSI 2014 ALOITTAÄ MERKITTÄVÄÄ KEHITTÄMISVAIHEEN

Tehostunut toimintamme ja parantunut tuloksemme luovat perustan, jonka turvin voimme kehittää Helsinki-Vantaan lentoasemaa palvelemaan 20 miljoonaa matkustajaa tulevan vuosikymmenen alkupuolella. Tehokkuudesta on pidettävä huolta myös jatkossa, jotta kilpailukykyämme säilyy, ja jotta voimme turvata toimivat lentoyhteydet. Suomen menestysedellytysten mahdollistaminen talouden rakennemuutoksessa on tärkeä osa Finavian taloudellista ja yhteiskunnallista vastuuta. Taloudellisesti kestävä liiketoiminta on myös edellytys sille, että voimme huolehtia myös henkilöstöstämme ja ympäristöstä vastuullisesti.

Arvostan henkilöstömme vuoden aikana tekemää työtä, ja toivon ponnistelujemme välittyvän jokaiselle lentoyhtiöasiakkaallemme, matkustajalle ja yhteistyökumppanillemme. Jatkamme vuonna 2014 työtämme ensiluokkaisena palveluyrityksenä ja tarjoamme lentoyhtiöille sekä matkustajille entistä sujuvampia ja elämyksellisempiä lentoasemapalveluita, jotta lentoyhtiöasiakkaillamme ja suomalaisella yhteiskunnalla olisi mahdollisimman hyvät edellytykset menestyä.

Kari Savolainen

toimitusjohtaja

Aasia tarjoaa kasvumahdollisuuksia tiukentuneessa kilpailussa

Lentoasemien ylläpitäjien liiketoimintalogiikan murros infrastruktuurin ylläpitämisestä palveluliiketoiminnaksi jatkuu. Finavian toimintaympäristön ajureita ovat yleinen taloustilanne, tiukentuva sääntely, matkustajien kasvavat palveluodotukset sekä lentoyhtiöiden ansaintalogiikan ja kilpailun pitkään jatkunut murros. Finavian kannalta kansainvälisen lentomatkustamisen, vaihtomatkustamisen sekä Aasian talouksien kasvu ovat avainmahdollisuuksia.

Lentoasemien ylläpitäjät toimivat muuttuvassa ympäristössä, jossa vaikuttaa varsin moninaisia tekijöitä. Alla on kuvattu Finavian toimintaympäristössä yleisesti vaikuttavia trendejä. Toimintaan erityisesti vuonna 2013 vaikuttaneista tekijöistä kerrotaan tarkemmin osiossa Toimintaympäristö 2013.

FINAVIAN TOIMINTAYMPÄRISTÖSSÄ VAIKUTTAVAT TEKIJÄT



Yleinen vaurastuminen ja lentohintojen lasku

Kansainvälinen lentoliikenne kasvaa pitkällä aikavälillä: kaupungistuminen, demografiset tekijät ja vaurastuminen tukevat kasvua. Lentolippujen reaali hinnat ovat laskeneet viimeisten 40 vuoden aikana noin 60 prosenttia, käsi kädessä lentoliikenteen reaalkustannusten alenemisen kanssa. Matkustajaliikenteen arvioidaan maailmanlaajuisesti kasvavan vuosittain keskimäärin noin viisi prosenttia seuraavan 20 vuoden aikana. Liikenteen määrän arvioidaan kaksinkertaistuvan seuraavan 15–20 vuoden aikana.

Talouden tila

Globaali sekä eurooppalainen taloustilanne vaikuttaa niin matkustaja- kuin rahtiliikenteen kysyntään. Talouden tila vaikuttaa myös lentoyhtiöiden kilpailuasetelmaan sekä niiden. Lentoyhtiöiden saamien matkustuksen yksikkötuottojen laskiessa vaatimukset koko lentoliikenteen arvoketjun tehokkuudelle kasvavat – myös lentoasemien ylläpitäjien kustannustehokkuudelle. Lentoyhtiöiden rakenteiden muutostarpeet vaikuttavat oleellisesti tekijänä koko toimialan kehittymiseen.

Lentoliikenne kasvaa Aasiassa

Kehittyvät markkinat ja niiden kasvava keskiluokka lisäävät lentoliikenteen kysyntää. Kaukoidän ja Euroopan välisten yhteyksien merkitys korostuu, mikä luo kasvupotentiaalia myös Helsinki-Vantaan matkustajaliikenteelle lentoaseman maantieteellisen sijaintiedun ansiosta. Euroopan ja Aasia-Tyynenmeren välisen matkustajaliikenteen arvioidaan kasvavan 20 vuoden aikana vuosittain lähes 6 prosenttia – Euroopan sisäisen liikenteen noin 3,5 prosenttia.

Vaihtolentoasemien välinen kiristynyt kilpailu

Kilpailu eurooppalaisten vaihtolentoasemien kesken on kiristynyt, ja käynnissä on useita miljardiluokan investointiohjelmia. Helsinki-Vantaan pääkilpailijat ovat Euroopan suuret vaihtokentät Frankfurt, Pariisi, München, Lontoo ja Istanbul sekä nopeasti kasvavat Lähi-Idän lentoasemat. Myös Kööpenhamina, Oslo, Tukholma ja Pietari tavoittelevat vahvempaa markkinaosuutta. Lentokonevalmistaja Airbus ennusti helmikuussa 2013 Helsinki-Vantaan kasvavan vuoteen 2031 mennessä yhdeksi kansainvälisen lentoliikenteen solmukohdista. Airbusin arviossa jokaisen solmukohdan kautta kulkee päivittäin yli 10 000 kaukolentojen matkustajaa.

Halpalentoyhtiöiden nousu Euroopassa

Halpalentoyhtiöt ovat kasvaneet merkittävästi viime vuosina Euroopan sisäisillä reiteillä, ja niiden liiketoimintamalli on haastanut perinteiset verkostolentoyhtiöt. Kasvanut tarjonta on myös luonut uutta kysyntää. Halpalentoyhtiöiden ansaintalogiikka

ja nopeat tarjonnan muutokset edellyttävät Finavialta joustavia palveluntuotantomalleja ja kustannustehokasta toimintaa sekä tuovat oman haasteensa lentoasemainfrastruktuurin kehittämiseen.

Tiukentuva sääntely ja vahva markkinavalvonta

Lentoaseman ylläpitäminen on luvanvaraista ja erittäin pitkälle säädeltyä. Sääntely koskee esimerkiksi ilmailun turvallisuutta, ympäristöasioita sekä Finavian palveluiden hinnoittelua. Kiristynyt sääntely kasvattaa lentoasemien ylläpitäjien investointi- ja ylläpitokustannuksia. Lentoliikenteen kireässä kilpailutilanteessa tämä tarkoittaa kuitenkin sitä, että lentoasemien ylläpitäjien on tehostettava toimintaansa jatkuvasti lentoliikenteen yksikkökustannusten alentamiseksi. Lennonvarmistuksen toiminnan kehittämistä ohjaavat voimakkaasti eurooppalaisten ilmatilalohkojen muodostaminen, Suomen valtiota sitovat lennonvarmistuksen suorituskykytavoitteet sekä lennonvarmistuspalvelujen vapautuminen kilpailulle tulevaisuudessa.

Kotimainen lentoliikenteen toimintaympäristö

Finavian liiketoimintamahdollisuuksiin vaikuttaa kotimainen liikennepoliittinen kehitys, eri liikennemuotojen yhteensovittaminen sekä yhteiskunnan tasolla tehtävät lentoliikennestrategiset linjaukset. Kotimaan matkustajamääriä alentavat muun muassa etelän suuriin kaupunkeihin painottuva muuttoliike ja vaihtoehtoisten liikennemuotojen kilpailukykyyn parantuminen. Uutta kysyntää on mahdollista synnyttää tietyissä paikoissa etenkin kasvavasta kansainvälisestä turismista. Suomen sisäisessä liikenteessä lentoyhtiöiden toiminnan odotetaan perustuvan nykyistä edullisempiin toimintamalleihin.

Kasvatavat palveluodotukset

Lentoasemilta odotetaan yksilöllisiä palveluita, elämyksiä ja matkustamisen sujuvuutta. Näiden parantamiseen tähtäävät myös useilla eurooppalaisilla päälentoasemilla käynnissä olevat investointiohjelmat. Finavian mittava, kasvun edellytykset mahdollistava kehittämisohjelma Helsinki-Vantaalla käynnistyi vuoden 2014 alussa. Aiempi matkustuskokemus vaikuttaa esimerkiksi vaihtolentoaseman valintaan: erottautumisen merkitys kilpailevista lentoasemista korostuu. Ainutlaatuisen matkustuskokemuksen saavuttaminen on keskeisimpiä Finavian liiketoiminnan kehittämistä ja investointeja ohjaavia tekijöitä.

LENTOLIIKENNEYHTEYDET POHJAUTUVAT KYSYNTÄÄN JA YHTEYKSIEN KANNATTAVUUTEEN

Tarjolla olevien lentoyhteyksien määrä ja reititys muodostuvat usean tekijän summana. Toimivat lentoyhteydet pohjautuvat

riittävään kysyntään, joka syntyy esimerkiksi matkailun tai elinkeinoelämän tarpeista. Ilman kysyntää lentoyhtiöiden ei ole mahdollista saavuttaa riittävää kannattavuutta tietyllä reitillä.

Lentoyhtiöiden näkökulmasta 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 2013 maailmanlaajuisesti. Kasvu keskittyi kehittyville markkinoille Aasiaan, Lähi-Itään ja Itä-Eurooppaan. Euroopassa taloudellisen epävarmuuden jatkuminen vaikutti etenkin kotimaiseen kysyntään.

EUROOPAN LENTOLIIKENNE KASVOI MALTILLISESTI

Lentokenttien yhteistyöjärjestö Airports Council Internationalin (ACI) mukaan matkustajamäärät Euroopan lentoasemilla kasvoivat 2,8 prosenttia (1,8). Erityisen vahvasti lentoliikenne kasvoi EU:n ulkopuolisilla lentoasemilla, joilla kasvua oli 9,6 prosenttia (8,8). Edellisvuoden tapaan kasvu EU-lentoasemilla oli alhaisempaa, ja matkustajamäärät kasvoivat ainoastaan 1,0 prosenttia (0,2).

Matkustajaliikenteen kasvu Euroopassa yhdessä lentoyhtiöiden maltillisten kapasiteettilisäysten ja operaatiomäärien laskun kanssa johti koneiden parantuneisiin täyttöasteisiin ja siten ilmailun tehokkuuden kasvamiseen.

Lentoliikenteen operaatiomäärät vähenivät 4,8 prosenttia (-2,1). Rahtiliikenteen määrä nousi vuoden aikana 0,9 prosenttia (-2,8).

Maailmanlaajuisesti lentoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 4,0 prosenttia (3,9).

Lentoliikenteen maailmanlaajuinen rakenne-
muutos jatkui vuonna 2013 ja lentoasemien
välinen kilpailu oli kireää. Matkustajamäärät
Euroopan lentoasemilla kasvoivat **+2,8 %**.



LENTOYHTIÖIDEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ YHÄ HAASTAVA

Lentoliikenteen maailmanlaajuinen rakennemuutos jatkui vuonna 2013. Tämä näkyi kireänä kilpailuna, ylikapasiteettina, rakennejärjestelyinä ja yhtiöiden erikoistumisena. Haastava kilpailutilanne ilmeni myös useiden, etenkin

verkostolentoyhtiöiden, kustannussäästö- ja rakennemuutosohjelmina.

Lentoyhtiöiden kustannuspaineet jatkuivat vuonna 2013 myös lentopetrolin edelleen korkealla säilyneen hinnan vuoksi. Lentopetroli on suurin yksittäinen lentoyhtiöiden kustannuserä.

Suomen lentoasemilla lentoliikenne oli aiempaa tehokkaampaa korkeampien täyttöasteiden sekä koneiden kasvaneen koon vuoksi. Lentoyhtiöt jatkoivat nopeaa reagoimistaan kysynnän supistumiseen ja arvioivat reittien kannattavuutta täyttöasteiden perusteella.

KULUTTAJIEN VAROVAISUUS HEIJASTUI MYÖS LENTOASEMILLA

Matkustajapalveluiden kehittämisessä näkyi yleisestä taloudellisesta tilanteesta johtuva kuluttajien varovaisuus, mikä vaikutti kuluttajien ostovalmiuteen myös lentoasemilla. Kuluttajien käyttäytymisessä oli nähtävissä myös kaupan alan yleinen murros ja verkkokaupan vaikutus kuluttajien ostotottumuksiin.

VUODEN 2014 NÄKYMÄT

Euroopan talousvaikeuksien jatkuminen ja Aasian kasvun hidastuminen tuovat toimialalle epävarmuutta. Kesän 2013 jälkeen kasvuodotukset ovat vahvistuneet, mutta ne ovat hyvin varovaisia. Finavia varautuu siihen, että sen ylläpitämällä lentoasemilla lentoliikenteen kysynnän ja tarjonnan vaihtelut jatkuvat myös vuonna 2014. Lentoyhtiöt reagoivat kysynnän vaihteluun sopeuttamalla kapasiteettiaan nopeastikin ja tavoittelemalla mahdollisimman korkeita koneiden täyttöasteita. Lisää vuoden 2014 näkymistä on kerrottu hallituksen toimintakertomuksessa.

Lentoliikennestrategian väliraportti valmistui

Suomessa on käynnissä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla lentoliikennestrategiatyö, joka linjaa lentoliikenteen tulevaisuutta Suomessa. Strategiatyön väliraportti julkaistiin joulukuussa 2013. Finavia osallistuu keskeisenä toimijana aktiivisesti strategiatyöhön.

Lentoliikennestrategia on yksi liikennepoliittisen selonteon toimenpiteistä. Suomen hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle huhtikuussa 2012, linjaten siinä liikennepoliittikkaa vuosille 2012–2022.

Yhtenä erityishaasteena selonteossa nähtiin lentoliikenne ja lentoasemaverkosto. Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen kansalliselle kilpailukyvyllä ja toimivalle kokonaisliikennejärjestelmälle.

Joulukuussa 2013 annetun väliraportin mukaan strategian valmistelussa on tehty muun muassa seuraavaa:

- Lentoliikenteen palvelutasoille on strategiatyössä laadittu kattotavoitteet, joiden kautta lentoasemaverkkoa ja lentoyhteyksiä voidaan arvioida.

- Lentoasemaverkon arviointia varten on laadittu kriteerit, joiden avulla lentoasemaverkon arviointi suoritetaan. Kriteerit on asetettu alueiden saavutettavuuden, matkustajien, lentoaseman ylläpitäjien ja lentoyhtiöiden näkökulmasta.
- Lentoasemat on jaettu kuuteen luokkaan niiden luonteen, matkustajamäärien sekä aseman/funktion mukaan.
- Lentoasemaverkoston kehittämisen tueksi on laadittu alustavat vaihtoehtoiset skenaariot, joiden arviointityö tulee jatkumaan vuoden 2014 aikana.

Finavia odottaa, että lentoliikennestrategian valmistelu tiivistää eri toimijoiden yhteistyötä, jotta Suomen asema kansainvälisessä kilpailussa turvataan ja jotta Suomen eri alueiden lentoliikenteelle syntyisi mahdollisimman paljon kysyntää.

Strategian on määrä valmistua loppuvuodesta 2014.

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 sekä 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 vuonna 2013 ajankohtaisia.

EU:N NESTEASETUS VOIMAAN

Tammikuussa 2014 tuli voimaan EU:n käsimatkatavaroissa kuljetettavien nesteiden turvatarkastuksia koskeva asetus, minkä vuoksi Finavia investoi vuonna 2013 erityisiin nesteanalyysilaitteisiin. Investoinnin arvo oli kolme miljoonaa euroa.

Asetuksen myötä käsimatkatavaroissa kuljetettavat vauvanruuat, nestemäiset lääkkeet, erityisruokavalion edellyttämät nesteet sekä tax free -nesteet tarkastetaan nesteanalyysilaitteilla. Matkustajille asetuksen muutoksella ei ole vaikutuksia.

EUROOPPALAISTEN ILMAILUMÄÄRÄYSTEN KÄYTTÖÖNOTON VALMISTELU ALKOI

Finavia ryhtyi vuoden aikana valmistelevaan uuden Euroopan ilmailuturvallisuutta sääntelevän määräyskokoelman käyttöönottoa. Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) uudet AGA-ilmailumääräykset tulevat voimaan vuonna 2014, ja korvaavat kansallisen sääntelyn vuonna 2017 päättyvän siirtymäkauden aikana.

Uusien määräysten myötä lentoaseman pitäjien tulee hakea uudestaan lentoasemien pitolupaa. Finavia pilotoi vuonna 2013 uutta sertifiointimenettelyä Rovaniemen lentoaseman osalta. Finavian lentoasemaverkosto täyttää jo nyt pitkälti EASA:n vaatimukset.

EUROOPAN KOMISSION VALTIONTUKIUUDISTUKSESTA EHDOTUS

Vuoden 2013 aikana Euroopan komissio valmisti uudistusta, jolla pyritään ehkäisemään vinoutumia erilaisten valtiontukien käytössä lentoasemien toimintaedellytysten turvaamisessa. EU:n komissio jätti vuoden 2014 alussa ehdotuksensa, jonka mukaan 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 tuottamaan kassavirtaan.

Finavian näkemys on, että Suomen vähäisten liikennemäärien takia kaikilta yksittäisiltä lentoasemilta ei voida vaatia taloudellista kannattavuutta, ja ristiinsubventio Helsinki-Vantaalta on edelleen sallittava. Näin suomalaiselle yhteiskunnalle keskeisten lentoasemien rahoituksen turvaaminen on mahdollista.

SUORITUSKYKYSUUNNITELMA OHJAA LENNONVARMISTUKSEN KEHITTÄMISTÄ

Suomen valtiota ja Finavian lennonvarmistusliiketoimintaa sitoo Suomelle vuonna 2011 laadittu lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma vuosille 2012–2014, 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 vaatimuksen siitä, että ilmailiikennepalvelut ja lennonvarmistuksen tukipalvelut tulisi tuottaa eri yhtiöiden toimesta. Tukipalvelujen hankinta olisi ehdotuksen mukaan kilpailutettava. Käytännössä ainoastaan ilmailiikennepalvelut eli lennonjohdon ydinpalvelut jäisivät kilpailutuksen ulkopuolelle.

KESKUSTELU SALLITUISTA LIUKKAUDENTORJUNTA-AINEISTA JATKUI

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.

Strategiamme nojaa kansainväliseen menestymiseen

Strategiamme ytimenä on Suomen kilpailukyvyyn varmistaminen kansainvälisessä lentoliikenteessä ja Helsinki-Vantaan asema johtavana vaihtoasemana. Näin voimme hyödyntää etenkin Aasian tarjoamat kasvumahdollisuudet. Finavialle strategisesti tärkeää on myös varmistaa tehokas ja Suomen lentoliikennettä tukeva lentoasemaverkosto. Tehokkuuden ja kannattavuuden kehittäminen ovat kaikkien liiketoimintojemme strategisia painopisteitä.

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

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



MISSIO

Finavian tehtävä on luoda edellytykset suomalaisen yhteiskunnan kilpailukyvyille, liikkumiselle ja kansainvälisyydelle. Tämän toteutamme tuottamalla turvallisia, laadukkaita ja kustannustehokkaita lentoliikenteen palveluja, ympäristön kannalta kestäväällä tavalla. Tavoitteemme on taloudellisen lisäarvon tuottaminen, mutta menestystämme arvioidaan myös onnistumisella yhteiskunnallisen palvelutehtävän toteuttamisessa.

VISIO

Finavia on kannattava, arvostettu ja hyvin johdettu palveluyritys, joka on kaikissa toiminnoissaan parhaiden kansainvälisten toimijoiden joukossa. Finavia luo edellytykset turvalliselle ja kilpailukykyiselle lentoliikenteelle Suomessa.

STRATEGIAMME YDINALUEET VUOTEEN 2015 SAAKKA

Varmistamme Helsinki-Vantaan kilpailukyvyyn ja aseman johtavana vaihtoasemana. Palvelutehtävämme täyttäminen taloudellisesti kestäväällä tavalla edellyttää Helsinki-Vantaan lentoaseman menestymistä Aasian vaihtomatkustuksessa.

Kehitämme lentoasemaverkoston tehokkuutta ja kannattavuutta verkoston kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi sekä kysynnän mukaisen lentoliikenteen mahdollistamiseksi eri puolilla Suomea.

Uudelleenjärjestelämme lennonvarmistustoimintaa Single European Sky -vaatimusten mukaisesti.

Kasvatamme matkustajapalvelujen tuoton hyville kansainväliselle tasolle.

ARVOT

Turvallisuus	Asiakaslähtöisyys	Tehokkuus ja uudistumiskyky	Yhteistyökyky ja avoimuus	Ympäristö- ja yhteiskuntavastuu
--------------	-------------------	-----------------------------	---------------------------	---------------------------------

Jatkoimme toimintamme tehokkuuden parantamista sekä Finavian kehittämistä ensiluokkaisena palveluyrityksenä

Lentoasemien välisessä kilpailussa menestyminen ja tulevaisuuden kasvumahdollisuuksien hyödyntäminen ohjasivat strategiamme toteuttamista vuonna 2013.

Strategian ydinalueet	Saavutukset vuonna 2013
Varmistamme Helsinki-Vantaan kilpailukyyn ja aseman johtavana vaihtoasemana.	- Helsinki-Vantaan 900 milj. euron kehittämisohjelman suunnittelu käynnistyi vuonna 2013, kun Suomen valtio päätti Finavian 200 milj. euron pääomittamisesta. - Kehittämisohjelman toteuttaminen käynnistyi vuoden 2014 alussa ja jatkuu vuoteen 2020 saakka. - Helsinki-Vantaan matkustajamäärä kasvoi ensimmäistä kertaa yli 15 miljoonan. - Uudet reittiavaukset Aasiaan jatkuivat. Niiden myötä Helsinki-Vantaa oli Euroopan viidenneksi tärkein Aasian-vaihtoasema. - Aasian lentojen matkustajamäärä kasvoi 5,0 %. - Säilytimme Helsinki-Vantaan kilpailukyisen aseman Euroopan neljänneksi edullisimpana päälentoasemana. Merkittävien vaihtolentoasemien joukossa olimme edullisin. - Investoimme täsmällisyyteen ja lentokoneiden kääntymisprosessin sujuvuuteen. Lyhin vaihto aika säilyi 35 minuutissa, mikä on Euroopan nopeimpia vaihtoaikoja.
Kehitämme lentoasemaverkoston tehokkuutta ja kannattavuutta verkoston kilpailukyyn ylläpitämiseksi.	- Vaasan ja Oulun lentoasemien uudistushankkeet valmistuivat. - Jatkoimme toimintatapojen tarkastelua verkoston lentoasemilla tehokkuuden kasvattamiseksi. - Tiivistimme yhteistyötä eri alueilla kumppaneidemme kanssa lentoliikenteen kysyntäpotentiaalin vahvistamiseksi. Tavoitteenamme on turvata kaikkien suomalaisten mahdollisimman tehokas liittyminen kansainväliseen lentoliikenneverkostoon. - Jalkautimme uudistetun Finavian brändin verkoston lentoasemille ja jatkoimme matkustuskokemuksen kehittämistä. - Osallistuimme aktiivisesti lentoliikennestrategiatyöhön, joka linjaa lentoliikenteen tulevaisuutta Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehtävän lentoliikennestrategiatyön on määrä valmistua vuonna 2014. - Päätimme 35 milj. euron investointiohjelmasta vuodelle 2014 verkoston lentoasemilla.
Uudelleenjärjestelme lennonvarmistusliiketoimintaa Single European Sky -vaatimusten mukaisesti.	- Päätimme lennonvarmistuksen merkittävistä uudelleenjärjestelyistä: Suomen aluelennonjohdon palveluita tuotetaan vuodesta 2015 alkaen sekä Vantaalla että Tampereella. Vuonna 2018 arvioimme, jatketaanko aluelennonjohtotoimintaa molemmissa paikoissa vai lakkautetaanko Tampereen aluelennonjohto vuoden 2018 aikana. - Päätimme yhdistää osan aluelennonjohdon operaattoritehtävistä Vantaan lennonneuvontayksikköön.

	- Jatkoimme yhteistyöhankkeita Pohjois-Euroopan ilmatilalohkoon NEFABIin kuuluvien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kanssa kustannustehokkuuden parantamiseksi. - Kehitimme toimintaamme Suomen valtiota ja Finaviaa sitovien lennonvarmistuksen suorituskyktavoitteiden saavuttamiseksi.
Kasvatamme matkustajapalvelujen tuoton hyvälle kansainväliselle tasolle.	- Päätimme luopua omasta duty free -toiminnasta ja aloittaa yhteistyön World Duty Free Groupin kanssa Helsinki-Vantaalla. Tavoitteena on luoda ensiluokkainen kansainvälisen tason ostosympäristö Helsinki-Vantaalle. - Solmimme aiesopimuksen HMSHostin kanssa ravintolatoiminnasta Helsinki-Vantaalla uudenlaisten ruokakonseptien tuomiseksi lentoasemalle. Helsinki-Vantaalla toimii jatkossa myös lentoaseman nykyinen ravintolatoimija SSP Finland Oy sekä muita ravintolayrittäjiä. - Monipuolistimme Helsinki-Vantaan palvelutarjontaa edelleen – toimimme lentoasemalle palveluita ja tuotteita lepoalueesta huippubrändeihin. - Aloitimme kaukolentojen myymäläalueen täydellisen uudistamisen. - Lisäsimme yrittäjäyhteistyötä sekä vahvistimme myynninedistämisen toimintatapoja ja asiakaspalvelukulttuuria.

Päivittäistä yhteistyötä Japan Airlinesin kanssa

Japan Airlines avasi uuden reitin Tokiosta Helsinkiin heinäkuussa 2013 – se on lentoyhtiön ensimmäinen uusi Euroopan-reitti kahteenkymmeneen vuoteen. Japan Airlinesin apulaisjohtaja Tatsuro Nomoto avaa yhtiön ensimmäisiä kokemuksia uudesta reitistä ja yhteistyöstä Finavian kanssa.



Japan Airlinesin tärkeimmät liikenteen solmukohdat sijaitsevat Lontoossa ja Pariisissa. "Etsimme uutta solmukohtaa, joka yhdistäisi Japanin ja Euroopan vaivattomammin. Helsingin sijainti sopii strategiaamme täydellisesti. Lisäksi Helsinki-Vantaa on Oneworld-kumpanimme Finnairin kotikenttä", Tatsuro Nomoto selittää reittiavausta. Helsinki tarjoaa myös matkustajille lukuisia jatkoylehtyksiä. "Avattuamme uuden reitin olemme saaneet paljon positiivista palautetta asiakkailtamme. Matkustajat arvostavat sitä, että heidän matkansa kesto määränpäähän on Helsinki-Vantaan myötä lyhentynyt."

Helsingin sijainti mahdollistaa lennot Helsingistä Aasiaan ja takaisin 24 tunnissa, mikä on merkittävä kilpailuetu.

Lentoyhteys Helsinki-Vantaalle oli Japan Airlinesin ensimmäinen uusi avaus Eurooppaan kahteenkymmeneen vuoteen. Yhteistyö

Finavian kanssa käynnistyi jo suunnitteluvaiheessa, ja se sisältää muun muassa päivittäiset tarkistukset, jotka koskevat aikataulujen täsmällisyyttä ja matkatavaroiden käsittelyä. Finavia tuo lisäksi yhteen eri toimijat kuten rajavartiolaitosviranomaiset ja maahuolintayhtiöt. "Mielestämme Helsinki-Vantaa pitää lentoyhtiöistä hyvää huolta. Aina kun meillä on ollut jokin ongelma, lentoasemalla ollaan oltu hyvin avulialta. Myös matkustajista pidetään hyvää huolta."

Finavia panostaa vahvasti Aasian-matkustajien palvelemiseen: Helsinki-Vantaalla on esimerkiksi opasteet ja verkkosivuilla tiedot myös japanin kielellä. Biometrisellä passilla matkustavat Japanin kansalaiset voivat myös käyttää Helsinki-Vantaan helppokäyttöistä automaattista rajatarkastusta.

"Täydellinen lentoasema tarjoaa sujuvaa matkustamista. Se tarkoittaa, että tarjotaan lyhyet vaihtoajat jatkolennoille ja miellyttävä kokemus matkustajille. Pikalinjat, liukukäytävät, suuremmat leikkikentät lapsille sekä jatkolentototkin sijoittaminen entistäkin helpommin löydettävään paikkaan ovat mahdollisia parannuksia, joilla matkustamisen sujuvuutta Helsinki-Vantaalla voitaisiin edelleen parantaa", Tatsuro Nomoto lopettaa.

Helsinki-Vantaa on Pohjois-Euroopan johtava Euroopan ja Aasian välisen liikenteen vaihtolentoasema. Lentojen määrällä mitattuna Helsinki-Vantaa on Euroopan neljänneksi tärkein lentoasema Japanin ja Euroopan välisessä liikenteessä ja tarjoaa lyhyimmät ja nopeimmat yhteydet. Japan Airlinesin lisäksi Finnair lentää päivittäin Tokioon sekä Nagoyaan ja Osakaan. Helsingin sijainti mahdollistaa lennot Helsingistä Aasiaan ja takaisin 24 tunnissa, mikä on merkittävä kilpailuetu.

Lyhintä reittiä Pietarista Australiaan

Pietarilainen Sofia Komissarchik on Australian-matkansa viimeisellä etapilla ennen kotiinpaluuta: ”Lensimme Helsinki-Vantaalta Singaporen kautta Melbourneen ja nyt olemme matkalla takaisin Pietariin. Tämä oli lyhin ja samalla edullinen reittivalinta”.



Yli 600 000 venäläistä matkustaa vuosittain Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Paikalle saavutaan sekä omalla autolla että lentäen. Joulusesongin 2013 aikaan tehty epävirallinen laskenta lentoaseman paikoitusalueella näytti, että jopa puolet matkan ajaksi parkkiin jätetyistä autoista oli Venäjältä. Kansainvälisiä matkustajia päivittäin opastava palveluneuvoja Matti Aarnos kertoo, että venäläiset turistit arvostavat mahdollisuutta jättää auto turvallisesti lentosemalle matkan ajaksi.

Helsinki-Vantaalta on useita edullisia yhteyksiä maailmalle.

Myös Sofia Komissarchik pitää turvallisuutta ja rauhallista ilmapiiriä Helsinki-Vantaan etuina. Muutkin käytännön asiat saavat kiitosta:

”Ilmaiset kärryt matkatavaroille, hyvät opasteet ja kännykänlatauspisteet”, Sofia luettelee. ”Helsinki-Vantaa houkuttelee meitä venäläisiä myös hinnoillaan. Täältä on useita edullisia yhteyksiä maailmalle, ja matka Helsinkiin on lyhyt ja helppo.”

Singaporen jättimäiseltä kentältä palaavalla matkaajalla on myös tuoreita ideoita Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämiseen.

”Kaipaisin lentoasemalle lisää ajanvietettä, mielellään ilmaista.

Mikäli matkustaja sattuisi viipymään lentoasemalla tavallista pidempään, voisi ohjelmaksi tarjota esimerkiksi Helsingin kiertoajelua. Kun ihmiset näkevät kaupungin parhaat palat, tulevat he helpommin käymään myös uudelleen.”

Elämyksellinen matka alkaa lentoasemalta

Hyvän palvelun merkitys lentoasematyössä on kasvanut vuosien varrella – erityisesti se korostuu matkailusesongin ruuhkaheippujen aikaan. Tämän tietää Lapin aluejohtaja ja Rovaniemen lentoaseman päällikkö Martti Oinas, joka on ollut mukana ilmailualan kehityksessä jo 1970-luvulta ja työskennellyt usealla Finavian operoimalla lentoasemalla. Vuonna 2013 Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärä kasvoi lähes 430 000 matkustajaan.



Lapin pääkaupunki Rovaniemi on arktisen alueen matkailun, talouden ja hallinnon keskus. Rovaniemen lentoaseman kautta matkustaa joulusesongin aikaan parhaimmillaan 4 000 asiakasta vuorokaudessa. Matkustajia palvelee lentoasemalla noin 80 vakituisen työntekijän lisäksi 20 kausityöntekijää sekä ravintoloiden, myymälöiden ja tulli- ja rajavartiolaitoksen työntekijät.

Odotamme kasvua erityisesti Aasiasta, josta saapuu matkailijoita läpi vuoden. Elämykset ovat täällä lähellä.

Charter-koneita saapui Rovaniemelle joulukuussa 2013 yhteensä 17 maasta, mutta säännöllistä reittiliikennettä on läpi vuoden. Suurin osa Aasiasta ja Euroopasta saapuvista matkailijoista lentää

Lappiin Helsingin kautta 4–5 päivittäisen yhteyden tuomana. ”Lentoaseman toimintavarmuus on tärkeää etenkin niille matkailijoille, jotka viipyvät Lapissa vain päivän. Koneen on päästävä laskeutumaan sovittuun aikaan sovitulle lentoasemalle. Teemme tiivistä yhteistyötä myös paikallisten matkailutoimijoiden kanssa, jotta matkustaja pääsee heti lentoasemalta sujuvasti eteenpäin.” Martti Oinas kertoo.

Palveluasenne ja joustavuus korostuvat, kun Martti Oinas miettii, millaista osaamista lentoasematyössä erityisesti vaaditaan. Myös turvallisuuden varmistaminen kaikissa olosuhteissa ja työntekijöiden kelpoisuudet nousevat kärkeksi.

Concorde-yläänikoneen ensimmäinen Pohjoismaiden-visitit Rovaniemellä vuonna 1984 on yksi Martti Oinaan uran mieleenpainuvimmista muistoista. Oinas näkee myös jatkossa Lapin lentoasemien tulevaisuuden valoisana: ”Kansainvälinen julkisuus antoi aikanaan sysäyksen matkailulle. Britit ovat edelleen suurin ulkomainen matkailijaryhmä Rovaniemen lentoasemalla. Odotamme kasvua erityisesti Aasiasta, josta saapuu matkailijoita läpi vuoden. Elämykset ovat täällä lähellä.”

Lentoasemien matkustajamäärät Lapissa ovat monessa paikassa kasvaneet viime vuosien aikana juuri matkailun vauhdittamana. Lapin vetovoima luo siis aitoa kysyntää lennoille ja saa lentoyhtiöt tuomaan koneita reiteille. Monella muulla alueella Suomessa kehitys on ollut jopa päinvastainen: lentoliikenteen matkustajamäärät ovat vuosien saatossa alentuneet muiden matkustusmuotojen kilpailukyvyyn parantuessa.

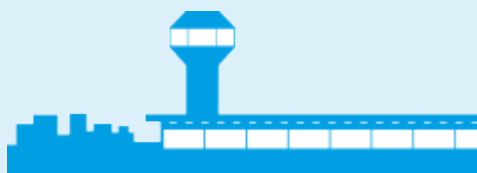
Maailma kauttamme

Finavian ydinliiketoimintaa ovat lentoasemilla tarjottavat lentoasema- ja matkustajapalvelut sekä lennonvarmistuspalvelut. Lisäksi konserniin kuuluvat kiinteistöliiketoimintaa harjoittava Lentoasemakiinteistöt Oyj sekä erilaisia lentoyhtiöiden ja lentoasemien tarvitsemia palveluja tuottava Airpro Oy.

25

Finavian kattava 25 lentoaseman verkosto mahdollistaa kansainväliset yhteydet Suomesta maailmalle – ja maailmalta eri puolille Suomea.

Kotimaan matkustajamäärät jatkoivat laskuaan vuonna 2013. Helsinki-Vantaan matkustajamäärä nousi uuteen ennätykseen. Elämyksellisten matkustajapalveluiden tarjontaa laajennettiin.



Lennonvarmistuksen toiminnan tehostamista jatkettiin vuonna 2013. Suomen aluelennonjohto päätettiin keskittää Helsinki-Vantaalle vaiheittain vuodesta 2015 alkaen.

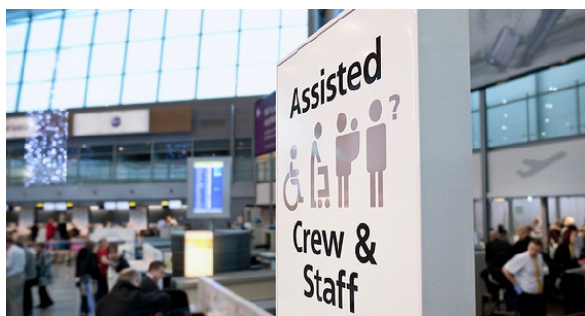
Eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan kehittäminen jatkui tiiviinä.

Lentoasemakiinteistöt Oyj:n (LAK) tilojen käyttöaste säilyi korkeana ja oli parempi kuin toimitilamarkkinoilla keskimäärin.

Airpro keskittyi vuonna 2013 toiminnallisen tehokkuuden parantamiseen. Vuosi oli haastava johtuen muun muassa asiakaskunnassa tapahtuneista muutoksista.

Kansainvälinen lentoliikenne kasvussa – kotimaan lasku jatkui

Vuonna 2013 matkustajamäärät Finavian lentoasemilla laskivat hieman edellisvuoden tasosta. Suurin syy oli kotimaan matkustuksen vähentyminen edelleen. Helsinki-Vantaalla kasvu kuitenkin jatkui kansainvälisen vaihtomatkustuksen hyvän kehityksen ansiosta. Lentoasemalla tehtiin uusi ennätys, kun matkustajamäärä nousi ensimmäisen kerran yli 15 miljoonaan.



LENTOASEMIEN VUOSI 2013

- Matkustajia yhteensä 19,0 miljoonaa (19,2), joista 15,3 miljoonaa Helsinki-Vantaalla
- Lähtevien vaihtomatkustajien määrä kasvoi 5,9 % ja oli 2,4 miljoonaa
- Kotimaan lentojen matkustajamäärät laskivat 10,3 %. Matkustajamäärä kasvoi vain Rovaniemellä ja Lappeenrannassa.
- Matkustajatytyväisyys kasvoi niin Helsinki-Vantaalla kuin verkoston lentoasemilla
- Matkustamisen sujuvoittamista ja elämyksellisten palvelukokemusten luomista jatkettiin



MITTAVA KEHITTÄMISOHJELMA KÄYNNISTYY

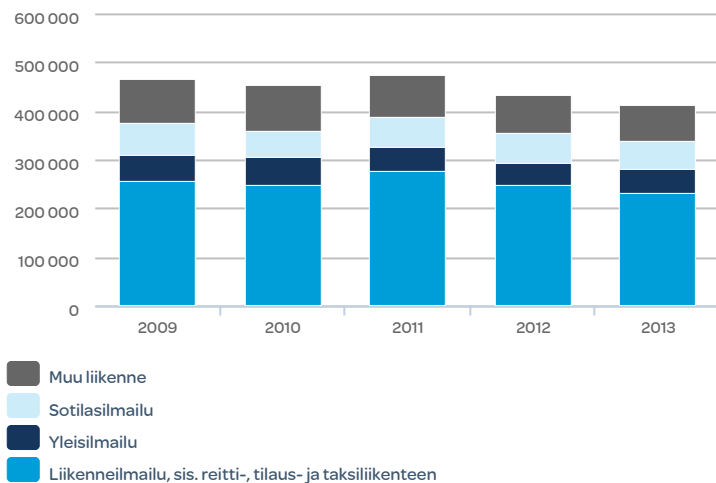
Finavia päätti syksyllä 2013 noin 900 miljoonan euron kehittämisohjelman käynnistämisestä Helsinki-Vantaalla. Laajalla investointiohjelmalla lentoasema valmistautuu kasvuun ja palvelemaan 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella. Kehittäminen voidaan käynnistää Suomen valtion päätettyä pääomittaa Finaviaa 200 miljoonalla eurolla. Työt lentoasemalla käynnistyivät vuoden 2014 alussa.

Kehittämisohjelman lisäksi Helsinki-Vantaalla jatketaan tulevaisuuden palvelumaailman luomista. Vuosina 2014–2016 Finavia investoi lentoaseman ravintola- ja myymäläpalveluiden uudistamiseen noin 30 miljoonaa euroa.

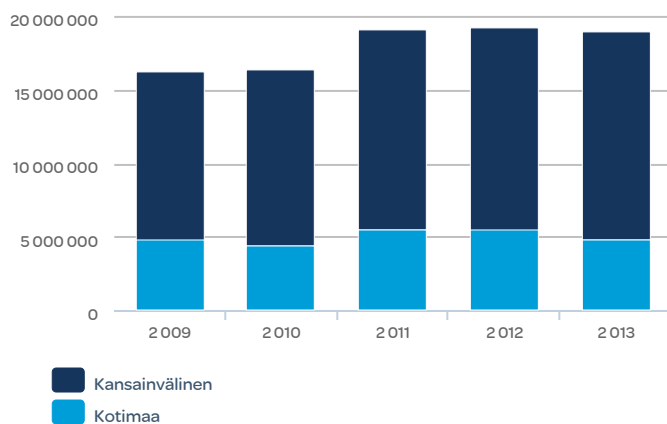
Lentoasemaverkostossa puolestaan toteutetaan vuonna 2014 noin 35 miljoonan euron ylläpito- ja kehittämisinvestoinnit.



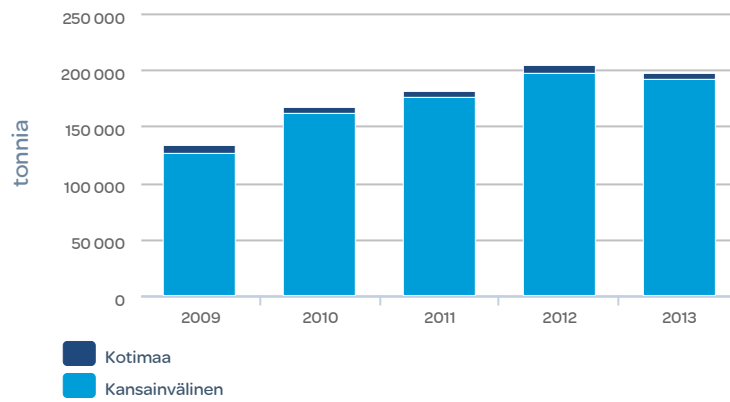
Finavian lentoasemien operaatiot (laskeutumis- ja lentoonlähdöt)



Finavian lentoasemien matkustajat



Finavian lentoasemien tavaraliikenne



Vaihtomatkustus jatkoi kasvuaan – Helsinki-Vantaalla ennätyselliset yli 15 miljoonaa matkustajaa

Helsinki-Vantaan matkustajamäärä kasvoi 2,5 prosenttia ja oli 15,3 miljoonaa (14,9). Kasvu oli ennen kaikkea hyvin kehittyneen kansainvälisen matkustuksen ansiota – nousua oli 5,6 prosenttia. Kotimaan liikenne Helsinki-Vantaalla laski 9,7 prosenttia.

Helsinki-Vantaan asema Pohjois-Euroopan johtavana vaihtolentoasemana vahvistui, kun Finavialle strategisesti tärkeä vaihtomatkustus kasvoi jälleen. Kansainvälinen vaihtomatkustus kasvoi edellisvuodesta 7,6 prosenttia. Erityisen vahvasti kasvoi kansainväliseltä lennolta toiselle kansainväliselle lennolle vaihtaneiden matkustajien määrä, joka kasvoi 10,6 prosenttia 1,6 miljoonaan.

Matkustajamäärät Aasian reiteillä kasvoivat 5,0 prosenttia ja matkustajia oli 1,86 miljoonaa (1,77). Helsinki-Vantaa olikin kasvavalla markkinaosuudellaan Euroopan viidenneksi tärkein lentoasema Aasian-liikenteessä.

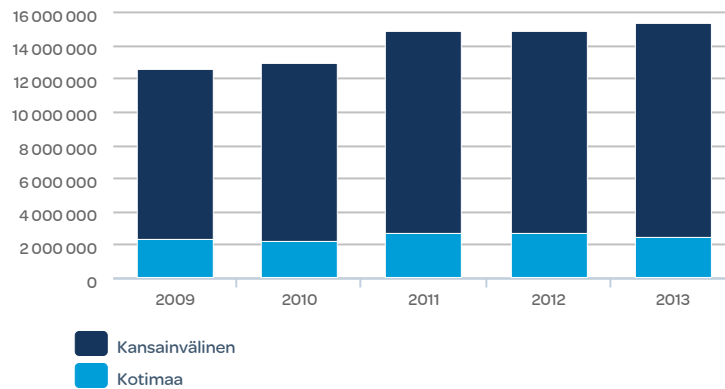
Myönteisesti kehittynyt kansainvälinen liikenne näkyi myös laskeutumisten säilymisenä lähes edellisvuoden tasolla. Helsinki-Vantaalla laskeutumisten määrä laski -2,2 prosenttia (-11,0).

Helsinki-Vantaan lentoaseman liikevaihto säilyi edellisvuoden tasolla ja oli 149,3 miljoonaa euroa (146,9). Liikevaihto kasvoi loppuvuodesta vahvasti kansainvälisen matkustuksen palaututtua vuoden loppua kohden taantumaa edeltäneelle kasvukäyrälle.

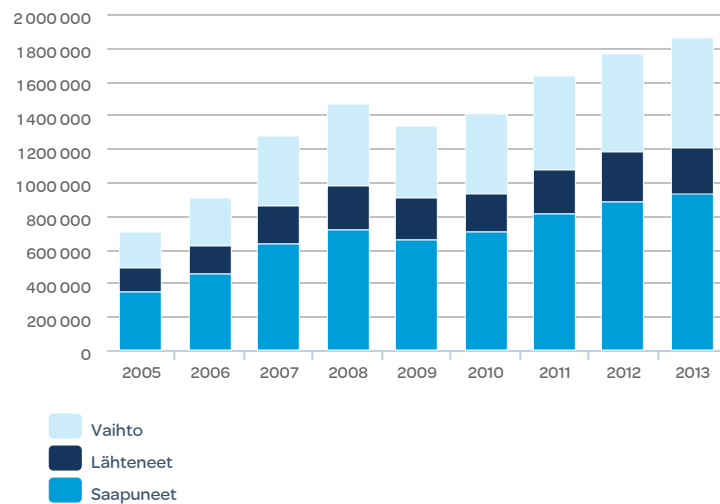
Finavian lentoliikennetilastoissa Helsinki-Vantaan kansainvälisellä matkustuksella tarkoitetaan matkustajia, jotka lähtevät Helsinki-Vantaalta kansainväliselle lennolle. Luvuissa on siten mukana niin lentäen kuin muilla kulkuvälineillä Helsinki-Vantaalle saapuvat matkustajat. Kansainvälisellä vaihtomatkustuksella tarkoitetaan matkustajia, jotka saapuvat Helsinki-Vantaalle joko kotimaisella tai kansainvälisellä lennolla ja jotka jatkavat kansainväliselle lennolle.



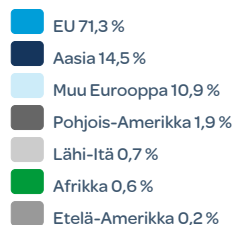
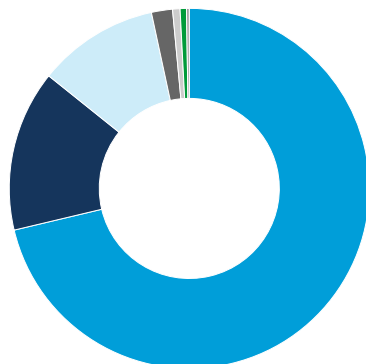
Helsinki-Vantaan matkustajat



Helsinki-Vantaan matkustajat Aasian reiteillä



Helsinki-Vantaan kansainvälinen matkustajaliikenne, % matkustajista



UUSIA SUORIA REITTEJÄ AASIAAN

Helsinki-Vantaan Aasian-liikennettä vahvistivat uudet reitit: Finnair avasi Aasian-strategiansa mukaisesti suorat reitit kesäkaudelle 2013 Vietnamin pääkaupunkiin Hanoiin sekä Kiinan Xi'aniin.

Japan Airlines puolestaan aloitti heinäkuussa päivittäiset lennot Tokion ja Helsingin välillä. Finavia kilpaili uudesta Japanin-yhteydestä useiden vaihtolentoasemien kanssa. Suomen talouden kannalta voidaan pitää myönteisenä, että lentoyhtiö päätti kohdistaa lentokoneinvestointinsa juuri Suomeen.

KANSAINVÄLINEN REITTITARJONTA LAAJENI

Kansainväliset matkustusmahdollisuudet laajenivat Aasian-reittien lisäksi myös muutoin. Norwegian lisäsi huhtikuussa

Suomen laivastoonsa viidennen koneen ja kasvatti näin tarjontaansa Eurooppaan. Espanjalainen Vueling aloitti puolestaan uutena yhtiönä liikennöinnin Helsinki-Vantaalta ja käynnisti lennot Barcelonaan toukokuussa 2013.

Severstal Aircompany aloitti suorat lennot Venäjän Cherepovetsista Helsinkiin heinäkuussa. Reitti on ainoa suora lentoyhteys Cherepovetsista Eurooppaan. Puolalainen Eurolot.com ilmoitti käynnistävänsä lennot Gdanskista Helsinkiin maaliskuussa 2014. Venäläinen lentoyhtiö S7 ilmoitti puolestaan aloittavansa huhtikuussa 2014 lennot Moskova-Helsinki-reitillä. Uusi yhteys pohjautuu Suomen ja Venäjän väliseen lokakuussa 2013 solmittuun sopimukseen lentoyhteyksien määrän kasvattamisesta maiden välillä.

Lentokoneiden kääntymisen sujuvoittaminen

Vuonna 2013 matkustamisen sujuvuutta ja lentokoneiden kääntymistä Helsinki-Vantaalla tehostettiin tiiviissä yhteistyössä lentoyhtiöasiakkaiden ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa

Vuoden 2013 merkittävin investointi oli edellisvuonna käyttöönotetun lentokoneiden toisen keskitetyn etäjäänpoistopaikan edelleen kehittäminen. Alueeseen investointiin vuonna 2013 yhteensä 13,6 miljoonaa euroa. Työssä keskityttiin liikennejärjestelyjen parantamiseen siten, että keskitettyjä etäjäänpoistoalueita voidaan hyödyntää sujuvammin.

Keskitetystä etäjäänpoistosta on kerrottu tarkemmin vuosikertomuksen Vastuullisuus-osiossa.

CDM KOKONAISUUDESSAAN KÄYTTÖÖN

Lentokoneiden kääntymistä Helsinki-Vantaan lentoasemalla sujuvoitettiin niin kutsutun CDM-toimintatavan avulla. Finavia otti CDM-toimintatavan käyttöön lentoasemalla vuoden 2012 lopussa, Pohjois-Euroopan ensimmäisenä lentoasemana.

Tammikuussa 2013 Helsinki-Vantaan CDM yhdistettiin eurooppalaiseen ilmailukenteen säätelyjärjestelmään. Lentokoneiden lähtövalmistelusta saatavaa tietoa voidaan näin jakaa entistä tarkemmin lentoaseman ja lentoliikennevirtoja Euroopassa koordinoivan Eurocontrolin kesken, mikä mahdollistaa Euroopan ilmatilan tehokkaamman hyödyntämisen.

CDM:n ansiosta koneiden rullausaika on lyhentynyt Helsinki-Vantaalla, mikä vähentää myös lentokoneiden moottoreiden aiheuttamia päästöjä.

KONEIDEN KÄÄNTYMISTÄ LENTOASEMILLA TEHOSTETAAN

Esimerkki myös matkustajia hyödyttävästä kehitystyöstä koneiden kääntymisen nopeuttamiseksi on vuonna 2012 Norwegianin kanssa aloitettu kokeilu koneen etu- ja takaoven yhtäaikaisesta käytöstä matkustajien noustessa koneeseen ja vastaavasti poistuessa sieltä.

Vuonna 2013 molempien ovien käyttöä laajennettiin, ja myös muut lentoyhtiöt hyödynsivät tätä mahdollisuutta. Molempien ovien käytön ansiosta lentojen kääntyminen nopeutuu keskimäärin noin 5–10 minuuttia.

LUMIOSAAMISEEN LIITTYVÄÄ KONEKALUSTOA UUDISTETTIIN

Yksi Finavian kilpailukyvyyn kulmakivistä on pitää kiitotiet kesäkelissä kaikissa olosuhteissa. Lumiosaamiseen ja siihen liittyvään konekalustoon investointiin yhteensä 2,5 miljoonaa euroa vuonna 2013 Helsinki-Vantaalle. Konekalustohankintojen lisäksi kiitotieolosuhteiden seurantaan hankittiin uutta teknologiaa hyödyntävää anturitekniikkaa.

Uusin tekniikka ja automaatio sujuvoittaa matkustamista

Itsepalvelumahdollisuuksien määrä kasvoi ja uuden tekniikan hyödyntäminen laajeni Helsinki-Vantaalla vuonna 2013. Leimallista vuodelle oli pyrkimys sujuvoittaa lähtöselvitystä ja turvatarkastusta etenkin ruuhkatunteina.

Helsinki-Vantaalla jatkettiin vuoden aikana matkustajien itsepalvelumahdollisuuksien kehittämistä.

Lähtöselvityksessä itsepalveluautomaattien määrää lisättiin yhteistyössä lentoyhtiöiden kanssa. Uusia lähtöselvitysaumaaatteja otettiin käyttöön lisää ja niitä oli vuoden lopussa yhteensä 49. Vuoden 2014 aikana lähtöselvitysaumaaatteja tulee lisää vielä 12. Norwegianin ja SAS:n hyödyntämiä automaattisia matkatavaroiden jättöpisteitä oli vuoden lopussa 4, ja niiden määrää kasvatetaan vuonna 2014 noin 10 automaattilla. Rajatarkastusautomaatteja Helsinki-Vantaalla on 30.

Finavian tavoitteena on parantaa itsepalvelun ja uuden tekniikan käyttöönotolla matkustamisen sujuvuutta, palvelutasoa ja kapasiteettia. Itsepalvelu tuo matkustajille joustavuutta lähtöselvitysaikoihin, tasoittaa lentoaseman ruuhka-hippuja sekä tukee lentoyhtiöiden kustannustehokkuutta.

AUTOMATISOITU TURVATARKASTUS TERMINAALI 2:EEN

Terminaali 2:ssa pilotoitiin vuonna 2013 automatisoitua turvatarkastuslinjastoa. Uudenlaisessa turvatarkastuksessa on läpivalaistavien käsimatkatavaroiden linja sekä toinen osa, joka on

niin sanottu henkilöpoikkeutuslinja. Turvatarkastuksien automaatioasteen nostaminen on jatkossakin osa matkustajien kulun sujuvoittamista Helsinki-Vantaalla.

Turvatarkastusta kehitettiin lisäksi lanseeraamalla nopea turvatarkastusmahdollisuus, jota lentoyhtiöillä on mahdollisuus tarjota matkustajille lisäpalveluna. Myös asiakaspalvelun laatu turvatarkastuksissa on ollut kehityskohteena. Vuoden 2013 aikana tehty työ näkyi ennätysmääränä positiivisia asiakaspalautteita.

MYÖS RAJATARKASTUSAUTOMAATTEJA LISÄTTIIN

Rajatarkastusautomaattien määrä kasvoi vuoden aikana viidellä kolmeen kymmeneen. Automaattien käyttömahdollisuutta laajennettiin vuonna 2012 EU- ja ETA-alueiden ja Sveitsin kansalaisten lisäksi kattamaan myös japanilaiset matkustajat.

Lentoaseman palvelutasoa paransivat myös laajat terminaalien monitoriuudistukset, jotka jatkuvat vielä tulevina vuosina. Monitoreja uudistettaessa näyttöjen kokoa suurennetaan. Uudet monitorit mahdollistavat myös lisätietojen näyttämisen perinteisten lentotietojen lisäksi.

Kohti tulevaisuuden palvelumaailmaa

Matkustajat odottavat lentoasemalta yhä vahvempaa elämyksellisyyttä ja kansainvälisen tason ostosmahdollisuuksia. World Duty Free Group, HMSHost ja lepoalue ovat muutamia esimerkkejä vuoden askelista, joilla Helsinki-Vantaalla tavoitellaan ensiluokkaista matkustusympäristöä.

WDFG ALOITTAU HELSINKI-VANTAALLA – FINAVIA LUOPUI OMASTA DUTY FREE -TOIMINNASTA

Helsinki-Vantaalla aloitti maaliskuussa 2014 toimintansa World Duty Free Group (WDFG), jolle Finavia myi liiketoimintakaupalla duty free -toimintansa marraskuussa 2013. Finaviolla ei ole järjestelyn jälkeen omaa myymälätoimintaa Helsinki-Vantaalla.

WDFG on alansa suurin toimija Euroopassa ja toimii yli 100 lentoasemalla. Kansainvälinen kumppani mahdollistaa entistä paremman palvelun, uusien brändien sekä houkuttelevamman tuotevalikoiman tarjoamisen.

WDFG:n ensimmäiset täysin uudet myymälät avautuvat 2015. WDFG on myös osana sopimusta sitoutunut investoimaan merkittävästi Helsinki-Vantaan myymälöihin ja niiden kehittämiseen. Kansainvälisen toimijan saaminen Helsinki-Vantaalle on osoitus Suomen vahvasta asemasta lentoliikenteen solmukohtana.

HMSHOST ALOITTAU RAVINTOLATOIMINNAN

Finavia solmi lokakuussa aiesopimuksen maailman suurimpiin lentoasemaravintola-operaattoreihin kuuluvan HMSHostin kanssa ravintolatoiminnasta Helsinki-Vantaalla. Tarkoituksena on luoda lentoasemalle uusia, kansainvälisiin ja suomalaisiin makuihin pohjautuvia ruokakonsepteja.

HMSHost avaa palveluita vuosina 2014–2016. Helsinki-Vantaalla toimii jatkossa myös lentoaseman nykyinen ravintolatoimija SSP Finland Oy sekä muita ravintolayrittäjiä.

Finavia ilmoitti maaliskuussa 2014 solmineensa vuoteen 2024 jatkuvan sopimuksen SSP Finland Oy:n kanssa. SSP jatkaa palveluiden tuottamista Helsinki-Vantaalla, Turun, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla, ja investoi osana sopimusta toimipaikkoihin yhteensä 8 miljoonaa euroa.



ELÄMYKSELLISYYTTÄ LUOVIA UUTUUKSIA KAUKOLENTOJEN ALUEELLE

Matkustamisen rentous kasvoi syyskuussa, kun Finavia avasi Helsinki-Vantaan lentoasemalla ainutlaatuisen lepoalueen. Matkustajien käytössä on erilaisia lepotuoleja sekä suljettava tila nukkumapaikkoineen. Lisäksi Helsinki-Vantaan ArtPort-konsepti laajeni, kun Finavia sijoitti kuvanveistäjä Eila Hiltusen Auringonkukkapelto-teoksen kaukolentojen alueelle Didrichsenin taidemuseon peruskorjauksen ajaksi.

Marraskuussa 2013 käynnistyi puolestaan kaukolentojen myymäläalueen täydellinen uudistaminen. Aiempien myymälöiden tilalle valmistuu huhtikuussa 2014 uudistettu alue, joka tarjoaa muun muassa luksusbrändien vaatteita ja asusteita sekä viime hetken duty free-kaupan.

HUIPPUTASON PALVELUJEN KEHITTÄMINEN JATKUU

Helsinki-Vantaan mittava kehittämisohjelma vuoteen 2020 saakka käynnistyi vuoden 2014 alusta. Kehittämisohjelman lisäksi Finavia investoi vuosina 2014–2016 lentoaseman ravintola- ja myymäläpalveluiden uudistamiseen noin 30 miljoonaa euroa: tavoitteena on tarjota matkustajille ensiluokkaista kansainvälisen tason palvelu- ja ostosmahdollisuuksia. Kehäradan juna-aseman avautuessa Finavia kehittää myös muille kuin lentomatkustajille suunnattuja palveluita.

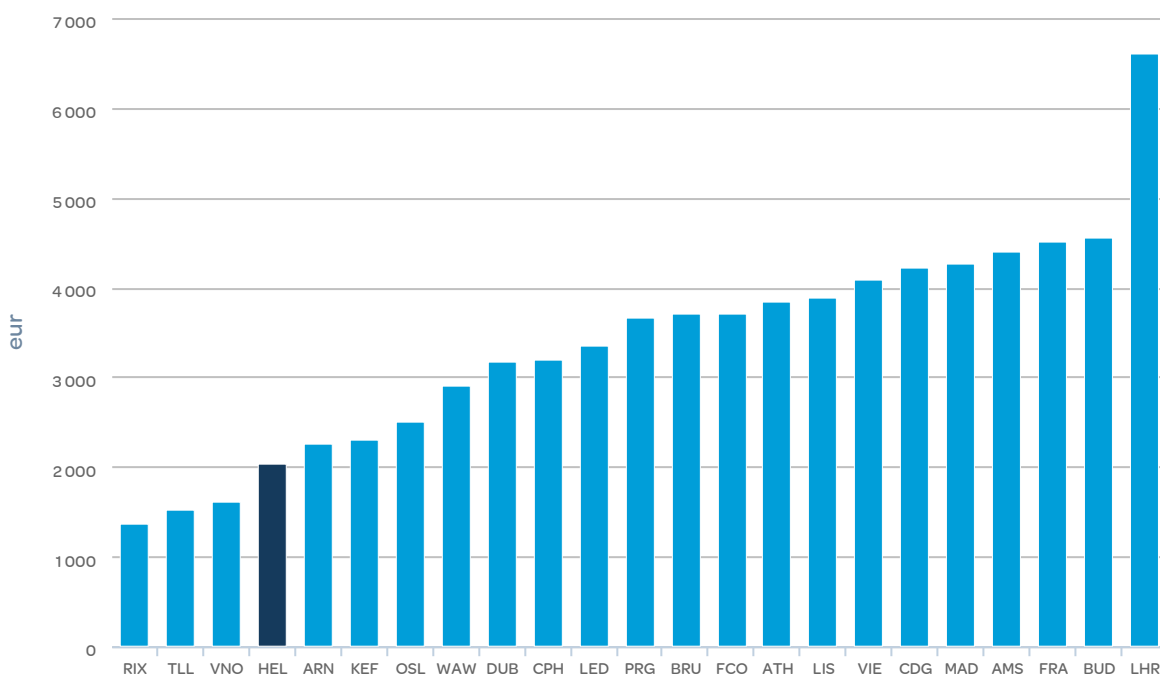
Kasvun tukena Helsinki-Vantaan erinomainen kilpailukyky

Kilpailu eurooppalaisten vaihtolentoasemien kesken kiristyi vuoden 2013 aikana. Helsinki-Vantaan kilpailuedun kulmakivet, edulliset lentoliikennemaksut, matkustajatytyväisyys ja täsmällisyys, säilyivät erittäin hyvinä.

Finavian lentoliikennemaksut säilyivät vuonna 2013 erittäin kilpailukykyisinä. Euroopan päälentoasemien hintavertailussa Helsinki-Vantaa oli edellisvuoden tapaan neljänneksi edullisin. Finavian lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua, eli

lento-yhtiöiltä peritään samasta palvelusta samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua.

Helsinki-Vantaan kansainvälinen kilpailukyky: lentoliikennemaksut 2013 - Airbus A320



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

Tarkasteltaessa vaihtomatkamiseen liittyviä maksuja Finavia oli vuonna 2013 edullisin merkittävistä eurooppalaisista vaihtolentoasemista.

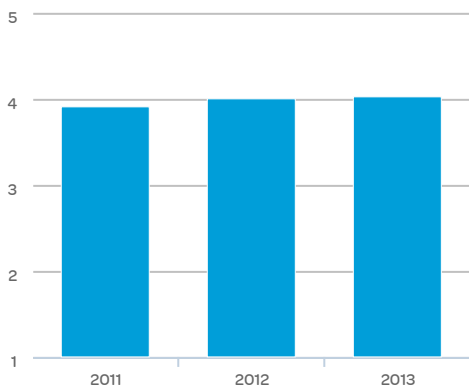
Alhaisten lentoliikennemaksujen ohella Finavia tukee lentoliikenteen kasvua tarjoamalla alennuksia maksuista uusille reiteille. Finavian hinnoittelun kehittymisestä sekä hintojen määräytymisestä on kerrottu lisää vuosikertomuksen Vastuullisuus-osiossa.

MATKUSTAJATYTYVÄISYYS SÄILYI EDELISVUODEN TASOLLA

Helsinki-Vantaan matkustajat ovat varsin tyytyväisiä lentoasemaan. Tämä ilmeni kansainvälisessä asiakastyytyväisyyttä mittaavassa Airport Service Quality -tutkimuksessa, jossa vuoden kokonaisarvosana oli 4,03 (4,02) asteikolla 1–5.

Helsinki-Vantaan vahvuudet ovat tutkimuksen mukaan turvallisuudentunne, liikkumisen ja koneenvaihtamisen helppous, lyhyet kävelyetäisyydet sekä langaton verkko. Myös rajatarkastukset, lentotietonäytöt ja lentoasemahenkilöstön ystävällisyys arvioitiin hyviksi. Kehittämistä koko vuoden tuloksissa oli tutkimuksen mukaan turva- ja rajatarkastuksen jonotusajoissa, mihin vaikuttivat loppuvuodesta kasvaneet matkustajamäärät.

Helsinki-Vantaan matkustajatytyvyisyys



Keskiarvo asteikolla 1–5.

Lähde: Airport Service Quality -tutkimus

POHJOIS-EUROOPAN PARAS LENTOASEMA

Helsinki-Vantaa on palkittu useaan otteeseen ansioistaan sujuvana ja matkustajaystävällisenä lentoasemana: vuonna 2013 lentoasema valittiin Pohjois-Euroopan parhaaksi arvostetussa World Airport Awardsin Skytrax-vertailussa. Helsinki-Vantaan kokonaissijoitus oli Euroopassa kuudes ja maailmanlaajuisesti 15. Matkustajatutkimuksessa tarkasteltuja osa-alueita oli lähes 40.

LENTOLIIKENTEEN TÄSMÄLLISYYS ERITTÄIN KORKEA

Lähtevän lentoliikenteen täsmällisyys oli Helsinki-Vantaalla edellisvuoden tapaan erittäin korkea. Lentoaseman omasta

Turva- ja rajatarkastusten kapasiteettia kasvatetaan vuonna 2014 alkaneessa investointiohjelmassa sujuvuuden varmistamiseksi.

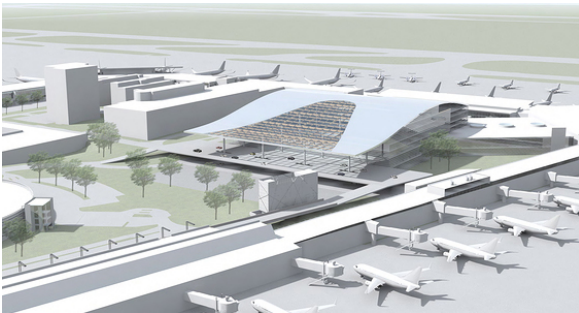
Finavian tutkimuksen mukaan joka kolmas matkustaja valitsee reittinsä vaihtolentoaseman perusteella, joten asiakastytyvyisyys on merkittävä tekijä rakennettaessa Helsinki-Vantaan asemaa johtavana vaihtokenttänä.

toiminnasta lähteville lennoille aiheutuneiden viiveiden osuus tilastoiduista viiveistä oli vuonna 2013 ainoastaan 0,87 prosenttia (1,44), mikä on kansainvälisessä vertailussa erittäin hyvä suoritus. Lisäksi lyhin vaihtoaika säilyi 35 minuutissa, mikä on Euroopan nopeimpia.

Erinomaista täsmällisyyttä tukee lentomatkustusta sujuvoittava CDM-toimintatapa, jonka Helsinki-Vantaa otti ensimmäisenä pohjoismaisena lentoasemana. CDM näkyy esimerkiksi lyhyempinä rullausaikoina lähdössä.

Helsinki-Vantaa valmistautuu 2020-luvun kasvaneeseen liikenteeseen

Finavia päätti syksyllä 2013 noin 900 miljoonan euron kehittämisohjelman käynnistämisestä Helsinki-Vantaalla. Mittavalla investointiohjelmalla lentoasema valmistautuu palvelemaan 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella. Kehittämisen mahdollistaa Suomen valtio päätös pääomittaa Finaviaa 200 miljoonalla eurolla.



Historiallisen laaja investointiohjelma vahvistaa Helsinki-Vantaan johtavaa kilpailuasemaa Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä. Vuosille 2014–2020 ajoittuva kehittämisohjelma kasvattaa etenkin lähtöselvitys- ja vaihtomatrustuskapasiteettia sekä parantaa liikennejärjestelyjä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kapasiteetti on nykyisellä liikennelakenteella 15 miljoonaa matkustajaa, mikä raja on jo saavutettu. Lentoliikenteen kasvu on ruuhkauttamassa lentoaseman tulevana vuosina, joten kehittämisohjelma turvaa sujuvan matkustamisen myös jatkossa.

Kilpailu eurooppalaisten vaihtolentoasemien kesken on erittäin kireää, ja useilla päälentoasemilla on käynnissä miljardiluokan investointiohjelmaa.

TYÖT KÄYNNISTYIVÄT TAMMIKUUSSA 2014 LÄHTÖSELVITYKSEN SUJUVOITTAMISELLA

Helsinki-Vantaan kehittämisohjelma on yhteensä noin 900 miljoonaa euroa. Lentoasemaa uudistetaan matkustajien

odotuksia kuunnellen, ja kapasiteettia kasvatetaan lentoliikenteen kysyntään pohjautuen. Uuden infrastruktuurin, kuten mahdollisen satelliittiterminaalien rakentaminen, käynnistyi arviolta aikaisintaan vuonna 2015.

Kehittämisohjelman käynnistyminen: ensimmäisessä vaiheessa sujuvoitetaan terminaali 2:n lähtöselvitysaulan toimintaa

- Kesäksi 2014 uusi turvatarkastuspiste: viisi uutta linjaa
- Lähtöselvitystä nykyaikaistetaan lisäämällä 12 lähtöselvitys- ja 10 bag drop -automaattia
- Tavoitteena alle 15 minuutin aika turvatarkastuksessa kaikilla matkustajilla
- Kongressitiloja uudistetaan

MAHDOLLISUUS KEHITTÄÄ VERKOSTOLENTOASEMIA KASVAA

Valtion pääomitus on EU-säännösten vuoksi korvamerkitty Helsinki-Vantaan kehittämiseen. Finavian tulee palauttaa valtion sijoitus takaisin lentoaseman liiketoiminnan tuotoilla.

Pääomitus vapauttaa kuitenkin Finavian kassavirtaa muiden lentoasemien ylläpitämiseen. Kehittämisohjelman lisäksi Finavia toteuttaa lentoasemillaan sekä lennonvarmistuksessa noin sadan miljoonan euron korjaus- ja ylläpitotyöt.

Suurin osa verkoston lentoasemilla toteutettavan investointiohjelman 35 miljoonan euron ensimmäisestä vaiheesta pyritään toteuttamaan vuoden 2014 aikana.

Verkoston matkustajamäärät jatkoivat voimakasta laskuaan

Maakuntalentoasemien kautta matkusti vuonna 2013 yhteensä 3,7 miljoonaa matkustajaa, mikä oli vajaat 590 000 matkustajaa edellisvuotta vähemmän. Lähes kaikki maakuntalentoasemat kärsivät matkustajakadosta. Verkoston lentoasemista Rovaniemi ja Lappeenranta kasvoivat.

Lentoliikenteen matkustajamäärät jatkoivat voimakasta laskua Finavian verkoston lentoasemilla eli muualla kuin Helsinki-Vantaalla. Verkostossa matkustajia oli 3,7 miljoonaa (4,3) eli 13,6 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Joulukuussa 2013 matkustajamäärä kääntyi verkostossa ensimmäistä kertaa nousuun sitten elokuun 2012.

Johtuen matkustajamäärän voimakkaasta laskusta Lentoasemaverkosto-liiketoiminnan liikevaihto laski 3,7 prosenttia 41,3 miljoonaan euroon (42,9).

Alla olevassa kartassa on esitetty kunkin lentoaseman kohdalla vuoden 2013 matkustajamäärä sekä muutos vuoteen 2012 verrattuna.



MATKUSTAJAMÄÄRÄT LASKIVAT LÄHES KAIKILLA VERKOSTON LENTOASEMILLA

Matkustajamäärät laskivat sekä kotimaan että kansainvälisessä liikenteessä. Matkustajien määrä nousi ainoastaan Rovaniemellä (5,8 %) ja Lappeenrannassa (4,8 %). Suuremmilla lentoasemilla matkustajamäärät laskivat huomattavasti: Oulussa (-18,7 %), Tampereella (-18,2 %), Turussa (-28,6 %) ja Vaasassa (-14,7 %).

Lapin matkailuasemilla (Ivalo, Enontekiö, Kemi-Tornio, Kuusamo, Rovaniemi ja Kittilä) kehitys oli kokonaisuutena myönteistä, ja kansainvälisten matkustajien määrä nousi Lapissa yhteensä 6,7 %. Kotimaan matkustus sen sijaan laski 4,5 %.

OHUT KYSYNTÄ VAIKUTTA MYÖS TARJONTAAN

Finavian näkemyksen mukaan kotimaan matkustajamäärien lasku on seurausta talouden taantumasta, lentoliikenteen murroksesta sekä muiden matkustusmuotojen houkuttelevuuden kohenemisesta. Monen lentoaseman kohdalla kysyntä on alhaista, mikä tarkoittaa lentoyhtiöiden kannalta riittämättömiä koneiden täyttöasteita. Tästä seurauksena myös tarjonta heikkenee, sillä lentoyhtiöt reagoivat entistä nopeammin kysynnän vähenemiseen. Finavia käy aktiivista vuoropuhelua eri seutukuntien kanssa, jotta lentoliikenteen kysyntää voitaisiin vauhdittaa ja jotta lentoasemien kapasiteetti saataisiin nykyistä tehokkaampaan käyttöön.

Finavia aloitti tammikuussa 2014 yhteistoimintaneuvottelut Lappeenrannan ja Varkauden lentoasemilla. Lentoliikenne Varkauteen päättyi toistaiseksi vuoden 2013 lopussa. AirBaltic lopetti tammikuussa 2014 liikennöinnin Lappeenrantaan, mikä vähentää lentoaseman matkustajamääriä.

MATKUSTAJAMÄÄRÄT FINAVIAN LENTOASEMILLA 2013

Alla olevassa kaaviossa on esitetty matkustajamäärä Finavian kullakin lentoasemalla sekä muutos vuodesta 2012.

LENTOASEMA	2013	2012	Muutos, %
Helsinki	15 279 043	14 858 215	2,8
Oulu	877 080	1 078 533	-18,7
Tampere	466 671	570 739	-18,2
Rovaniemi	427 029	403 892	5,7
Turku	324 667	454 948	-28,6
Vaasa	319 315	374 141	-14,7
Kuopio	261 151	282 900	-7,7
Kittilä	237 222	263 427	-9,9
Ivalo	146 314	145 455	0,6
Joensuu	131 291	146 197	-10,2
Lappeenranta	98 300	93 762	4,8
Kuusamo	74 583	86 486	-13,8
Kajaani	74 558	77 852	-4,2
Kokkola-Pietarsaari	68 991	87 076	-20,8
Kemi-Tornio	57 681	65 761	-12,3
Mariehamn	52 514	54 797	-4,2
Jyväskylä	50 570	65 220	-22,5
Pori	26 229	35 313	-25,7
Enontekiö	20 169	21 282	-5,2
Savonlinna	12 215	13 206	-7,5
Varkaus	6 759	6 650	1,6

Verkoston investointiohjelma käyntiin vuonna 2014

Finavia keskittyi vuonna 2013 verkostolentoasemilla etenkin matkustajatytytyvyyden kehittämiseen. Merkittävimpiä investointeja olivat Vaasan lentoaseman uudistamisen valmistuminen sekä Oulun lähtöselvitysalueen parannukset. Vuonna 2014 Finavia aloittaa laajan investointiohjelman useilla verkoston lentoasemilla.



Finavia jatkoi vuonna 2013 verkoston lentoasemillaan matkustajakokemuksen parantamiseen tähtääviä toimia. Varsinaisia ylläpito- ja kehittämisinvestointeja tehtiin lentoasemilla vuoden aikana maltillisesti.

VAASAN LENTOASEMAN UUDISTAMINEN PÄÄTÖKSEEN

Syksyllä 2012 käynnistynyt Vaasan lentoaseman terminaalitilojen uudistaminen saatiin loppuvuonna 2013 päätökseen. Lentoasemalla uudistettiin matkatavarankäsittelyä, terminaalin tilankäyttöä, myymäläpalveluita sekä turvatarkastusta.

Loppuvuodesta lentoasemalla julkistettiin muotoilija, kuvanveistäjä Stefan Lindforsin Aviator Solaris -taideteos sekä avattiin uudenlainen yhdistetty kahvila ja myymälä. Vaasan, kuten myös Turun, Oulun ja Kittilän lentoasemille Finavia toi keinutuoleja, joissa matkustajat voivat rentoutua ennen lentoa.

Vaasan lentoaseman uudistaminen oli yhteensä miljoonan euron investointi, josta Finavian osuus oli 675 000 euroa.

60-VUOTISEN OULUN LÄHTÖSELVITYSALUETTA UUDISTETTIIN

Oulun lentoaseman laajennus valmistui syksyllä 2011, ja alkuvuodesta 2013 käynnistyi lentoaseman vanhan osan uudistaminen. Uudistuksen arvo oli 2,6 miljoonaa euroa ja se oli Finavian lentoasemaverkoston merkittävimpiä investointeja vuonna 2013. Parannukset keskittyivät ennen kaikkea lähtöselvitysalueeseen.

Yhteensä Finavia on kehittänyt Oulun lentoasemaa 40 miljoonalla eurolla vuosina 2000–2013. Oulu on Suomen toiseksi suurin lentoasema Helsinki-Vantaan jälkeen.

Turussa, Ivalossa ja Tampereella merkittäviä hankkeita vuonna 2014

Finavia käynnistää vuonna 2014 merkittävät kehittämis- ja ylläpitoinvestoinnit verkoston lentoasemilla. Merkittävimmät hankkeet käynnistyvät Turussa, Ivalossa ja Tampereella.

Verkoston investointiohjelman ensimmäinen vaihe on noin 35 miljoonaa euroa, josta suurin osa pyritään toteuttamaan vuonna 2014. Finavia pystyy käyttämään aiempaa enemmän liiketoimintansa tuottoja verkostokenttien ylläpitoon ja kehittämiseen sen ansiosta, että valtio päätti syksyllä 2013 yhtiön pääomittamisesta. 200 miljoonan euron pääomitus on korvamerkitty EU-säädösten vuoksi Helsinki-Vantaalle, mikä

vapauttaa Finavian kassavirtaa aiempaa enemmän muihin investointeihin.

Verkoston lentoasemille on investoitu vuosina 2003–2013 yhteensä 173 miljoonaa euroa, mistä Finavian osuus on ollut 147 miljoonaa euroa.

YHTEENVETO FINAVIAN LENTOASEMAVERKOSTON INVESTOINTIOHJELMASTA 2014 ALKAEN

Lentoasema	Suunnitellut investoinnit	Matkustajia 2013
Turku	• Terminaalirakennuksen peruskorjaus • Kaupallisten palveluiden ja matkustajapolun parantaminen • Liikennealueiden peruskorjaus ja ympäristöinvestointeja	324 667
Tampere-Pirkkala	• Terminaali 2:n peruskorjaus ja laajennus • Valmistautuminen terminaali 1:n peruskorjaukseen • Ympäristöinvestointeja	466 671
Ivalo	• Terminaalirakennuksen peruskorjaus ja laajennus • Matkustajille suunnattujen palveluiden parantaminen • Liikennealueen peruskorjaus	146 314
Rovaniemi	• Terminaalitilojen kehitys, matkustajakokemuksen parantaminen • Matkustajille suunnattujen palveluiden kehitys	427 367
Kittilä	• Terminaalin toiminnan kehitys ja matkustajakokemuksen parantaminen	237 222
Oulu	• Terminaalin lähtöselvitysaulan uudistuksen loppuunvienti • Matkustajapalveluiden kehittäminen	877 080
Vaasa	• Terminaalin uudistustöiden loppuunvienti sekä terminaalin jatkokehitys • Matkustajille suunnattujen palveluiden kehitys	319 315
Useat lentoasemat	• Turvatarkastuslaitteiden hankinta tammikuussa 2014 voimaan tulleen nesteasetuksen takia eri lentoasemille • Kunnossapitokaluston uusiminen verkostolentoasemilla • Automaation kehittäminen verkostoasemilla turvallisuuden, asiakaspalvelun ja tehokkuuden parantamiseksi: esim. lähtöselvitys- ja matkavara-automaatit, kulunvalvonta, valojen ohjausautomaatiikka	

Matkustajat erittäin tyytyväisiä lähtöselvitykseen ja turvatarkastukseen

Lentomatkustajien tyytyväisyys Finavian verkoston lentoasemiin nousi vuonna 2013 hieman edellisvuodesta. Erinomainen tulos saavutettiin lähtöselvityksessä ja turvatarkastuksessa.

Matkustajat arvioivat lähtöselvityksen sekä turvatarkastuksen sujuvuuden ja sen palveluasenteen ainoastaan muutamaa lentoasemaa lukuun ottamatta erinomaisiksi. Arvosanassa on nähtävissä pitkäjänteinen ja monipuolinen keskittyminen palveluosaamiseen kehittämiseen: esimerkiksi keväällä 2014 turvatarkastajille järjestettiin palveluosaamisen valmennus.

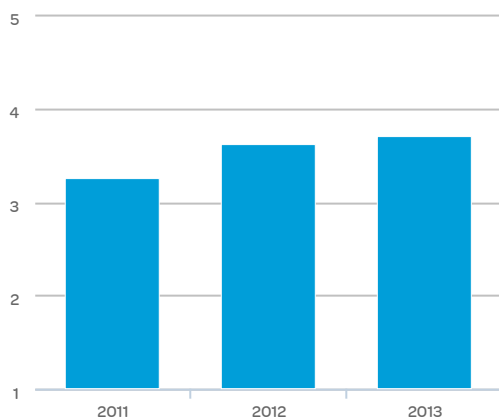
PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYISSÄ SELKEÄ PARANNUS

Merkittävin nousu tyytyväisyydessä nähtiin pysäköintijärjestelyissä, joiden sujuvuuteen Finavia kiinnitti

Matkustajatyytyväisyys verkoston lentoasemilla

vuoden aikana huomiota useilla lentoasemilla. Edellisvuoden tutkimuksessa pysäköintijärjestelyt nähtiin vielä osa-alueena, jossa oli verkoston tasolla eniten kehitettävää.

Kehitettävää vuoden 2013 tutkimuksen mukaan on lentoasemien kahvila- ja ravintolapalveluissa, viihtyisyydessä sekä WC-tiloissa. Vuonna 2014 käynnistytävä verkoston investointiohjelma antaa Finavialle mahdollisuuden kehittää lentoasemia entistä paremmin matkustajien odotuksia vastaaviksi.



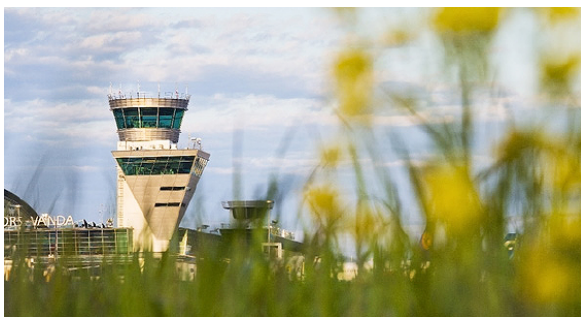
Muunnettu asteikko 5=5, 4=4, 3=1, 2=-1, 1=-5

Lähde: TNS-Gallup

Tiedonkeruu tehtiin henkilökohtaisina haastatteluina lentokentillä.

Toiminnan tehostamista jatkettiin osana eurooppalaista ilmatilakehitystä

Lennonvarmistuksen toimintaa järjesteltiin uudelleen vuonna 2013, kun aluelennonjohto päätettiin perustaa Helsinki-Vantaalle. Kaikkien suoritteiden määrä laski 2,5 prosenttia. EU-maiden poliittisilla päätöksillä sopima eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan kehittäminen ja toteuttaminen eteni suunnitellusti.



Lentoasemien lennonvarmistuksen suoritteet laskivat 3,6 prosenttia vuodesta 2012 lentoliikenteen alentuneiden operaatiomäärien vuoksi. Suoritteet laskivat voimakkaasti etenkin kotimaan liikenteessä.

Suomen aluelennonjohdon lentoreittisuoritteet säilyivät edellisvuoden tasolla ylilentojen viime vuosien kasvun tasaantuessa. Ylilentojen määrä oli vuonna 2013 ennätystasolla, ja lentoja oli yhteensä 48 900 (48 000).

Lennonvarmistusliiketoiminnan liikevaihto laski 3,5 prosenttia ja oli 63,7 miljoonaa euroa (66,1). Liikevaihdon laskuun vaikutti liikenneilmailun laskeutumisten vähentyminen 6,0 prosentilla.

LENNONVARMISTUKSESSA TEHOSTAMISTOIMIA

Vuonna 2013 lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamista jatkettiin: merkittävin tapahtuma oli päätös perustaa aluelennonjohto Helsinki-Vantaalle. Lue tarkemmin lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamisesta.

Toiminnan kehittämistä ohjasivat edellisvuosien tapaan Suomelle osana eurooppalaista ilmatilakehitystä asetetut suorituskysymyksetavoitteet, joiden toteutumisesta kerrotaan osiossa Suorituskysymyksetavoitteiden saavuttaminen.

.....

Lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamista jatkettiin: aluelennonjohto perustetaan Helsinki-Vantaalle.

.....

SUOMEN ILMATILAN UUDISTAMINEN ETENI

Finavia jatkoi vuonna 2013 työtä koko Suomen ilmatilan uudistamiseksi ilmatilan eri käyttäjien ja viranomaisten kanssa. Ilmatilan uudistamisella valmistaudutaan pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilalohkon NEFAB:in toimintaan, kuten lentoväylyistä riippumattomaan vapaaseen reititykseen sekä varmistetaan Puolustusvoimien rakenneuudistus. Ilmatilan muutoksella tavoitellaan myös tehokkaampaa ilmatilan käyttöä, mitä EU edellyttää Suomelta.

Tavoitteena on, että uusi ilmatilarakenne tulee käyttöön marraskuussa 2014. Edellinen yhtä merkittävä ilmatilauudistus on tehty vuonna 1999.

JÄRJESTELMÄKEHITYSTÄ JATKETTIIN

Lennonvarmistuksen järjestelmäkehitystä jatkettiin vuonna 2013 sekä korvausinvestoinnein että johtuen sääntelyn edellyttämistä muutoksista. Länsi-Suomeen päätettiin vuonna 2012 hankkia uusi ns. Wide Area Multilateration -valvontajärjestelmä sekä siihen liittyvä monitulkaprosessointiyksikkö. Järjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2014 aikana ja se parantaa valvontatiedon käytettävyyttä ja tarkkuutta. Koko Suomi katetaan seuraavina vuosina vastaavalla järjestelmällä.

Vuonna 2013 uusittiin muun muassa Helsingin maaliikennetutka. Maaliskuussa 2013 otettiin puolestaan käyttöön Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon uusitut työtilat järjestelmäpäivityksineen.

Vuonna 2014 Finavia aloittaa lentoasemien tarkkuuslähestymisjärjestelmien uusinnan, ja vuoden aikana järjestelmät asennetaan kahdelle lentoasemalle. Lisäksi lennonjohtajien koulutuksesta vastaavan Avia Collegen koulutussimulaattori päivitetään.

KERAVAN SUUNNASTA YMPÄRISTÖYSTÄVÄLISEMMÄT LÄHESTYMISMENETELMÄT

Marraskuussa 2013 Finavia uudisti idän suunnasta Helsinki-Vantaalle laskeutuvien koneiden lähestymismenetelmiä: koneet lähestyivät lentoasemaa aiempaa korkeammalla, mikä vähentää melua Keravalla ja Sipoossa.

Muutos mahdollistaa myös jatkuvan liu'un lähestymisten hyödyntämisen aiempaa useammin. Jatkuva liuku on polttoainetaloudellisesti tehokkaampi lähestymistapa, jolloin muutos vähentää myös lentokoneiden lähestymistenaikaisia päästöjä.

Aluelennonjohto perustetaan Helsinki-Vantaalle

Finavian päätti vuonna 2013 merkittävistä lennonvarmistuksen tehostamistoimista. Aluelennonjohdon perustaminen Vantaalle sekä lennonjohdon tukipalveluiden tuottamisen virtaviivaistaminen tukevat lennonvarmistuksen kilpailukykyä muuttuvassa eurooppalaisessa toimintaympäristössä. Uudistukset parantavat myös lennonvarmistuspalveluiden laatua ja pitävät turvallisuuden korkealla tasolla.

Lennonvarmistusliiketoiminnan uudelleenjärjestelyjen suunnittelu käynnistettiin huhtikuussa 2013. Yhteistoimintaneuvotteluissa selvitettiin Tampereella sijaitsevan aluelennonjohdon toimintojen siirtämistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä mahdollisuuksia parantaa tehokkuutta lennonneuvontapalvelujen tuottamisessa.

Uudelleenjärjestelyn taustalla on lennonvarmistuspalvelujen voimakkaasti muuttuva toimintaympäristö Euroopassa. Lisäksi lentolippujen hintojen alentuminen monilla reiteillä sekä lentoyhtiöiden kustannuspaineet ovat johtaneet siihen, että lentoyhtiöt etsivät kustannussäästöjä koko lentoliikenteen palveluketjusta.

Valtioita sitovat lennonvarmistuksen suorituskyky-suunnitelmat sekä muut toimintaympäristössä vaikuttavat tekijät ovat johtaneet siihen, että useat eurooppalaiset lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat toteuttavat mittavia tehostamisohjelmia. Finaviaa koskevat suorituskyky-suunnitelmat on vahvistanut lentoturvallisuutta valvova viranomainen Trafi.

ALUELENNONJOHTO PERUSTETAAN VANTAALLE

Yhteistoimintaneuvottelujen jälkeen Finavia päätti käynnistää toimenpiteet aluelennonjohdon perustamiseksi Vantaalle. Aluelennonjohdon palveluita tuotetaan vuodesta 2015 alkaen sekä Vantaalla että Tampereella. Vuonna 2018 Finavia arvioi, onko aluelennonjohtotoimintaa mahdollista jatkaa molemmissa

paikoissa. Jos edellytyksiä ei ole, Tampereen aluelennonjohto lakkautetaan vuoden 2018 aikana.

Lennonjohdon keskittäminen Vantaalle tuo merkittäviä säästöjä muun muassa toimitilojen tehokkaamman käytön sekä tukitoimintojen ja töiden uudelleenjärjestelyn muodossa. Keskittämistoimet eivät aiheuta lennonjohtajien määrän vähentämistä.

Finavian tavoitteena on tukea siirtyviä lennonjohtajia muutoksessa monipuolisesti, mistä on kerrottu tarkemmin kohdassa Työhyvinvointi. Tampereella työskenteleville Suomen aluelennonjohdon lennonjohtajille tarjotaan esimerkiksi mahdollisuutta siirtyä Vantaalle aluelennonjohtajan työhön vaihteittain.

LENNONJOHDON TUKIPALVELUITA JÄRJESTELLÄÄN UUELLEEN

Osana lennonvarmistusliiketoiminnan tehostamista joulukuussa 2013 Finavia päätti yhteistoimintaneuvottelujen jälkeen yhdistää osan aluelennonjohdon operaattoritehtävistä Vantaan lennonneuvontayksikköön. Lisäksi lennonneuvontapalveluyksikön tehtäviä järjestellään uudestaan. Toimintatapojen uudistaminen johtaa 17 henkilötyövuoden vähentämiseen operaattori- ja lennonneuvontayksiköistä. Henkilöstövähennykset pyritään hoitamaan ensisijaisesti eläköitymisillä ja tarjoamalla mahdollisuuksien mukaan korvaavaa työtä Finaviassa.

Suorituskykysuunnitelma ohjasi lennonvarmistuksen kehittämistä

Suomelle laadittu suorituskykysuunnitelma asettaa useita varsin tiukkoja tavoitteita Finavian lennonvarmistusliiketoiminnalle. Tavoitteet saavutettiin osin vuonna 2013.

Suomelle laadittiin vuonna 2011 lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma vuosille 2012–2014 osana eurooppalaista ilmatilakehitystä. Suunnitelma sitoo Suomen valtiota ja Finavian lennonvarmistusliiketoimintaa sekä ohjaa lennonvarmistuksen kehittämistä. Finavialle suorituskykysuunnitelman velvoitteet on asettanut lentoturvallisuusviranomainen Trafi. Tavoitteet koskevat

- lentoreittipalvelujen sääntelystä johtuvia viiveitä
- lennonvarmistuksen toimien vuoksi aiheutuneiden kiitotieloukkausten määrää ja porrastuksen alituksia sekä
- lentoreittimaksun yksikköhintaa.

NEFAB-valtiot laativat suorituskykysuunnitelman toiselle viiteajanjaksolle 2014–2019 keväällä 2014.

Suorituskykysuunnitelman tavoitteet tukevat EU:n asettamien Euroopan laajuisten tavoitteiden saavuttamista.

Suorituskykysuunnitelma lähetetään Euroopan unionin komission arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi.

Lisää lennonvarmistuksen eurooppalaisesta toimintaympäristöstä on kerrottu osiossa Eurooppalainen ilmatilakehitys.

VIIVETAVOITTEET SAAVUTETTIIN

Finavialle asetetut viivetavoitteet kuuluvat Euroopan tiukimpiin, mikä perustuu Finavian historiallisesti erittäin hyvään kapasiteettitasoon. Lentoreittipalvelun sääntelystä johtuvat viivetavoitteet kiristyvät vuosittain.

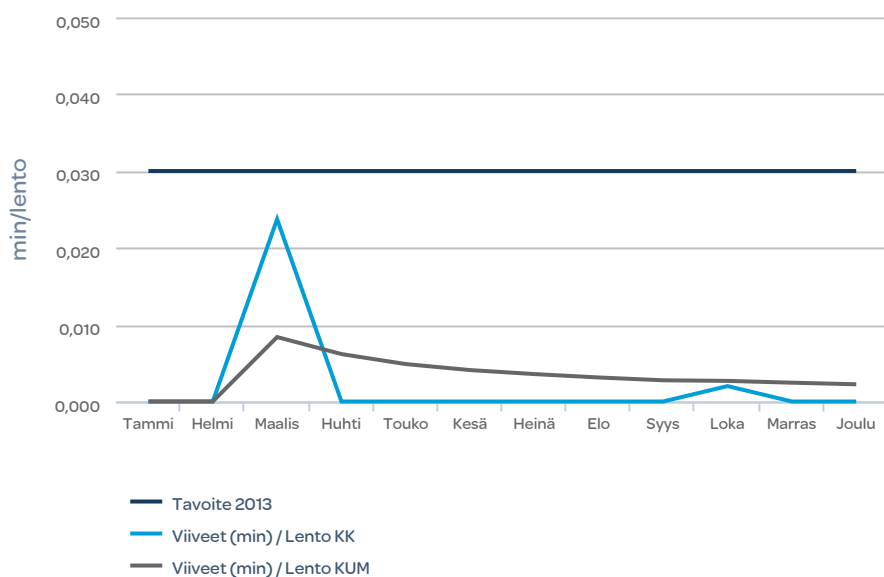
Vuonna 2013 Finavian keskimääräinen toteutunut viive oli 0,002 min/lento tavoitteen ollessa 0,03 min/lento. Viiveitä oli tavanomaista enemmän maaliskuussa johtuen häiriöstä lennonjohdon järjestelmässä. Vuodelle 2014 asetettu tavoite on 0,02 min/lento.

Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonvarmistuksesta johtuva viivetavoite vuonna 2013 oli 0,03 min/lento (0,05) ja toteutuma keskimäärin 0,001 min/lento (0,009).

LENTOREITTIPALVELUN SÄÄTELYSTÄ JOHTUVAT VIIVETAVOITTEET

	2013 (min/lento)	2012 (min/lento)
Finavian tavoite	0,03	0,05
Finavian toteutunut viive keskimäärin	0,002	0,01
Viivetavoitteet SES-alueella keskimäärin	0,60	0,70
Keskimääräinen toteutunut viive SES-alueella	0,54	0,63

Lennonjohdon säätelystä aiheutuneet viiveet lentoreittipalvelussa



TURVALLISUUSTAVOITTEET SAAVUTETTIIN OSIN

Finavialle on asetettu turvallisuustavoitteita suorituskykysuunnitelman sekä Finavian omien turvallisuustavoitteiden kautta. Suorituskykysuunnitelman toteutuman raportointi kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastolle. Keskeisimmät turvallisuustavoitteet kohdistuivat kiitotieloukkausten vähentämiseen sekä mittarilentosääntöjen mukaisesti lentävien ilma-alusten välillä tapahtuvien porrastusminimien alitusten määrän vähentämiseen.

Kiitotieloukkausten osalta lennonvarmistusliiketoiminta saavutti tavoitteen alenevasta trendistä.

Mittarilentosääntöjen mukaisesti lentävien ilma-alusten osalta porrastusalitusten määrä suhteessa edellisvuosiin nousi, eikä Finavia saavuttanut tältä osin sille asetettua alenevan trendin tavoitetta.

Finavia on lisäksi määritellyt keskeiseksi tavoitteekseen, että sen toiminnasta ei saa aiheutua yhtään vakavaa vaaratilannetta tai onnettomuutta. Onnettomuuksien osalta tavoite saavutettiin. Vakavia vaaratilanteita tapahtui kaksi, joista toinen liittyi

ilmatilavarausten hallintaan ja toinen kiitotien käyttöön. Tavoitetta vakavien vaaratilanteiden osalta ei näin ollen saavutettu.

LENTOREITTIMAKSUN YSIKKÖHINTA ALENI VUODEN 2013 ALUSSA

Lentoreittimaksun yksikköhinta määräytyy SES-lainsäädännön ja Finavian suorituskykysuunnitelman mukaan.

Suorituskykysuunnitelman tehostamistavoitteen mukaisesti lentoreittimaksun yksikköhintaa alennettiin vuoden 2013 alussa 49,64 euroon.

Finavia joutui kuitenkin korottamaan vuoden 2014 alussa lentoreittimaksua 4,9 prosenttia 52,06 euroon. Maksun korotus on SES-lainsäädännössä määritellyn lentoreittimaksun hinnanmuodostuksen mukainen. Hinnankorotuksen taustalla ovat vuoden 2012 lentoreittipalvelun suoritteet, jotka jäivät 10 prosenttia suorituskykysuunnitelman ennusteesta. Finavia ei näin ollen saavuta suorituskykysuunnitelman mukaista tavoitetta lentoreittimaksun laskevasta yksikkö hinnasta ajanjaksolla 2012–2014, koska kustannuksia ei ollut mahdollista sopeuttaa liikennemäärien alenemista vastaavalla tavalla.

Työt jatkuivat kohti yhtenäistä ilmatilaa vuonna 2015

Finavian lennonvarmistusliiketoiminnan kehittämisen raamit tulevat EU-tason sääntelystä ja eurooppalaisen yhtenäisen ilmatilan luomiselle asetetuista tavoitteista. Yhteistyö eurooppalaisten lennonvarmistuspalvelutarjoajien kanssa jatkui tiiviinä.

EU:n Single European Sky -ohjelmassa 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.

Lennonvarmistuspalveluita tarjotaan NEFABissa vuodesta 2015 alkaen yhtenäisessä ilmatilassa, ja valmisteluja tämän toteuttamiseksi jatkettiin vuonna 2013. Lisäksi NEFAB allekirjoitti sopimuksen Ruotsin ja Tanskan muodostaman ilmatilalohkon kanssa, jonka mukaan yhtenäinen ilmatila kattaisi vuonna 2015 NEFABin, Ruotsin ja Tanskan.

Finavia jatkoi vuoden aikana tiivistä yhteistyötä muiden palveluntarjoajien kanssa yhteisen ilmatilan muodostamiseksi.

EU:N SES 2+ -ASETUSEHDOTUS VALTIOIDEN KÄSITELTÄVÄKSI

EU:n komissio antoi kesäkuussa 2013 niin sanotun SES 2+ -asetusehdotuksen, jota valtiot käsitelivät syksyn aikana. Ehdotus sisältää muun muassa vaatimuksen siitä, että ilmailiikennepalvelut ja lennonvarmistuksen tukipalvelut, kuten ilmailutiedotus, tekniset järjestelmät ja lentosäätöpalvelut, tulisi tuottaa eri yhtiöiden toimesta. Tukipalvelujen hankinta olisi ehdotuksen mukaan kilpailutettava. Käytännössä ainoastaan ilmailiikennepalvelut eli lennonjohdon ydinpalvelut jäisivät kilpailutuksen ulkopuolelle.

Ehdotuksen käsittely alkoi Euroopan parlamentissa syksyn 2013 aikana. Finavia osallistuu asetusehdotuksesta käytävään keskusteluun sekä arvioi, mitä vaikutuksia mahdollisella asetusmuutoksella olisi sen lennonvarmistusliiketoimintaan.

Positiivista kehitystä vaikeassa markkinatilanteessa

LAK:n tilojen käyttöaste säilyi vuonna 2013 korkeana. Asiakaskannassa kasvoi välillisesti lentoliikenteestä hyötyvien asiakkaiden määrä. Aviapoliksen kaavoitus ja rakennusten suunnittelu jatkui.



Finavian Kiinteistöliiketoiminnasta vastaa Lentoasemakiinteistöt Oyj (LAK), joka on Finavian omistama tytäryhtiö. Kiinteistöliiketoiminnan liikevaihto oli 15,6 miljoonaa euroa (15,1), missä oli kasvua 1,3 prosenttia.

TILOJEN KÄYTTÖASTEET SÄILYIVÄT KORKEINA

LAK:n toimintaympäristössä vaikutti edellisvuoden tapaan talouden yleinen epävarmuus sekä lentoliikenteen haastava toimintaympäristö. Tämä näkyi edelleen lentoyhtiöiden tilatarpeiden vähentymisenä. Asiakaskannassa osuuttaan kasvattivat myös vuonna 2013 vuokralaiset, joille lentoaseman välittömässä läheisyydessä toimiminen on tärkeää, mutta jotka eivät kuitenkaan liity lentoliikenteeseen välittömästi. Lentoyhtiöiltä vapautuneisiin tiloihin saatiinkin menestyksekkäästi

korvaavia käyttäjiä hyvällä vuokratuottotasolla. Loppuvuoden hyvä kysyntä nosti tilojen käyttöasteen selvästi paremmaksi kuin toimitilamarkkinoilla keskimäärin.

Hilton Helsinki Airport -hotellin käyttöaste oli koko vuoden erittäin hyvä kasvaen loppuvuotta kohden, ja syyskuu oli vuokratuotolla mitattuna kautta aikain paras kuukausi. Myös WTC Helsinki Airport -toimistokokonaisuuden vuokrausaste oli korkea.

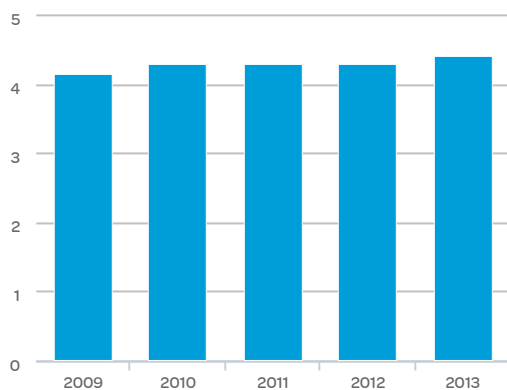
ILMAILUTIE 9 – KONSEPTIN LAAJENTAMISTA TUTKITAAN

Helmikuussa 2013 valmistui Ilmailutie 9:ssä sijaitsevan entisen toimistokohteen muutostyöt. Majoitusrakennuksessa on noin 170 kalustettua huoneistoa, joita Majoituspalvelu Forenom Oy tarjoaa vuokrattavaksi muutamasta viikosta useaan kuukauteen. Uudenlainen palvelukonsepti lentoasemalla otettiin erittäin hyvin vastaan, ja LAK tutkii sen laajentamista samalla tontilla.

LAK SELKEÄ YKKÖNEN TYYTYVÄISYYDESSÄ VUOKRANANTAJAAN

LAK:n aiemminkin korkea asiakastyytyväisyys kehittyi edelleen positiivisesti. Kokonaistyytyväisyydellä mitattuna LAK oli 19 kiinteistöalan toimijan joukossa selkeästi arvostetuin vuokranantaja. Aktiivinen omistajuus ja tiivis yhteistyö asiakkaiden kanssa näkyi jälleen korkeana asiakastyytyväisyytenä.

LAK:n asiakastyytyväisyys



Lähde: KTI Kiinteistötieto Oy:n asiakastyytyväisyysvertailu 2013 (asteikko 0–5).

AVIAPOLIKSEN KAAVOITUS JA RAKENNUSTEN SUUNNITTELU JATKUI

Merkittävin LAK:n kiinteistökehityskohteista on Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tulevan Kehäradan Aviapolis-aseman yhteydessä oleva aluekehityshanke. LAK on aluetta ja sen kehittämistä koordinoiva taho. Rakennushankkeet on tarkoitus toteuttaa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Asukkaita alueelle tulee noin 2 000 ja toimistotilaa 15 000 työntekijälle. Lisäksi alueelle tulee ainakin hotelli sekä lähipalvelut.

Alueen kaavoittaminen jatkui vuonna 2013, samoin rakennusten suunnittelu ja palvelukonseptin kehittäminen. Alueen kokoojkatu valmistui kesällä 2013 osana Kehärata-projektia. Maan alle rakennettavan Aviapolis-aseman toteutus eteni, ja aseman uloskäynnit valmistuivat. Liikenne Kehäradalla käynnistyy kesällä 2015.

Toiminnan tehostaminen Airprossa jatkui

Airpro tuottaa lentoliikenteen maa- ja matkustajapalveluita lentoyhtiöille ja lentoasemille Helsinki-Vantaalla sekä 18 muulla lentoasemalla. Toimintaan vaikuttivat vuonna 2013 lentoliikenteen alentuneet operaatiomäärät sekä tiettyjen asiakassopimusten päättymisen. ISAGO-sertifikaattiin tähtäävä auditointi suoritetaan Airprossa maaliskuusta 2014.



Airpro-liiketoiminnan liikevaihto vuonna 2013 oli 47,1 miljoonaa euroa (51,5). Liikevaihto laski 8 prosenttia. Huomattava aleneminen johtui lentoliikenteen operaatioiden vähentymisestä etenkin verkoston lentoasemilla. Lisäksi Airpron tietyt asiakassopimukset päättyivät johtuen asiakkaan vetäytymisestä Suomen lentoliikennemarkkinoilta.

SOPEUTUMINEN MARKKINATILANTEeseen KESKIÖSSÄ

Johtuen lentoliikenteen toimintaympäristöstä Airpro jatkoi toimintansa sopeuttamista markkinatilanteeseen. Vuonna 2013 keskityttiin edelleen toiminnallisen tehokkuuden parantamiseen, kuten maahuolintakaluston käytön ja ylläpidon hallintaan. Toiminnan tehostamiseksi palvelukonseptin kehittämistä jatkettiin verkoston lentoasemilla, ottaen huomioon ensiluokkainen matkustajapalvelu ja toisaalta automaation tuomat mahdollisuudet.

YHTEISTYÖTÄ TURVATARKASTUKSEN MATKUSTAJAKOKEMUKSEN PARANTAMISEKSI

Airpro on Suomen suurin turvatarkastuspalveluja tarjoava yritys. Sen palveluksessa on noin 450 turvatarkastajan kelpoisuuden

omaavaa työntekijää, joista merkittävä osa työskentelee Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Vuonna 2013 Airpron tuottamat turvatarkastuspalvelut verkostossa vähenivät lentoliikenteen matkustajamäärän laskun vuoksi.

Finavia ja Airpro jatkoivat vuonna 2013 turvatarkastuspalveluiden kehittämistä ja sujuvoittamista, mikä näkyi myös kansainvälisessä matkustajatytytyväisyyttä mittaavassa Airport Service Quality - tutkimuksessa. Tyytyväisyys Helsinki-Vantaan turvatarkastuspalveluihin kasvoi vuonna 2013.

Helsinki-Vantaan turvatarkastuspalvelut sujuvoittuvat entisestään Helsinki-Vantaan tammikuussa 2014 käynnistyneen kehittämisohjelman ansiosta.

AUDITOINTI ISAGO-SERTIFIKAATTIA VARTEN KEVÄÄLLÄ 2014

Airpro aloitti Kansainvälisen Lentokuljetusjärjestö IATA:n Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) -auditointiin tähtäävät valmistelut vuonna 2012. ISAGO-sertifikaatti kattaisi Airpron maahuolintapalvelut Helsinki-Vantaalla ja Oulussa sekä hallinnon. Sertifikaattiin liittyvä auditointi tehdään maaliskuusta 2014.

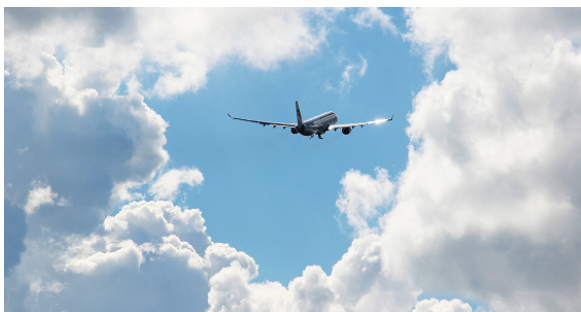
Pohjoismaissa ISAGO-sertifikaatti oli maaliskuun 2014 lopussa vain yhdellä maapalveluyhtiöllä. ISAGOn tavoitteena on parantaa turvallisuutta, yhtenäistää maapalveluprosesseja sekä parantaa niiden laatua. Lentoyhtiöasiakkaiden näkökulmasta sertifiointi helpottaa maapalveluiden laadunseurantaa.

UUSI TOIMITUSJOHTAJA ALOITTI

Airpro Oy:n uutena toimitusjohtajana aloitti helmikuussa 2014 Janne Hattula, joka toimi aiemmin Blue1:n toimitusjohtajana. Airpron aiempi toimitusjohtaja Ari Haapanen jäi sairauslomalle lokakuussa 2013.

Ylläpidämme suomalaisen yhteiskunnan kilpailukykyä

Finavia on Suomen valtion omistama osakeyhtiö, joka operoi koko maan kattavaa 25 lentoaseman verkostoa. Tavoitteemme on olla vastuullinen, luotettava sekä suomalaisen yhteiskunnan toimivuutta ja kilpailukykyä edistävä yhtiö.



Pyrimme täyttämään tehtävämme taloudellisesti tehokkaalla, asiakaslähtöisellä ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavalla tavalla. Ehtona on toimintamme riittävä kannattavuus, joka turvaa liiketoimintamme jatkuvuuden ja kehittämisen.

Jokapäiväisen toimintamme keskiössä on ilmailun ensiluokkainen turvallisuus. Se on sekä lentoliikenteen että liiketoimintamme elinehto. Haluamme olla myös hyvä työnantaja henkilöstöllemme ja avoin sekä luotettava kumppani muille sidosryhmillemme.

Tärkeimpien vastuullisuusteemojen kartoitus pohjana yritys vastuutyölle

Finavia toteutti syksyllä 2012 vastuullisuutensa tärkeimpien teemojen kartoituksen, jonka lopputuloksena syntyi yhtiön olennaisimpien teemojen matriisi. Matriisia päivitetään tarvittaessa vuosittain ottaen huomioon sidosryhmävuorovaikutuksessa esille nousseita aiheita.

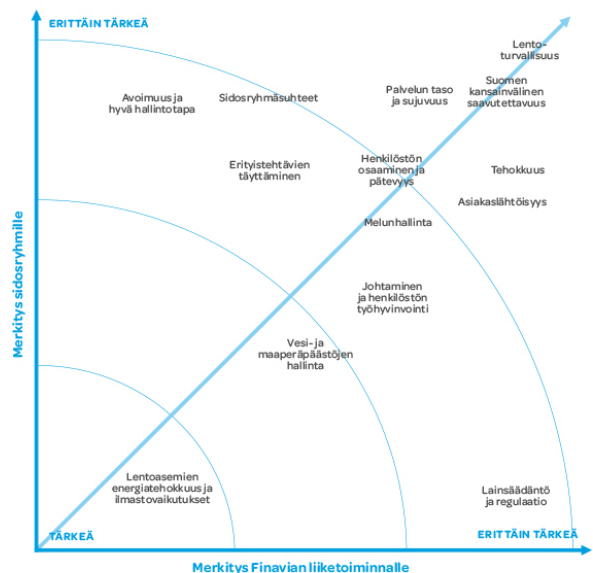
Olennaisten teemojen määrittelytyöhön osallistuivat vuonna 2012 Finavian yritys vastuusta vastaavat johtoryhmän jäsenet ja asiantuntijat, jotka kartoittivat Finavian tärkeimpiä vastuullisuusteemoja yhtiön liiketoiminnan näkökulmasta. Lisäksi määrittelyssä arvioitiin teemojen merkitystä Finavian keskeisten sidosryhmien kannalta. Teemojen määrittelyä hyödynnetään Finavian yritys vastuun johtamisessa ja yritys vastuuraportoinnissa.

Finavia tarkastelee vastuuteemojen matriisia vuosittain ottaen huomioon teemojen mahdollisen vaikutuksen yhtiön liiketoimintaan nyt ja strategiakauden aikana. Lisäksi tarkastelussa otetaan huomioon sidosryhmäyhteistyössä korostuneita teemoja.

Finavia toteutti vuonna 2013 sidosryhmätutkimuksen suomalaisten päättäjien ja vaikuttajien keskuudessa. Tutkimus sivusi myös yritys vastuuta. Finavian jo aiemmin olennaisiksi määrittelemistä teemoista korostuivat erityistehtävien täyttäminen, lainsäädäntö ja regulaatio, asiakaslähtöisyys ja sidosryhmäsuhteet.

Lentoasemien välisen kilpailun kiristyessä myös palveluosaamisen ja sujuvuuden merkitys sekä sidosryhmien että Finavian liiketoiminnan kannalta on vahvistunut entisestään. Sekä sidosryhmien että Finavian kannalta olennaisin teema on kuitenkin ilmailun turvallisuus, joka on yhtiön toiminnan lähtökohta kaikissa tilanteissa.

OLENNAISIMMAT VASTUUTEEMAT



Lentoturvallisuus: 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. Finavian toimintaa lentoturvallisuuden osalta valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus: Helsinki-Vantaan lentoasema on johtava vaihtolentoasema Euroopan ja Aasian välisessä lentoliikenteessä. Tämä mahdollistaa kattavat ja sujuvat yhteydet Suomesta maailmalle ja maailmalta Suomeen, mikä tukee oleellisesti Suomen talouskasvua ja edellytyksiä menestyä kansainvälisessä kilpailussa. Menestyminen kansainvälisessä lentoliikenteen kilpailussa takaa eri alueille Suomen sisällä hyvän saavutettavuuden sekä hyödyttää muun muassa myös matkailuelinkeinoja alueellisesti.

Palvelun taso ja sujuvuus: Matkustajille Finavia tarjoaa sujuvia, yksilöllisiä ja elämyksellisiä palveluita lentoasemilla. Lentoyhtiöille Finavia mahdollistaa koneiden nopeat kääntymisajat sekä asiakaslähtöiset lentoyhtiöpalvelut.

Tehokkuus: Finavian operatiivinen tehokkuus mahdollistaa kansainvälisesti kilpailukykyisen lentoliikennepalveluiden hintatason sekä riittävien lentoliikennepalveluiden ylläpidon Suomessa. Finavia tehostaa toimintaansa jatkuvasti, sillä tehokkuus on avainasemassa Finavian lentoasemien kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden sekä yhtiön investointikyvyn kannalta.

Henkilöstön osaaminen ja pätevyys: Finavian henkilöstöltä edellytetään vahvaa ammattiosaamista, joka on edellytys ilmailun turvallisuuden, Finavian palvelutason ja tehokkuuden kannalta. Lentoasematoiminnoissa ja lennonvarmistuksessa työskentelevien tulee täyttää jatkuvasti sääntelyn edellyttämät pätevyysvaatimukset. Finavia hyödyntää tehokkuuden kasvattamiseksi etenkin maakuntalentoasemilla moniosaajuuskonseptia, jossa samalla henkilöllä on kelpoisuus useisiin tehtäviin.

Asiakaslähtöisyys: Finavia on palveluyritys, joka haluaa olla kaikissa toiminnoissaan parhaiden kansainvälisten toimijoiden joukossa. Yhtiön palvelulupaus, For Smooth Travelling, kertoo sujuvasta ja elämyksellisestä matkustajakokemuksesta. Finavia toimii tiiviissä yhteistyössä lentoyhtiöiden kanssa, pyrkii asiakaslähtöiseen hinnoitteluun ja tarjoaa sujuvat ja tehokkaat lentoasemapalvelut.

Melunhallinta: Lentokoneiden aiheutuma melu on yksi merkittävimmistä ympäristövaikutuksista lentoasemien ympäristössä. Finavia voi vaikuttaa meluun erityisesti kiitoteiden käyttötapojen ja lentoreittien huolellisella suunnittelulla. Myös lentokoneiden laskeutumisessa käytettävä jatkuvan liu'un menetelmä, jonka käytön lennonjohto lentäjille mahdollistaa, vähentää lentokonemelua.

Vesi- ja maaperäpäästöjen hallinta: Kiitoteiden liukkaudentorjunta sekä lentokoneiden jäänpoisto ja -esto edellyttävät kemiallisten aineiden käyttöä. Aineet eivät ole haitalliseksi luokiteltuja, mutta aiheuttavat vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta. Lähes kaikilla Finavian lentoasemilla tarkkaillaan pinta- ja pohjavesiä.

Sidosryhmäsuhteet: 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.

Erityistehtävien täyttäminen: Finavia on Suomen valtion omistama erityistehtäväyhtiö. Erityistehtävän mukaisesti jokainen lentoasema, jonne on säännöllistä reittiliikennettä, pidetään toiminnassa lentoaseman kannattavuudesta huolimatta. Lentoliikenne on ainoa liikennemuoto, jonka infrastruktuurin rahoittavat asiakkaat. Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla on ratkaiseva merkitys 25 lentoaseman verkoston ylläpitämisessä. Finavia ei saa avustuksia tai tukea valtiolta tai kunnilta kannattamattomien lentoasemien toimintaan.

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

Lainsäädäntö ja regulaatio: Lainsäädäntö ja muu regulaatio ohjaa vahvasti lentoasematoimintaa. Finavia ennakoii 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 kuin se yhtiön toiminta ja omistus huomioon ottaen on tarkoituksenmukaista. Lisäksi yhtiö noudattaa Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kannanottoa yritysjohdon ja avainhenkilöiden palkitsemisesta valtionyhtiöissä.

Lentoasemien energiatehokkuus ja ilmastovaikutukset: Maailmanlaajuisesti lentoasemien hiilidioksidipäästöt ovat muutama prosentti koko lentoliikennealan hiilidioksidipäästöistä. Finavia vaikuttaa päästöihin parantamalla energiatehokkuuttaan, käyttämällä ympäristöystävällistä sähkö- ja lämmitysenergiaa ja kiinnittämällä huomiota kierrätykseen sekä kunnossapito- ja huoltokaluston polttoaineen kulutukseen.

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 tulokortissa.

Vastuullinen toiminta ja sen edistäminen kuuluvat käytännössä jokaiselle finavialaiselle. 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 finavialaiselle. Lentoturvallisuuden johtamista ja kehittämistä koordinoi konsernin riskienhallintayksikkö.

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

Lentoliikenne tukee Suomen menestystä talouden rakennemuutoksessa

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

Lentoliikenne on osa kokonaisliikennejärjestelmää, ja sillä on tärkeä rooli Suomen eri osien saavutettavuuden kannalta. Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja kilpailukyvyn kannalta on ratkaiseva – Suomi on Euroopasta katsottuna käytännössä saari, jonne ja josta pääsee nopeasti vain lentämällä.

Helsinki-Vantaan lentoasema on Pohjois-Euroopan johtava vaihtotasema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Vaihtomatkustuksen ansiosta Helsinki-Vantaalta on Suomen väestömäärään nähden poikkeuksellisen kattavat lentoyhteydet sekä Eurooppaan ja sitä kautta maailman lentoasemaverkostoon että suoraan Aasiaan. Lentoyhteyksien määrän, kattavuuden, laadun ja hintatason kannalta on keskeistä se, kuinka hyvänä Suomen kilpailukyky säilyy kansainvälisessä lentoliikenteessä.

Vuoden 2013 lopussa Suomesta oli säännöllistä reittiliikennettä (vähintään viikoittainen yhteys) 86 kohteeseen. Uudet reittiavaukset Aasiaan jatkuivat, ja vuonna 2013 Helsinki-Vantaalta lennettiin suoraan 13 Aasian kohteeseen.

TOIMIVA
LENTOLIIKENNE
ON RATKAISEVA
SUOMEN
KILPAILUKYVYN
KANNALTA.

KYSYNTÄ RATKAISEE REITTITARJONNASSA

Finavialle on strategisesti tärkeää varmistaa tehokas ja Suomen lentoliikennettä tukeva lentoasemaverkosto, jolla turvataan kaikkien suomalaisten mahdollisimman tehokas liittyminen kansainväliseen lentoliikenneverkostoon.

Haasteellisissa kilpailutilanteissa lentoyhtiöt kehittävät reittitarjontansa yksinomaan kysynnän perusteella. Kattavien lentoyhteyksien varmistamisessa oleellista on kysyntäpotentiaalin olemassaolo, mitä voidaan Suomessa tukea esimerkiksi varmistamalla menestysedellytykset matkailuelinkeinolle. Suomessa on saatavilla eri puolilla kattavasti kustannustehokkaita

lentoasemapalveluita, jotka ovat tällä hetkellä vähäisen kysynnän vuoksi vajaakäytöllä.

Finavia jatkoi vuonna 2013 tiivistä yhteistyötä sidosryhmiensä kanssa reittiliikenteen kehittämiseksi.

INVESTOINNIT TUKEVAT SAAVUTETTAVUUTTA JA KILPAILUKYKYÄ

Helsinki-Vantaan menestysedellytykset paranivat merkittävästi, kun Suomen valtio päätti syksyllä 2013 pääomittaa Finaviaa 200 miljoonalla eurolla. 900 miljoonan euron kehittämisohjelma alkoi vuoden 2014 alussa. Useilla eurooppalaisilla päälentoasemilla on käynnissä miljardiluokan investointiohjelmia, joten nyt käynnistyneellä kehittämisohjelmalla on keskeinen merkitys Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyn sekä kansainvälisen saavutettavuuden kannalta.

Pääomittamisen ansiosta Finavia voi suunnata aiempaa enemmän kassavirtaa myös keskeisimpien verkostolentoasemien kehittämiseen ja alueellisen kilpailukyvyn vahvistamiseen. Vuonna 2013 Finavia päätti 35 miljoonan euron investointiohjelmasta vuodelle 2014 verkoston lentoasemilla.

LENTOLIIKENTEELLÄ ON MITTAVA KANSANTALOUDELLINEN MERKITYS

Kansainvälisen ilmakuljetusliiton IATA:n teettämän tutkimuksen (Oxford Economics, 2011) mukaan lentoliikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansantaloudelle:

- Lentoliikenteen osuus Suomen bruttokansantuotteesta on noin 3,2 prosenttia.
- Lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti noin 100 000 ihmistä.
- Ilmailualan suorat ja välilliset verotulot ovat Suomen valtiolle vuositasolla noin 2,5 miljardia euroa.
- Lentorahdin määrä on noin 0,6 prosenttia Suomen ulkomaanrahdistä. Sen arvo on peräti 22 prosenttia ulkomaankaupasta.
- Suomeen saapuvista matkailijoista noin 36 prosenttia tulee lentäen. Nämä luovat matkailuyrityksissä noin 7 000 työpaikkaa sekä välillisesti jopa 11 000 työpaikkaa.

Lentoasemien tehokkuus luo pohjan Finavian kilpailukyvyille

Toiminnallinen tuottavuus sekä kustannustehokkuus ovat avainasemassa Finavian kaikkien lentoasemien kilpailukyvyn kannalta. Kilpailukyvyn merkitys korostuu erityisesti kansainvälisessä vaihtomatkestuksessa. Finavian kustannustehokkuus sekä toiminnallinen tehokkuus paranivat vuonna 2013.

Tehokkuus tarkoittaa lentoasematoiminnassa toiminnallista tehokkuutta sekä kustannustehokkuutta. Toiminnallinen tehokkuus näkyy muun muassa matkustajan sujuvana polkuna, 35 minuutin lyhyimpänä mahdollisena vaihtoaikana sekä lentokoneen lyhyenä kääntymisaikana. Kustannustehokkuus tarkoittaa ennen kaikkea edullisia lentoyhtiöiltä perittäviä lentoasemamaksuja.

KUSTANNUSTEHOKKUUS KOROSTUU LENTOLIIKENTEN ARVOKETJUSSA

Kustannustehokas toiminta tarkoittaa Finavialta alenevia yksikkökustannuksia kutakin matkustajaa ja laskeutumista kohtaan. Finavian lentoyhtiöiltä perimät reaaliset liikennemaksut ovat pääsääntöisesti alentuneet.

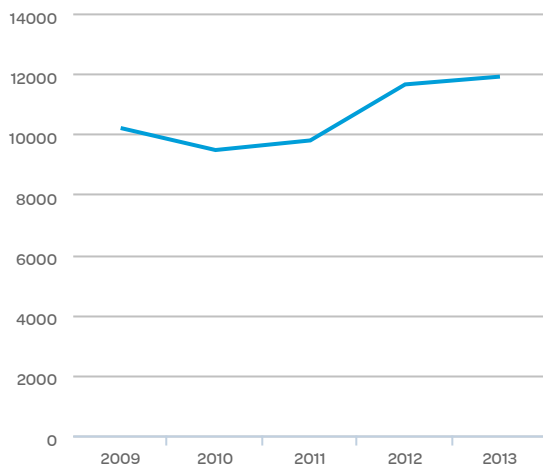
Helsinki-Vantaan lentoasema oli vuonna 2013 edelleenkin Euroopan neljänneksi edullisin lentoasema eurooppalaisten päälentoasemien vertailuryhmässä. Lisäksi tarkasteltaessa

vaihtomatkestamiseen liittyviä maksuja Finavia oli vuonna 2013 edullisin merkittävistä eurooppalaisista vaihtolentoasemista.

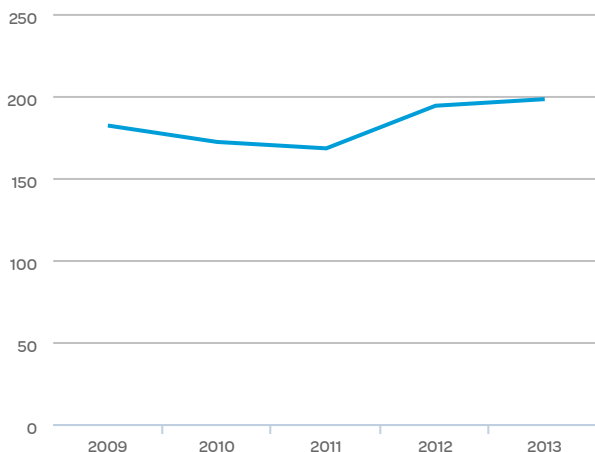
Finavian lentoasemamaksuista on kerrottu lisää osiossa Kilpailukykyinen hinnoittelu.



MATKUSTAJAA/HTV



LIIKEVAIHTO/HTV



UUSI ORGANISAATIO JA TOIMINTAMALLI KASVATTIVAT KUSTANNUSTEHOKKUUTTA

Finaviassa toteutettiin vuonna 2012 organisaation ja johtamisjärjestelmän uudistaminen. Muutoksen tavoitteena oli tukea Finavian tavoitteita olla asiakaslähtöinen, tehokas ja kannattava palveluyritys.

Organisaatiomuutoksen ensimmäiset kustannusvaikutukset näkyivät jo vuonna 2012. Vuonna 2013 toiminnan suoraviivaistamisen vaikutukset näkyivät selkeänä kannattavuuden parantumisena, kun Finavian liike-tulos ilman

kertaluonteisia eriä oli 44,8 miljoonaa euroa (40,8), liikevaihdon laskiessa samalla ajanjaksolla hieman.

Yhtä aikaa tehokkuuden kasvun kanssa niin lentoyhtiöasiakkaiden kuin lentomatkustajien asiakastytyväisyys nousi. Myös henkilöstötyytyväisyyttä mittaavat tunnusluvut säilyivät hyvällä tasolla.

TOIMINNALLINEN TEHOKKUUS JATKUVAN KEHITTÄMISEN KOHTEENA

Finavia kantaa vastuunsa myös toiminnallisesta tehokkuudesta. Vuoden aikana jatkettiin tiivistä yhteistyötä lentoyhtiöiden kanssa, minkä tavoitteena on muun muassa nopeuttaa lentokoneiden kääntymistä lentoasemalla.

Vuonna 2012 Helsinki-Vantaan lentoasemalla käyttöönotettu CDM-toimintatapa on tehostanut lentoaseman toimintaa, mikä on näkynyt esimerkiksi lentokoneiden rullausaikojen lyhentymisenä

sekä lentoliikenteen täsmällisyyden parantumisena. Lisäksi Finavia laajensi vuonna 2013 mahdollisuuksia lentokoneiden molempien ovien käyttämiseksi, kun matkustajat nousevat koneeseen ja poistuvat sieltä. Molempien ovien käytön ansiosta lentojen kääntyminen nopeutuu keskimäärin noin 5–10 minuuttia.

Tehokkuutta on myös matkustajan polun sujuvoittaminen lentoasemalla. Helsinki-Vantaan vuoden 2014 alussa käynnistynyt kehittämisohjelma sekä verkoston lentoasemilla tehtävät investoinnit tähtäävät pitkälti matkustamisen sujuvoittamiseen ja matkustusmukavuuden kasvuun.

Maakuntalentosasemat tappiollisia alhaisten matkustajamäärien vuoksi

Finavian lentoasemaverkoston tappio on keskimäärin runsaat 20 miljoonaa euroa vuodessa ilman investointimenoja. Tappio johtuu ennen kaikkea verkoston laajuuteen nähden alhaisista matkustajamääristä. Finavia kattaa lentoasemaverkoston tappiot Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten palveluiden tuotoilla.



HELSINKI-VANTAA

menestyminen on avainasemassa lentoasemaverkoston rahoittamisessa.

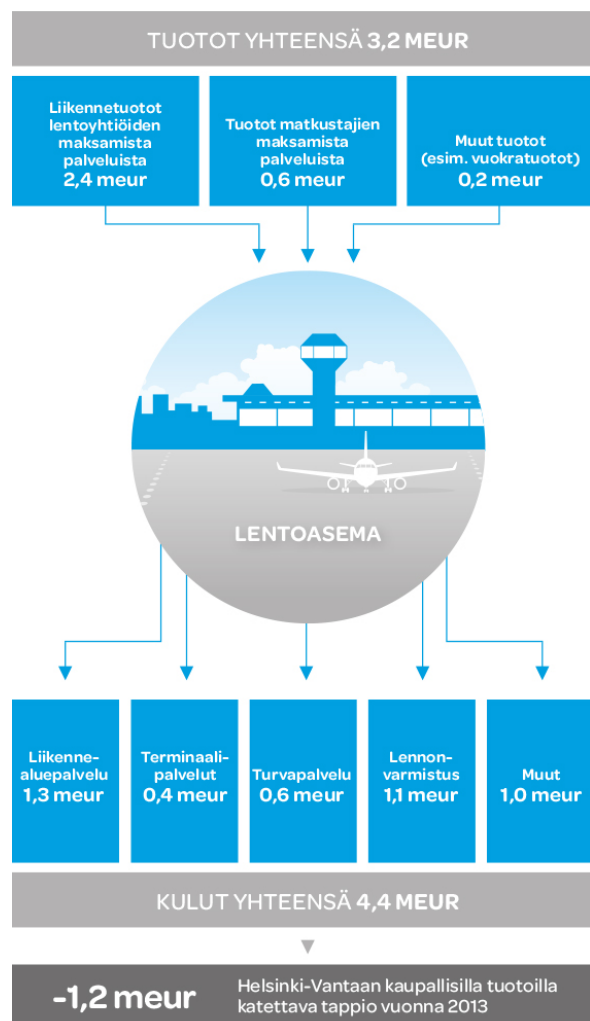
Lentoasematoiminta on hyvin pääomavaltaista, ja huomattava osuus kustannuksista on kiinteitä sekä sääntelyn määrittämiä. Henkilöstökulujen osuus on huomattava, keskimäärin noin 40 prosenttia. Yksittäisen lentoaseman taloudellisen tuloksen muodostumiseen vaikuttavat merkittävimmin:

- matkustajamäärä
- lentoliikenteen rakenne
- asiakasrakenne
- lentoaseman aukioloajat

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

KESKISUUREN LENTOASEMAN TALOUDELLINEN TULOS SELKEÄSTI TAPPIOLLINEN

Alla on esitetty esimerkkinä erään suuren lentoaseman tuloksen muodostuminen vuonna 2013. Lentoaseman matkustajamäärä oli useampi sata tuhatta ja laski vuonna 2013, mistä syystä tappio oli edellisvuotta suurempi, -1,2 miljoonaa euroa (-0,8). Tappio katettiin Helsinki-Vantaan kaupallisten palveluiden tuotoilla. Finavia ei raportoi yksittäisten lentoasemien taloudellista tulosta.



Kaavion luvut ovat pyöristettyjä lukuja. Luvuissa ei ole mukana pääomakuluja ja investointeja. Lentoaseman kulut sisältävät ainoastaan normaalit rakennusten ja liikennealueiden ylläpidon ja palveluiden tuottamisen kulut.

ILMAN VERKOSTOPERIAATETTA YHTENÄISHINNOITTELU ERI LENTOASEMILLA EI OLISI MAHDOLLINEN

Suomessa lentoyhtiöiltä perittävässä lentoliikennemaksuissa on käytössä verkostoperiaate, jonka mukaan sen piirissä olevilla lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua: samasta palvelusta peritään samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua, yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta. EU-sääntelyn mukaan kunkin yksittäisen lentoaseman tulisi olla kannattava, mutta verkostoperiaatteen myötä tappiollisia lentoasemia on lupa tukea Helsinki-Vantaan kaupallisilla tuotoilla.

Ilman verkostoperiaatetta ja Helsinki-Vantaan tuotoista tehtävää ristiinsubventiota Finavian olisi nostettava merkittävästi alueellisten verkostolentoasemiensa hintatasoa, jotta toiminta olisi taloudellisesti kestävällä pohjalla.

Vähäisistä liikennemääristä johtuen mahdollisuudet kaupallisten tuottojen kasvattamiseen muualla kuin Helsinki-Vantaalla ovat rajalliset. Lisäksi kotimaan sisäisen lentoliikenteen alentuminen jatkunee väestörakenteen muuttumisen ja muiden liikennemuotojen kilpailukyvyyn parantuessa. Finavia arvioi, että yhtiön sisäisen subvention tarve lentoasemaverkostoon kasvaa investointimenoineen 35–40 miljoonaan euroon vuodessa tämän vuosikymmenen loppuun mennessä.

Finavia tekee aktiivista markkinointia lentoyhtiöille yhdessä eri alueiden toimijoiden kanssa, jotta lentoliikenteen volyyymi voisi Suomessa kasvaa ja lentoasemien kapasiteetti olisi nykyistä paremmin käytössä. Lisäkysyntää verkostolentoasemien palveluille voi muodostua lähivuosina muun muassa matkailuhankkeiden seurauksena.

Finavia on tehostanut viime vuosina merkittävästi toimintaansa usein eri tavoin. Toiminnan tehostamisesta vuonna 2013 on kerrottu osiossa Tehokkuus.

Hinnoittelussa huomioidaan asiakaslähtöisyys ja kustannusvastaavuus

Finavia noudattaa kaikilla lentoasemillaan yhtenäistä hinnoittelua. Lentoyhtiöiltä perittävät maksut nousivat vuoden 2013 alussa 1,1 prosenttia. Vuoden 2014 alussa Finavia korotti hintoja 3,9 prosenttia. Maksurakennetta on muutettu viime vuosina lentoyhtiöasiakkaiden toivomaan suuntaan.

Finavian lentoliikennemaksut nousivat vuoden 2013 alussa keskimäärin 1,1 prosenttia. Liikennemaksujen rakenne muuttui hintatarkistuksen yhteydessä. Laskeutumismaksuja alennettiin -8,7 prosenttia ja matkustajamaksuja korotettiin 7,7 prosenttia. Maksujen suhde muuttui lentoyhtiöiden toivomaan suuntaan, kun painopiste siirtyi operaatiokohtaisista maksuista matkustajaperusteisempaan hinnoitteluun.



VUODEN 2014 HINNOITTELUSSA HEIJASTUVAT SÄÄNTELYN MÄÄRITTÄMÄT INVESTOINNIT

Vuoden 2014 alusta lentoyhtiöiltä perittäviä maksuja korotettiin 3,9 prosenttia, minkä jälkeenkin Finavian hinnoittelu kuuluu Euroopan edullisimpiin. Alhaisten lentoliikennemaksujen ohella Finavia tukee lentoliikenteen kasvua tarjoamalla alennuksia maksuista uusille reiteille.

Maksurakennetta uudistettiin vuoden 2014 alussa edelleen siten, että matkustajamaksuja korotettiin suhteellisesti enemmän kuin laskeutumismaksuja. Rakenne muutosten jälkeen Finavia kantaa suuremman tuottoriskin kuin eurooppalaiset lentoasemaoperaattorit keskimäärin.

Hinnankorotuksissa on nähtävissä sääntelyn määrittämät investoinnit: turvatarkastusmaksut nousivat 9,1 prosenttia, mikä

johtui ennen kaikkea EU:n nestesetoksen muutoksesta ja tämän edellyttämistä investoinneista nesteanalysaattoreihin.

FINAVIAN LENTOYHTIÖMAKSUT LASKENEET REAALISESTI

Eurooppalaisten päälentoasemien hintavertailussa Helsinki-Vantaa oli vuonna 2013 neljänneksi halvin 23 päälentoaseman joukossa. 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.



KUSTANNUSVASTAAVUUS PARANTUI VUONNA 2013

Vuosien 2013 ja 2014 hinnoittelumuutokset tukevat Finavian tuottojen kustannusvastaavuuden parantamista. Lentoasemapalveluiden ja lennonvarmistuksen aiheuttamista kustannuksista on viime vuosina pystytty kattamaan toiminnoista saatavilla tuotoilla vain noin 90 prosenttia. Vuonna 2013 kustannusvastaavuus parani 94 prosenttiin, mikä selittyy pitkälti Finavian toiminnan tehostamisella. Loppuosa kustannuksista on katettu lähinnä Helsinki-Vantaan kaupallisista palveluista saatavilla tuotoilla.

Ensiluokkainen lentoturvallisuus on toimintamme lähtökohta

Finavian toiminnan tinkimätön lähtökohta on lentoturvallisuus kaikissa olosuhteissa. Suomessa lentämisen turvallisuus on korkeaa kansainvälistä tasoa. Vuonna 2013 turvallisuudenhallinnan edistämiseksi keskityttiin turvallisuuskulttuuriin sekä turvallisuuden ennakointiin.

Kansainvälisten määräysten mukaan lentoturvallisuuteen liittyvät prosessit ja niiden muutokset vaativat aina turvallisuustarkastelun ja viranomaisten hyväksynnän.

Turvallisuustarkastelut ovat siten kiinteä osa Finavian arkea. Esimerkiksi uusia lentokoneiden pysäköintipaikkoja suunniteltaessa mietitään, miten erikoiset koneet mahtuvat uusille paikoille. Samalla pohditaan, miten lennonjohto käsittelee uuteen paikkaan pysäköiviä koneita. Myös kaikki lennonvarmistuksen muutokset edellyttävät viranomaishyväksyntää.

 **Finaviassa tehdään noin 160 turvallisuustarkastelua vuosittain.**

Lentoturvallisuuden varmistamiseen liittyvä ennakointi ja työ ulottuvat läpi koko Finavian toiminnan ja organisaation. Ensiluokkaisella lentoturvallisuudella on kriittinen merkitys yhtiön liiketoiminnan kannalta sekä myös Finavian keskeisten sidosryhmien, kuten lentoyhtiöiden ja matkustajien näkökulmasta.

JUST CULTURE

Lentoturvallisuus ja siihen liittyvät järjestelmät perustuvat merkittävässä määrin sääntelyyn. Oleellinen osa turvallisuuden

varmistamista on kuitenkin lentoturvallisuutta korostava turvallisuuskulttuuri. Tämä tarkoittaa riskejä ehkäiseviä toimintatapoja jokapäiväisessä työskentelyssä sekä toisena ulottuvuutena poikkeamaraportoinnin.

Jokaisella finavialaisella on velvollisuus ilmoittaa havaitsemastaan turvallisuusriskistä tai poikkeamasta. Henkilöstöä rohkaistaan raportoimaan pienistäkin havainnoista, jotta turvallisuuden hallintaa voidaan kehittää entisestään. Poikkeamatilanteiden tutkinnassa ei etsitä syyllistä vaan poikkeamaan vaikuttaneita syitä, ellei kyseessä ole määräysten tahallinen rikkominen.

Vuonna 2013 Finavian poikkeama- ja havaintoilmoitusjärjestelmään kirjattiin yli 2 900 raporttia (yli 2 600), mikä on osoitus aktiivisesta raportointikulttuurista.

KATTAVA TURVALLISUUDENHALLINTAJÄRJESTELMÄ

Finavian turvallisuudenhallintajärjestelmä pohjautuu seitsemään pääperiaatteeseen:

Viranomaisnormien täyttäminen	- Turvallisuudenhallintajärjestelmän on täytettävä merkittävä määrä kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä. Järjestelmän vaatimuksenmukaisuutta seuraa Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi. - Trafin seuranta toteutetaan etukäteishyväksyntämenettelyn ja säännöllisten auditointien avulla. Vuonna 2013 tehtiin 17 (23) auditointia Lennonvarmistusliiketoimintaan ja 12 (13) auditointia Lentoasemaverkosto-liiketoiminnassa - Mikäli auditoinneissa raportoidaan poikkeamia, Finavia antaa näistä vastineensa Trafille.
Johdon sitoutuminen	- Turvallisuuden ensisijaisuus: riittävän turvallisuuden saavuttaminen asetetaan etusijalle kaupallisiin, toiminnallisiin, ympäristönsuojelullisiin ja yhteiskunnallisiin tavoitteisiin nähden. - Eri toiminnolle 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 2013 tehtiin 160 riskiarviointia.
Kannustava poikkeamaraportointi ja ei-syylisistä tutkinta	Henkilöstön ilmoittamat poikkeamat luokitellaan ja analysoidaan. Merkittävimpien poikkeamien osalta käynnistetään ei-syylisistä riippumaton sisäinen tutkinta.
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 2013 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 finavialaisen 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. EU-asetuksen määritelmän mukaisia Finavian toimista johtuvia vakavia vaaratilanteita tapahtui vuonna 2013 kaksi ja edellisvuonna yksi. Lentoja Finavian lentoasemilla oli vuonna 2013 yhteensä 413 057 (433 735).

Suomessa Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on tehdä turvallisuustutkinta vakavista onnettomuuksista ja niiden vaaratilanteista. Vuoden 2013 neljästä Finaviaa koskeneesta Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinnasta yhdessä annettiin Finaviaa koskevia turvallisuussuosituksia. Vuoden 2012 tutkinnoissa kolmessa annettiin turvallisuussuosituksia Finavialle. Finavia on antanut suositusten toteutumiseen vastaukset.

TURVALLISUUDENHALLINTAORGANISAATIO

Finavian turvallisuudenhallintaorganisaatiossa korostuu vahvasti johdon sitoutuminen turvallisuuden edistämiseen. Varsinainen turvallisuusorganisaatio jakautuu konserni-, liiketoiminta- ja toimintayksikötasolle. Menettelyllä varmistetaan johdon turvallisuustietoisuus, jolloin turvallisuusnäkökohdat voidaan huomioida 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.

Keskityimme turvallisuuskulttuuriin ja turvallisuuden ennakointiin

Henkilöstökysely vahvisti näkemystä siitä, että turvallisuuskulttuuri on finavialaisten keskuudessa vahva. Trafin kanssa järjestettiin lisäksi asematasotoimintaan liittyvä turvallisuuskampanja, johon osallistui useita Finavian sidosryhmiä.

Keväällä 2013 Finaviassa järjestettiin henkilöstökysely turvallisuuskulttuurista (Safety Culture). Säännöllisesti järjestetyt turvallisuuskulttuurin kartoitukset ovat osa kansainvälisesti sovittuja menettelytapoja, joilla ilmailun toimijat kehittävät turvallisuudenhallintaansa. Kyselyyn osallistui yli 600 finavialaista.

Tulosten perusteella arvioitiin Finavian turvallisuuskulttuurin vahvuuksia ja heikkouksia, yleistä turvallisuusilmapiiriä sekä organisaation valmiutta tunnistaa ja hallita riskejä. Turvallisuuskulttuuri on Finaviassa vahva, ja 60 prosenttia vastanneista ilmoitti havainneensa yhtiön turvallisuuskulttuurin kehittyneen myönteisesti. Finavialaiset ovat myös varsin sitoutuneita turvallisuuden kehittämiseen – peräti 96 prosenttia vastaajista kertoi tunnistavansa työssään ilmeneviä riskejä ja tekevänsä tarvittaessa kehitysehdotuksia.

Kyselyn tulosten perusteella valmisteltiin toimenpideohjelmia, joita aloitettiin vuoden 2013 aikana muun muassa seuraavia asioita koskien:

- sisäinen tiedonkulku
- kannustavan raportointikulttuurin edistäminen (Just Culture)
- muutoksenhallinnan kehittäminen, kun suunnitellaan ja otetaan käyttöön toimintatapamuutoksia ja laitejärjestelmiä

- tehtäväkuvien tarkentaminen henkilöstön jaksamisen varmistamiseksi
- turvallisuudenhallintajärjestelmän kehittäminen edelleen.

TURVALLISUUSKAMPANJA TRAFIN KANSSA

Osana ennakoidaan turvallisuudenhallintaansa Finavia järjesti yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) kanssa koko vuoden kestäneen turvallisuuskampanjan, jolla oli kaksi päätavoitetta:

- Parantaa poikkeamaraportointiaktiivisuutta lentoasemien asematasotoimijoiden keskuudessa
- Kehittää lentoasemaorganisaation ja paikallisten sidosryhmien välistä yhteistoimintaa

Turvallisuuskampanjassa järjestettiin seitsemän alueellista tilaisuutta, joihin osallistui noin 200 asiantuntijaa muun muassa maahuolintayrityksistä, Finaviasta sekä paikallisista viranomaisorganisaatioista (Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos). Lisäksi maahuolintaan liittyen julkaistiin kaksi laajaa turvallisuuskatsausta. Katsaukset käsitelivät erilaisia asematasotoiminnassa havaittuja turvallisuushäiriöitä ja niiden ennaltaehkäisyä.

Kannamme vastuumme vedestä ja maaperästä

Lentoasematoiminta vaatii kiitoteiden kunnossapitoa myös talvisissa olosuhteissa. Lentoyhtiöiltä turvallinen lentäminen taas edellyttää lentokoneiden pintaan muodostuneen jään poistoa sekä koneen käsittelyä jäänestoaineilla. Tavoitteena on minimoida aineiden kuormitus vesistöön ja maaperään. Vuoden merkittävin investointi Helsinki-Vantaalla oli toisen keskitetyn jäänpoistopaikan kehittäminen.

Vastuu kenttäalueiden liukkaudentorjunnasta on Finavialla, kun taas lentokoneiden jäänpoistosta ja -estosta vastaavat lentoyhtiötä palvelevat maahuolintayritykset. Vesistö- ja maaperäpäästöjä vähennetään suosimalla mekaanisia keinoja kiitoteiden liukkaudentorjunnassa, käyttämällä mahdollisimman ympäristöystävällisiä liukkaudentorjunta-aineita, investoimalla keskitettyihin jäänpoistopaikkoihin ja ohjeistamalla maahuolintayrityksiä yhtenäisesti. Sekä kiitoteiden liukkaudentorjunnassa että lentokoneiden jäänpoistossa ja -estossa sovelletaan parhaita olemassa olevia käytäntöjä.



YMPÄRISTÖVAIKUTUKSIA SEURATAAN JATKUVASTI

Finavia on seurannut Helsinki-Vantaalla jo pitkään toiminnan vaikutuksia pinta- ja pohjavesiin. Kylmäoajan kuormitus on suuresti vähentynyt 2000-luvun alkupuolen tilanteesta, mikä johtuu glykolivesien hallinnan kehittämisestä terminaalin 1 edustalla ja lentokoneiden käsittelyjen siirtämisestä keskitetyille jäänpoistoalueelle terminaali 1:n ja terminaali 2:n edustoilta.

Vuonna 2013 laadittiin Ivalon, Kittilän ja Kemi-Tornion lentoasemilla selvitykset glykolipitoisten vesien aiheuttamasta kuormituksesta ja sen vähentämismahdollisuuksista.

Kiitoteiden liukkaudentorjunnassa mekaaniset keinot etusijalla

Lumen poistossa käytetään ensisijaisesti mekaanisia keinoja kuten harjausta ja aurausta. Kiitotien pintaan muodostuneen kuuran ja jään poistossa sekä ennakoivassa liukkaudentorjunnassa hyödynnetään asetaatti- ja formiaattipohjaisia aineita.

Asetaattit ja formiaattit ovat liukkaudentorjunta-aineista ympäristöystävällisimpiä. Ne hajoavat nopeasti luonnossa, eivätkä sisällä typpeä.

jatkoj vuonna 2013 yhteistyötä ulkomaisten, erityisesti talviolosuhteissa toimivien lentoasemien kanssa kestävän ratkaisun löytämiseksi.

KESKUSTELU SALLITUISTA LIUKKAUDENTORJUNTA-AINEISTA JATKUI

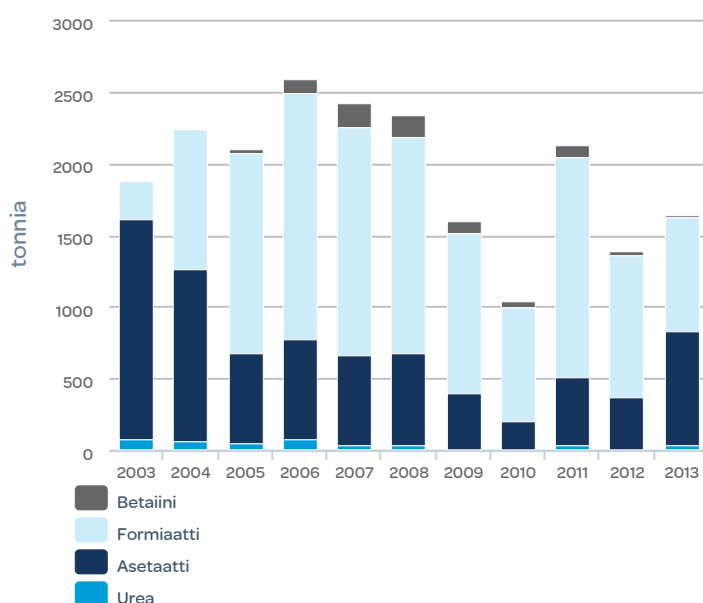
Etenkin lentokone- ja jarruvalmistajat ovat vaatineet asetaattien ja formiaattien käytön lopettamista liukkaudentorjunnassa, ja keskustelu aiheen ympärillä jatkui aktiivisena vuonna 2013. Käytön lopettamisvaatimusten taustalla ovat aineiden väitetyt korroosiovaikutukset ilma-aluksille.

Siirtyminen urean tai muiden enemmän kuormittavien aineiden käyttöön johtaisi käytännössä siihen, että turvallisten kiitotieolosuhteiden varmistamisesta aiheutuisi Suomen olosuhteissa merkittävä ympäristövaikutusten kasvu. Finavia

LIUKKAUDENTORJUNTA-AINEIDEN KÄYTÖSSÄ EI MERKITTÄVÄÄ MUUTOSTA

Liikennemäärä ja säätilat vaikuttavat kiitoteiden liukkaudentorjunta-aineiden käyttömääriin. Vuonna 2013 syksy oli Etelä-Suomessa lämmin, mutta muualla maassa vuosi oli sademääriltään ja lämpötiloiltaan lähellä keskimääräistä. Liukkaudentorjunta-aineiden kulutus oli noin viidenneksen edellisvuotta suurempaa. Vuoden 2012 talvikuukaudet olivat tavanomaista kylmempiä, mikä vähensi liukkaudentorjunta-aineiden käytön tarvetta säätiloiltaan normaaleihin vuosiin verrattuna.

Liukkaudentorjunta-aineiden käyttömäärä Finavian lentoasemilla



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

Liukkaudentorjunta-aineiden kokonaismäärästä noin puolet käytetään Helsinki-Vantaalla. Vuonna 2013 lentoasemalla tehtiin selvitys kemikaalikulutuksesta suhteessa vallinneisiin sääolosuhteisiin. Tuloksista voitiin havaita sääolosuhteista

johtuneen kemikaalien käytön vähentyneen kahden edellisen talvikauden aikana. Myönteinen kehitys on jatkuvan koulutuksen ja

toimintaohjeiden tarkistamisen sekä uuden kelinseurantajärjestelmän ansiota.

Jäänpoisto ja -esto Helsinki-Vantaalla yhä useammin keskitetyillä jäänpoistopaikoilla

Lentoyhtiöt vastaavat koneidensa jäänpoistosta ja -estosta. Käytettävää propyleeniglykolia ei ole luokiteltu haitalliseksi, mutta se aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta. Finavia kannustaa lentoyhtiöitä käyttämään koneiden irtolumen poistossa glykolinesteen sijaan mekaanisia keinoja kuten paineilmapuhallusta.

Tarvittavat jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyt suoritetaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla enenevässä määrin keskitetyillä jäänpoistopaikoilla, joilta käytettävät aineet saadaan tehokkaammin talteen. Helsinki-Vantaalla on kaksi keskitettyä jäänpoistoaluetta, joista uudemman kehittämiseen investoitiin vuonna 2013 merkittävästi.

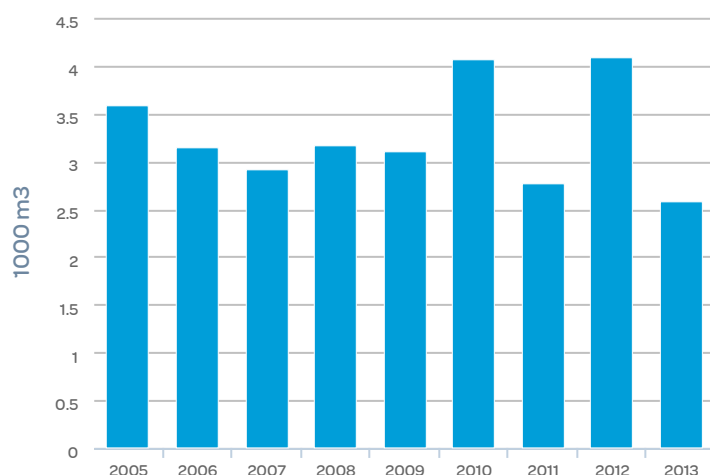
JÄÄNPOISTO- JA JÄÄNESTOAINEIDEN KÄYTTÖ VÄHENI

Liikennemäärä ja säätilat vaikuttavat lentokoneiden jäänpoistoaineiden käyttömääriin. Helsinki-Vantaalla käytetään kokonaismäärästä 70–80 %. Vuonna 2013 syksy oli lämmin Etelä-

Suomessa, mikä vähensi aineiden käyttömäärää erityisesti Helsinki-Vantaalla. Vuoden kokonaiskäyttömäärä jäi noin kolmanneksen pienemmäksi kuin edellisvuonna.

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.

Lentokoneiden jäänpoistoon ja -estoon käytetyn propyleeniglykolin määrä



Finavia investoi merkittävästi glykolijäämien keräykseen

Finavian jäänpoiston ympäristöstrategia valmistui vuonna 2013. Sen tavoitteena on minimoida lentokoneiden jäänpoisto- ja jäänestoaineiden ympäristövaikutukset. Vuonna 2013 Helsinki-Vantaalla jatkettiin merkittäviä investointeja keskitettyjen jäänpoistoalueiden kehittämiseen.

Jäänpoistossa ja -estossa käytettäviä propyleeniglykolinesteitä kerätään talteen käsittelyyn johtamista varten Helsinki-Vantaan, Tampere-Pirkkalan, Jyväskylän, Kuopion ja Oulun lentoasemilla. Talvikaudella 2012–2013 Helsinki-Vantaan lentoasemalla käytetystä noin 1,9 miljoonasta glykolilitrasta 81 prosenttia kerättiin talteen. Tampereella, Jyväskylässä, Kuopiossa ja Oulussa keräysaste vuonna 2013 oli 24 - 63 prosenttia. Keräysasteissa on vaihtelevien sääolosuhteiden aiheuttamaa vuosittaista heilahtelua. Osa glykolista myös kiinnittyy lentokoneiden pintaan, eikä sitä voida kerätä.

HELSINKI-VANTAALLA MERKITTÄVÄT YMPÄRISTÖINVESTOINNIT KESKITETTYN JÄÄNPOISTOON

Helsinki-Vantaalle laadittu jäänpoistostrategia ulottuu 15 vuoden päähän. Siinä tarkastellaan kapasiteetin, toiminnan, infrastruktuurin sekä vesiensuojelun kehittämisaskeleita. Pitkällä aikavälillä kaikki päälentoasemalla tehtävät jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyt pyritään hoitamaan keskitetyillä jäänpoistopaikoilla tai muilla toimintaan erityisesti varustetuilla paikoilla. Myös jäänpoisto- ja estokäsittelyä tekevien maahuolintayritysten ohjeistusta lisätään ja yhtenäistetään, ja propyleeniglykolinesteiden talteenkeräystä tehostetaan.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on kaksi keskitettyä jäänpoistoaluetta, joista ensimmäinen otettiin käyttöön vuonna 2008. Toinen keskitetty jäänpoistoalue on vielä osin rakenteilla. Sen ensimmäinen vaihe otettiin käyttöön vuoden 2012 alussa. Kokonaisuudessaan alue on käytössä vuoden 2014 loppuun mennessä. Alueella toteutettiin kesällä 2013 lentokoneiden maaliikennejärjestelyjä, ja työ jatkuu vuonna 2014 kahden käsittelypaikan rakentamisella. Helsinki-Vantaan

jäänpoiston kehittämishanke käsittää myös vanhemman jäänpoistoalueen parannuksia. Käsittelypaikkojen määrää suunnitellaan lisättävän, jotta yhä suurempi määrä koneita voidaan ohjata käsittelyyn pois terminaalin edustoilta. Työn valmistuessa kummallakin jäänpoistoalueella on neljä tai viisi käsittelypaikkaa. Lisäksi terminaali 1:n ja kiitotie 1:n väliin varustetaan käsittelyalue esimerkiksi potkurikoneiden käyttöön.

Toisen keskitetyn jäänpoistoalueen kehittämiseen investointiin noin 14 miljoonaa euroa vuonna 2013. Kokonaisuudessaan Finavia investoi jäänpoistoalueisiin vuosina 2010–2015 yhteensä 55 miljoonaa euroa.

JÄÄNPOISTOSTRATEGIA YHTENÄISTÄÄ OHJEISTUSTA LENTOASEMAVERKOSTOSSA

Lentoasemaverkoston jäänpoistostrategia valmistui vuonna 2013. Strategialla yhtenäistettiin lentokoneiden jäänpoistotoiminnan sijoittelun, maahuolintayritysten laitteiston vaatimustason ja käsittelyalueiden kunnossapidon periaatteet verkostolentoasemilla. Erityistä huomiota kiinnitettiin Tampereen, Jyväskylän, Oulun ja Kuopion lentoasemiin, joilla glykolia kerätään talteen.

KALLIOTUNNELI GLYKOLIPITOISTEN VESIEN JOHTAMISEKSI VALMISTUI

Helsinki-Vantaalla saatiin syksyllä 2013 päätökseen glykolipitoisten vesien johtamiseen käytettävän kalliotunnelin kunnostaminen ja tiivistäminen. Tunneli toimii välivarastona ennen kuin glykolipitoinen vesi pumpataan jätevesiviemäriin. Työn kokonaiskustannukset olivat noin 1,8 miljoonaa euroa.

Melunhallinta ja -seuranta tehostui edelleen

Lentokoneiden aiheuttama melu on merkittävä ympäristövaikutus lentoasemien lähialueilla. Vuonna 2013 Finavia avasi WebTrak-palvelun, joka mahdollistaa Helsinki-Vantaan lentokoneiden reittien ja melutason seurannan internetissä. Finavia jatkoi lisäksi 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 ympäristöluissa. Helsinki-Vantaan melunseurantajärjestelmässä on yhdeksän mittausasemaa, joilta saadaan tarkkoja tietoja eri konetyyppien aiheuttamista melutasoista. Tulokset ja toteutuneet lentoreitit raportoidaan Helsinki-Vantaan ympäristöluvan mukaisesti viranomaisille.

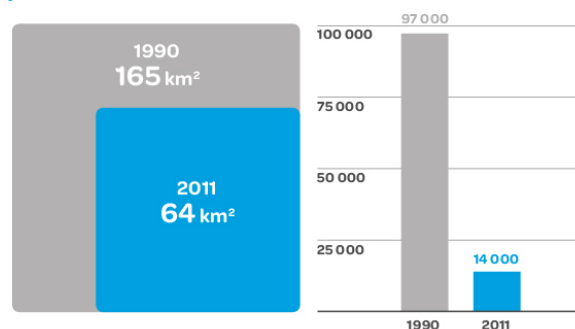


Helsinki-Vantaan lentokoneiden reitit
ja melutason seuranta internetissä



melun häiritseväksi kokemisen erot eri vuorokauden aikoina voidaan ottaa huomioon.

MELUALUEEN KEHITYMINEN HELSINKI-VANTAALLA: pinta-ala ja asukasmäärä



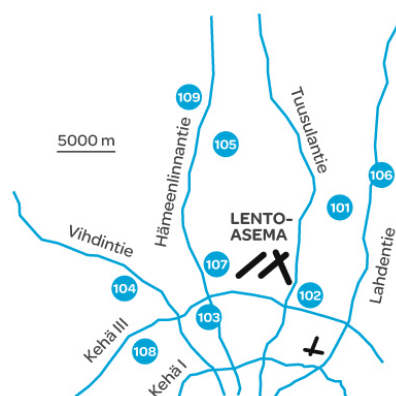
MELUALUE ON PIENENTYNYT JATKUVASTI

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 kehityksestä. Kun vuonna 1990 pääkaupunkiseudun lentomelualueella asui 97 000 ihmistä, oli melualue pienentynyt vuonna 2011 14 000 asukkaaseen. Liikenneilmailun laskeutumisten määrä väheni 82 900 laskeutumiseen vuonna 2013 (84 800).

Suomessa käytetään EU:n meludirektiivin mukaisesti lentokonemelun kuvaamiseen päivä-ilta-yömelutasoksi kutsuttua tunnuslukua Lden. Tunnusluku kuvaa vuositason 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

HELSINKI-VANTAAN MELUMITTAUSASEMAT

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



Lentomenetelmämuutokset vähensivät melua

Finavia on sitoutunut pitkäjänteiseen lentoreittien kehittämiseen. Vuonna 2013 Helsinki-Vantaalla valmistui kaksi laajaa teknistä selvitystä, joiden perusteella saapuvien koneiden laskeutumismenetelmiä muutettiin vähemmän melua tuottaviksi.

Laskeutumisreittien sijainti määräytyy kiitoteiden suunnan mukaan. Mahdollisuuksia uusien reittien kehittämiseen on vähemmän kuin lentoon lähtevien koneiden reittisuunnittelussa, jossa lähimmät tiheät asutuskeskittymät pyritään välttämään. Meluun voidaan kuitenkin vaikuttaa laskeutumismenetelmien oikealla valinnalla.

LÄHESTYISMENETELMIEN MUUTOS VÄHENTÄÄ MELUA KERAVALLA JA SIPOOSSA

Vuonna 2013 Finavia teki Helsinki-Vantaalla kaksi laajaa selvitystä ympäristömeludirektiivin vaatimukset täyttävän melunhallintasuunnitelman pohjaksi. Teknisten selvitysten perusteella osaa lentoasemalle laskeutuvien lentokoneiden lähestymismenetelmistä uudistettiin marraskuussa. Jatkossa idän suunnasta laskeutuvat koneet lähestyvät Helsinki-Vantaata aiempaa korkeammalla, mikä vähentää melua Keravalla ja Sipoossa etenkin ruuhka-aikoina sekä öisin.

MELUNHALLINTASUUNNITELMIA LENTOASEMAVERKOSTOSSA

Vuonna 2013 Finavia laati melunhallintasuunnitelmat myös Joensuun ja Malmin lentoasemille. Tampere-Pirkkalassa ja Vaasassa tehtiin meluselvitys ja mittaukset ympäristölupiin liittyen.

LÄHESTYMISISTÄ LÄHES 60 PROSENTTIA JATKUVAN LIU'UN MENETELMÄLLÄ

Myös lentokoneiden lähestymismenetelmien hienosäätö voi vähentää melua. Esimerkiksi jatkuvan liu'un lähestymisessä

voidaan pyrkiä hallitsemaan lentokoneen nopeutta sillä tavoin, että laipat ja laskutelineet avataan mahdollisimman myöhään. Pienempi lentonopeus vähentää lähestymismelua.

Vuonna 2013 lähes 60 prosenttia Helsinki-Vantaalle saapuvista koneista laskeutui jatkuvaa liukua käyttäen, mikä vähentää melua 10 kilometrin etäisyydellä lentoasemasta. Lentoasemaverkoston muilla kentillä jatkuvan liu'un laskeutumisten osuus kaikista laskeutumisista oli suurempi johtuen vähemmän liikennöidystä ilmatilasta.

MYÖHÄISEN ILLAN JA VARHAISEN AAMUN MATKUSTAJALIIKENNE TURVATTAVA

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on harkinnut vuonna 2013 ilmailulain mukaisesti toimeenpanopäätöstä Helsinki-Vantaan lentoaseman yöliikenteen rajoittamisesta ympäristölupamääräysten kuvaamalla tavalla. Päätös rajoittaisi suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle yöaikana. Trafin päätösharkinta valmistunee vuoden 2014 aikana, ja mahdolliset päätöksen mukaiset 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.

Helsinki-Vantaan melunseuranta internetiin

Finavian tavoitteena on parantaa melunhallintaan liittyvää viestintää ja käydä jatkuvaa vuoropuhelua lentoasemien lähialueiden paikallisyhteisöjen kanssa. Vuonna 2013 keskiössä oli verkkoviestinnän kehittäminen.

Lentoliikenteen ja melun seuraamiseen tarkoitettu WebTrak-palvelu avattiin internetissä toukokuussa. Helsinki-Vantaalla toimiva yhdyskuntamelun mittausjärjestelmä ja siihen liittyvä avoin internetsivusto on Suomessa ainutlaatuinen.

WEBTRAKILLA NOIN 150 KÄYTTÄJÄÄ PÄIVÄSSÄ

WebTrak näyttää halutulla ajanjaksolla kaikkien lentokoneiden reitit ja sekuntikohtaiset melumittaustulokset palvelen esimerkiksi ilmailuharrastajia sekä asukkaita, jotka haluavat tarkemman kuvan lentoliikenteestä omassa kaupunginosassaan.

Palvelu tarjoaa yksityiskohtaista tietoa muun muassa lentokoneen sijainnista, korkeudesta ja tyypistä noin 70 kilometrin etäisyydellä Helsinki-Vantaan lentoasemasta. Sotilas-, hälytys- ja viranomaislennot eivät näy palvelussa.

Tutustu WebTrakiin www.finavia.fi/webtrak

YMPÄRISTÖPALAUTTEET

90 PROSENTTIA YMPÄRISTÖPALAUTTEESTA KOSKEE MELUA

Kaikesta Finavialle tulevasta ympäristöpalautteesta 90 prosenttia koskee melua. Noin viidennes meluaiheisesta palautteesta saadaan WebTrakin palautekanavan kautta. Meluun liittyen otetaan yhteyttä muun muassa silloin, kun yksittäinen kone, tietty lentosuunta tai lentoreitti koetaan häiritseväksi, tai kun lentoreitteihin tulee muutoksia.

Vuonna 2013 ympäristöaiheisia yhteydenottoja oli 420 (386), joista noin kolmannes oli toistuvia. Melun lisäksi 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.

KAUPUNKI	Eri henkilöitä	Yhteydenottoja yhteensä
Espoo	54	128
Helsinki	35	60
Järvenpää	0	0
Kauniainen	2	3
Kerava	13	37
Nurmijärvi	0	0
Sipoo	3	3
Tuusula	8	8
Vantaa	64	113
Muu tai ei tiedossa	52	68
Yhteensä	231	420

Palveluosaamisen merkitys erottautumistekijänä kasvaa

Palvelumme ja tapamme kohdata asiakkaat ovat Finavian erottautumistekijöitä lentoasemien välisen kilpailun kiristytessä. Jokainen finavialainen on paitsi oman alansa asiantuntija myös 19 miljoonan matkustajan ja 3 000 työkaverinsa asiakaspalvelija. Helsinki-Vantaan kehittämisohjelman käynnistyminen lisää osaavan ja motivoituneen henkilöstön tarvetta entisestään.

Osaamisen kehittäminen oli yksi Finavian vuoden 2013 pääteemoista. Keskitimme erityisesti henkilöstömme palveluosaamisen ja monipuolisen ammatillisen osaamisen kehittämiseen sekä johtamiskulttuuriin.

HELSINKI-VANTAA KEHITTÄMISOHJELMA LISÄÄ AMMATTILAISTEN TARVETTA

Olemme onnistuneet parantamaan työn tuottavuutta ja tehokkuutta. Se on tavoitteemme myös jatkossa, jotta voimme säilyttää edullisen hintatason ja menestyä lentoasemien välisessä kilpailussa. Työn tehostamisen lisäksi tarvitsemme kuitenkin myös uusia osaajia.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisohjelma käynnistyi alkuvuonna 2014, ja matkustajamäärien odotetaan kasvavan tulevina vuosina. Uutta henkilöstöä tarvitaan sekä olemassa oleviin tehtäviin että erityisosaajia investointien toteuttamiseen. Palveluosaamisen merkitys terävöityy myös entisestään, kun lentoasemalla tehdään muutos- ja rakennustöitä.

ILMAILU ASETTAA ERITYISVAATIMUKSIA OSAAMISELLE

Lentoasematoiminta ja lennonvarmistus asettavat toimialana useita vaatimuksia henkilöstön ammattitaidolle ja pätevyydelle. Noin 70 prosentilla henkilöstöstä on säännöllisesti pakollisia koulutuksia, jotka johtuvat toimialan erityisvaatimuksista. Sääntelyn tiukentuminen tuo uusia kelpoisuusvaatimuksia eri tehtävissä toimiville.

Merkittävä osa kouluttautumisesta tapahtuu työn ohessa, ja pätevyys osoitetaan säännöllisin testeillä, jotka työntekijän on läpäistävä voidakseen työskennellä tehtävässään. Muodolliset

pätevyysvaatimukset koskevat ennen kaikkea teknistä henkilökuntaa ja kunnossapitohenkilökuntaa, lennonvarmistuksessa työskenteleviä sekä turvatarkastusten henkilökuntaa. Keskimäärin jokainen finavialainen osallistui koulutuksiin 2,5 työpäivää (3,6).



MONIOSAAMINEN ARKIPÄIVÄÄ VERKOSTOLENTOASEMILLA

Moniosaamisen vaatimus jatkaa kasvuaan erityisesti pienillä verkostolentoasemilla: samalla työntekijällä on oltava pätevyys useamman eri tehtävän hoitamiseen, jotta lentoasema voi toimia mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Useat erilaiset tehtävät tuovat vaihtelua työpäiviin, ja työntekijä voi kehittää omaa osaamistaan monipuolisesti. Osana moniosaajuuden kehittämistä Finaviassa kiinnitetään erityistä huomiota myös esimiestyöskentelyyn, jotta erilaisten tehtävien hoitaminen on työntekijöille mahdollisimman sujuvaa ja joustavaa.

Finaviassa on vuodesta 2012 kiinnitetty erityistä huomiota sisäiseen rekrytointiin, ja useat henkilöt vaihtoivat vuoden 2013 aikana talon sisällä uusiin tehtäviin.

Kohtaamme vuosittain miljoonia ihmisiä

Finavian sidosryhmäkenttä on laaja ja ulottuu suomalaisesta yhteiskunnasta yksittäiseen matkustajaan. Toimimme 114 lentoyhtiöasiakkaan kanssa ja kohtaamme vuosittain noin 19 miljoonaa matkustajaa. Myös vuoropuhelumme viranomaisten ja päättäjien sekä lentoasemien lähistöjen asukkaiden kanssa on tiivistä.

Kuuntelemme avoimesti sidosryhmiämme ja otamme niiden tarpeet ja näkökulmat huomioon liiketoimintamme kehittämisessä. Vuonna 2013 toteutimme muun muassa sidosryhmätutkimuksen, jossa kartoitimme poliittisten päättäjien, yhtiön kannalta keskeisten ministeriöiden virkamiesten, edunvalvontakentän sekä maakuntavaikuttajien näkemyksiä ja odotuksia liittyen Finavian toimintaan ja sidosryhmäyhteistyöhön.

Osallistuimme vuonna 2013 myös laajempaan, suurelle yleisölle suunnattuun yrityskuvatutkimukseen. Finavian maine on tutkimuksen mukaan säilynyt vakaana huolimatta muun muassa Suomen aluelennonjohdon siirtämiseen, lennonjohtajien työehtosopimusneuvotteluihin sekä lentoliikennestrategiaan liittyvästä julkisuudesta. Tulokset esimerkiksi Finavian vastuullisuuden, palveluiden laadun ja toimintavarmuuden myötä olivat parantuneet.

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 2013 aikana vastaamaan sidosryhmiemme odotuksiin.

	Sidosryhmien esille nostamia asioita	Esimerkkejä Finavian toimista 2013	Vuorovaikutuksen kanavia
Lentoyhtiöasiakkaat	- Tehokkaat ja täsmälliset lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelut, toiminnan jatkuva kehittäminen - Kilpailukykyinen hinnoittelu - Tiivis ja avoin yhteistyö - Lentoasemien ympäristövaikutusten hallinta	- Jatkuva yhteistyö lentokoneiden kääntymisaikojen nopeuttamiseksi ja jatkuvan liu'un laskeutumisten edistämiseksi - CDM-toimintatapa Helsinki-Vantaalla - Helsinki-Vantaa Euroopan 4. edullisin päälentoasema - Uudet kansainvälisen tason palvelut matkustajille - Matkustamisen sujuvoittaminen esim. automaatiota lisäämällä - Investoinnit keskitettyihin jääänpoistoalueisiin Helsinki-Vantaalla	- Tapaamiset, keskustelut, jatkuva vuoropuhelu ja yhteistyö - Toimialan järjestöt - Finavian kansainvälinen näkyvyys
Matkustajat	- Lentoturvallisuus - Tarkoituksenmukainen lentoasemaverkosto ja monipuoliset yhteydet Suomessa ja kansainvälisesti - Sujuvuus lentoasemalla, asiakaspalvelun korkea taso - Monipuoliset ostos- ja palvelumahdollisuudet	- Jokapäiväinen työ lentoturvallisuuden takaamiseksi - Toiminnan tehostaminen lentoasemien ylläpitämiseksi - Palveluyrityksenä kehittyminen - Uudet palvelut ja ostosmahdollisuudet - Lentoasemien elämyksellisyys lisääminen - Helsinki-Vantaan kehittämisohjelman valmistelu	- Henkilökohtaiset palvelutilanteet - Asiakaspalautekanavat ja matkustajatytytyväisyystutkimukset - Internet, sosiaalinen media, mobiilisovellukset - Lehdet ja muut julkaisut - Tapahtumat

		• Verkoston lentoasemien investointiohjelman valmistelu • Matkustajaviestinnän kehittäminen	
Henkilöstö	• Työhyvinvointi • Kannustava palkitseminen • Jatkuva osaamisen kehittäminen • Toiminnan tehostamiseen liittyvät kysymykset • Hyvä esimiestyö	• Työhyvinvointihankkeet, liikunta- ja kulttuurisetelit • Palkkausjärjestelmän kehittäminen, henkilöstöraho • Esimiestutkimus • Talent-mallin käyttöönotto • Muutostuki • Johtamisen ja esimies-alaistyön kehittäminen, esimieskoulutusten uudistaminen • Yhteistyön tiivistäminen henkilöstöjärjestöjen kanssa • Selkeämpi tavoitteiden asettaminen, suorituksen johtaminen ja arviointi	• Esimies-alaiskeskustelut • Intranet ja henkilöstölehti • Henkilöstötilaisuudet • Koulutukset • Työterveyshuolto • Työhyvinvointikyselyt • Esimiestutkimus • Luottamusmiesyhteistyö ja keskustelu henkilöstöjärjestöjen kanssa
Viranomaiset	• Sääntelyn noudattaminen	• Jatkuva sääntelyn ja Finavian omien ohjeistusten ja periaatteiden mukainen toiminta • Raportointi toiminnasta • Euroopan lentoturvallisuusviraston tulevien ilmailumääräysten käyttöönoton valmistelu • Vaikuttaminen toimialan sääntelyn kehittymiseen	• Jatkuva vuoropuhelu, tapaamiset, työryhmät
Päättäjät (valtio, kunnat)	• Kustannustehokkaiden lentoliikenteen palveluiden tarjoaminen • Suomen ja eri alueiden hyvä saavutettavuus • Elinkeinoelämän ja kilpailukyyn edistäminen toimivan lentoliikenteen keinoin	• Lentoliikennestrategiatyön tukeminen • Toiminnan tehostaminen osana lentoliikenteen palveluketjua • Kilpailukykyinen hinnoittelu • Maakuntaverkoston lentoasemien kehittäminen, esim. Oulu, Vaasa, Tampere-Pirkkala • Helsinki-Vantaan kehittämisohjelman valmistelu	• Jatkuva vuoropuhelu, tapaamiset, työryhmät • Tutkimukset

		• Verkoston lentoasemien investointiohjelman valmistelu • Aktiivinen sidosryhmäyhteistyö (mm. päättäjätutkimus)	
Lentoasemien lähistöjen asukkaat	• Lentokonemelun ja muiden ympäristövaikutusten minimointi • Avoin keskusteluyhteys	• Lentoreittien ja lentokonemelun seurantajärjestelmä Webtrakin käyttöönotto Helsinki-Vantaalla • Vesi- ja maaperäpäästöjen pienentäminen esimerkiksi jäänpoistopaikkojen käyttöä tehostamalla • Lentokoneiden jatkuvan liu'un laskeutumisten edistäminen • Muutokset osassa Helsinki-Vantaan lähestymismenetelmiä	• Asukaspalautekanavat (ml. Webtrak-palautekanava) • Säännöllinen raportointi asukkaille • Internet, sosiaalinen media
Yhteistyökumppanit, alihankkijat ja toimittajat	• Molempia osapuolia hyödyttävät liikesuhteet • Toimittajien tasapuolinen kohtelu • Finavian kyky vastata sovituista velvoitteista • Finavian vastuullisuus ja hyvä maine kumppanina	• Hankintaprosessin yhtenäistäminen • Toimittajasuhteen hoidon keskittäminen	• Sopimusneuvottelut • Seurantapalaverit • Päivittäiset yhteydet
Rahoittajat	• Tuotto sijoitukselle • Taloudellisesti kestävästi johdettu liiketoiminta • Toiminnan ja raportoinnin läpinäkyvyys • Vastuullisuus	• Maksut rahoittajille sovitusti • Taloudellisten tavoitteiden saavuttaminen • Riskienhallinta • Finavian toimintaperiaatteiden ja -ohjeiden mukainen liiketoiminta	• Tapaamiset • Tiedotteet ja tiedotustilaisuudet • Taloudellinen raportointi
Media	• Luotettavaa, avointa ja ajantasaista tietoa Finaviasta • Johto ja viestintä median tavoitettavissa	• Aktiivinen tiedottaminen ja viestintä • Tavoitettavuus esimerkiksi mediadeskin kautta	• Tiedotteet ja tiedotustilaisuudet • Haastattelut • Taustoittavat tapaamiset • Tapahtumat ja vierailut

Finavian sidosryhmiin kuuluvat myös yleisilmailun harrastajat. Yleisilmailu on Finavialle voimakkaasti alikatteellista, sillä siitä saatavat tulot jäävät oleellisesti alle yleisilmailun aiheuttamien kustannusten.

Pitämällä yleisilmailijoiden kausikorttien hintatasot alhaisina Finavia mahdollistaa kuitenkin yleisilmailun lentoasemillaan eri puolilla Suomea. Finavia tukee suomalaista yleisilmailua vuosittain sadoilla tuhansilla euroilla.

Finavia vaikuttaa toimialan kehittymiseen laaja-alaisesti

Finavia osallistuu toimialan kehittämiseen useiden järjestöjen ja toimielinten kautta. Vuonna 2013 perustettiin pohjoismainen yhteistyöverkosto biopolttoaineisiin liittyen.

Finavia on muun muassa kansainvälisen lentoasemajärjestön ACI Euroopan 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.

YHTEISTYÖVERKOSTO BIOPOLTTOAINEISIIN LIITTYEN

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 kestävä kehitystä.

Hyväntekeväisyystoiminta ja sponsorointiperiaatteet

Finavia osallistuu sidosryhmiensä hyvinvoinnin ja toiminnan tukemiseen. Finavia lahjoittaa vuosittain rahaa lähinnä pääyhteistyökumppaneiden kautta yhtiön yhteiskunnallisesti tärkeiksi katsomiin hyväntekeväisyyskohteisiin. Sponsorointi kohdistuu Finavian liiketoiminnan edistämiseen yhtenä markkinoinnin keinona. Vuonna 2013 Finavia käytti hyväntekeväisyyteen ja sponsorointiin yhteensä noin 55 000 euroa.

Finavian hyväntekeväisyystoiminta on viime vuosina kohdistunut ensi sijassa nuorten ja lasten hyvinvointiin. Matkustajat ovat voineet lahjoittaa vuodesta 2008 lähtien matkalta jääneet kolikkonsa Plan Suomi -säätiön toiminnan tukemiseen. Vuoden 2013 loppuun mennessä Finavian ja Planin yhteinen varainkeruu oli tuottanut yli 100 000 euroa, jotka on käytetty kehitysmaiden lasten arjen tarpeisiin.

Kesäkuusta 2011 alkaen matkustajat ovat voineet 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 veloitusetta Planin käyttöön.

Lisäksi vuonna 2013 Finavia tuki -seuraavia paikallisia toimijoita: Kiekko-Vantaa, Ilmailumuseoyhdistys, Team 10K (kuumailmapalloonäytys) sekä Uusi Lastensairaala 2017 -hanke. Yhteensä Finavia lahjoitti hyväntekeväisyyteen 3 700 euroa vuonna 2013. Finavia ei ole antanut poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille raha- tai muita lahjoituksia.

Finavia aloitti vuonna 2010 sponsorointiyhteistyön World Cup Levi -tapahtuman kanssa. Yhteistyö jatkui myös vuonna 2013. Lapland Race tuo näkyvyyttä Finavian Lapin lentoasemille (Lapland Airports). 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 2013 hankinnat olivat yhteensä noin 232 miljoonaa euroa.

Finavian hankinnat voidaan jakaa neljään hankintakategoriaan:

- lennonvarmistukseen liittyvät pienhankinnat, laitteet ja palvelut
- konekalusto, kunnossapito, polttoaineet ja kemikaalit
- kiinteistöjen ylläpito ja turvallisuus
- konsernin yhteiset palvelut

Lisäksi Finavian hankintoihin liittyy matkustajapalvelujen ostot sekä urakointipalvelujen hankinnat.

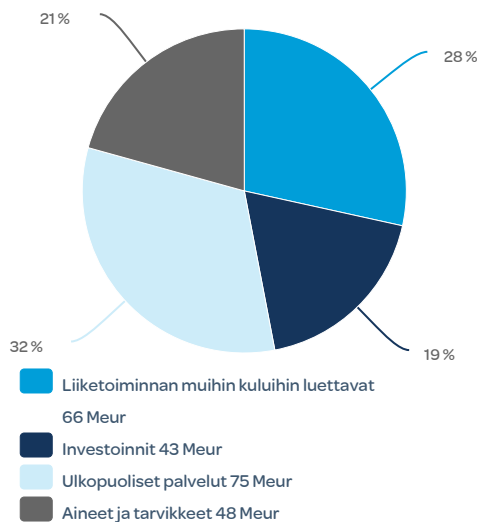
Vuonna 2013 Finavian hankinnat olivat yhteensä noin 232 miljoonaa euroa (246). Aineisiin ja tarvikkeisiin käytettiin noin 48 miljoonaa euroa (49) ja ulkopuolisia palveluja ostettiin 75 miljoonalla eurolla (75). Investoinnit, noin 43 miljoonaa euroa (53) muodostivat 18,5 % hankinnoista (21 %).

Vuoden 2013 merkittävin investointi, 13,6 miljoonaa euroa, oli Helsinki-Vantaan keskitetyn jäänpoistopaikan kehittäminen. Investointien osuus Finavian tavaroista ja palveluista kasvaa merkittävästi Helsinki-Vantaan 900 miljoonan euron kehittämisohjelman ja verkostolentoasemien 35 miljoonan euron investointiohjelman käynnistyessä vuonna 2014.

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

Finavia ostaa suuren osan käyttämistään tavaroista, palveluista ja investointihyödykkeistä Suomesta. Vuonna 2013 Finavialla oli yhteensä 3 492 tavarantoimittajaa.

Hankinnat



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 kauppiastapaa, EU-asetusta Tunnetun toimittajan statuksesta sekä Finavian eettisiä periaatteita.

TOIMINNAN LAADUN SEURANTAA KOKO SOPIMUSSUHTEEN AJAN

Toimittajan 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.

Toimittajien ja alihankkijoiden toiminnan ja sen laadun seurannasta sovitaan yhdessä sopimussuhteen alkaessa. Toiminnan laatua tarkkaillaan koko sopimuskauden ajan, ja seurantapalaverien tiheys riippuu hankinnan luonteesta. Toimittajaseurannassa otetaan vuonna 2014 käyttöön uusi Supplier Relationship Management -järjestelmä.

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 2013 vastuullisuusraportoinnissa Global Reporting Initiative 3.1 -ohjeistoa (B-taso). Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitettua lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Tunnuslukuista ja niiden

laskentaperiaatteista on kerrottu tarkemmin kohdassa Raportointiperiaatteet.

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

Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille

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

Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa kestäväällä 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 kestäväällä 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 tavarantoimittajien ja palveluntoimittajien sekä muiden kumppaneiden kanssa.

Alla oleva taulukko esittää, kuinka Finavia loi taloudellista lisäarvoa sidosryhmilleen vuonna 2013. Palvelun- ja tavarantoimittajien osuus jaetusta lisäarvosta vuonna 2013 oli 48 prosenttia (50), henkilöstön 42 prosenttia (42), julkisen sektorin 6 prosenttia (7) ja rahoittajien neljä prosenttia (1).

TALOUDELLINEN LISÄARVO SIDOSRYHMILLE, MEUR

LISÄARVON TUOTTAMINEN		2013	2012	2011
Asiakkaat	Liikevaihto, liiketoiminnan muut tuotot ja rahoitustuotot (sisältää valmisteveron)	355,0	368,8	378,3
LUOTU LISÄARVO		355,0	368,8	378,3
LISÄARVON JAKAUTUMINEN				
Palvelun- ja tavarantoimittajat	Ostetut tavarat, materiaalit ja palvelut, liiketoiminnan muut kulut (vähennetty Trafín maksut, kiinteistöverot ja vapaaehtoiset henkilöstökulut)	165,1	180,2	173,9
Henkilöstö	Palkat ja palkkiot, eläkekulut, muut henkilöstösisvukulut, vapaaehtoiset henkilöstökulut	145,0	152,0	148,2
Julkinen sektori	Henkilöstösisvukulut, tuloverot, arvonnäisäverot, kiinteistöverot, maksut Trafille (ei sisällä lentoyhtiöiltä perittävää valvontamaksua)	20,2	24,6	28,7*
Rahoittajat	Korot ja muut rahoituskulut	12,2	5,3	7,4
Omistajat	Osingot (tilikaudelta 2013 jaetaan osinkoa 1,7 milj. euroa)	0	0	0
Yhteisöt	Lahjoitukset	0	0	0
JAETTU LISÄARVO		342,6	362,1	358,1
JÄTETTY LIIKETOIMINNAN KEHITTÄMISEEN		12,4	6,8	20,2

**) Vuonna 2011 lentoliikenteen valvontamaksu 7,9 meur on kirjattu Finavian tulokseen ja näkyy yllä olevassa laskelmassa vuoden 2011 julkisen sektorin osuudessa. Vuosilta 2012 ja 2013 valvontamaksu ei näy Finavian tuloksessa eikä sitä ole huomioitu yllä. Lentoliikenteen valvontamaksu on lentoyhtiöiltä kerättävä Liikenteen turvallisuusviranomaisen Trafín lakisääteinen valvontamaksu, jonka Finavia tilittää Trafille. Finavian keräämistä veroista ja veroluonteisista maksuista on lisää tietoa osiossa Verot.*

Vuonna 2013 Finavia maksoi palkkoja ja palkkioita yhteensä 115,9 miljoonaa euroa (121,4), eläkekuluja 20,6 miljoonaa euroa (21,8) ja muita henkilöstösisvukulua 6,2 miljoonaa euroa (6,8). Vapaaehtoiset henkilöstökulut olivat 8,5 miljoonaa euroa (8,8).

Tavarantoimittajien ja palveluiden toimittajille maksettiin aineista ja tarvikkeista yhteensä 40,8 miljoonaa euroa (43,8), ulkopuolisista palveluista 48,6 miljoonaa euroa (46,9) ja investointitavaroista ja -palveluista 42,0 miljoonaa euroa (45,1). Liiketoiminnan muut kulut vähennettyinä Trafín maksuilla, kiinteistöverolla ja vapaaehtoisilla henkilöstökuluilla olivat 33,7 miljoonaa euroa (44,5).

Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset

Finavian toiminnalle on asetettu erityistehtäviä ja niiden toteuttamiseen liittyviä tavoitteita sekä taloudellisia tavoitteita. Yhtiö saavutti tavoitteet tilikaudella 2013.

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 2013 olivat samat kuin vuonna 2012.

Finavialle on asetettu erityistehtäviä liittyen lentoasemaverkoston ylläpitämiseen sekä valtion ilmailun tarvitsemien lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen tuottamiseen, joita on kuvattu alla taloudellisten tavoitteiden yhteydessä.

Tavoite tai edellytys	Vuonna 2013 (2012)
Tehokkuus: kilpailukykyiset hinnat eurooppalaisessa vertailussa	Helsinki-Vantaan lentoasema oli neljänneksi edullisin lentoasema Euroopan 23 päälentoaseman joukossa. Vuonna 2012 sija oli samoin neljäs.
Tulotaso: riittävä tulorahoitus toiminnan kehittämiseen ja rahoituksen turvaamiseen	Konsernin tilikauden tulos oli 15,1 milj. euroa (15,5). Vuonna 2013 saavutettiin riittävä tulorahoitus toiminnan rahoituksen turvaamiseen.
Omavaraisuusaste: vähintään 40 %	46,9 % (46,1 %)
Osingot: Finavia maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa.	Emoyhtiön tilikauden tulos oli 6,8 milj. euroa (3,0). Yhtiökokous päätti, että tilikaudelta 2013 jaetaan osinkoa 1,7 milj. euroa. *)
Erytistehtävien kustannustehokas järjestäminen yhteiskunnalle	Lentoasemaverkoston toiminnan tehostaminen jatkui. HTV määrä aleni edelleen. Lentoasemainvestointeja kohdennettiin enenevässä määrin 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 kehittämisohjelmaa varten vuonna 2013. Sijoitus on pystyttävä palauttamaan valtiolle osinkoina.
Lentoasemien rakentamiseen Finavia voi saada osittaista tukea valtiolta ja ELY-keskuksilta	Vuonna 2013 Finavia sai Vaasan lentoaseman matkustajaterminaalin uudistamista varten julkista rahoitusta Vaasan kaupungilta 325 000 euroa. Hankkeen kokonaishinta oli 1 milj. euroa, josta Finavian osuus 675 000 euroa. Vuonna 2012 Finavia sai Oulun lentoaseman laajennusta varten julkista rahoitusta 2,2 milj. euroa. Laajennuksen kokonaishinta oli 21 milj. euroa ja Finavian osuus siitä oli 9 milj. 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 noin 1,4 miljoonaa euroa.

Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset

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

	Suora vaikutus	Epäsuora vaikutus
Suomalainen yhteiskunta	Toimiva lentoliikenne tukee keskeisesti Suomen kansallista kilpailukykyä. Finavian vastuulla on huolehtia lentoasemien kilpailukykyä kattavien lentoyhteyksien ylläpitämiseksi. Koko lentoliikenteen osuus Suomen bruttokansantuotteesta oli vuonna 2011 noin 3,2 prosenttia. Lentoliikenne työllistää Suomessa suoraan tai välillisesti 100 000 ihmistä. Yksin Helsinki-Vantaan alue työllistää noin 20 000 henkilöä.	
Asiakkaat	- Finavia mahdollistaa kattavat lentoyhteydet liike-elämälle ja kotitalouksille. - Lentoyhtiöasiakkaille Finavia tarjoaa kustannustehokkaita ja täsmällisiä lentoasemapalveluita. - Finavia mahdollistaa lentoharrastuksen sekä yritysluonteisen lentotoiminnan edullisilla kausimaksuilla.	- Finavia on sitoutunut kehittämään liiketoimintaansa kestäväällä tavalla, joka varmistaa lentoliikenteen toimintaedellytykset Suomessa. - Finavia pyrkii tehostamaan jatkuvasti toimintaansa, mikä tukee asiakaslähtöistä 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 2013 lopussa 2 814 henkilöä (2 840). - Finavia tarjoaa työpaikkoja eri puolilla Suomea, kaikilla lentoasemillaan. - Vuoden 2014 alussa käynnistyneen Helsinki-Vantaan kehittämisohjelman työllisyysvaikutus on arviolta 14 000 työvuotta.	- Maksetut palkat ja palkkiot vaikuttavat yksityiseen kuluttamiseen, ja henkilöstön maksamat verot yhteiskunnallisen hyvinvoinnin tuottamiseen. - Finavia investoi henkilöstönsä osaamiseen erilaisin koulutuksin, kannustaa lentoasemilla moniosaajuuteen sekä tukee henkilöstönsä hyvinvointia eri keinoin.
Tavar- ja palveluidentoimittajat	- Finavia ostaa mm. kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluja, vartiointi- ja turvatarkastuspalveluja, rakentamis- ja urakointipalveluja sekä asiantuntijapalveluja, kuten sääpalveluja. - Merkittävimmät investoinnit liittyvät lentoasemien kehittämiseen ja ylläpitämiseen. Vuonna 2013 merkittävin	- Finavia pyrkii pitkäaikaisiin yhteistyösuhteisiin. Toimintaa kehitetään läheisessä yhteistyössä kumppaneiden kanssa, mikä tukee myös toimittajien liiketoimintamahdollisuuksia.

	investointi oli Helsinki-Vantaan lentoaseman etäjäanpoistoalueen kehittäminen. - Vuoden 2013 aikana päätettiin käynnistää Helsinki-Vantaalla vuoteen 2020 ulottuva 900 milj. euron kehittämisohjelma.	
Suomen valtio	- Finavia maksaa tuloveroja, arvonlisäveroa ja valmisteveroja. - Finavia kerää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín puolesta lentoliikenteen valvontamaksua, joka oli 11,1 milj. euroa vuonna 2013 (11,1). Maksu tilitetään Trafille. - Finavia maksaa osinkoa Suomen valtiolle tuloksensa ja jakokelpoisten varojensa puitteissa.	- Finavia tukee yhteiskunnan kehittymistä ja hyvinvointia maksamalla veroja sekä tarjoamalla työpaikkoja Suomessa. - Finavia pyrkii toimimaan taloudellisesti kestäväällä 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.	- Finavia pyrkii pitämään omavaraisuutensa tasolla, joka mahdollistaa rahoituksen saatavuuden ja kohtuullisen korkotason. Omavaraisuusaste 31.12.2013 oli 46,9 % (46,1).

Finavian toiminnan verot ja veroluonteiset maksut

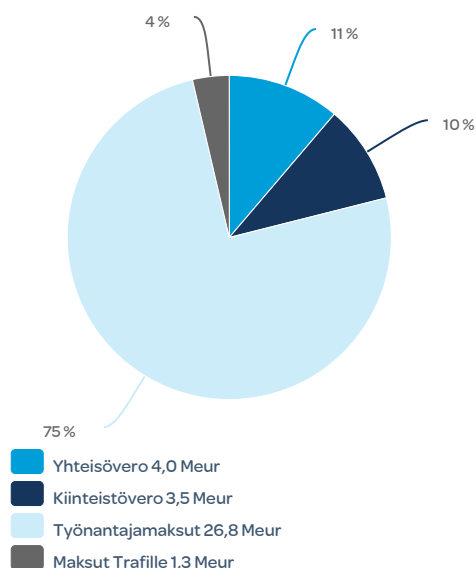
Finavian liiketoiminnasta syntyy vuosittain veronsaajille verokertymää useiden eri verojen ja veroluonteisten maksujen muodossa.

Finavian maksettavia veroja ja veroluonteisia maksuja oli vuonna 2013 yhteensä 35,6 miljoonaa euroa (40,0). Finavia keräsi veroja ja veroluonteisia maksuja vuonna 2013 yhteensä 48,2 miljoonaa euroa (49,4). Kyseiset verot ja veroluonteiset maksut eivät jää Finavian tulokseen, vaan yhtiö toimii näiden osalta läpilaskuttajana.

Finavia-konsernilla on toimintaa ainoastaan Suomessa, ja yhtiö maksoi vuonna 2013 kaikki veronsa Suomeen.

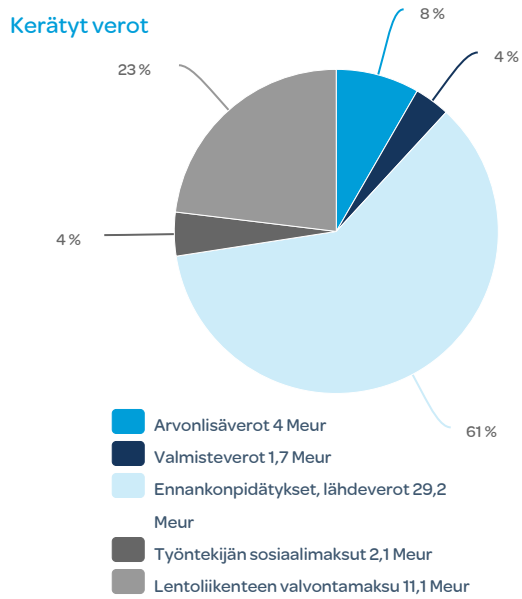
Alla olevissa graafeissa on esitetty yhteenveto merkittävimmistä Finavia-konsernin maksettavista sekä keräämistä veroista ja veroluonteisista maksuista vuonna 2013.

Maksettavat verot



Yhteisövero sisältää tilikauden tulokseen kirjatut verot sekä edelliseltä kaudelta kirjatut verot (ei sisällä laskennallisia veroja).

Maksut Trafille sisältävät infran valvontamaksut sekä muut ilmailuun liittyvät maksut.



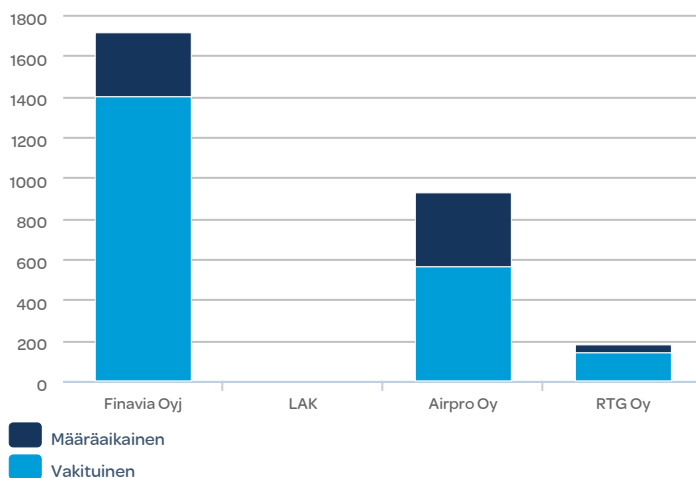
Lentoliikenteen valvontamaksu on lentoyhtiöiltä kerättävä Liikenteen turvallisuusviranomaisen Trafín lakisääteinen valvontamaksu, jonka Finavia tilittää Trafille. Maksu ei liity Finavian

tuottamiin lentoasemapalveluihin ja se peritään eduskunnan vahvistamana viranomaismaksuna kaikilta lentoyhtiöiltä.

Tietoa Finavian henkilöstöstä

Finavia Oyj:n palveluksessa oli vuoden 2013 lopussa 1 634 henkilöä (1 718). Konsernin palveluksessa oli 2 814 henkilöä (2 840).

Henkilöstön määrä 31.12.2013

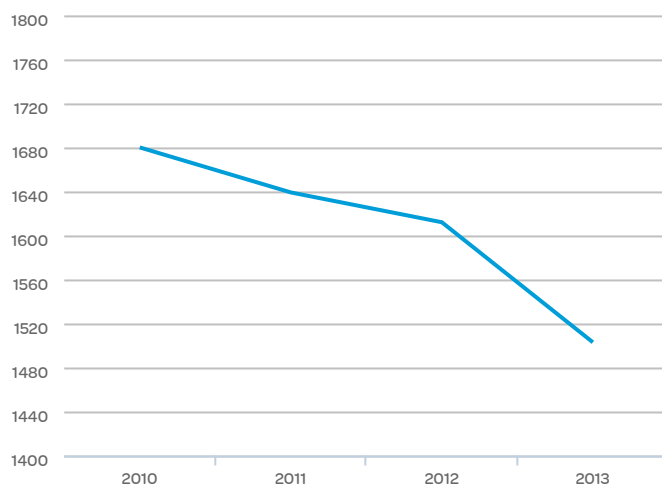


HENKILÖTYÖVUODET

Finavia Oyj:n henkilötyövuosi vuonna 2013 oli 1 503. Se laski edellisestä vuodesta 109 htv:tä yhtiön toiminnan uudelleenorganisoinnin seurauksena. Toiminnan tehostamisesta ja muutoksista henkilöstössä on kerrottu tarkemmin alempana.

Konsernissa keskimääräinen henkilöstömäärä henkilötyövuosina esitettynä oli 2 239 (2 413). Yhden henkilön htv voi olla vuodessa maksimissaan 1. Palkattomat poissaolot vähentävät htv:tä.

Henkilötyövuodet



htv	2013
Esikunta ja konsernipalvelut	263
Lennonvarmistusliiketoiminta	454
Matkustajapalvelut	46
Helsinki-Vantaan lentoasema	303
Avia College	30
Verkostoliiketoiminta	407
Enontekiön lentoasema	2
Ivalon lentoasema	17
Kemi-Tornion lentoasema	16
Kittilän lentoasema	15
Rovaniemen lentoasema	35
	<i>Lappi</i>
Kokkola-Pietarsaaren lentoasema	14
Kuusamon lentoasema	10
Oulun lentoasema	41
Kajaanin lentoasema	15
	<i>Pohjois-Suomi</i>
Hallin lentoasema	5
Joensuun lentoasema	15
Jyväskylän lentoasema	20
Kuopion lentoasema	32
Lappeenrannan lentoasema	17
Savonlinnan lentoasema	10
Utin lentoasema	4
Varkauden lentoasema	1
	<i>Itä- ja Keski-Suomi</i>
	104

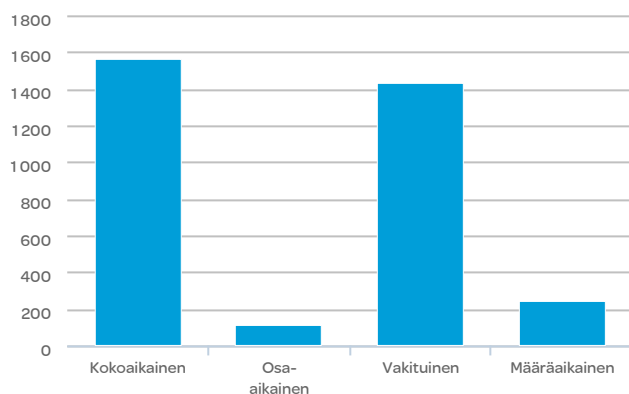
Helsinki-Malmin lentoasema	11
Kauhavan lentoasema	7
Maarianhaminan lentoasema	12
Porin lentoasema	16
Tampere-Pirkkalan lentoasema	31
Turun lentoasema	30
Vaasan lentoasema	28
<i>Länsi-Suomi</i>	<i>135</i>

Yhteensä**1503****HENKILÖSTÖ SOPIMUSTYYPEITTÄIN**

Finavia Oyj:n henkilöstöstä vakituisia vuonna 2013 oli 1 430 henkilöä (1 440) ja määräaikaista 246 (293). Kokoaikaisina

työskenteli 1 567 henkilöä (1 634) ja osa-aikaisina 109 henkilöä (100).

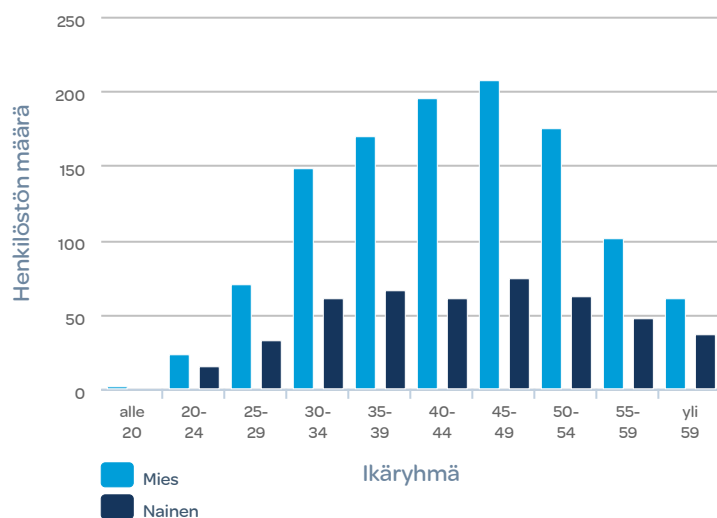
Finavia-konsernin henkilöstöstä vakituisia vuonna 2013 oli 2 012 henkilöä (2 118).

Henkilöstö sopimustyypeittäin

HENKILÖSTÖN IKÄ- JA SUKUPUOLIRAKENNE

Finavia Oyj:n vakituisen henkilöstön keski-ikä vuonna 2013 oli 43 (43). Koko Finavia Oyj:n henkilöstöstä vuoden 2013 lopussa oli miehiä 71 prosenttia ja naisia 29 prosenttia.

Henkilöstön ikä- ja sukupuolirakenne

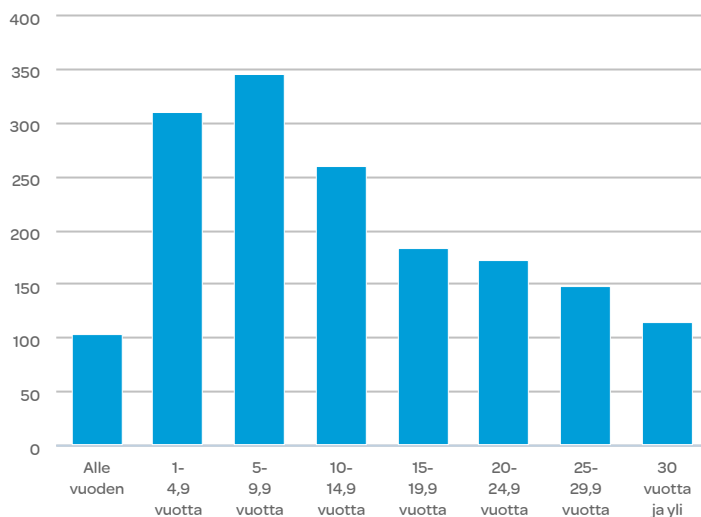


TYÖSUHTEIDEN KESTO

Vuonna 2013 lähes viidennes Finavia Oyj:n henkilöstöstä oli ollut palveluksessa 1–4,9 vuotta. Henkilöstöstä 5–9,9 vuotta palvelleita

oli 20 prosenttia ja 10–14,9 palvelleita oli 16 prosenttia. Yli 15 vuotta palvelleita oli yhteensä 37 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 2013

kokonaisvaihtuvuus laski 8,7 prosenttiin (9,6). Tulovaihtuvuuden osuus oli 1,1 prosenttia (2,0) ja lähtövaihtuvuuden 7,6 prosenttia (7,6).

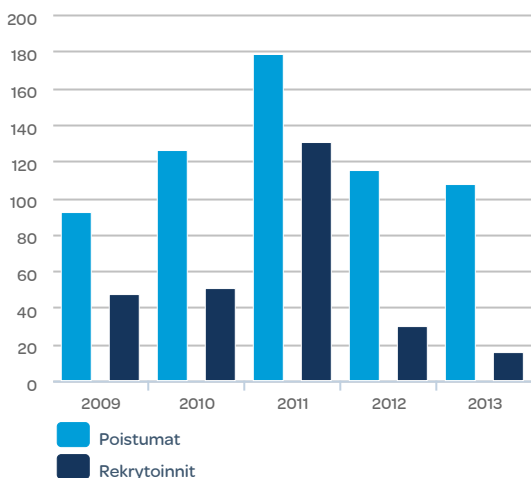
	Kokonaisvaihtuvuus, %	Lähtövaihtuvuus, %	Tulovaihtuvuus, %
Esikunta	3,53	3,53	0,00
Konsernipalvelut	22,62	20,35	2,26
Lennonvarmistusliiketoiminta	2,11	2,11	0,00
Helsinki Airport	8,97	6,81	2,15
Lentoasemaverkosto	7,90	6,88	1,02
Matkustajapalvelut	13,21	11,32	1,89
Yhteensä	8,68	7,56	1,12

MUUTOKSET FINAVIAN HENKILÖSTÖSSÄ

Vuonna 2013 henkilöstön määrän sopeuttamista jatkettiin alenevien liikennemäärien mukaan. Rekrytointien sijaan pois

lähtevien työntekijöiden töitä organisoitiin uudelleen. Myös ostopalveluja vähennettiin. Sisäistä tehtäväkiertoa vahvistettiin edelleen muun muassa Helsinki-Vantaan lentoasemalla myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä sekä palveluesimiestehtävissä, joihin on siirtynyt työntekijöitä myös Finavian tukitoiminnoista.

Vakituisen henkilöstön rekrytinnit ja poistumat



Toimintaa tehostettiin eri yksiköissä. Helsinki-Vantaalla uuden paloaseman käyttöönoton myötä toiminta päättyi kahdella paloasemalla, mikä johti neljän palomiehen vähentämiseen. Lisäksi toiminnan tehostaminen johti henkilöstövähennyksiin muun muassa konsernin talousyksikössä sekä IM-yksikössä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman IT Services -yksikkö siirtyi liikkeenluovutuksena Corenet Oy:lle. Liikkeenluovutuksen yhteydessä siirtyi yhteensä seitsemän henkilöä Corenetiin.

Finavia ilmoitti syyskuussa 2013 käynnistävänsä toimenpiteet aluelennonjohdon perustamiseksi Vantaalle. Finavia tarjoaa lennonjohtajille mahdollisuutta siirtyä Vantaalle aluelennonjohtajan työhön vaihteittain. Aluelennonjohdon perustamisesta Vantaalle kerrotaan lisää sivulla Lennonvarmistusliiketoiminnan tehostaminen.

Heinäkuussa 2013 loppuneiden yhteistoimintaneuvottelujen perusteella Finavia päätti, että Tampereen aluelennonjohdon operaattoritehtävät yhdistetään Vantaan lennonneuvontayksikköön, jossa toimintaa järjestellään uudelleen muun muassa toimenkuva- ja työaikajärjestelyillä. Päätöksen seurauksena aluelennonjohdossa vähennetään yhdeksän henkilötyövuotta sekä Vantaalla kahdeksan henkilötyövuotta. Ensisijaisesti henkilöstövähennykset pyritään hoitamaan eläköitymisillä ja tarjoamalla korvaavaa työtä Finaviassa. Mahdollisesti irtisanottaville tullaan tarjoamaan muutosturvapakettia.

Liikenteen vähenemisestä johtuen Finavia käynnisti tammikuussa 2014 Lappeenrannan lentoasemaa koskevat yhteistoimintaneuvottelut. Tavoitteena on työvuorojen määrän

sopeuttaminen muuttuneeseen tilanteeseen ja kulujen sopeuttaminen liikenteen tuottojen vähenemiseen.

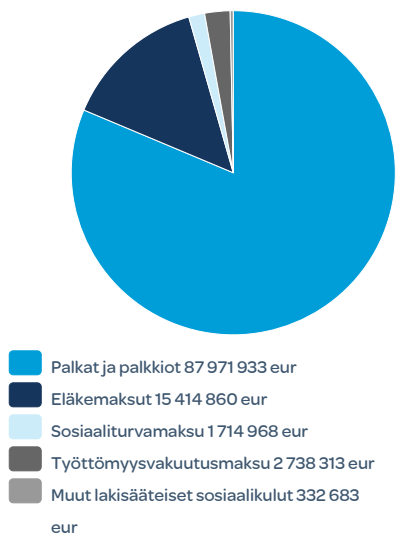
Varkaudessa lentoliikenne päättyi toistaiseksi vuoden 2013 lopussa, kun Varkauden kaupunki sekä valtio päättivät lopettaa lentoliikenteen taloudellisen tukemisen. Säännöllisen reittiliikenteen päättymisen takia yhteistoimintaneuvottelujen kohteena ovat kaikki Finavian työntekijät Varkauden lentoasemalla.

Henkilöstölle tarjotusta muutosturvasta kerrotaan lisää sivulla Työhyvinvointi.

TYÖVOIMAKUSTANNUKSET

Vuonna 2013 työvoimakustannukset Finavia Oyj:ssä olivat yhteensä 108 172 757 euroa (113 048 107).

Työvoimakustannukset



Työhyvinvointi Finaviassa

Työhyvinvoinnin parantaminen ja työurien pidentäminen on jatkuva tavoitteemme. Vuoden 2013 painopistealueita olivat muutosprosessien tukeminen, työkykyriskien pienentäminen, tuki- ja liikuntaelinsairauksien sekä mielenterveyden ongelmien vähentäminen ja vuorotyössä jaksaminen.

Vuonna 2013 toteutetun terveystarkastuksen perusteella käynnistettiin useita työhyvinvointihankkeita. Hankkeet keskittyivät painonhallintaan, esimiesten jaksamiseen, yli 50-vuotiaiden finavialaisten työkykyyn ja -hyvinvointiin, tuki- ja liikuntaelinsairauksiin sekä mielenterveyteen.

Työterveyshuolto keskitettiin yhdelle palveluntarjoajalle. Työterveyshuollon kokonaiskustannukset sekä sairaanhoidon että ennaltaehkäisevän työterveyshuollon osalta laskivat vuonna 2013 noin seitsemän prosenttia.

HUOMIO TUKI- JA LIIKUNTAELINSAIRAUKSIIN

Finavia tekee johdonmukaisesti työtä sairauspoissaolojen vähentämiseksi. Kiinnitämme erityistä huomiota työkykyriskien tunnistamiseen sekä työntekijöiden työkyvyn aktiiviseen tukemiseen.

Vuonna 2013 sairauspoissaoloprosentti pysyi edellisvuoden tasolla eli 3,56 prosentissa, ja alitti selvästi neljän prosentin tavoitteen. Sairauspoissaolopäivien lukumäärä laski neljä prosenttia. Finavian sairauspoissaoloprosentti on matala verrattaessa suomalaisen keskitasoon. Toimistotöissä

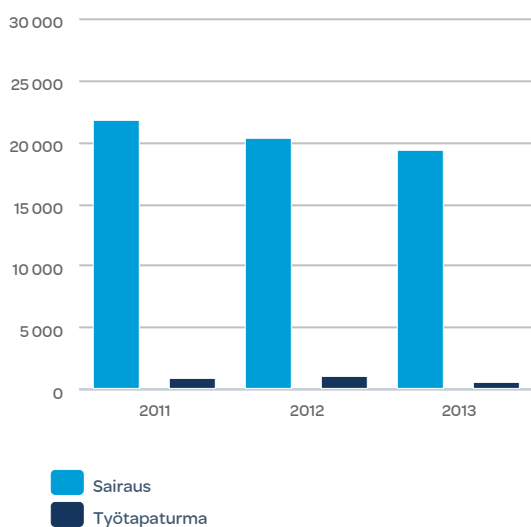
sairauspoissaoloprosentti on kuitenkin toimistosektorin keskiarvoa korkeampi.

Suurin sairauspoissaalojen ja työterveyshuollon vastaanottokäyntien syy Finaviassa on tuki- ja liikuntaelinsairaudet. Vuonna 2012 alkanut, yhdessä työterveyshuollon kanssa toteutettu hanke tuki- ja liikuntaelinsairauksien vähentämiseksi jatkui vuonna 2013. Vuosittainen liikuntakampanja toteutettiin marraskuussa 2013. Liikuntakampanjassa finavialaiset keräsivät liikkumalla yhteensä 3 000 euroa Lastensairaalan hyväksi.

Osana Finavian lennonvarmistusjärjestelmän uudistamista Helsinki-Vantaan lähestymislennon johdon työtilat uusittiin ergonomisiksi ja hiljaisiksi ympäri vuorokauden työskentelevää henkilöstöä varten.

Finavia on pyrkinyt lisäämään esimerkiksi kevennetyn ja korvaavan työn mallien käyttöä erityisesti ikääntyvän henkilöstön jaksamisen tukemiseksi. Työhyvinvointiin kiinnitetään erityistä huomiota myös pienillä lentoasemilla, joilla lentoliikenteen aikataulut ja henkilöstön useat, monia erityistaitoja vaativat tehtävät vaikuttavat työntekijöiden jaksamiseen.

Poissaolopäivät Finavia Oyj:ssä



TYÖTAPATURMATAAJUUS LASKI TUNTUVASTI

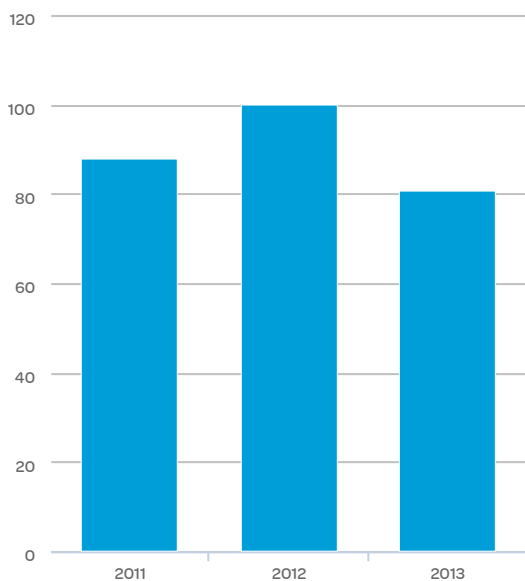
Vuonna 2013 tapaturmavakuutusyhtiön korvaamien työtapaturmien määrä laski Finaviassa 81 tapaturmaan (100). Luku sisältää myös ne työtapaturmat, joista ei aiheutunut poissaoloa.

Työtapaturmataajuus nousi hieman. Vuonna 2013 miljoonaa työtuntia kohti sattui 9,4 tapaturmaa, kun vastaava luku edellisessä

vuonna oli 8. Tapaturmataajuuteen on laskettu kaikki yli kolmen päivän poissaolon aiheuttaneet työtapaturmat. Työpaikalla aiheutuneita kuolemantapauksia ei ollut vuosien 2009–2013 aikana.

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

Tapaturmat Finavia Oyj:ssä



LAAJA TYÖNTEKIJÖIDEN MUUTOSTUKI

Finavia ilmoitti syyskuussa 2013 yhteistoimintaneuvottelujen jälkeen käynnistävänsä toimenpiteet aluelennonjohdon perustamiseksi Vantaalle. Tampereella työskenteleville Suomen aluelennonjohdon lennonjohtajille tarjotaan mahdollisuutta siirtyä Vantaalle aluelennonjohtajan työhön vaihteittain. Finavian tarjoamaan laajaan muutostukikokonaisuuteen sisältyy sekä henkinen tuki muutoksen käsittelyyn että kattava taloudellinen tuki muuttajalle perheineen.

Osa lennonjohto-operaattoreista, toimistohenkilökunnasta ja tekniikan parissa Tampereella työskentelevistä finavialaisista

siirtyy tulevaisuudessa uusiin tehtäviin Finavian sisällä, kun aluelennonjohdon operaattoritehtävät yhdistetään Vantaan lennonneuvontayksikköön. Niille henkilöille, joiden työt eivät jatku, tarjotaan kattava uudelleensijoituspalvelu ja yksilöllistä tukea vaihtoehtojen pohdintaan.

Finavia tarjoaa myös muissa yhteistoimintaratkaisuuksissa lainmukaista muutosturvaa paremman tukipaketin irtisanomisen kohteena olevalle henkilöstölle. Tähän sisältyy muun muassa työterveyshuollon tuki, uravalmennusta ja kouluttautumisraha, mikäli henkilö ei työllisty irtisanomisaikana. Aktiivisen työnhaun mahdollistamiseksi irtisanotulla henkilöllä ei ole myöskään työvelvoitetta irtisanomisaikana.

Jatkoimme palveluosaamisen kasvattamista

Osaamisen kehittäminen oli yksi Finavian vuoden 2013 pääteemoista. Keskityimme erityisesti henkilöstöme palveluosaamisen ja monipuolisen ammatillisen osaamisen kehittämiseen sekä johtamiskulttuuriin.

Finaviassa jokainen työntekijä on palveluammattissa. Asiakaspalvelutaitojen rooli korostuu entisestään Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärien kasvaessa. Vuoden 2013 aikana järjestetyissä esimieskoulutuksissa testattiin uuden palveluosaamiskoulutuksen toimintamallia. Tavoitteena on, että vuoden 2014 aikana kaikki finavialaiset osallistuvat koulutukseen.

Keskimäärin finavialaiset osallistuivat koulutuksiin 2,5 päivää/henkilö (3,6). Kehityskeskustelut käydään Finaviassa kerran vuodessa. Kehityskeskustelujen määrä on pysynyt viime vuosina samana.

MONIPUOLISTA TUKEA ESIMIEHILLE

Vuonna 2013 esimieskoulutusten sisältöä uudistettiin Finavian strategisten painotusten mukaiseksi. Esimiesvalmennus on noin vuoden mittainen, 10 koulutuspäivää ja verkko-opiskelua käsittävä kokonaisuus. Esimiehille järjestettiin myös teemakoulutuksia esimerkiksi työaikaan, palkitsemiseen ja työehtosopimukseen liittyen. Esimieskoulutusryhmiä aloittaa vuosittain kaksi.

Myös Finavian suorituksenarviointimallia kehitettiin, jotta esimiehillä olisi välineet mahdollisimman objektiiviseen ja tasalaatuisen palkitsemiseen. Lisäksi uusia henkilöstötestausmenetelmiä otettiin käyttöön esimiehen ja tiimin kehittämisen tueksi.

ESIMIESTYÖ PARANTUNUT KAIKILLA OSA-ALUEILLA

Vuonna 2013 esimiestutkimus toteutettiin 360-arviointina, jossa esimiestä arvioivat tämän kollegat, oma esimies ja alaiset. Esimies arvioi myös itse itseään suunnan näyttämiseksi ja tavoiteasetannassa, päätöksenteossa, motivoinnissa ja vuorovaikutuksessa, yhteistyötaitoissa sekä itsensä johtamisessa.

Aiempi esimiestutkimus toteutettiin vuonna 2008, ja välissä esimiestyötä on arvioitu osana henkilöstötutkimusta. Tutkimuksen mukaan esimiestyö on kehittynyt Finaviassa positiivisesti. Edelliseen tutkimukseen verrattuna kehitys on ollut myönteistä kaikkien yksittäisten kysymysten kohdalla. Erityisesti suunnan näyttäminen ja tavoiteasetanta sekä päätöksenteko näyttävät parantuneen.

OIKEANLAISTA OSAAMISTA NYT JA TULEVAISUUDESSA

Vuoden aikana liiketoimintojen johtoryhmissä määriteltiin avaintehtävät ja avainosaajat. Arviointi, sitouttaminen ja seuraajasuunnitelmien päivittäminen on jatkossa vuosittainen prosessi.

Turvataarkastushenkilöstön kelpoisuusvaatimukset kasvoivat vuoden 2013 aikana yhdellä uudella vaatimuksella. Uusi koulutusvaatimus liittyy vuonna 2014 voimaantulleeseen nesteasetukseen.

Vuonna 2013 lentoasemahenkilöstön palo- ja pelastuskoulutuksen toteutus siirrettiin Kuopion Pelastusopistolle, jolla on tarjota modernit puitteet ja ammattitaitoinen opetushenkilöstö sekä valmiudet kehittää koulutusta edelleen lentoaseman tarpeisiin.

TAVOITTEENA TASA-ARVO

Finavia aloitti vuonna 2013 uuden tasa-arvosuunnitelman laatimisen. Tasa-arvosuunnitelman avulla Finavia huolehtii ja seuraa sukupuolten välisen tasa-arvon toteutumista yhtiössä. Monet Finavian työtehtävistä ovat perinteisesti miesvaltaisia ja niihin hakeutuu edelleen pääosin miehiä. Tämä selittää miesten suuren osuuden yhtiön työntekijöistä.

Finavian tavoitteena on sukupuolten välinen palkkatasa-arvo. Naisten ja miesten välinen euroero on kaventunut Finaviassa viime vuosien aikana, ja se on selvästi pienempi kuin suomalaisissa yrityksissä keskimäärin. Vuonna 2013 kootun työryhmän tehtävänä on tarkentaa palkkatasa-arvoa kuvaavia tunnuslukuja edelleen ja määritellä keinot palkkatasa-arvon edistämiseksi.

Finaviassa rotuun, ihonväriin, ikään, sukupuoleen, kieleen, uskontoon, kansallisuuteen, poliittiseen tai muuhun mielipiteeseen tai muuhun näihin verrattavissa olevaan tekijään perustuva syrjintä on kaikissa tilanteissa kiellettyä. Työntekijöitä ja asiakkaita kohdellaan oikeudenmukaisesti ja tasavertaisesti. Finavian eettiset periaatteet otetaan esille uusien henkilöiden perehdytyksessä. Finavian tietoon ei tullut vuonna 2013 tapauksia, joissa yhtiö olisi syyllistynyt syrjintään.

Lentoasemien ja lentoliikenteen ympäristövaikutukset ja niiden hallinta

Lentoasemien ja lentoliikenteen merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät kiitoteiden liukkaudentorjunnasta, lentokoneiden jäänestosta ja -poistosta sekä itse lentämisestä. Finavia vastaa omista toiminnoistaan ja päästöistään. Lentoaseman pitäjänä Finavialla on osavastuu myös lentoasemalla suoritettavien toimintojen ympäristövaikutuksista.

Ympäristövaikutuksia aiheuttava toimenpide	Toiminta	Käytettävät aineet	Ympäristö-vaikutus	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 haitallisia.	Finavia
Lentokoneiden jäänesto ja -poisto koneen ohjattavuuden ja suorituskyvyn turvaamiseksi	Ruiskutus lentokoneen pinnalle	Propyleeniglykoli	Ei ole vaaralliseksi luokiteltu aine, mutta kuluttaa happea hajotessaan sekä aiheuttaa hajuhaittoja.	Maahuolintayhtiöt
Lentoyhtiöiden, yksityisten ja puolustusvoimien lentotoiminta	Lentotoiminta, rullaukset maassa, huoltokoekäytöt	–	Melu, moottoripäästöt	Lentotoiminnan 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. Ympäristölupa säätelee ympäristöä kuormittavan toiminnan harjoittamista, ja se sisältää laajat määräykset kunkin lentoaseman toiminnasta ja sen ympäristövaikutuksista. Ympäristölupa tulee uusia 7–10 vuoden välein.

Finavian 16 lentoasemalla on vuonna 2000 voimaan tulleen ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa. Vuoden 2013 lopussa Vaasan, Kuusamon ja Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman lupahakemukset olivat vireillä. Lisäksi muutoshakemukset Jyväskylän ja Maarianhaminan osalta olivat käsittelyssä.

Muutamille lentoasemille ei paikallisen ELY-keskuksen linjauksen mukaan ole veloitetta hakea lupaa, ellei lentoaseman toiminta olennaisesti muutu. Lentoasemilla ympäristöä kuormittavan toiminnan harjoittamiseen vaikuttavat lisäksi useat kansainväliset ja kansalliset ilmailusäädökset.

HELSINKI-VANTAA YMPÄRISTÖLUPAPROSESSI ETENI

Syyskuussa 2013 Vaasan hallinto-oikeus antoi päätöksensä Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupaa koskevassa asiassa. Hallinto-oikeuden päätöksessä tiukennetaan Finavialle määriteltyjä selvitys- ja raportointivelvoitteita liittyen lentoliikenteeseen ja sen ympäristövaikutuksiin. Päätös tukee Finavian vastuullista toimintatapaa ja läpinäkyvää yhteiskunnallisten vaikutusten raportointia. Myös lentoaseman hallitun kehittämisen edellytykset säilyvät.

Finavia valitti kuitenkin päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen, sillä Finavian vaatimukset ympäristöluvan määräajan pidentämisestä vuodesta 2017 vuoteen 2025 hylättiin. Finavia ei pidä yhteiskunnan kannalta tarkoituksenmukaisena sitä, että

lentoaseman uusi ympäristölupaprosessi on käynnistettävä heti sen jälkeen, kun käsittelyssä oleva lupa on saanut lainvoiman.

TURUN LENTOASEMALLE YMPÄRISTÖLUPA

Turun lentoaseman ympäristöluvan yli yhdeksän vuotta kestänyt käsittely saatiin päätökseen kesäkuussa 2013, kun Etelä-Suomen aluehallintovirasto myönsi lentoasemalle ympäristöluvan.

Ympäristöluvassa on annettu lupamääräyksiä esimerkiksi päästöjen ehkäisemisestä vesiin ja maaperään: lentokoneiden jäänpoisto ja -esto on tehtävä alueilla, jotka on viemäröity pohjavesialueen ulkopuolelle, tai vedet on johdettava käsittelyyn. Finavian on myös osallistuttava lentoaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa Natura-suoaluetta koskeviin selvityksiin. Finavia on jo selvittänyt lentoaseman toiminnan vaikutuksia muun muassa suoalueen vesitaseeseen.

LUVITUSKIERROS ALKAA UUELLEEN

Finavia jätti Vaasan ja Kuusamon lentoasemien ympäristölupahakemukset joulukuussa 2013. Lentoasemien ympäristölupien tarkistuskierros alkaa vuonna 2014. Utin lentoaseman vuonna 2005 saama ympäristölupa vanhenee ensimmäisenä. Hakemus lupamääräysten tarkistamiseksi on laadittava vuoden 2014 loppuun mennessä.

Ympäristöasioiden johtaminen ja tavoitteet

Finavian ympäristötyö perustuu lainsäädäntöön, kansainvälisiin määräyksiin sekä sidosryhmien odotusten huomiointiin ja ottaa huomioon lentoturvallisuuden vaatimukset.

Finavian toiminnan merkittävät ympäristönäkökohdat ovat lentoliikenne ja sen ohjaaminen (melu, päästöt, energiankulutus), kenttäalueiden talvikunnossapito (päästöt vesiin ja maaperään), lentokoneiden jäänestokäsittelyt (päästöt vesiin ja maaperään), jätteiden käsittely (mukaan lukien maamassat) sekä rakennetun infrastruktuurin ylläpito (energiankulutus, päästöt). Näihin osa-alueisiin keskittyvä työ ympäristövaikutusten vähentämiseksi toteutetaan asteittain pitkällä aikavälillä. Esimerkiksi lentoasemien vesiensuojelun edelleen kehittäminen vaatii suuria taloudellisia panostuksia jäänpoisto- ja lumialueiden rakentamiseen tai glykolinesteiden keräyksen järjestämiseen.

Finavian Ympäristöyksikkö on osa Tekniikka ja ympäristö -palvelua. Ympäristöyksikön päävastuualueet ovat Finavian toiminnan kehittäminen kestävän kehityksen mukaisesti, ympäristölainsäädännön edellyttämien prosessien hoitaminen ja lentoasemien toimintaedellytysten varmistamiseen tähtäävä edunvalvontatyö esimerkiksi liikennejärjestelmien ja maankäytön suunnittelussa. Yksikkö vastaa lentoasemien ympäristölupaprosesseista sekä lupien edellyttämästä viranomaisraportoinnista.

Yksikön asiantuntijoiden lisäksi ympäristötiimiin kuuluu Helsinki-Vantaan lentoaseman vesienhallintapäällikkö. Kestävän kehityksen johtaja ja ympäristöasioiden johtoryhmä koordinoivat Finavian ympäristötyötä.

KESKEISIMMÄT YMPÄRISTÖTAVOITTEET 2013

- Lentoasemien viranomaisvaatimusten hoitaminen
- Helsinki-Vantaan melunhallinnan kehittäminen ja viestiminen
- Verkostolentoasemien vesiensuojelun kehittäminen
- Pilaantuneita maita koskevat selvitys- ja suunnittelutehtävät
- Lennonvarmistuksen tukeminen Suomen ilmatilan tehokkuutta koskevassa suunnittelussa
- Sisäisen ja ulkoisen ympäristöraportoinnin kehittäminen
- Finavian ympäristöviestinnän kehittäminen
- Energiatohokkuuden parantamisen tukeminen

KESKEISIMMÄT YMPÄRISTÖTAVOITTEET 2014

Työtä merkittävien ympäristöasioiden osalta jatketaan, ja useat vuoden 2013 tavoitteet ja teemat säilyvät ennallaan. Erillisistä vuoden 2014 hankkeista ja aiheista on kerrottu alla.

Tekniset kehittämishankkeet:

- Tampere-Pirkkalan glykolipitoisten lumien keräilyalueen rakentaminen
- Helsinki-Vantaan toisen keskitetyn jäänpoistopaikan laajennuksen viimeistely ja käyttöönotto
- Turun ja Hallin lentoasemien polttonesteen jakelupaikkojen uusiminen
- Rovaniemen paloharjoituspaikan kunnostus

Lupavelvoitteiden mukaiset suunnitelmat ja selvitykset, muun muassa:

- Kylmäojan kunnostussuunnitelma Helsinki-Vantaalla
- Helsinki-Vantaan liikenteen meluselvitys
- Rovaniemen liikenteen melumittaus
- Tampere-Pirkkalan, Oulun ja Utin lentoliikenteen melunhallintasuunnitelmat

Seuraavien lentoasemien ympäristölupaprosessit ovat viranomaisten käsittelyssä vuonna 2014: Helsinki-Vantaa, Turku, Jyväskylä, Vaasa, Kokkola-Pietarsaari, Kuusamo ja Maarianhamina. Lisäksi luvan hakeminen tai tarkistaminen on järjestettävä Varkauden ja Utin lentoasemilla.

Uutta tieteellistä tietoa glykolin hajoamisesta Suomen olosuhteissa hankitaan Tampereen teknillisen yliopiston ja Ramboll Finland Oy:n kanssa tehtävässä tutkimuksessa, jossa tutkitaan maaperän ominaisuuksien ja lämpötilan vaikutusta aineen poistumisnopeuteen.

Merkittävimmät ympäristöinvestoinnit vuonna 2013 jäänpoistoalueisiin

Finavian ympäristöinvestointien tavoitteena on vähentää lentoasematoiminnan ympäristövaikutuksia, tehostaa ympäristövaikutusten seurantaa ja parantaa energiatehokkuutta.

Finavian ympäristöinvestoinnit vuonna 2013 olivat yhteensä noin 19,2 miljoonaa euroa (3,3). Merkittävimmät ympäristöinvestoinnit kohdistuivat Helsinki-Vantaan lentoaseman jäänpoisto- ja jäänestotoiminnasta aiheutuvan vesistökuormituksen vähentämiseen.

MERKITTÄVIMMÄT YMPÄRISTÖINVESTOINNIT VUONNA 2013

- Helsinki-Vantaan R8-jäänpoistoalueen rakentaminen 13,6 miljoonaa euroa
- Helsinki-Vantaan sadevesitunnelin kunnostus 1,1 miljoonaa euroa
- Lumikaluston uusiminen Helsinki-Vantaalla 2,5 miljoonaa euroa
- Helsinki-Vantaan asematasojen hulevesien johtamisen kehittäminen 0,9 miljoonaa euroa
- Liukkaudentorjunta-aineiden varastojen uudistaminen Helsinki-Vantaalla 0,4 miljoonaa euroa
- Helsinki-Vantaan P5-parkkihallin valaistuksen energiatehokas uusiminen 0,3 miljoonaa euroa
- Lentoasemien pelastus- ja paloautojen tekniset muutokset (22 lentoasemaa) 0,1 miljoonaa euroa. Pelastus- ja paloautoihin tehtiin tekninen muutos, jonka myötä

paloharjoitukset ja toimintatestaukset voidaan jatkossa tehdä käyttämättä varsinaista palontorjuntakemikaalia.

- Polttoaineiden jakelupaikkojen kunnostukset Turussa ja Kuusamossa 0,2 miljoonaa euroa
- Melunseurantajärjestelmä ANOMS:in uudistus (vuoden 2013 osuus) 0,1 miljoonaa euroa

HELSINKI-VANTAA KEHITTÄMISOHJELMA KÄYNNISTYY – YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN HUOMIOINTI OSANA SUUNNITTELUA

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

Toteutettavan infrastruktuurin tehokkuus ympäristönäkökulmasta ja uudet kestävä kehityksen mukaiset ratkaisut ovat keskeisiä asioita ohjelman eri vaiheissa suunnittelusta toteutukseen ja käyttöönottoon. Finavia tulee raporttoimaan kehittämisohjelman ympäristöratkaisista osana vuosikertomustaan.

Liikenteen jakautuminen, Finavia

Vuonna 2013 lentoliikenteen liikenneilmailun laskeutumisten määrä aleni 6,0 prosenttia edellisvuodesta. Kaikkien

laskeutumisten määrä aleni 4,6 prosenttia 229 547 ilma-alukseen (245 826).

ILMA-ALUSTEN LASKEUTUMISMÄÄRÄT FINAVIAN LENTOASEMILLA

Vuosi 2013

Lentoasema	Liikenneilmailu	Yleisilmailu	Sotilasilmailu	Yhteensä
Enontekiö	89	2	17	108
Halli	0	144	954	1 098
Helsinki-Malmi	26	36 318	50	36 394
Helsinki-Vantaa	82 890	1 294	779	84 963
Ivalo	749	100	210	1 059
Joensuu	1 445	835	17	2 297
Jyväskylä	798	2 639	7 456	10 893
Kajaani	1 053	255	59	1 367
Kauhava	0	89	5 655	5 744
Kemi-Tornio	813	494	6	1 313
Kittilä	1 133	108	22	1 263
Kokkola-Pietarsaari	1 284	1 223	108	2 615
Kuopio	2 470	3 647	3 902	10 019
Kuusamo	484	54	5	543
Lappeenranta	550	418	55	1 023
Maarianhamina	1 868	1 136	0	3 004
Oulu	5 354	3 785	911	10 050
Pori	799	8 502	91	9 392
Rovaniemi	2 175	2 375	3 555	8 105
Savonlinna	514	82	2	598
Tampere-Pirkkala	3 719	8 900	3 934	16 553

Turku	4 761	6 963	232	11 956
Utti	1	507	2 111	2 619
Vaasa	3 565	2 204	264	6 033
Varkaus	447	91	0	538
Yhteensä	116 987	82 165	30 395	229 547

ILMA-ALUSTEN LASKEUTUMISMÄÄRIEN MUUTOS EDELLISEEN VUOTEEN

Muutos edelliseen vuoteen (%)

Lentoasema	Liikenneilmailu	Yleisilmailu	Sotilasilmailu	Yhteensä
Enontekiö	2,3	-71,4	54,5	2,9
Halli	0,0	5,9	-30,2	-26,9
Helsinki-Malmi	-10,3	-5,4	56,3	-5,3
Helsinki-Vantaa	-2,2	-2,3	-9,5	-2,3
Ivalo	0,3	-45,7	233,3	6,5
Joensuu	-11,0	-29,4	-43,3	-19,0
Jyväskylä	-28,6	3,6	-0,9	-2,6
Kajaani	1,4	-12,1	9,3	-1,1
Kauhava	-100,0	-34,6	-9,6	-10,2
Kemi-Tornio	-22,6	-5,7	50,0	-16,8
Kittilä	-11,5	-66,8	-4,3	-22,4
Kokkola-Pietarsaari	-19,9	20,7	10,2	-3,6
Kuopio	-8,2	14,0	-0,6	2,1
Kuusamo	-23,3	-40,0	-50,0	-25,7
Lappeenranta	-6,3	-21,1	89,7	-10,7
Maarianhamina	-14,4	-7,3	0,0	-11,8
Oulu	-16,7	22,1	-14,9	-5,2
Pori	-16,0	-8,3	56,9	-8,7
Rovaniemi	0,5	5,0	6,9	4,5

Savonlinna	4,0	-22,6	-50,0	-1,0
Tampere-Pirkkala	-15,3	16,5	-3,6	2,7
Turku	-15,5	-15,2	10,0	-15,0
Utti	-50,0	-11,7	-19,4	-18,0
Vaasa	-20,1	9,0	94,1	-8,8
Varkaus	9,0	1,1	-100,0	7,4
Yhteensä	-6,0	-2,6	-4,4	-4,6

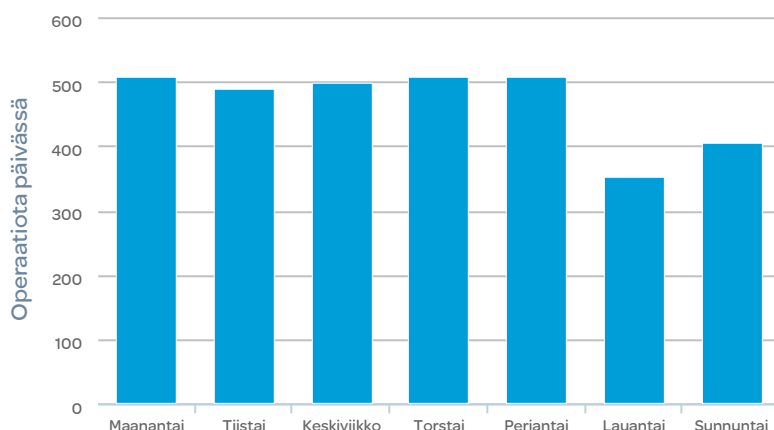
Liikenteen jakautuminen, Helsinki-Vantaa

Helsinki-Vantaan kokonaisoperaatiomäärä vuonna 2013 laski kaksi prosenttia vuoteen 2012 verrattuna. Operaatiot jaetaan laskeutumisiin ja lentoönlähtöihin.

Helsinki-Vantaan matkustajamäärä kasvoi 2,8 prosenttia etenkin kansainvälisen matkustuksen hyvän kehityksen ansiosta. Arkipäivät ovat lentoliikenteessä selvästi vilkkaampia kuin lauantait ja sunnuntait. Vuonna 2013 Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapui tai sieltä lähti keskimäärin 370

suihkukonetta (370) ja 135 potkurikonetta (145) arkipäivisin. Potkurikoneilla operoidaan noin 25 % matkustajalentoista.

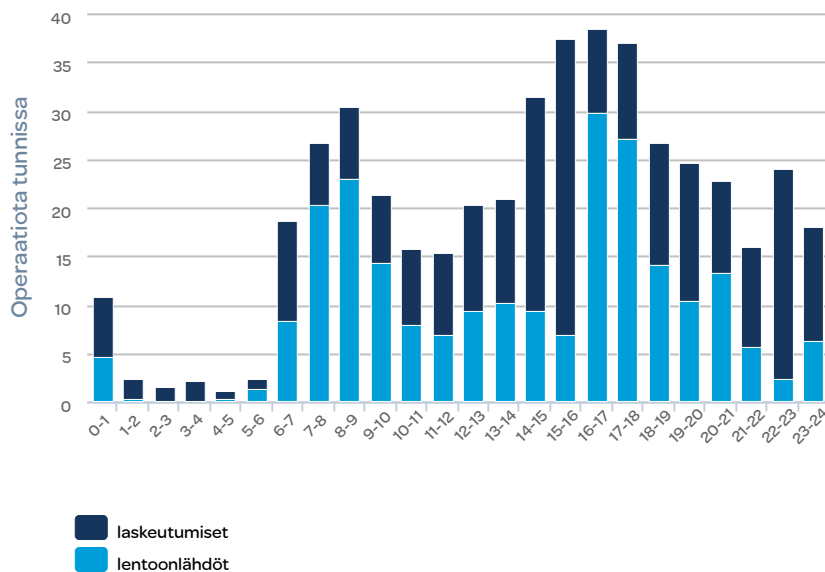
Liikenteen jakautuminen eri viikonpäiville



Lentoliikenne on vilkainta 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 2013 vilkkain kuukausi operaatiomäärällä mitattuna oli huhtikuu. Vähiten liikennettä oli joulukuussa.

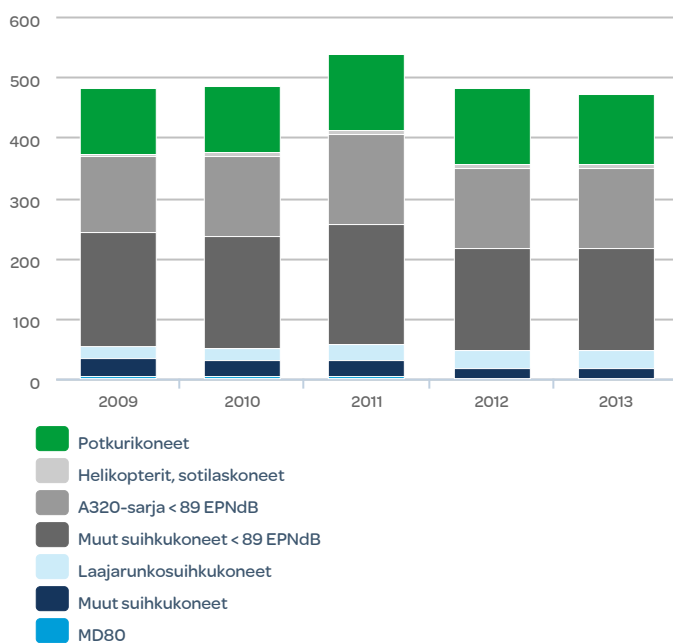
Liikenteen jakautuminen tunneittain



Vuonna 2013 vähämeluisten suihkukoneiden osuus kaikista koneista oli 64 prosenttia (63). Uusien hiljaisempien laajarunkokoneiden osuus oli 6 prosenttia (5). Potkurikoneilla

lennettiin 25 prosenttia kaikista lennoista (26). Meluisampi MD80-konetyyppi on poistunut lähes kokonaan.

Liikenteen jakautuminen konetyypeittäin



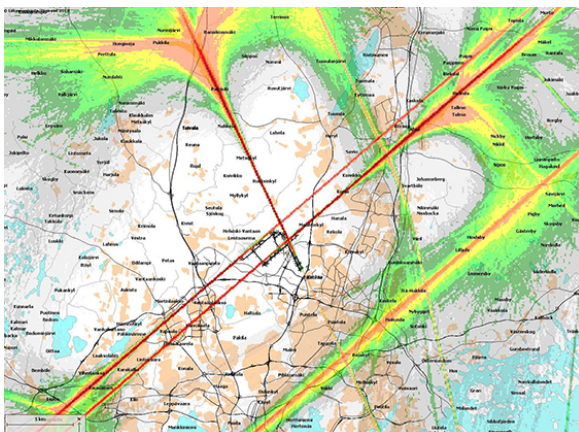
Kiitoteiden käyttöperiaatteet

Helsinki-Vantaan lentoasemalla on kolme kiitotietä, joita käytetään sääolosuhteiden, liikenteen ja ympäristöseikkojen edellyttämällä tavalla. Lentokoneiden on turvallisinta nousta ja laskeutua vastatuuleen. Käytettävän kiitotien valinnassa noudatetaan ensisijaisuusperiaatetta; tuulen suunnan ja nopeuden lisäksi huomioidaan lentokoneiden aiheuttama melu ja liikenteen määrä.

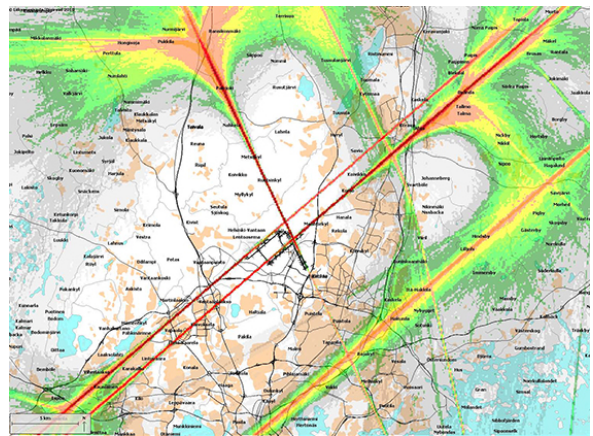
Nousu- ja laskukiitotiet valitaan aina liikenne huomioon ottaen ja valinnat riippuvat toisistaan. Käytettäviä kiitotieyhdistelmiä on noin kaksikymmentä. Ensisijaisesti laskeudutaan kiitotielle 2 (15) luoteen eli Nurmijärven suunnasta tai kiitotielle 1 (22L) koillisesta Keravan suunnasta, ja lähdetään 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.

Tavoitteena on hoitaa kysyntää vastaava lentoliikenne siten, että melualueella asuvien asukkaiden määrä on mahdollisimman pieni. Yöaikaan käytetään laskeutumisiin ensisijaisesti kiitotietä 2 (15) luoteen eli Nurmijärven suunnasta ja lentoonlähtöihin kiitotietä 3 (22R) lounaaseen eli Espoon suuntaan. Suihkukoneiden laskeutumisista kiitotielle 2 (33) kaakon suunnasta ja lentoonlähtöjä kiitotieltä 2 (15) kaakon suuntaan vältetään tiheään asutuksen vuoksi. Yöaikaan myös potkurikoneiden operaatiot kaakon suuntaan ovat kiellettyjä, mikäli lentoturvallisuus ei muuta vaadi. Lentoturvallisuus on tärkein syy siihen, että melunhallinnan kannalta parasta kiitotietä ei voida aina valita.

LASKETUMISREITTIIEN SIOJITTUMINEN



LENTOONLÄHTÖREITTIIEN SIOJITTUMINEN



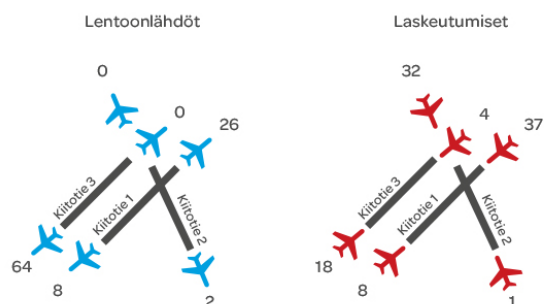
LÄHESTYISMENETELMIÄ UUDISTETTIIN

Finavia uudisti osan lentokoneiden lähestymismenetelmistä marraskuussa 2013. Kiitotien 1 välilähestymiskorkeutta nostettiin 330 metriä. Nyt idän suunnasta laskeutuvat koneet lähestyvät lentoasemaa aiempaa korkeammalla, mikä vähentää melua Keravalla ja Sipoossa. Muutos vähentää melua kiitotiellä, jolle ohjataan noin kolmasosa kaikista laskeutumisista. Kiitotien 3 välilähestymiskorkeutta puolestaan pienennettiin 270 metriä.

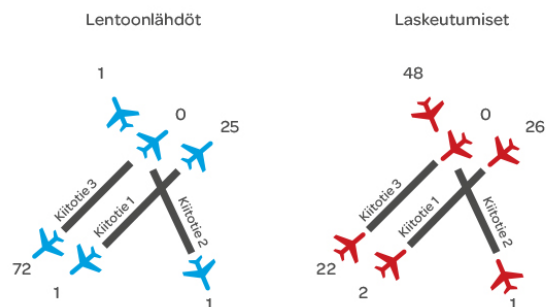
Iltapäivän kiireisimpien tuntien aikana Keravan suunnalta laskeutuu koneita sekä kiitotielle 1 että kiitotielle 3. Muulloin Keravan suunnalta laskeuduttaessa käytetään ainoastaan kiitotietä 1. Uudistuksen myötä kiitotietä 1 lähestyvät koneet ovat vilkkaan liikenteen aikaan ja öisin aiempaa korkeammalla Keravalta koilliseen sijaitsevalle alueella noin 10–25 kilometriä kiitotiestä. Kiitotien 3 kohdalla näissä tilanteissa melunhallinta hieman heikkenee, mikä vaikuttaa noin kolmeen prosenttiin kaikista laskeutumisista.

KIITOTEIDEN KÄYTTÖ ERI VUOROKAUDEN AIKONA

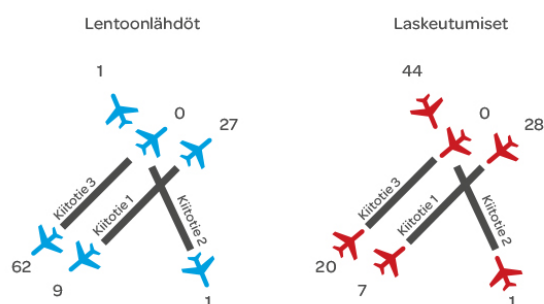
KOKO VUOROKAUDEN LIIKENNE, %



LIIKENNE YÖLLÄ (KLO 22-07), %



LIIKENNE ILLALLA (KLO 19-22), %



Vuonna 2013 ensisijaista laskeutumis-suuntaa eli kiitotietä 2 (15) käytti 32 prosenttia kaikista laskeutumisista ja yöaikaan klo 22–07 48 prosenttia. Ensisijaista lento-onlähtösuuntaa eli kiitotietä 3 (22R) käytti 64 prosenttia kaikista lento-onlähdöistä ja yöaikaan 72 prosenttia. Lento-onlähdöistä 2 prosenttia tehtiin kaakon suuntaan.

KIITOTEIDEN KÄYTÖN VERTAILU - KOKO VUOROKAUDEN LIIKENNE

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
04L lento-onlähdöt (kiitotie 3 koilliseen)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
04R lento-onlähdöt (kiitotie 1 koilliseen)	25 %	32 %	31 %	17 %	25 %	26 %
22L lento-onlähdöt (kiitotie 1 lounaaseen)	7 %	7 %	9 %	7 %	23 %	8 %
22R lento-onlähdöt (kiitotie 3 lounaaseen)	65 %	59 %	57 %	72 %	49 %	64 %
15 lento-onlähdöt (kiitotie 2 kaakkoon)	2 %	2 %	2 %	3 %	3 %	2 %
33 lento-onlähdöt (kiitotie 2 luoteeseen)	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
04L laskeutumis (kiitotie 3 lounaasta)	20 %	23 %	23 %	13 %	15 %	18 %
04R laskeutumis (kiitotie 1 lounaasta)	5 %	9 %	8 %	5 %	10 %	8 %
22L laskeutumis (kiitotie 1 koillisesta)	38 %	26 %	25 %	34 %	39 %	37 %
22R laskeutumis (kiitotie 3 koillisesta)	2 %	2 %	2 %	4 %	3 %	4 %
15 laskeutumis (kiitotie 2 luoteesta)	34 %	40 %	42 %	42 %	33 %	32 %
33 laskeutumis (kiitotie 2 kaakosta)	1 %	0 %	0 %	2 %	1 %	1 %

Kiitoteitä joudutaan välillä sulkemaan erilaisten korjaus- ja rakennustöiden vuoksi. Kesällä 2013 kiitotie 2 oli suljettuna päiväaikaan sadevesitunnelin kunnostustyön vuoksi. Myös

jäänpoistopaikan ja pelastusaseman rakennustöillä oli lyhytaikaisia vaikutuksia kiitotien 1 käyttöön.

Liukkaudentorjunnan ja jääneston aiheuttamat vesi- ja maaperäpäästöt

Kiitoteiden talvikunnossapidolla ja lentokoneiden jäänpoistolla ja -estolla on vaikutuksia lentoasema-alueiden maaperään ja vesistöihin. Finavia pyrkii minimoimaan ympäristövaikutukset.

Asetaattit ja formiaattit ovat liukkaudentorjunta-aineista ympäristöystävällisimpiä. Ne hajoavat nopeasti luonnossa eivätkä sisällä typpeä. Jäänpoistossa ja -estossa käytettävää propyleeniglykolia ei ole luokiteltu haitalliseksi, mutta se aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta.

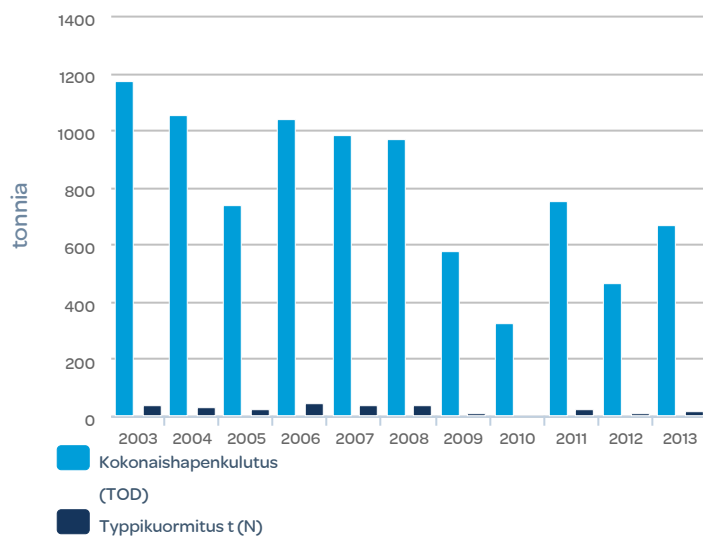
Kenttäalueiden liukkaudentorjunta-aineiden käyttäjä on Finavia, kun taas lentokoneiden jäänestoaineita käyttävät sekä lentoyhtiöt että yhtiöitä palvelevat maahuolintayritykset. Finavia seuraa pohjaveden laatua 15 lentoasemalla ja pintavesien laatua 21 lentoasemalla. Tarkkailupisteitä on lähes 300.

LIUKKAUDENTORJUNTA- JA JÄÄNESTOKEMIKAALIT

	Urea	Asetaatti 100 %	Formiaatti 100 %	Betaiini 100 %	Glykoli 100 %
Lentoasema	t	t	t	t	m ³
Enontekiö	0	0	3	0	11
Halli	0	30	0	0	0
Helsinki-Malmi	0	0	4	0	0
Helsinki-Vantaa	0	0	588	0	1924
Ivalo	0	44	0	0	39
Joensuu	0	38	0	0	29
Jyväskylä	0	53	0	0	13
Kajaani	0	2	39	0	16
Kauhava	26	28	0	12	0
Kemi-Tornio	0	52	0	0	11
Kittilä	0	56	0	0	80
Kokkola-Pietarsaari	0	61	3	0	14
Kuopio	0	63	0	6	43
Kuusamo	0	0	65	0	27
Lappeenranta	0	0	24	0	9

Maarianhamina	0	5	4	0	4
Oulu	0	109	0	0	119
Pori	0	15	0	0	2
Rovaniemi	8	62	0	0	96
Savonlinna	0	0	22	0	3
Tampere-Pirkkala	0	95	0	0	46
Turku	0	82	0	0	55
Utti	0	3	0	0	0
Vaasa	0	0	39	0	44
Varkaus	0	0	6	0	2
Yhteensä	34	791	797	18	2587

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva hapenkulutus ja typpikuormitus



LIUKKAUDENTORJUNTA-AINEISTA AIHEUTUVA KUORMITUS

Liukkaudentorjunta-aineista aiheutuva kuormitus on vähentynyt merkittävästi vuosituhatosen vaihteessa 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 formaatin käyttöön. Viime

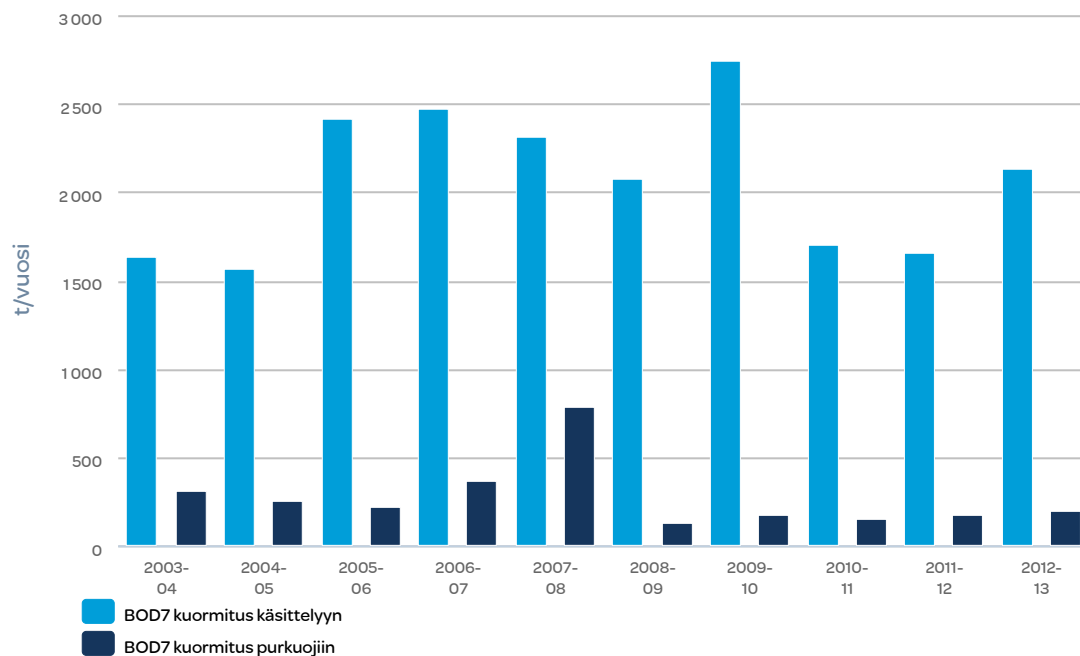
vuosina muutoksia kuormituksessa on aiheuttanut säätiloista aiheutunut käyttömäärien vaihtelu.

KEMIALLINEN JA BIOLOGINEN HAPENKULUTUS PURKUOJIIIN HELSINKI-VANTAALLA

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

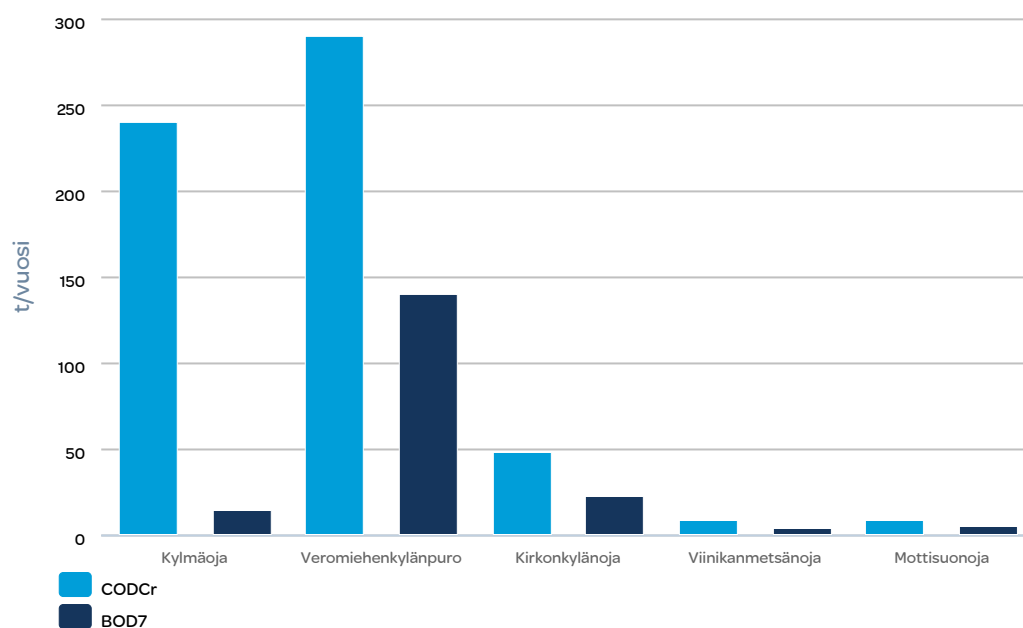
Ne Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen sade- ja valumavedet, joita ei kerätä jätevedenpuhdistamolle, purkautuvat neljän ojan kautta Vantaanjokeen ja Keravanjokeen. Pintavesiin kohdistuvaa kuormitusta seurataan säännöllisesti. Hapteen kuluttavien

aineiden määrää voidaan kuvata kemiallisella tai biologisella hapenkulutuksella. Lentoasemalta tulevien pintavesien lisäksi läheisten soiden humuspitoiset vedet vaikuttavat kemialliseen hapenkulutukseen ojavesissä.



Kylmäojan kuormitus on suuresti vähentynyt 2000-luvun alkupuolen tilanteesta, mikä johtuu glykolivesien hallinnan kehittämisestä terminaalin 1 edustalla ja lentokoneiden

käsittelyjen siirtymisestä keskitetyille jäänpoistoalueelle terminaali 1:n ja terminaali 2:n edustoilta.



Jatkuvia toimia energiatehokkuuden parantamiseksi

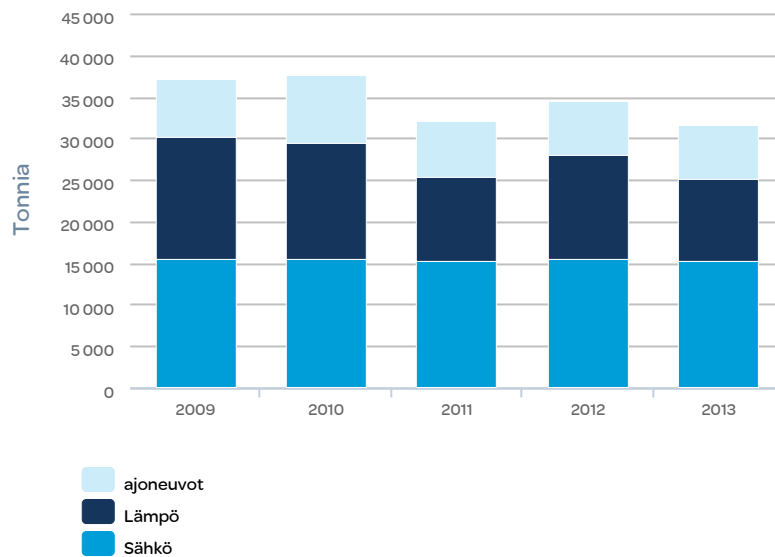
Finavian energia- ja ilmasto-ohjelma antaa suuntaviivat lentoasemien energiatehokkuudelle. Energiaa säästetään uusilla teknisillä ratkaisulla ja koulutuksella. Kokonaistrendi sekä energian että veden kulutuksessa on laskeva.

Lentoasemilla kuluu energiaa muun muassa lämmitykseen, ilmanvaihtoon, jäähdytykseen, valaistukseen sekä erilaisten laitteiden ja järjestelmien toimintaan. Finavian Energia- ja ilmasto-ohjelma aloitettiin vuonna 2007. Vuonna 2013 energiatehokkuutta parannettiin muun muassa rakennusten lämmitystä ja ilmastointia optimoimalla, asentamalla maalämpöjärjestelmä Rovaniemen ja Savonlinnan lentoasemalle sekä uusimalla valaistusjärjestelmiä.

Finavian oman toiminnan sähkönkulutus oli vuonna 2013 79 GWh (79,6), lämmön kulutus 50 GWh (57,2) ja maakauston energiankulutus 25 GWh (25,4). Finavian sähköntuotannon ominaispäästö vuonna 2013 oli 194 kg/MWh. Finavia tutkii mahdollisuutta saavuttaa hiilineutraalius tulevaisuudessa.

Vuonna 2013 energiatehokkuutta lisättiin muun muassa seuraavin toimin:

- Helsinki-Vantaan lentoasema ja kuuden lentoaseman muodostama Lapland Airports pysyivät kansainvälisen lentoasemajärjestö ACI:n hiilidioksidipäästöjen vähentämishojelma ACA:n (Airport Carbon Accreditation) tasolla 2 (reduction). Reduction-tasolla lentoaseman tulee vähentää hiilidioksidipäästöjä vuosittain.
- ACA lentoasemien päästövähennys vuonna 2013 oli 3200 tonnia verrattuna vuoteen 2012.
- Rovaniemen lentoaseman kunnossapitokeskuksessa otettiin vuonna 2012 käyttöön maalämpö. Vuonna 2013 lentoaseman lämmöntuotannon CO₂-päästöt vähenivät 57 tonnia. Myös Savonlinnan lentoasema on maalämmön kokeilukohde. Jäähdytyksen käyttöönottoa kesäisin harkitaan.
- Helsinki-Vantaan P5-parkkitalon lamput vaihdettiin LED-lamppuihin, ja parkkitaloon asennettiin automaattinen valojen ohjausjärjestelmä. LED-valaistuksella saavutetaan yli 80 prosentin energiansäästö verrattuna aikaisempaan valaistusratkaisuun. 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.
- Lähes kymmenellä lentoasemalla toteutettiin energiakatselmusten suosituksia. Toimenpiteisiin lukeutui muun muassa ilmastoinnin tehostaminen, kiertovesipumppujen virtaamien optimointi, termostaattien uusiminen ja vesihanojen säätö.
- Kittilän hakelämpökeskus otettiin käyttöön vuonna 2012. Vuonna 2013 energiaa säästy 44 000 kWh.

Finavian oman toiminnan CO₂-päästöt

FINAVIA MUKAAN BIOPOLTTOAINEIDEN KÄYTTÖÄ EDISTÄVÄÄN YHTEISTYÖHÖN

Vuonna 2013 Pohjoismaiden tärkeimmät ilmailualan toimijat perustivat Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA) -

yhteistyöverkoston, jonka keskeisimpänä tavoitteena on saada biopolttoaineita ilmailualan käyttöön ja varmistaa näin lentoliikenteen kestävä kehitys. Suomesta yhteistyössä ovat mukana Finavia ja Finnair.

LENTOKONEIDEN PÄÄSTÖT JA POLTTOAINEEN KULUTUS LENTOASEMITTAIN

	LTO-sykli	CO	HC	NO _x	SO ₂	CO ₂	Polttoaine
Lentoasema	kpl	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)
Enontekiö	100	0	0	0,6	0	200	50
Halli	200	1	0,1	0,01	0,001	10	2
Helsinki-Malmi	32800	210	3,4	1,5	0,2	1000	330
Helsinki-Vantaa	79900	550	60	540	40	135900	43400
Ivalo	900	10	1	5,3	0,5	1500	490
Joensuu	2200	10	0,4	4	0,4	1200	380
Jyväskylä	3700	30	0,9	2,2	0,2	800	260
Kajaani	1300	3	0,1	2,5	0,2	800	240
Kauhava	200	1	0,1	0,02	0,004	20	5

Kemi-Tornio	1300	4	0,1	1,9	0,2	600	180
Kittilä	1200	10	1,3	8,9	0,7	2300	740
Kruunupyy	2500	10	0,3	2,3	0,2	700	240
Kuopio	6100	30	1	8,1	0,8	2500	800
Kuusamo	500	4	0,4	2,3	0,2	700	220
Lappeenranta	900	6	0,3	3	0,3	800	260
Maarianhamina	2700	20	0,8	1,8	0,2	700	210
Oulu	9000	60	4,8	28,5	2,6	8300	2700
Pori	10000	60	3,1	1,4	0,2	700	240
Rovaniemi	3300	30	3,4	14,1	1,3	4100	1300
Savonlinna	600	1	0,1	1,2	0,1	400	120
Tampere-Pirkkala	11500	70	2,2	16	1,4	4600	1500
Turku	9600	70	2,9	16,8	1,5	4800	1500
Utti	600	7	0,2	0,02	0,003	20	7
Vaasa	4400	20	0,8	6,8	0,7	2100	700
Varkaus	500	1	0	1	0,09	300	90
Yhteensä	185 800	1230	80	670	60	174 900	55 900

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 määritetyille LTO-syklille (Landing and Take off Cycle). Laskentaan otetaan mukaan lentoonlähdon, laskeutumisen ja niihin liittyvien rullausten aiheuttamat päästöt 3 000 jalan (915 m) korkeuteen asti. Tämä tarkoittaa päästöjä

noususuunnassa noin kuuden kilometrin matkalta ja laskeutumis suunnassa noin 18 kilometrin matkalta.

Vuonna 2013 lentokoneiden LTO-syklin aikaisten päästöjen ja polttoaineen kulutuksen kokonaismäärä väheni keskimäärin 7 prosenttia vuoteen 2012 (-17 %) verrattuna.

MAAKALUSTON PÄÄSTÖT JA KULUTUS LENTOASEMITTAIN

	CO	HC	NO _x	Hiukkaset	SO ₂	CO ₂	Polttoaine
Lentoasema	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)
Enontekiö	0,2	0,1	0,6	0,03	0,001	70	20
Halli	0,3	0,1	0,6	0,03	0,001	80	20
Helsinki-Malmi	0,2	0,1	0,3	0,02	0	40	10
Helsinki-Vantaa	10,3	3,5	19,8	1,11	0,027	2620	830

Ivalo	0,6	0,2	1,4	0,08	0,002	170	50
Joensuu	0,5	0,2	1,4	0,08	0,002	160	50
Jyväskylä	0,5	0,2	1,4	0,07	0,002	160	50
Kajaani	0,3	0,1	0,8	0,04	0,001	90	30
Kauhava	0,5	0,2	1,2	0,06	0,001	140	50
Kemi-Tornio	0,5	0,2	1,2	0,06	0,001	130	40
Kittilä	1	0,4	2,2	0,12	0,003	260	80
Kruunupyy	0,3	0,2	1	0,05	0,001	110	30
Kuopio	0,7	0,3	2	0,11	0,002	220	70
Kuusamo	0,5	0,2	0,9	0,05	0,001	110	30
Lappeenranta	0,4	0,1	0,8	0,04	0,001	100	30
Maarianhamina	0,2	0	0,2	0,01	0	30	10
Oulu	1,5	0,7	4,2	0,23	0,005	510	160
Pori	0,4	0,1	0,7	0,04	0,001	90	30
Rovaniemi	1,6	0,7	4,2	0,23	0,005	480	150
Savonlinna	0,3	0,1	0,6	0,03	0,001	70	20
Tampere-Pirkkala	0,9	0,4	2,5	0,14	0,003	290	90
Turku	1,2	0,4	2,6	0,14	0,003	310	100
Utti	0,4	0,1	0,4	0,02	0,001	70	20
Vaasa	0,8	0,3	1,3	0,07	0,002	160	50
Varkaus	0,2	0,1	0,4	0,02	0,001	50	20
Yhteensä	20	10	50	3	0,07	6500	2070

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

Finavian tavoitteena on lisätä vaihtoehtojen käyttövoimien hyödyntämistä omissa kulkuneuvoissaan. Finavialla on tällä hetkellä käytössään sähköauto Helsinki-Vantaan pysäköintipalvelussa. Pysäköintialueiden välillä liikennöivien bussien vaihtoehtoisia käyttövoimaratkaisuja tutkitaan. Tammikuussa 2014 Helsinki-Vantaalla otettiin käyttöön neljä sähköautojen latausasemaa matkustajille.

ENERGIAN JA VEDEN KULUTUS LENTOASEMITTAIN

	Sähkö	Lämpö	Vesi
Lentoasema	MWh	MWh	m ³
Enontekiö	445	286	300
Halli	39	221	53
Helsinki-Malmi	871	2051	1816
Helsinki-Vantaa	53 222	20 484	120 149
Ivalo	921	1398	1927
Joensuu	710	1107	2315
Jyväskylä	1035	1058	3373
Kajaani	503	856	1187
Kauhava	120	384	141
Kemi-Tornio	486	826	866
Kittilä	1411	1637	3222
Kokkola-Pietarsaari	451	721	1414
Kuopio	1808	1993	3712
Kuusamo	582	871	931
Lappeenranta	417	702	2164
Maarianhamina	436	945	628
Oulu	4499	4283	1301
Pori	544	1023	1039
Rovaniemi	3943	3012	4808
Savonlinna	438	0*	235
Tampere-Pirkkala	1926	1662	2834
Turku	2328	2084	3402
Utti	39	125	97
Vaasa	1417	2081	2410
Varkaus	464	223	249

Yhteensä	79 055	50 033	172 283
----------	--------	--------	---------

LÄMMÖN, SÄHKÖN JA VEDEN KULUTUS FINAVIAN KIINTEISTÖISSÄ JA MUUTOS VUOTEEN 2012 VERRATTEN

	Vuosi 2013	muutos
Lämpöenergian kulutus	50 GWh	-13 %
Lämpöenergian kulutus matkustajaa kohti	2,5 kWh/pax	-14 %
Sähköenergian kulutus	79 GWh	-1 %
Sähköenergian kulutus matkustajaa kohti	4,1 kWh/pax	0 %
Veden kulutus	172 000 m ³	2 %
Veden kulutus matkustajaa kohti	9,0 l/pax	3 %
Maakaluston energiankulutus	25 GWh	0 %
Maakaluston energiankulutus matkustajaa kohti	1,3 kWh/pax	0 %
Matkustajat	19,0 milj.	-1 %

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

Jätteet

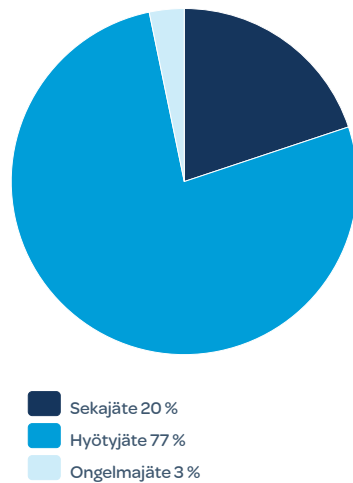
Jättemäärissä on mukana myös Finavian lentoasema-alueen toimijoilta sopimusperusteisesti vastaanottama jäte.

JÄTEMÄÄRÄT LENTOASEMITTAIN, tonnia

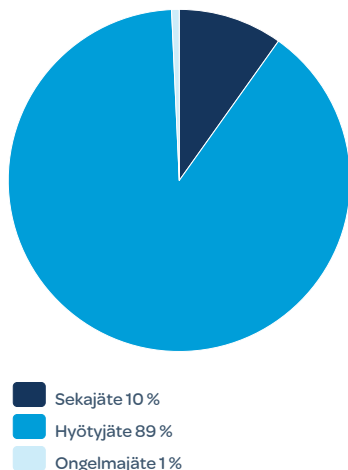
	sekajäte	hyötyjäte	ongelmajäte
Enontekiö	2	18	0,0
Halli	3	4	0,0
Helsinki-Malmi	18	36	2,3
Helsinki-Vantaa	187	1699	13,7
Ivalo	9	35	0,0
Joensuu	26	7	4,8
Jyväskylä	21	40	0,2
Kajaani	6	3	0,0
Kauhava	3	2	0,1
Kemi-Tornio	8	13	0,1
Kittilä	32	23	10,3
Kokkola-Pietarsaari	0	36	1,8
Kuopio	29	25	0,7
Kuusamo	0	8	0,1
Lappeenranta	12	14	8,1
Maarianhamina	0	21	0,7
Oulu	69	66	13,0
Pori	10	22	3,4
Rovaniemi	40	30	6,0
Savonlinna	13	46	2,0
Tampere-Pirkkala	110	27	5,8
Turku	0	56	5,2

Utti	1	44	22,1
Vaasa	10	82	0,0
Varkaus	7	24	0,1
Yhteensä	616	2381	101

FINAVIAN LENTOASEMILLA VUONNA 2013 KERTYNEEN
JÄTTEEN JAKAUTUMINEN SEKA-, HYÖTY- JA
ONGELMAJÄTTEESEEN



HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMALLA VUONNA 2013 KERTYNEEN JÄTTEEN JAKAUTUMINEN SEKA-, HYÖTY- JA ONGELMAJÄTTEeseen



FINAVIAN JÄRJESTÄMÄSSÄ JÄTEHUOLLOSSA VUONNA 2013 KERTYNYT SEKA-, HYÖTY- JA ONGELMAJÄTE SEKÄ KÄSITTELYYN TOIMITETUN PILAANTUNEEN MAA-AINEKSEN MÄÄRÄ (EI MUKANA KOKONAISMÄÄRÄSSÄ)

Vuosi 2013	tonnia	muutos
Sekajäte	616	-23 %
Hyötyjäte	2381	5 %
Ongelmajäte	101	-18 %
Yhteensä	3098	-3 %
Pilaantuneet maat	829	-58 %

Taulukossa on esitetty muutos edelliseen vuoteen verraten. Hyötyjätteeseen sisältyy erilliskerätyt biojäte, metalli, lasi, muov, keräyspaperi ja -pahvi, energiajäte, voiteluöljyjäte, käytetyt renkaat, SER-jäte sekä lajitteluun mennyt rakennusjäte. Energiajätteen keräys ja sekajätteen polttokäsittely on lisääntynyt lentoasemilla (mm. Helsinki-Vantaa ja Helsinki-Malmi), jonka vuoksi sekajätteen määrä on vähentynyt ja vastaavasti hyötyjätteen määrä on lisääntynyt. Pilaantuneita maita on vuonna 2013 toimitettu käsittelyyn Helsinki-Vantaalla.

MAA-AINESJÄTETTÄ JA ASFALTTIROUHETTA HYÖTYKÄYTTÖÖN

Vuonna 2012 Finavia sai ympäristöluvan asfalttirouhkan hyötykäyttöön Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Vuonna

2013 mm. rullausteiden ja asematasojen uudelleen päällystyksen yhteydessä jyräytettyä asfalttirouhetta hyötykäytettiin huoltoteiden perusparannuksiin yhteensä noin 3 800 tonnia. Lisäksi asfalttirouhetta kuljetettiin asfalttiasemille uusioasfaltin valmistukseen.

Maa-ainesjätettä on hyötykäytetty myös aikaisemmin: kolmannen kiitotien rakentamisen yhteydessä työmaalta irrotettu turve sijoitettiin läjitysalueeseen. Suuri osa turpeesta on hyödynnetty 10 vuoden aikana esimerkiksi mullan valmistuksessa.

Osana Helsinki-Vantaan kehittämissuunnitelman rakennushankkeita Finavia kartoittaa ennakoidusti, millä tavalla maa-ainesjäte voidaan parhaalla mahdollisella tavalla saada hyötykäyttöön.

Vastuullisuusraportointi

Finavian vastuullisuusraportoinnin tavoitteena on kertoa yhtiön vastuullisesta toiminnasta ja vastata sidosryhmien tiedontarpeisiin. Vastuullisuusraportti julkaistaan vuosittain osana Finavian vuosikertomusta. Vuosikertomus 2013 julkaistaan sähköisessä muodossa Finavian internet-sivuilla suomeksi ja englanniksi.

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

Yritysvastuuraportoinnissa on hyödynnetty Global Reporting Initiative (GRI) -ohjeiston G3.1 mukaisia tunnuslukuja. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitettun

lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Vuosikertomuksessa on myös huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritys vastuuraportoinnille.

Palautetta vuosikertomuksesta ja Finavian yritys vastuuraportoinnista voi lähettää osoitteeseen comms@finavia.fi

Raportointiperiaatteet

Vuoden 2013 yritys vastuuraportoinnissa on hyödynnetty Global Reporting Initiative (GRI) - ohjeiston G3.1 mukaisia tunnuslukuja. Lisäksi raportoinnissa on käytetty lentokenttäoperaattoreille tarkoitettua lisäosan (Airport Operators Sector Supplement, AOSS) tunnuslukuja. Lisäksi raportoinnissa on huomioitu Suomen valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös sekä sen vaatimukset valtionyhtiöiden yritys vastuuraportoinnille.

RAPORTIN KATTAVUUS

Tämän vuosikertomuksen yritys vastuuraportoinnin tiedot kattavat Finavia-konsernin. Osa tiedoista kattaa vain Finavia Oyj:n, jolloin tästä on erikseen mainittu. Raportointi ja tunnusluvut kattavat ajanjakson 1.1.–31.12.2013. Vuosikertomuksessa on lisäksi otettu esille yksittäisiä tietoja tammi–maaliskuulta 2014, jotka on erikseen mainittu.

Yritysvastuun asiantuntija Mitopro Oy on tarkastanut Finavian vuosikertomuksen 2013 vastaavuuden GRI G3.1 -ohjeistoon ja vahvistaa raportoinnin täyttävän sovellustason B 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 järjestelmästä 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 laskentakertoimenä on käytetty sen muista poikkeavan hajoamisprosessin vuoksi teoreettista hapenkulutusta (ThOD). Käytetyt kertoimet ovat alla olevassa taulukossa.

	BOD ₇ 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 jäänestokäsittelyä 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 puolivuositain.

Ympäristöraportissa vuosittaiset käyttömäärät on esitetty 100-prosenttisena propyleeniglykolina, joka on saatu vähentämällä käyttömääristä veden osuus. Tyyppi I nesteen käyttömäärässä se on 20 % ja tyyppi 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 lentoonlähdon, laskeutumisen ja niihin liittyvien rullausten aiheuttamat päästöt 3000 ft korkeuteen asti. Päästökomponenteille on omat kertoimet, mitkä 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, energijäte, voiteluöljyjäte, käytetyt renkaat, SER-jäte sekä lajitteluluon mennyt rakennusjäte.

Polttoaineet

Ajoneuvojen polttoaineiden tankkausmäärien seuranta tapahtuu neljällä lentoasemalla ajoneuvokohtaisella kortilla ja muilla lentoasemilla käsin suoritettavalla kirjanpidolla. 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 työtajan ylittävää työaikaa. Palkattomat jaksot pienentävät henkilön htv:tä. Työsuhteiden kesto on laskettu työntekijöiden yhdenjaksoisen palvelussuhteen aloituspäivästä. Ikä- ja sukupuolijakauma kuvaa vakituksessa 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 jos 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

Verkon matkustajatytytyväisyyystutkimuksen tiedonkeruu on tehty henkilökohtaisina haastatteluina 15 lentoasemalla lähtöporttialueella. Haastattelujen määrä on suhteutettu matkustajamääriin, ja haastatteluja on vuodessa 100–500 per lentoasema (yhteensä 4 166 vuonna 2013). Tiedonkeruu on tehty yhteistyössä Finncommin ja Finnairin kanssa kotimaan lennoilla. Tulos lasketaan yhdeksän mitattavan asian keskiarvojen keskiarvoista. Tutkimuksen on toteuttanut vuonna 2013 TNS Gallup, ja vuosina 2011–2012 Innolink.

Helsinki-Vantaan lentoasemalla asiakastyytyväisyyttä mitataan kansainvälisellä lentoasemien matkustajatytytyväisyyttä mittaavalla Airport Service Quality -tutkimuksella. Helsinki-Vantaalla tiedonkeruu tapahtuu henkilökohtaisina haastatteluina porttialueilla matkustajarakenteen mukaisesti. Haastatteluja tehdään tasaisesti vuoden ympäri, ja vuonna 2013 haastateltiin noin 1 400 matkustajaa.

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

GRI-sisältöindeksi

Yritysvastuun asiantuntija Mitopro Oy on tarkastanut Finavian vuosikertomuksen 2013 vastaavuuden GRI G3.1 -ohjeistoon ja vahvistaa raportoinnin täyttävän sovellustason B mukaiset vaatimukset.

		Sijainti	Huomioita
1. Strategia ja analyysi			
1.1 Toimitusjohtajan katsaus	Raportoitu	Toimitusjohtajan katsaus	
1.2 Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien kuvaus	Raportoitu	Vastuuteemat Toimintaympäristö Strategia	
2. Organisaation taustakuvaus			
2.1-2.10 Organisaation taustakuvaus	Raportoitu	Liiketoiminta Lentoasemaverkosto Hallinnointi Keskeiset tapahtumat	
3. Raportoinnin kuvaus			
3.1-3.4 Raportin kuvaus	Raportoitu	Vastuullisuusraportointi Raportointiperiaatteet	
3.5 Raportin sisällönmäärittely	Raportoitu	Vastuuteemat	
3.6-3.11 Raportin laajuus, laskentarajat ja -periaatteet	Raportoitu	Raportointiperiaatteet	
3.12 GRI-sisältövertailu	Raportoitu	GRI-sisältöindeksi	
3.13 Raportin varmennus	Raportoitu	Raportointiperiaatteet	Yritysvastuuraportin tietoja ei ole ulkoisesti varmennettu.
4. Hallintokäytännöt, sitoumukset ja sidosryhmät			
4.1-4.10 Hallinto	Raportoitu	Hallinnointi Yritysvastuun johtaminen Strategia	
4.11 Varovaisuusperiaatteen noudattaminen	Raportoitu	Riskienhallinta	
4.12-4.13 Ulkopuoliset aloitteet ja jäsenyydet	Raportoitu	Yritysvastuun johtaminen Jäsenyydet toimialajärjestöissä	

4.14-4.17 Sidosryhmävuorovaikutus	Raportoitu	Vastuuteemat Sidosryhmät Sidosryhmäyhteistyö	
--------------------------------------	------------	--	--

TUNNUSLUVUT

Taloudellinen vastuu

<i>Johtamistavan kuvaus</i>	Raportoitu	Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset	
EC1 Suora tuotettu taloudellinen lisäarvo	Raportoitu	Taloudellinen lisäarvo sidosryhmille	
EC4 Valtiolta saadut merkittävät avustukset	Raportoitu	Taloudelliset tavoitteet ja toimintaedellytykset	
AO1 Vuosittainen matkustajamäärä jaoteltuna kotimaan ja ulkomaan lentoihin	Raportoitu	Lentoasemat	
AO2 Vuotuinen lentojen kokonaismäärä	Raportoitu	Avainluvut Lentoasemat Liikenteen jakautuminen, Finavia	
AO3 Rahdin määrä	Raportoitu	Avainluvut Lentoasemat	
EC8 Vaikutus ja investoinnit yleisen infrastruktuurin kehittämiseen	Raportoitu	Lentoasemaverkosto	
EC9 Merkittävät epäsuorat taloudelliset vaikutukset	Raportoitu	Suorat ja epäsuorat taloudelliset vaikutukset Kansainvälinen saavutettavuus	

Ympäristövastuu

<i>Johtamistavan kuvaus</i>	Raportoitu	Ympäristöasioiden johtaminen	
EN1 Materiaalien käyttö	Raportoitu osittain	Vesi- ja maaperäpäästöt	Liukkaudentorjunta-aineiden käyttömäärät
EN3 Suora energiankulutus	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
EN4 Epäsuora energiankulutus	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	

EN5 Säästämisestä ja tehokkuusparannuksista syntynyt energiansäästö	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
EN6 Energiatehokkaiden palveluiden tarjoamiseen liittyvät aloitteet	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
EN8 Vedenkulutus	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
AO4 Hulevesien laatu	Raportoitu	Vesi- ja maaperäpäästöt	
EN16 Suorat ja epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
EN18 Aloitteet, joiden tarkoituksena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
EN20 NO _x , SO _x ja muut merkittävät päästöt ilmaan	Raportoitu	Energian ja veden kulutus	
EN21 Päästöt vesistöihin	Raportoitu	Vesi- ja maaperäpäästöt	
EN22 Jätteiden kokonaismäärä	Raportoitu	Jätteet	
AO6 Lentokoneiden ja kiitoteiden jäänestoaineiden käyttö ja käsittely	Raportoitu	Vesi- ja maaperäpäästöjen hallinta Vesi- ja maaperäpäästöt	
EN26 Aloitteet, joiden tarkoituksena on vähentää tuotteiden ja palvelujen ympäristövaikutuksia, ml. melu	Raportoitu	Keskeiset tapahtumat Jäänpoisto ja -esto Lentokonemelun hallinta	
EN28 Ympäristölupien ja -määräysten mukainen toiminta	Raportoitu	Ympäristöluvut	
EN30 Ympäristönsuojelun menot ja ympäristöinvestoinnit	Raportoitu	Ympäristöinvestoinnit	
AO7 Lentokonemelualueella asuvien asukkaiden määrä	Raportoitu	Lentokonemelun hallinta	
Sosiaalinen vastuu			
<i>Johtamistavan kuvaus</i>	Raportoitu	Lentoturvallisuus Henkilöstön osaaminen ja pätevyys Turvallisuudenhallinta	

Työntekijöitä ja työolosuhteita koskevat käytännöt

LA1 Työvoima jaotettuna työsuhteen, työsopimuksen ja sukupuolen mukaan	Raportoitu	Henkilöstötietoa	
LA2 Vaihtuvuus	Raportoitu	Henkilöstötietoa	
LA7 Tapaturmataajuus, poissaolot, työpaikalla aiheutuneet kuolemantapaukset	Raportoitu	Työhyvinvointi	
LA8 Organisaation työntekijöille suunnatut koulutus- ja ennaltaehkäisyohjelmat sairauksien varalta	Raportoitu	Työhyvinvointi	
LA10 Koulutustuntien määrä	Raportoitu	Henkilöstön kehittäminen	
LA11 Koulutukseen ja elinikäiseen oppimiseen liittyvät ohjelmat	Raportoitu	Henkilöstön osaaminen ja pätevyys Henkilöstön kehittäminen	
LA12 Kehityskeskustelujen piirissä olevien osuus	Raportoitu	Henkilöstön kehittäminen	
LA13 Hallintoelinten ja henkilöstöryhmien koostumus	Raportoitu	Hallitus Johtoryhmä Henkilöstötietoa	
LA14 Miesten ja naisten peruspalkan suhde sekä tasa-arvoinen kohtelu henkilöstöryhmittäin	Raportoitu osittain	Henkilöstön kehittäminen	Palkkatasa-arvoselvitys kuvattu

Yhteiskunta

SO1 Paikallisyhteisöihin liittyvät kehitysohjelmat	Raportoitu	Kansainvälinen saavutettavuus Verkoston lentoasemien kehittäminen	
SO5 Osallistuminen julkishallinnon kehittämiseen ja lobbaukseen	Raportoitu	Sidosryhmäyhteistyö Jäsenyydet toimialajärjestöissä	

SO6 Poliittisille puolueille annettu tuki	Raportoitu	Hyväntekeväisyys ja sponsorointi	Vuonna 2013 Finavia ei ole antanut poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille raha- tai muita lahjoituksia.
---	------------	----------------------------------	--

Tuotevastuu

PR1 Palveluiden turvallisuusvaikutusten arviointi- ja kehittämistoimenpiteet	Raportoitu	Lentoturvallisuus	
PR5 Asiakastytyvyisyys	Raportoitu	Kilpailukyky Verkoston matkustajatytyvyisyys	

Ihmisoikeudet

HR4 Syrjintätapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet	Raportoitu	Henkilöstön kehittäminen	
--	------------	--------------------------	--

Hallinnointi

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

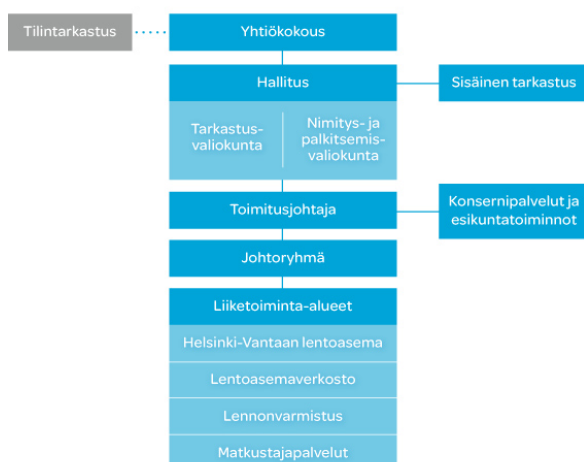


Finavia Oyj:n (jäljempänä myös ”Finavia” tai ”yhtiö”) ja Finavia-konsernin päätöksenteossa ja hallinnossa noudatetaan Suomen osakeyhtiölakia, Finavia Oyj:n yhtiöjärjestyksestä sekä Liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevien osakeyhtiöiden ja liikelaitosten hallinnointiohjetta.

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 8.4.2013. 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.

FINAVIAN HALLINTOMALLI



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 ovat Helsinki-Vantaan lentoasema, Lentoasemaverkosto, Lennonvarmistus sekä Matkustajapalvelut. Lisäksi Finavian palveluja lentoliikenteelle täydentävät Airpro-liiketoiminta ja kiinteistöliiketoiminta.

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 ja ylläpito säännöllisen reittiliikenteen oloissa. 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. Yhtiön julkisista palvelutehtävistä säädetään erikseen".

OMISTAJAOHJAUS

Finavian omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Ministeriö on valtion yhtiöomistuksesta ja

omistajaohjauksesta annetun lain mukaisesti asettanut Finavia Oyj:tä koskevat omistajastrategiset linjat.

Erityistehtäviä toteuttavassa yhtiössä Suomen valtiolla on omistajana yhteiskunnallisia tavoitteita, mutta niiden toimintaa ohjataan taloudellisin perustein. Valtion omistajapolitiittiset 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 päätöksentekaelin. 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.

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 osakkeenomistajille yhtiöjärjestyksen mukaan aikaisintaan kahta kuukautta ja viimeistään viikkoa ennen yhtiökokousta. Yhtiökokous pidetään yhtiön kotipaikassa Vantaalla tai hallituksen päättämässä muussa paikassa. Vuonna 2013 varsinainen yhtiökokous pidettiin 19.3.2013.

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.

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. 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 ääntenenemmistöllä. Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisee.

Toimitusjohtajalla on oikeus olla läsnä hallituksen kokouksissa ja käyttää niissä puhevaltaa, jollei hallitus määrättyssä tapauksessa toisin päättä. 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.

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 organisaatorakenteesta 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

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 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. 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 riippumattomuus suhteessa yhtiöön ja sen merkittäviin osakkeenomistajiin, ja määrittelee ketkä hallituksen jäsenistä on katsottava riippumattomiksi. Hallituksessa on oltava molempia sukupuolia.

2013

Finavian hallitukseen kuuluivat 1.1.–19.3.2013 puheenjohtajana Soili Suonoja, varapuheenjohtajana Jaakko Linna ja jäsenenä Harri

Pynnä, Juhapekka Ristola, Pirkko Salminen, Ralf Sund sekä henkilöstön edustajana Riitta Puro.

19.3.2013 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi edelleen Soili Suonojan. Hallituksen jäseniksi valittiin Jaakko Linna, Harri Pynnä, Pirkko Salminen, Ralf Sund ja Juhapekka Ristola sekä henkilöstön edustajana Riitta Puro. Järjestäytymiskokouksessaan hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Jaakko Linnan.

Kaikki hallituksessa toimineet henkilöt olivat riippumattomia Finaviasta lukuun ottamatta Riitta Puroa, 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 2013 yhteensä 14 kertaa, ja sen jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 96,9. Hallitustyöskentelyn painopisteitä olivat vuonna 2013 Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisohjelman valmistelu ja käynnistäminen (tähän liittyen myös yhtiön oman pääoman vahvistamisen valmistelu) pitäen sisällään matkustajapalveluiden uuden toimintamallin sekä lennonvarmistuspalveluiden kustannustehokkuuden lisäämiseksi käynnistetyt toimenpiteet

Hallitus teki vuoden 2013 aikana itsearvioinnin.

Hallitus 31.12.2013



SOILI SUONOJA

Hallituksen puheenjohtaja 29.6.2011–

Hallituksessa 2011–

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtaja 2011–

Tarkastusvaliokunnan jäsen 2011–

s. 1944, kauppaneuvos, kotitalousopettaja, MBA

Keskeinen työkokemus

Fazer Amica Oy, toimitusjohtaja 1989–2001, Fazer-konserni, eri tehtävissä 1973–1989

Luottamustehtävät

Hallituksen puheenjohtaja: Alko Oy 2008–, Leijona Catering Oy 2012–, Finnpiilot Pilotage Oy 2010–, Reilun kaupan edistämisyhdistys ry 2009–2012, Huoltoliitto ry 2009–, Hallituksen jäsen: VR-Yhtymä Oy 2008–2013, Hoiva Oy 2008–2011, Nurmijärven Linja Oy 2001–, Eilakaisla Oy 2004–, Outokumpu Oy 2003–2005, Lännen Tehtaat Oyj 2003–2011, Lassila & Tikanoja Oy 2001–2008, Itella Oyj 1998–2008, Alko Oy 2004–2008, Tieliikennelaitos 2001–2006, Altia Group Oyj 2001–2004.



JAAKKO LINNA

Hallituksen varapuheenjohtaja 1.1.2013–

Hallituksessa 2013–

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–



HARRI PYNNÄ

Hallituksen jäsen 29.6.2011–

Nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan jäsen 2011–

s. 1956, OTK

Keskeinen työkokemus

Fortum Oyj, Fortum Distribution Finland, Head of Company Development, 2013–, Fortum Oyj, lakiasiaintoimittaja 1998–2013, kauppa- ja teollisuusministeriö, teollisuusneuvos, 1994–1998, Suomen Yhdyspankki Oy sekä Union Bank of Finland SA, Luxemburg, lakimies, pankinjohtaja, 1982–1994

Luottamustehtävät

Teollisuuden Voima Oyj, hallituksen jäsen 2010–, useiden Fortum-konserniin kuuluvien yhtiöiden hallituksen jäsen, Governia Oy, hallituksen puheenjohtaja 2009–, Sponda Oyj, hallituksen jäsen 1999–2008, Suomen Teollisuussijoitus Oy, hallituksen jäsen ja puheenjohtaja 1995–2006



JUHAPEKKA RISTOLA

Hallituksen jäsen 16.3.2012–

Tarkastusvaliokunnan jäsen 16.3.2012–

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 16.3.2012–

Tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja 16.3.2012–

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 16.3.2012–

Tarkastusvaliokunnan jäsen 16.3.2012–

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



RIITTA PURO

Hallituksen jäsen 16.3.2012–

s. 1961, lennonjohtaja

Keskeinen työkokemus

Finavian lennonjohtaja Suomen aluelennonjohdossa 1990–, vuoro esimies 2002–, henkilöstövastaava 1999–2002, työpaikkakouluttaja 1992–1999, lennonjohtaja ja työpaikkakouluttaja Kauhavalla 1987–1990

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.

2013

Finavian tarkastusvaliokuntaan kuuluivat 1.1.–19.3.2013 puheenjohtajana Pirkko Salminen ja jäsenenä Soili Suonoja, Ralf Sund ja Juhapekka Ristola. 19.3.–31.12.2013 valiokuntaan kuuluivat puheenjohtajana Pirkko Salminen ja jäsenenä Jaakko Linna, Ralf Sund ja Soili Suonoja.

Vuoden aikana tarkastusvaliokunta käsitteli yhtiön taloudelliset raportit, konsernin tilinpäätöksen ja osavuosisikatsaukset, tilintarkastajan, sisäisen tarkastuksen ja riskienhallinnan raportit sekä arvioi tilintarkastajan riippumattomuutta. Tarkastusvaliokunta kokoontui viisi kertaa vuonna 2013. 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 jäsenenä 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.

2013

1.–6.1.2013 nimitys- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat Soili Suonoja puheenjohtajana ja jäsenenä Harri Pynnä. 7.1.–31.12.2013 valiokuntaan kuuluivat Soili Suonoja puheenjohtajana ja jäsenenä Jaakko Linna, Harri Pynnä ja Juhapekka Ristola.

Vuonna 2013 nimitys- ja palkitsemisvaliokunta käsitteli työjärjestyksen mukaiset asiat. Vuoden aikana valiokunta käsitteli lisäksi organisaation kehittämistä ja seuraajasuunnittelua koskevia asioita.

Vuonna 2013 nimitys- ja palkitsemisvaliokunta kokoontui 12 kertaa. Jäsenten keskimääräinen osallistumisprosentti kokouksiin oli 93,7 %.

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 yleistuomivalta 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 merkittävimpien 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.

Johtoryhmä

Finavian johtoryhmään kuului vuoden 2013 lopussa 11 henkilöä. Johtoryhmään kuuluvat Finavian toimitusjohtaja ja 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 käsiteltäviksi ja päätettäväksi menevät asiat. Johtoryhmällä on yhtiön toimitusjohtajan hyväksymä työjärjestys.

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

2013

Johtoryhmä kokoontui vuoden aikana 39 kertaa. Johtoryhmätyöskentelyn keskeisiä painopisteitä olivat vuoden 2013 aikana. Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämissuunnitelman valmistelu ja käynnistäminen (tähän liittyen myös yhtiön oman pääoman vahvistamisen valmistelu) pitäen sisällään matkustajapalveluiden uuden toimintamallin sekä lennonvarmistuspalveluiden kustannustehokkuuden lisäämiseksi käynnistetyt toimenpiteet. Johtamisen ja henkilöstön kehittäminen olivat myös vahvasti esillä. Lisäksi johtoryhmä keskittyi työmarkkina-asioihin.

Johtoryhmän jäsenet 31.12.2013



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

Elinkeinoelämän keskusliitto, hallituksen jäsen 2011–, 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, PALTA ry:n hallituksen jäsen 2012–, Ilmatieteen laitoksen neuvottelukunnan jäsen 2012–, Ilmarisen hallintoneuvoston jäsen 2013–



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



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

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–



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–



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, lentokenttätekniiikan 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–



KIRSTI LEHTOVAARA-KOLU

Talousjohtaja

s. 1957, KTM

Finavian palveluksessa 2007–2014

Keskeinen työkokemus

Finavian talousjohtaja 2008–2014, yrittäjä, liikkeenjohdon konsultti 2006–2007, Hansel Oy:n toimitusjohtaja 2003–2006, Sonera Oyj, konsernin talousjohtaja, 1996–2003, Telecom Finland Oy, laskenta- ja talouspäällikön tehtävissä 1989–1995

Luottamustehtävät

Finavia-konserniyhtiöissä Airpro Oy:n ja RTG Oy:n yhtiöiden hallituksen jäsen 2011–, LAK Oyj:n hallituksen jäsen 2011–, VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen 2003–2006, Suomen Erillisverkot Oy:n hallituksen jäsen 2003–2006, useita Sonera-konsernin kansainvälisten ja kotimaisten tytäryhtiöiden hallituksen jäsenyyksiä vuosina 1998–2003

Finavia tiedotti 25.3.2014, että Kirsti Lehtovaara-Kolu on päättänyt siirtyä pois Finavian palveluksesta. Uudeksi talousjohtajaksi on nimitetty KTM Kai Laitinen, joka aloittaa tehtävässään 1.8.2014 mennessä. Yhtiön vt. talousjohtajana toimii 1.4.2014 alkaen Kai Laitisen aloittamiseen saakka group controller Sari Kankkunen.



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 Traffic 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 Collegien johtokunnan jäsen 2009–, Ilmakuljetuspoolin puheenjohtaja 2007–, HVK:n kuljetuslogistiikkasektorin jäsen 2007–, Sotilaslento-onnettomuuksien tarkastuselimen jäsen 2006–



PETTERI NISSILÄ

Lakiasiaainjohtaja

s. 1965, OTK, varatuomari, MBA

Finavian palveluksessa vuodesta 1998

Keskeinen työkokemus

Finavian lakiasiaainjohtaja 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–



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

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 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.

2013

Vuonna 2013 Finaviassa kiinnitettiin edelleen huomiota resurssien taloudelliseen ja tehokkaaseen käyttöön ja toteutettiin aikaisempina vuosina aloitettuja toimenpiteitä. Sopimusten hallintaa tehostettiin ottamalla käyttöön sopimustenhallintajärjestelmä. Yhtiön toimintaan liittyvien riskien hallintaa kehitettiin edelleen uudistamalla henkilökorttihakemusten käsittelyprosessia osana yritysturvallisuutta.

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.

2013

Riskienhallinnan painopisteinä riskienhallinnan organisoimisen loppuunsaattaminen, toimilupa- ja vaatimustenmukaisuuskysymykset sekä laatujärjestelmän kehittäminen toimintakäsikirjakokonaisuuden päivittämisen muodossa. Finavia aloitti myös Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA:n AGA-lentoasemamääräyskokoelman (AGA = Aerodromes and Ground Aids) käyttöönottoa valmistelevan työn, joka jatkuu 2014. Määräyskokoelma tulee käyttöön Finavian lentoasemilla vuoteen 2017 mennessä. Lisäksi vuonna 2013 tehtiin päätös turvallisuudenhallintaan liittyvän uuden poikkeamaraportointijärjestelmän hankkimisesta.

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. Yhteenvedo 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 liiketoimintaa uhkaavista merkittävimmistä riskeistä hallitukselle esitettäväksi. Lisäksi yksikkö kehittää konsernin riskienhallintaa ja vastaa turvallisuudenhallintajärjestelmän toimivuudesta ja kehittämisestä. Riskienhallintayksikköä johtaa Finavian turvallisuus- ja riskienhallintajohtaja.

Vuonna 2013 riskienhallintayksikön alaisuudessa toiminut **turvallisuus- ja laatu-yksikkö** jaettiin kahteen vastuualueeseen, ennakkoturvallisuuteen sekä analyysiin ja seurantaan. Ennakkoturvallisuus keskittyy mahdollisten lentoliikenteen turvallisuusuhkien ennaltaehkäisyyn ja vastaa muun muassa Finavian turvallisuudenhallintajärjestelmästä. Analyysi ja seuranta -vastuualueen toiminnan painopiste on kerätyn turvallisuustiedon analysoinnissa ja sen hyödyntämisessä turvallisuuden kehittämiseksi edelleen. Vuonna 2013 lisäksi työturvallisuuden vastuualue siirrettiin henkilöstöhallinnon organisaatiosta osaksi riskienhallintayksikköä.

Riskienhallintayksikön alaisuudessa toimiva **yritysturvallisuusyksikkö** vastaa yritysturvallisuuteen liittyvästä toiminnasta.

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

Lakiasiainyksikkö vastaa Finavian vakuutussovimuksista.

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 sekä osaan konsernitoiminnoista ja tytäryhtiöistä on nimetty riskienhallinnan yhteyshenkilö, jonka tehtävänä on riskienhallinnan prosessin koordinointi ja läpivienti omassa organisaatiossaan.

Finavian riskinkantokyky arvioidaan vuosittain vuosisuunnitteluprosessin yhteydessä. Arviointiin vaikuttavat muun muassa konsernin tulevaisuuden näkymät ja tilanne toimialalla.

MERKITTÄVIMMÄT RISKIT

Riskiksi Finaviassa käsitetään asia tai tapahtuma, joka toteutuessaan saattaa estää tai vaikeuttaa yhtiötä saavuttamasta sille asetettuja tavoitteita. Riskillä voidaan käsittää menetykseksi sekä mahdollisuuksien käyttämättä jättämiseksi.

Finavian riskit on ylätasolla luokiteltu strategisiin riskeihin, operatiivisiin riskeihin, lain- ja vaatimustenmukaisuusriskeihin sekä taloudellisiin riskeihin. Keskeisimpiä riskejä on käsitelty yksityiskohtaisemmin 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 pääperiaatteeeseen:

- 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.

2013

Keväällä 2013 toteutettiin henkilöstökysely turvallisuuskulttuuriin liittyen, ja siihen osallistui yli 600 finavialaista. Lisäksi osana ennakoivaa turvallisuudenhallintaa Finavia järjesti Trafin kanssa vuoden 2013 kestäneen turvallisuuskampanjan. Turvallisuudenhallinnan johdonmukaista kehittämistä ja siihen liittyvää koulutusta jatkettiin läpi vuoden 2013.

Henkilöstökyselystä ja turvallisuuskampanjasta on kerrottu tarkemmin osiossa Lentoturvallisuus.

Sisäinen tarkastus

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

Finavian hallitus on hyväksynyt konsernin sisäisen tarkastuksen toimintaohjeen, jossa on määritelty sisäisen tarkastuksen tarkoitus, tehtävät, toimivalta ja vastuut. 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.

2013

Vuoden 2013 aikana suoritettut tarkastukset kohdistuivat konsernin liiketoimintojen, konsernipalvelujen, lentoasemien sekä tytäryhtiöiden toimintaan ja prosesseihin. Tarkastuksissa arvioitiin muun muassa Finavian omien myymälöiden kassatoiminnan prosesseja, lentoaseman ylitöitä ja varallaoloa koskevia toimintatapoja, yhtiön turvallisuuspoikkeamien raportointiprosessia, liikevaihtosidonnaisten vuokrien laskutusta ja seuranta, sopimusten hallintaprosessia, rahoituksen seurantaprosesseja sekä tytäryhtiön ground handling -kaluston hallintaa. Lisäksi arvioitiin joidenkin liiketoiminnan ja konsernipalveluihin kuuluvien yksiköiden sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisuutta sekä toteutettiin hallituksen toimeksiantona yhtiön johdannaiskauppoihin kohdistunut selvitys.

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 omistettut 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.

2013

Vuoden 2013 varsinainen yhtiökokous valitsi tilintarkastajaksi Ernst & Young -tilintarkastusyhteisön, jonka nimeämänä päävastuullisena tilintarkastajana toimii KHT, JHTT Tiina Lind. Lind on toiminut tilikaudesta 2011 lähtien yhtiön päävastuullisena tilintarkastajana.

Vuonna 2013 tilintarkastajalle maksettiin palkkioita euroa 71 645 euroa. Vuonna 2013 tilintarkastajalle maksettiin 48 776 euroa tilintarkastukseen liittymättömistä palveluista.

Tilintarkastuskertomus tilikaudelta 1.1.–31.12.2013 kattaa toimintakertomuksen, konsernitalinpäätöksen 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 2013.

Hallituksen palkitseminen

Hallituksen palkitsemisesta päättää yhtiökokous. Finavian hallituksen jäsenille maksettaviin palkkioihin ei tehty muutoksia vuoden 2013 aikana.

Finavian hallituksen jäsenille maksettavat palkkiot olivat vuoden 2013 varsinaisen yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti seuraavat:

- puheenjohtaja 1 700 euroa/kk
- varapuheenjohtaja 1 200 euroa/kk
- jäsen 1 000 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 2013

Hallituksen jäsenille maksettiin yhteensä hallituksen ja valiokuntien kokouksista seuraavasti:

Hallituksen jäsen	Kuukausipalkkiot 2013, euroa	Kokouspalkkiot 2013, euroa	Yhteensä 2013, euroa	Yhteensä 2012, euroa
Soili Suonoja	20 400	15 000	35 400	38 400
Jaakko Linna	14 400	14 500	28 900	0
Riitta Puro	12 000	7 000	19 000	15 000
Harri Pynnä	12 000	12 500	24 500	26 500
Juhapekka Ristola	12 000	11 000	23 000	17 000
Pirkko Salminen	12 000	9 500	21 500	18 000
Ralf Sund	12 000	10 000	22 000	16 500

Lisäksi hallituksen jäsen Antti Vehviläiselle maksettiin vuonna 2013 kokouspalkkiota 500 euroa loppuvuodelta 2012.

Toimitusjohtajan ja muun johdon palkitseminen

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

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 irtisanomisaajan palkan lisäksi.

TULOSPALKKAUKSEN PERIAATTEET

Tulospalkkaus perustuu yhtiön hallituksen vuosittain asettamien tavoitteiden saavuttamiseen. Taloudelliset ja turvallisuuteen

liittyvät tavoitteet toimivat palkitsemisen kynnysmittarina. Lisäksi asetetaan palvelutasoon, asiakastytyväisyyteen, työhyvinvointiin ja esimiestyöhön liittyviä tavoitteita. Tulostavoitteiden toteutumista seurataan ja mitataan tulokortin avulla. Hallitus vahvistaa kunkin tulospalkkiojärjestelmään kuuluvan henkilön tulospalkkion suuruuden tavoitteiden saavuttamisen perusteella. Tulospalkkauksen lisäksi Finaviassa ei ole johtoryhmälle muita taloudellisia kannustinjärjestelmiä.

Tulospalkkio voi olla enintään 15 prosenttia kiinteästä vuosipalkasta valtion omistajaohjauksin mukaisesti. Yhtiön ja palkkionsaajan poikkeuksellisen hyvän suorituksen perusteella maksettavien tulospalkkioiden enimmäismäärä voi olla enintään 30 prosenttia kiinteästä vuosipalkasta.

TOIMITUSJOHTAJALLE JA JOHTORYHMÄLLE VUONNA 2013 MAKSETUT PALKKIOT

	Palkat ja luontoisedut 2013, euroa	Vuoden 2012 suoritukseen pohjautuva tulospalkkio, euroa	Maksettu yhteensä vuonna 2013, euroa	Maksettu yhteensä vuonna 2012, euroa
Toimitusjohtaja	345 240	78 583	423 823	267 677
Muut johtoryhmän jäsenet	1 517 762	237 219	1 754 981	1 436 063

Finavia maksoi lisäksi vuonna 2013 edelliselle toimitusjohtajalle erorahaa 93 000 euroa.

TULOSPALKKAUS VUONNA 2013

Tulospalkkaus perustui yhtiön hallituksen vuosittain asettamien tavoitteiden saavuttamiseen yllä kohdassa Tulospalkkauksen periaatteet kuvatulla tavalla.

Tulokortissa olevien tavoitteiden lisäksi jokaiselle tulospalkkion piiriin kuuluvalla esimiehelle asetettiin neljä henkilökohtaista tavoitetta. Henkilökohtaisten tavoitteiden painoarvo tulospalkkiosta oli 33 prosenttia ja tulokortin tavoitteiden 67 prosenttia.

Vuoden 2013 osalta Finavian johtoryhmälle asetettujen tulokorttitavoitteiden mukainen tulospalkkio toteutui 83-prosenttisesti. Henkilökohtaisten tavoitteiden toteutumisprosentti määräytyi kunkin kohdalla suoriutumisen mukaisesti.

TULOSPALKKAUS VUONNA 2014

Johtoryhmän jäsenten tulospalkkio määräytyy tulokortista tulevien tavoitteiden perusteella. Tavoitteiden painotus vaihtelee henkilön strategisen roolin mukaan. Tulokortissa olevien tavoitteiden lisäksi osalle tulospalkkion piiriin kuuluvista on asetettu vuodeksi 2014 yhdestä kolmeen henkilökohtaista painotukseltaan erilaista tavoitetta. Tulokortin 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 palkansa. 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.

2013

Vuodelle 2013 asetetut voittopalkkiomallin tavoitteet saavutettiin 87-prosenttisesti (75-prosenttisesti). Henkilöstörahastoon siirrettiin yhteensä 3 583 089 euroa (3 253 740).

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

Hallituksen toimintakertomus vuodelta 2013

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Pitkään jatkunut taloudellinen epävarmuus heikensi lentoliikenteen kysyntää vuonna 2013. Vuoden kuuden ensimmäisen kuukauden aikana lentoliikenteen kysyntä laski. Kysyntä kääntyi kasvuun heinäkuussa ja vuoden toisella puoliskolla päästiin jo lähelle toimialan keskiarvona pidettyä 4 prosentin kasvua. Heikosta alkuvuodesta johtuen koko vuoden matkustajamäärä jäi kuitenkin 0,9 prosenttia alle edellisvuoden matkustajamäärään.

Finavian lentoasemien kokonaismatkustajamäärä vuonna 2013 oli 19,0 miljoonaa matkustajaa (19,2 miljoonaa vuonna 2012). Tasaisena pysyneestä matkustajamäärästä huolimatta lentoasemien toimintaympäristössä tapahtui paljon muutoksia kertomusvuoden aikana.

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä ylitti joulukuussa 15 miljoonan matkustajan rajan. Lentoaseman kokonaismatkustajamäärä ylsi uuteen ennätykseen ja oli 15,3 miljoonaa matkustajaa (14,9). Kasvu tuli kansainvälisestä liikenteestä. Kansainvälinen liikenne lähti hienoiseen kasvuun maaliskuussa ja kasvu vahvistui vuoden edetessä. Helsinki-Vantaan kansainvälisen liikenteen vuosikasvu oli 5,8 prosenttia ja se ylitti toimialan ennusteet. Kansainvälinen vaihtomatkustus kasvoi 10,6 prosenttia ja Helsinki-Vantaa vahvisti asemaansa Aasian ja Euroopan välisen liikenteen vaihtolentoasemana. Kansainvälisen liikenteen hyvää kasvua tukivat lentoasemalta avatut uudet reitit ja uudet lentoyhtiöt.

Helsinki-Vantaan kotimaan liikenteen matkustajamäärä väheni vuoden 2013 aikana 9,7 prosenttia edellisvuodesta.

Finavian ylläpitämien maakuntalentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä aleni 13,8 prosenttia edellisvuodesta ja oli 3,7 miljoonaa matkustajaa (4,3). Näistä kotimaan lentoliikenteen matkustajia oli 2,4 miljoonaa (2,7) ja kansainvälisen lentoliikenteen matkustajia 1,3 miljoonaa (1,6).

Finavian näkemyksen mukaan kotimaan liikenteessä jo pitkään jatkunut lasku ei johdu pelkästään talouden suhdanteista vaan siitä, että aikaisemmin lentomatkoina tehdyt lyhyet ja keskipitkät matkat toteutetaan yhä useammin muilla liikennevälineillä. Pitkillä matkoilla lentoliikenteen suosio on jatkunut. Rovaniemen lentoaseman matkustajamäärä kasvoi 5,8 prosenttia. Kehitys oli myönteistä myös Lapin matkailulentoasemilla, joissa kansainvälinen liikenne kasvoi 6,7 prosenttia. Sen sijaan kotimaan liikenne väheni myös Lapin matkailulentoasemilla yhteensä 4,5 prosenttia.

Maakuntalentoasemilla lentoliikenteen kysyntä heikkeni ja lentoyhtiöt vähensivät tarjontaansa. Useita reittejä lakkautettiin vuoden aikana. Tampereen ja Turun lentoasemilla matkustajamäärä laski lähes viidenneksen kun halpalentoyhtiöt vähensivät tarjontaansa. Muutama lentoyhtiö vetäytyi kokonaan Suomen markkinoilta.

Laskeutumisten määrä Finavian lentoasemilla väheni 6,0 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Matkustajamäärien säilyessä lähes edellisvuoden tasolla lentokoneiden täyttöasteet nousivat ja lentoliikenne oli näin ollen aiempaa tehokkaampaa.

Yliennot Suomen ilmatilassa kasvoivat vain 0,9 prosenttia. Kasvu jäi selvästi alle toimialan ennusteiden ja Finavian odotusten. Yliennot ovat lisääntyneet tasaisesti jo yli kymmenen vuoden ajan ja kasvu on ollut lähes 10 prosentin luokkaa useina vuosina.

LIKEVAIHTO JA TULOS

Finavia -konsernin liikevaihto vuonna 2013 laski 1,8 prosenttia edellisestä vuodesta ja oli 352,8 miljoonaa euroa (359,2 vuonna 2012). Lentoliikennetuotot kasvoivat hieman, sen sijaan konsernin muissa palveluissa liikevaihto jäi alle edellisen vuoden.

Lentoliikenteen kysyntä oli heikkoa vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Kysyntä kääntyi kasvuun toisella vuosineljänneksellä ja vahvistui loppuvuotta kohti. Lentoliikennetuotot (ns. aero revenues) kasvoivat 1,4 % ja olivat 203,2 miljoonaa euroa (200,4). Konsernin muut kuin lentoliikennetuotot (ns. non-aero revenues) alenivat 5,8 % ja olivat vuonna 2013 yhteensä 149,6 miljoonaa euroa (158,8). Näiden tuottojen osuus kokonaisliikevaihdosta laski 42,4 prosenttiin (44,2). Muihin kuin lentoliikennetuottoihin kuuluvat mm. terminaalien kaupalliset palvelut, pysäköintipalvelut, Airpron tuottamat palvelut ja kiinteistöjen vuokratuotot.

Liikevaihdon lievästä laskusta huolimatta konsernin toiminnallinen liike-tulos vahvistui. Konsernin liike-tulos ilman kertaluonteisia eriä oli 44,8 miljoonaa euroa (40,8). Liike-tulos ilman kertaluonteisia eriä oli 12,7 prosenttia liikevaihdosta (11,4).

Tilikauden tulos heikkeni hieman edelliseen vuoteen verrattuna ja oli 15,1 miljoonaa euroa (15,5). Tulokseen sisältyi kertaluonteisia omaisuuden myyntituottoja 0,7 miljoonaa euroa (8,1). Kertaluonteisia kuluja oli yhteensä 13,1 miljoonaa euroa (20,5). Tähän sisältyi ympäristövaraukset lentoasemien tiukentuneiden ympäristövaatimusten edellyttämien hankkeiden toteuttamiseksi, matkustajapalveluiden liikkeenluovutukseen liittyviä eriä sekä henkilöstön muutosturvan kuluja.

Rahoituskulut olivat 12,0 miljoonaa euroa (4,9). Rahoituskuluihin sisältyy ei-suojaavien johdannaissopimusten arvostustappio, jonka suuruus oli 7,6 miljoonaa euroa.

Finavia jatkoi vuonna 2013 toiminnan tehostamista. Jokaiselle liiketoiminta-alueelle ja konsernitoiminnalle asetettiin tavoitteita kannattavuuden parantamiseksi. Toiminnan tehostuminen näkyi kaikissa kuluryhmissä.

Ulkopuolisten palvelujen käyttö väheni 1,7 miljoonalla eurolla eli 3,6 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Aine- ja materiaaliostot alenivat 3,0 miljoonaa euroa eli 6,8 prosenttia. Liiketoiminnan muut kulut ilman pakollisia varauksia pienensivät 2,6 prosenttia ja olivat 41,8 miljoonaa euroa (42,9).

Henkilöstömenot alenivat 4,9 prosenttia edellisestä vuodesta ja olivat 142,6 miljoonaa euroa (150,0). Konsernin keskimääräinen henkilöstömäärä pieneni kertomusvuoden aikana 174 henkilötyövuodella ja vuoden 2013 lopussa konsernin palveluksessa oli yhteensä 2 814 henkilöä (2 840). Konsernissa käytiin vuonna 2012 yhteistoimintaneuvottelut, joiden seurauksena 94 henkilöä irtisanottiin. Henkilöstömäärän pieneneminen näkyi täysimääräisenä vuoden 2013 kuluissa. Muilta osin henkilötyövuosien vähentyminen saavutettiin noudattamalla harkitsevaa rekrytointipolitiikkaa ja huolellisella työvuorojen suunnittelulla. Henkilöstökulujen osuus liikevaihdosta laski ja oli 40,4 prosenttia (41,7).

LIIKETOIMINNAN KEHITYS

Konserni tuottaa lentoliikenteen palveluja ja sillä on neljä liiketoiminta-alueetta. Nämä ovat 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 2013 lentoaseman kokonaismatkustajamäärä ylsi uuteen ennätykseen ja oli 15,3 miljoonaa matkustajaa (14,8). Kansainvälinen matkustus kasvoi 5,6 prosenttia ja vaihtomatkustus 5,9 prosenttia. Lentoasemalla avattiin uusia reittejä ja lentoasema sai uusia lentoyhtiöitä asiakkaakseen. Helsinki-Vantaan asema pohjoiseurooppalaisena vaihtolentoasemana Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä vahvistui. Matkustajamäärän kokonaiskasvu jäi 2,8 prosenttiin. Kasvua laski heikko kotimaan liikenteen kysyntä. Kotimaan liikenteen matkustajamäärä aleni 9,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.

Marraskuussa valtioneuvosto vahvisti vuoden 2013 kolmannen lisäbudjetin, jossa Finavialle osoitettiin 200 miljoonan euron pääomakorotus. Pääomitus mahdollistaa Helsinki-Vantaalla yhteensä 900 miljoonan euron kehittämisohjelman käynnistämisen. Konserni teki tilikauden aikana alustavat suunnitelmat lentoaseman kehittämisestä ja laajentamisesta siten, että lentoaseman nykyinen kapasiteetti kasvaa 15 miljoonasta matkustajasta 20 miljoonaan vuosittaiseen matkustajaan vuoden 2020 loppuun mennessä. Ohjelman toteutus käynnistyi joulukuussa.

Lentoasemaverkosto -liiketoiminta vastaa lentoasemapalvelujen tuottamisesta lentoyhtiöille ja matkustajille maakuntalentoasemilla, joista Finavia vastaa. Verkostoon kuuluu yhteensä 24 maakuntalentoasemaa.

Liikevaihdon lasku johtui matkustajamäärien vähenemisestä. Matkustajien määrä laski 13,8 prosenttia edellisestä vuodesta. Lentoyhtiöt supistivat tarjontaansa ja useita reittejä lakkautettiin. Verkoston lentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä vuonna 2013 oli 3,7 miljoonaa (4,3). Näistä 2,4 miljoonaa matkusti kotimaan reiteillä ja 1,3 miljoonaa oli kansainvälisen liikenteen matkustajia.

Vuonna 2013 verkoston kokonaismatkustajamäärän laskuun vaikutti suurimpien lentoasemien heikko kehitys. Oulun lentoasemalla matkustajamäärä väheni 18,7 prosenttia, Tampereella 18,2 prosenttia ja Turussa 28,7 prosenttia.

Matkustajien määrä kasvoi ainoastaan Rovaniemellä ja Lappeenrannassa. Rovaniemen kasvu oli 5,8 prosenttia ja Lappeenrannan 4,8 prosenttia. Myönteistä kehitys oli myös Lapin matkailulentoasemilla, joissa kansainvälinen matkustajamäärä kasvoi yhteensä 6,7 prosenttia. Kotimaan matkustus Lapin lentoasemilla sen sijaan laski 4,5 prosenttia.

Finavia julkisti joulukuussa 2013 verkoston lentoasemien investintiohjelman, jolla parannetaan verkoston keskeisten maakuntalentoasemien infrastruktuuria ja palvelutasoa. Maakuntalentoasemien investintiohjelma rahoitetaan konsernin kassavirralla, mikä on mahdollista Helsinki-Vantaan kehittämistä varten saadun valtion pääomituksen ansiosta. Vuonna 2014 toteutettavan ensimmäisen vaiheen investointien arvioidaan olevan 35 miljoonaa euroa.

Matkustajapalvelut tuottaa Finavian lentoasemilla matkustajille tarjottavia kaupallisia palveluja. Näitä ovat mm. kahvila-, ravintola- ja myymäläpalvelut. Palvelut tuotetaan pääosin yhteistyökumppaneiden kanssa vuokraamalla terminaalien liiketilöitä. Liikevaihdosta noin 95 prosenttia syntyy Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Matkustajapalveluiden liikevaihto jäi hieman edellisen vuoden tasosta. Kertomusvuoden aikana Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisten tilojen uudistus- ja rakentamistyöt vähensivät kauppapaikkojen määrää edelliseen vuoteen verrattuna. Etenkin

loppuvuonna lentomatkustajien ostokäyttäytymisessä oli nähtävissä taloudellisen tilanteen tuomaa varovaisuutta, kuten vähittäiskaupassa yleensäkin.

Marraskuussa 2013 Finavia ilmoitti liittävänsä duty free -liiketoimintaa harjoittavat myymälänsä osaksi alan kansainvälisen toimijan myymäläketjua. Liikkeenluovutus toteutetaan maaliskuussa 2014. Uuden toimijan odotetaan tuovan lentoasemalle yhä monipuolisempia kansainvälisen tason ostosmahdollisuuksia. Liikkeenluovutuksen jälkeen Finavia tuottaa kaikki matkustajien tarvitsemat kaupalliset palvelut yhteistyössä eri alan toimijoiden kanssa. Yhtiöllä ei näin ollen ole järjestelyn jälkeen omaa myymälätoimintaa Helsinki-Vantaalla, ja se keskittyy jatkossa liiketilojen kehittämiseen ja vuokraamiseen.

Lennonvarmistusliiketoiminta vastaa Suomen ilmatilan hallinnasta ja tuottaa lentoliikenteen tarvitsemat lentoreitti- ja lennonjohtopalvelut. Lennonvarmistusliiketoiminnan tulot syntyvät pääosin laskeutumismaksuista ja yllilentoihin liittyvistä lentoreittimaksuista.

Vuonna 2013 lennonvarmistusliiketoiminnan liikevaihto laski verrattuna edelliseen vuoteen. Liikevaihdon lasku johtui lentoliikenteen alentuneista operaatiomääristä. Laskeutumisten määrä aleni kaikkina muina kuukausina paitsi heinäkuussa, jolloin oli pieni 0,3 prosentin kasvu. Lentoliikenteen laskeutumisesta vähenivät 6,0 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Kotimaan laskeutumisesta vähenivät 10,5 prosenttia ja kansainväliset laskeutumisesta vähenivät 2,8 prosenttia. Yllilennot Suomen ilmatilassa kasvoivat vain 0,9 prosenttia. Yllilentojen määrän kasvu oli hitainta kymmeneen vuoteen.

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 2013 lennonvarmistusliiketoimintansa tehostamista ja päätti Suomen aluelennonjohdon keskittämistä Vantaalle vaiheittain vuodesta 2015 alkaen. Vuonna 2013 lennonvarmistusliiketoiminnan kustannustaso aleni, mutta samanaikaisesti tapahtunut lentoliikenteen operaatioiden volyymin lasku heikensi tulosta.

Finavian palvelutarjontaa täydentävä tytäryhtiö Airpro tuottaa moniosajana lentoyhtiöiden ja lentoasemien tarvitsemia kuormaus-, turva-, matkustamo- ja asiakaspalveluja. Airprolle vuosi 2013 oli haasteellinen johtuen sen asiakaskunnassa tapahtuneista muutoksista. Airpro menetti asiakkaitaan näiden vähentäessä reittitarjontaan ja vetäytyessä Suomen lentoliikennemarkkinoilta. Uusilla asiakkuuksilla ei täysin pystytty korvaamaan menetettyjä tuotteita. Yhtiö sopeutti toimintaansa markkinatilanteeseen pitkin vuotta.

Lentoasemakiinteistöt Oyj hallinnoi lentoasemien välittömässä läheisyydessä sijaitsevia kiinteistöjä ja vuokraa niitä lentoliikenteen palveluketjuun kuuluville yrityksille ja yrityksille, jotka hyödyntävät liiketoiminnassaan lentoaseman läheisyyttä. Yhtiön toiminnassa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuoden 2013 aikana. Tilojen täyttöaste säilyi hyvänä, ja liikevaihto kasvoi vuokrattavien tilojen volyymin kasvun ansiosta.

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 käsittelee pääoman lisäyksen vuonna 2014.

Konsernitaseen loppusumma oli 740,8 miljoonaa euroa (720,6). Sijoitetun pääoman tuotto oli 3,4 prosenttia (3,6) ja omavaraisuusaste 46,9 prosenttia (46,1). Oman pääoman tuotto oli 4,4 prosenttia (4,8).

Liiketoiminnan rahavirta oli 34,2 miljoonaa euroa (68,1). Kehäradan rahoituskulut olivat 37,6 miljoonaa euroa. Tilikaudella konsernin tulorahoitus riitti kattamaan investointimenot ja pitkäaikaisten lainojen lyhennykset. Investointien rahavirta oli 40,6 miljoonaa euroa (41,3). Pitkäaikaisten lainojen lyhennykset olivat 18,4 miljoonaa euroa (16,0).

Finavian osuus Kehäradan rahoittamisesta on yhteensä 67,5 miljoonaa euroa. Euroopan Investointipankki on myöntänyt Finavialle 45 miljoonan euron lainan Kehäradan rahoittamista varten. Laina nostettiin marraskuussa 2013. Vuoden 2013 loppuun mennessä Finavia on maksanut Kehäradan rahoitusosuudestaan yhteensä 47,6 miljoonaa euroa. Loppuosa 19,9 miljoonaa euroa on Finavian taseessa korottomana velkana ja se erääntyy vuosina 2014 ja 2015.

Maksuvalmius säilyi hyvänä. Konsernin kassavarat 31.12.2013 olivat 81,3 miljoonaa euroa (61,2). Kassaa vahvisti marraskuussa 2013 nostettu 45 miljoonan euron laina. Elokuussa Finavia allekirjoitti 100 miljoonan euron yritystodistusohjelman likviditeettinsä turvaamiseksi.

Korollisten lainojen määrä kasvoi vuoden aikana ja oli vuoden lopussa 259,1 miljoonaa euroa (232,5). Nettovelkaantumistaso laski ja oli 47,4 prosenttia (51,7). Konsernin nettorahoituskulut olivat 12,0 miljoonaa euroa (4,7). Korkokulut alenivat ja olivat 4,5 miljoonaa euroa (4,9). Rahoituskuluihin sisältyi ei-suojaavien johdannaissovimusten arvostustappio, joka konsernissa kirjattiin kuluksi syyskuusta 2013 lukien. Arvostustappion suuruus tilinpäätöshetkellä oli 7,6 miljoonaa euroa.

Vuoden 2013 lopussa konsernin lainasalkusta 50,0 prosenttia oli suojattu koronvaihtosopimuksilla ja loppuosa ehdollisilla suojauksilla. Koronvaihtosopimusten vaikutus on huomioitu lainojen keskikorkoa laskettaessa. Konsernin korollisten lainojen keskikorko oli vuoden lopussa 1,47 prosenttia ja keskimatriteetti oli 12,5 vuotta. 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 49,9 miljoonaa euroa (55,5).

Tilikauden aikana konsernissa otettiin käyttöön uusi rahoituspolitiikka ja uudistettiin rahoituksen raportointi.

INVESTOINNIT

Konsernin investointimenot olivat 42,1 miljoonaa euroa (45,1). Investointiaste oli 11,9 prosenttia (12,6). Investointimenot mitoitettiin kassavirran ehdoilla. Alkuvuonna investointien käynnistämistä lykättiin lentoliikenteen heikon kysynnän vuoksi ja osa hankkeista siirtyi osittain tai kokonaan tuleville vuosille.

Pääosin tehtiin liikennealueiden ja terminaalien peruskorjaus- ja korvaushankkeita. Suurimmat yksittäiset investointihankkeet olivat Helsinki-Vantaalla keskitetyn jäänpoistoalueen liikennejärjestelyt sekä uuden pelastusaseman rakentaminen. Verkoston suurin hanke liittyi Oulun lentoaseman lähtöselvityksen kehittämiseen. Lennonvarmistuksen investoinnit liittyivät tutka- ja valvontajärjestelmien uusimiseen.

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 2013 JA HALLITUKSEN JÄRJESTÄYTYMINEN

Finavia Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 19.3.2013 Helsingissä. Yhtiökokous vahvisti vuoden 2012 tilinpäätöksen ja myönsi vastuuvapauden hallitukselle ja toimitusjohtajalle.

Yhtiökokous hyväksyi hallituksen esityksen osingonjaosta. Osinkoa ei jaettu ja vuoden 2012 tulos siirrettiin kertyneiden voittovarojen lisäyksi.

Finavian hallituksen puheenjohtajaksi valittiin edelleen kauppaneuvos Soili Suonoja. Hallituksen jäseniksi valittiin toimitusjohtaja Jaakko Linna, lakiasiaintoimitusjohtaja Harri Pynnä, talous- ja rahoitusjohtaja Pirkko Salminen, pääekonomisti Ralf Sund, osastopäällikkö Juhapekka Ristola sekä henkilöstöstä valittuna lennonjohtaja Riitta Puro. Kaikki hallituksen jäsenet lukuun ottamatta henkilöstöstä valittua Riitta Puroa ovat riippumattomia yhtiöstä. Juhapekka Ristolaa lukuun ottamatta kaikki ovat riippumattomia omistajasta.

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.

Yhtiökokous päätti, että yhtiön tilintarkastajana jatkaa Ernst & Young Oy, KHT-yhteisö. Päävastuullisena tilintarkastajana toimii KHT, JHTT Tiina Lind.

Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Jaakko Linnan. Hallituksen nimitys- ja palkitsemisvaliokuntaa johtaa Soili Suonoja ja jäseninä ovat Jaakko Linna, Harri Pynnä ja Juhapekka Ristola. Tarkastusvaliokuntaa johtaa Pirkko Salminen ja jäseninä ovat Soili Suonoja, Jaakko Linna ja Ralf Sund.

KONSERNIRAKENNE- JA ORGANISAATORAKENNE

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 on neljä liiketoiminta-alueita. 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, IM- 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 organisaatorakenteessa ei tapahtunut muutoksia vuoden 2013 aikana.

JOHTO JA HENKILÖSTÖ

Finavian toimitusjohtajana toimii Kari Savolainen. Konsernin johtamismalli ja johtoryhmä uudistettiin vaihteittain vuoden 2012 aikana, joten vuosi 2013 oli uuden organisaation ensimmäinen tilikausi. Johtoryhmässä ei tapahtunut muutoksia vuonna 2013.

Airpro Oy:n toimitusjohtajana toimi 4.10. asti Ari Haapanen ja vt. toimitusjohtajana loka-joulukuussa Airpro Oy:n talousjohtaja Hannu Karu. Airpro Oy:n uudeksi toimitusjohtajaksi nimitettiin joulukuussa Janne Hattula helmikuun 2014 alusta lukien.

Konsernin henkilöstömäärä oli vuoden lopussa 2 814 (2 840). Vakituksessa työsuhteessa oli 2 108 henkilöä (2 118). Keskimääräinen henkilöstömäärä henkilötyövuosina esitettynä oli tilikauden aikana 2 239 (2 413) Konsernilla ei ole työntekijöitä ulkomailla. Emoyhtiössä oli vuoden lopussa 1 634 henkilöä (1 718). Emoyhtiön keskimääräinen henkilöstömäärä vuoden aikana henkilötyövuosina esitettynä oli 1 503 (1 612).

Henkilöstön kehittämisessä keskityttiin työhyvinvointiin ja sitä kautta sairaspoissaolojen vähentämiseen ja työurien pidentämiseen. Osaamisen kehittämisessä korostuivat palvelusaaminen ja esimiestyö. Konsernissa toteutettiin tammikuussa 2014 henkilöstökysely. Kokonaistulokset ovat parantuneet huomattavasti viime tutkimuskertaa myönteisemmäksi. Finavian selkeimmät vahvuudet liittyvät työskentelyedellytyksiin ja työmotivaatioon. Merkittävimmät kehityskohteet liittyvät johtamiskulttuuriin sekä viestintään ja osallistumiseen yksiköissä.

PALKITSEMINEN

Finavian johdon palkkaus perustuu kiinteään kuukausipalkkaan ja tuloksiin sidottuun tulospalkkaukseen, joka on valtion omistajaohjauksen suosituksen mukainen. Tulospalkkion piiriin kuului vuonna 2013 johtoryhmä ja 100 avainhenkilöä. Vuoden 2013 toteutuneen tuloksen ja saavutettujen tulokorttitavoitteiden mukainen tulospalkkio Finavian johtoryhmälle toteutui **xx**-prosenttisesti.

Konsernin emoyhtiössä on henkilöstörahisto, jonka jäseniä ovat kaikki työntekijät pois lukien johtoryhmä ja ne avainhenkilöt, jotka ovat tulospalkkion piirissä. Henkilöstörahistoa kerrytetään vuosittain enintään summalla, joka vastaa neljän prosentin osuutta yhtiön palkkasummasta. Rahastoon maksettava osuus määräytyy asetettujen tulos- ja palvelutasotavoitteiden toteutumisen mukaan. Vuonna 2013 henkilöstölle asetetut tulos- ja palvelutasotavoitteet toteutuivat 87-prosenttisesti. Vuoden 2013 tulokseen on kirjattu 4,8 miljoonan euron kuluvaraus voitto- ja tulospalkkion maksamiseksi.

Kertomusvuoden aikana maksetut palkat ja palkkiot olivat yhteensä 115,9 miljoonaa euroa (121,4).

LIKETOIMINTAAN LIITTYVÄT RISKIT

Finavian riskit on ylätasolla luokiteltu strategisiin, operatiivisiin, lain- ja vaatimustenmukaisuus- sekä taloudellisiin riskeihin.

Strategiset riskit: Vuoden 2013 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 päätettiin käynnistää Helsinki-Vantaan kehittämisohjelma. Ohjelma on Finavian strategian toteutumisen kulmakivi, ja siinä onnistuminen on ensiarvoisen tärkeää Finavian kilpailukykyyn varmistamisen kannalta. Vuonna 2013 yhtiössä käytiin läpi sekä kehittämisohjelman suunnitteluun että sen johtamiseen liittyvät riskit ja riskien hallintakeinot. Kehittämisohjelmalle on perustettu oma riskienhallintatoiminto.

EU:ssa on käynnissä Single European Sky -ohjelma (SES) jäsenmaiden ilmatilan käytön kehittämiseksi. Eurooppalaisessa kehityksessä pitkän aikavälin näkyvä 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 kilpailukykyistä

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, dokumentoituin ja rajapintoihin sekä varmistamalla, että myös toimintamallit ovat yhtenevät.

Lain- ja vaatimustenmukaisuusriskit: 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 vuosina 2010 - 2013 yhteensä 35 miljoonan euron pakolliset varaukset. 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. Konsernille valmisteltiin liiketoimintaa tukeva päivitetty rahoituspolitiikka vuoden 2012 aikana ja se otettiin käyttöön vuoden 2013 aikana.

Konserni tuottaa lentoliikenteen palveluja ja sen tulovirta on täysin 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 vahvasti säännösteltyjä ja rakenteeltaan jäykkiä. Hinnoitteluprosessiin liittyvät aikataulut ovat varsin pitkiä. Näin ollen riskinä on, että Finavialle voi syntyä kustannuksia etupainotteisesti jo kauan ennakuihin 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. Lentoliikennetoimialan taloudelliset haasteet ja lentoasemien keskinäinen kilpailu Euroopassa eivät mahdollista hintatason nostamista.

YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Lentoasemien ylläpidosta ja lentoliikenteestä aiheutuu ympäristövaikutuksia erityisesti kiitoteiden liukkaudentorjunnasta, lentokoneiden jäänpoistosta ja -estosta sekä lentokoneiden liikkumisesta ilmassa ja maassa. Finavia vastaa liukkaudentorjunnasta, ja muuta toimintaa suorittavat maahuolintayritykset tai lentoyhtiöt. Finavia ohjaa muita toimijoita lentoasemilla turvallisuus- ja ympäristösyiden vuoksi.

Kiitoteiden liukkaudentorjunnassa käytetään ensisijaisesti mekaanisia keinoja. Sääolosuhteiden johdosta joudutaan liukkaudentorjunnassa käyttämään myös hyvin luonnossa hajoavia formaatti- tai asetaattipohjaisia aineita. Lentoyhtiöt vastaavat koneidensa jäänpoistosta ja -estosta, mihin käytetään propyleeniglykolia. Ainetta ei ole luokiteltu haitalliseksi, mutta se aiheuttaa vesistökuormitusta lisäämällä hapenkulutusta. Lentokoneet aiheuttavat päästöjä ja melua nousussa ja laskussa sekä rullatessaan maassa.

Lentoasemien pitäminen on ympäristönsuojelulain (86/2000) mukaista luvanvaraista toimintaa. Lentoasemia on asteittain luvitettu lain voimaantulon jälkeen ns. vanhoina toimintoina ja 16 Finavian ylläpitämälle lentoasemalle on myönnetty ympäristölupa. Vuonna 2013 myönnettiin Turun lentoasemalle ympäristölupa, mutta lupapäätös ei ole vielä lainvoimainen. Lupapäätöksestä valittiin Vaasan hallinto-oikeuteen, ja Finavia on yksi valittajista. Maaliskuussa 2013 jätettiin Jyväskylän lentoaseman muutoshakemus, koska puolustusvoimauudistuksen myötä Ilmavoimien lentotoiminta muuttuu olennaisesti aiemmin luvitetusta toiminnasta. Lisäksi kesäkuussa 2013 jätettiin Maarianhaminan lentoaseman paikallislentojen melua koskevien lupamääräysten muutoshakemus. Vuoden lopussa jätettiin myös Vaasan ja Kuusamon lentoasemien ympäristölupahakemukset. Edellisten lisäksi käsittelyssä on Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman hakemus.

Finavia on toimeenpannut Helsinki-Vantaan lentoasemalle vuonna 2011 myönnetyn ympäristölupapäätöksen määräyksiä, vaikka lupapäätös ei ole vielä lainvoimainen. Vaasan hallinto-oikeus antoi syyskuussa 2013 päätöksensä päätöksestä tehtyjen valitusten johdosta. Vaasan hallinto-oikeuden päätöksestä on tehty kahdeksan valitusta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Myös Finavia valitti päätöksestä mm. määräyksissä vaadittujen selvitysten aikataulujen vuoksi. Lupapäätöksen mukaisesti Finavia haki toukokuussa 2012 Liikenteen turvallisuusvirastolta (Trafi) toimeenpanopäätöstä Helsinki-Vantaan lentoaseman yöliikenteen rajoittamiseksi ilmailulain mukaisesti. Hakemusta täydennettiin vuoden 2013 aikana ja Trafin päätösharkinta valmistunee vuonna 2014.

Helsinki-Vantaalla kesällä 2012 käyttöön otettua uutta lentokoneiden melun ja reittien seurantarjestelmää ANOMS (Airport Noise and Operations Monitoring System) täydennettiin keväällä 2013 WebTrak-verkkopalvelulla (www.finavia.fi/webtrak). Palvelun avulla lentokoneiden reitit ja melumittausasemien melutiedot tulivat kaikkien nähtäville. WebTrak-palvelun kautta voi antaa myös palautetta yksittäisestä koneesta.

Marraskuussa lentoaseman lähestymismenetelmiä uudistettiin siten, että idän suunnasta kiitotielle 1 laskeutuvien koneiden välilähestymiskorkeutta nostettiin. Uudistuksella pyritään lentokoneiden melun ja päästöjen vähentämiseen, erityisesti yöaikana.

Finavia jatkaa pitkäjänteistä työtä oman toimintansa energiatehokkuuden parantamiseksi ja ilmastoon vaikuttavien päästöjensä vähentämiseksi. Vuonna 2013 Helsinki-Vantaa ja Lapland Airports -lentoasemat saavuttivat toistamiseen kansainvälisen lentoasemien

järjestö ACI:n hiilidioksidipäästöjen vähentämishojelman (ACA – Airport Carbon Accreditation) tason kaksi, jonka edellytyksenä on hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vertailuvuoteen nähden.

Finavia jatkoi jäänpoistotoiminnan uudistamisen jalkauttamista lentoasemille tavoitteenaan minimoida lentokoneiden jäänpoisto- ja estoaineiden ympäristövaikutukset ohjaamalla käsittelyä tekeviä yrityksiä sekä tehostamalla propyleeniglykolinesteiden talteenkeräystä. Helsinki-Vantaalla jatkuivat edelleen vuonna 2011 käyttöön otetun etäjäänpoistoalueen 2-vaiheen työt ja neljännen glykolipitoisen lumen varastoalueen rakentaminen. Helsinki-Vantaan glykolipitoisten vesien johtamiseen käytettävän kalliotunnelin kunnostustyöt valmistuivat syksyllä 2013 ja yhtiö investoi siihen yhteensä 1,8 miljoonaa euroa. Kalliotunneli toimii väliavarastona glykolipitoiselle vedelle ennen veden pumpaamista jätevesiviemäriin.

Finavia tarkkailee lentoasemilla pinta- ja pohjavesien laatua. Lisäksi ympäristölupien mukaisesti laadittiin Kittilän, Ivalon ja Kemi-Tornion lentoasemien glykolivesiselvitykset, joissa tarkasteltiin propyleeniglykolin aiheuttamaa kuormitusta, vaikutuksia pintavesiin sekä vesien hallinta- ja käsittelymahdollisuuksia. Helsinki-Vantaalla on jatkettu tarkentavia ympäristöselvityksiä lentokoneiden jäänpoistossa ja -estossa käytettävien aineiden esiintymisestä lentoasema-alueella ympäristöviranomaisten ohjeiden mukaan. Selvitysten perusteella merkittävää riskiä luontoympäristölle ei ole.

Ivalon, Rovaniemen ja Turun lentoasemien paloharjoitusalueiden pilaantuneisuusselvityksiä jatkettiin haitta-aineisiin liittyvillä taustaselvityksillä. Jatkoselvitysten vuoksi alueiden kunnostaminen siirtyy vuoteen 2014.

Finavian asiantuntijat tukivat Liikenne- ja viestintäministeriötä Lentoliikennestrategian ympäristöryhmän raportin laadinnassa.

Vuosikertomuksen vastuullisuusosiossa esitetään tarkemmin ympäristönsuojeluun liittyviä toimintaperiaatteita, toimenpiteitä sekä ympäristötunnuslukuja.

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 kilpailukyiselle lentoliikenteelle Suomessa.

Finavia keskittyi vuonna 2013 strategiansa toteuttamisessa koko konsernin toiminnan tehokkuuden ja palvelutason parantamiseen. Toiminnan tehokkuus parani ja lentoasemien matkustajatytytyväisyys nousi.

Konsernin strategisena tavoitteena on, että Helsinki-Vantaan lentoaseman markkinaosuus vahvistuu Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Lisäksi tavoitteena on, että suorat yhteydet Eurooppaan kasvavat. Näissä tavoitteissa edettiin. Vuonna 2013 kansainvälinen vaihtomatustus kasvoi 10,6 prosenttia ja Eurooppaan avattiin 15 uutta reittiä.

Kertomusvuoden aikana Finavia sai valtion III lisäbudjetista pääomalisäyksen, joka mahdollistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman 900 miljoonan euron kehittämissuhteen toteuttamisen vuosikymmenen loppuun mennessä. Kehittämissuhteen Helsinki – Vantaan kapasiteetti lisääntyy siten, että lentoasema voi palvella nykyisen 15 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. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti lentoliikennestrategiatyön vuonna 2012 ja se valmistuu vuoden 2014 loppuun mennessä. Finavia osallistui strategiatyöhön tavoitteenaan turvata kaikille suomalaisille mahdollisimman tehokas liittyminen kansainväliseen lentoliikenneverkostoon.

Matkustajapalveluissa strategisena tavoitteena on liiketoiminnan kehittäminen koko lentoasemaverkoston ylläpitämisen tueksi. Tavoitteena on kasvattaa lentoasemien kaupallisten palvelujen tuottoa suunnitelmallisesti. Matkustajapalveluissa vuosi 2013 oli toiminnan uudistamisen aikaa. Toteutetuilla ja vielä käynnissä olevilla uudistuksilla mahdollistetaan tuleva kasvu. Lentoasemien kaupalliset toimitilat, palvelun tuottajat ja tarjonta uudistuvat vaihteittain vuoden 2014 keväästä alkaen.

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 kilpailukyisessä asemassa kilpailun myöhemmin avautuessa.

VUODEN 2014 NÄKYMÄT

Euroopan talousvaikeuksien jatkuminen ja Aasian kasvun hidastuminen tuovat toimialalle epävarmuutta. Kesän 2013 jälkeen kasvuodotukset ovat vahvistuneet, mutta ne ovat hyvin varovaisia.

Finavia varautuu siihen, että sen ylläpitämillä lentoasemilla lentoliikenteen kysynnän ja tarjonnan vaihtelut tulevat jatkumaan myös vuonna 2014. Lentoyhtiöt reagoivat kysynnän vaihteluun sopeuttamalla kapasiteettiaan nopeastikin ja tavoittelemalla mahdollisimman korkeita koneiden täyttöasteita.

Yhtiö ennakoii, että kansainvälisessä liikenteessä kesällä 2013 alkanut kasvu jatkuu vuoden ensimmäisellä puolikkaalla samalla tasolla kuin edellisen vuoden viimeisellä neljänneksellä. Tämän jälkeen kasvun ennakoidaan tasoittuvan ja kokonaiskasvun jäävän hieman alle vuoden 2013 kokonaiskasvun. Kansainvälisen lentoliikenteen kasvuoletus perustuu lisääntyneeseen reittitarjontaan.

Kotimaan lentoliikenteessä reittitarjonta supistui vuoden 2013 aikana ja kehityksen ennustetaan jatkuvan. Kotimaan lentoliikenteen matkustajamäärän laskun arvioidaan pysähtyvän ja kokonaismatkustajamäärän odotetaan yltävän lähelle vuoden 2013 matkustajamäärää. Lentoasemakohtaisissa matkustajamäärissä varaudutaan suuriin muutoksiin.

Tuloksensa ja kassavirtansa turvaamiseksi konserni pyrkii sopeuttamaan toimintaansa kysynnän mukaisesti. Kulukehitystä seurataan erityisen tarkasti.

Helsinki-Vantaan kehittämisohjelmaan liittyvät keskeiset päätökset tehdään vuoden 2014 aikana, kun lentoaseman kehittämisen yleissuunnitelma valmistuu. Verkoston perusparannusinvestoinnit käynnistyvät vuoden 2014 aikana.

Yhtiö arvioi vuoden 2014 liikevaihdon jäävän edellisvuoden tasosta johtuen matkustajapalveluiden liiketoimintarakenteen muutoksesta. Kokonaistuloksen arvioidaan olevan samalla tasolla kuin vuonna 2013.

HALLITUKSEN ESITYS VOITTOVAROJEN KÄYTÖSTÄ

Emoyhtiön jakokelpoiset varat tilinpäätöksessä 31.12.2013 olivat 110 224 257,46 euroa, josta tilikauden voitto oli 6 829 018,08 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkona jaetaan 1 707 254,00 euroa ja 5 121 764,08 euroa siirretään kertyneiden voittovarojen lisäykseksi.

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 2012 ja 2013 valmistuneet osat siirretään Suomen valtiolle liikenne- ja viestintäministeriön hallintaan 31.12.2013 tilinpäätöksen mukaisesta käyvästä arvosta 1 434 532,00 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 10.3.2014

Finavia Oyj

Hallitus

TULOSLASKELMA 1.1.2013-31.12.2013

1 000 €	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
LIKEVAIHTO	352 839	359 194	315 682	318 666
Liiketoiminnan muut tuotot	1 894	9 134	1 499	5 257
MATERIAALIT JA PALVELUT				
Aineet ja tarvikkeet				
Ostot tilikauden aikana	40 689	43 255	38 763	40 205
Varastojen lisäys(-))/vähennys(+)	107	498	-175	306
Ulkopuoliset palvelut	48 562	46 864	61 172	60 807
MATERIAALIT JA PALVELUT	89 358	90 618	99 760	101 317
HENKILÖSTÖKULUT				
Palkat ja palkkiot	115 896	121 408	87 972	91 656
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	20 588	21 766	15 415	16 429
Muut henkilösivukulut	6 165	6 782	4 786	4 963
HENKILÖSTÖKULUT YHTEENSÄ	142 649	149 955	108 172	113 048
POISTOT JA ARVONALENTUMISET				
Suunnitelman mukaiset				
Rakennukset ja rakennelmat	16 376	15 622	13 538	12 121
Koneet ja kalusto	14 968	14 191	14 157	13 450
Muut aineelliset hyödykkeet	10 759	10 668	10 739	10 646
Aineettomat oikeudet	1 060	717	1 033	669
Muut pitkävaikutteiset menot	410	81	151	16
Konserniliikearvon poisto	0	45		
Arvonalentumiset pysyvien vastaavien hyödykkeistä	-273 327			
POISTOT	43 301	41 325	39 619	36 902

LIIKETOIMINNAN MUUT KULUT	47 092	57 963	43 299	53 503
LIIKEVOITTO	32 333	28 467	26 329	19 153
RAHOITUSTUOTOT JA KULUT				
Osuus osakkuusyritysten voitosta (tappiosta)	-70	-302		
Tuotot muista pysyvien vastaavien sijoituksista	0	1	0	2 001
Muut korko- ja rahoitustuotot	235	503	369	752
Korkojohdannaisten negat. markkina-arvo	-7 626	0	-7 626	0
Korkokulut ja muut rahoituskulut	-4 548	-4 997	-3 559	-3 621
	-12 009	-4 795	-10 817	-868
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	20 325	23 672	15 513	18 285
Satunnaiset tuotot	0	0	2 000	2 600
Satunnaiset kulut	0	0	0	-1 990
SATUNNAISET ERÄT	0	0	2 000	610
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	20 325	23 672	17 513	18 895
Tilinpäätössiirrot				
Poistoeron muutos			-6 826	-8 372
Tuloverot				
Tilikauden ja aikaisempien tilikausien verot	-3 992	-6 726	-3 858	-4 985
Laskennalliset verot	-1 245	-1 410	0	-2 503
TILIKAUDEN VOITTO	15 088	15 536	6 829	3 036

TASE 31.12.2013

1 000 €	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	2 190	2 287	2 189	2 260
Muut pitkävaikutteiset menot	3 634	1 373	208	144
Liikearvo				
Konserniliikearvo				
	5 824	3 660	2 397	2 404
Aineelliset hyödykkeet				
Maa- ja vesialueet	47 003	47 061	44 233	44 256
Rakennukset ja rakennelmat	292 577	299 967	203 823	213 734
Koneet ja kalusto	88 731	86 321	84 440	81 821
Muut aineelliset hyödykkeet	159 127	156 309	158 994	156 157
Ennakkomaksut ja keskener.hankinnat	9 962	12 033	9 295	9 995
	597 399	601 692	500 786	505 962
Sijoitukset				
Osuudet osakkuusyrityksissä	847	876		
Osuudet saman konsernin yrityksissä			9 323	9 322
Muut sijoitukset	341	341	332	333
	1 187	1 217	9 655	9 656
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	2 698	2 665	2 413	2 412
Valmiit tuotteet/tavarat	1 900	1 746	1 859	1 691
	4 598	4 411	4 272	4 103
Pitkäaikaiset saamiset				
Saamiset saman konsernin yrityksiltä			17 330	12 700
Laskennallinen verosaaminen	6 990	7 925		

	6 990	7 925	17 330	12 700
Lyhytaikaiset saamiset				
Myyntisaamiset	29 563	30 637	24 067	25 627
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	0	0	3 918	4 179
Laskennalliset verosaamiset	0	0	0	0
Muut saamiset	3 082	2 317	3 081	2 308
Siirtosaamiset	10 777	7 509	9 573	6 870
Rahoitusarvopaperit	43 422	40 464	40 639	38 985
Muut arvopaperit	46 000	500	46 000	500
Rahat ja pankkisaamiset	35 341	60 693	29 502	55 970
	740 761	720 562	650 582	630 280

VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma	185 000	185 000	185 000	185 000
Muut rahastot:				
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	92 042	92 042	92 042	92 042
Edell.tilikausien voitto	54 993	39 226	11 353	8 317
Tilikauden voitto	15 088	15 536	6 829	3 036
	347 124	331 804	295 224	288 395
VÄHEMMISTÖOSUUS				
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ				
Poistoero			35 334	28 508
PAKOLLISET VARAUKSET				
Muut pakolliset varaukset	34 952	32 348	34 952	32 348
VIERAS PÄÄOMA				
Pitkäaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	240 691	214 114	187 474	157 239
Muut velat	4 085	12 400	4 085	12 400
Laskennallinen verovelka	9 266	9 188		
	254 041	235 701	191 559	169 639
Lyhytaikainen				
Lainat rahoituslaitoksilta	18 406	18 390	14 766	14 766
Saadut ennakot	963	992	398	401
Ostovelat	23 296	34 168	21 770	32 059
Velat saman konsernin yrityksille			1 731	3 941
Muut velat	8 049	7 088	6 541	5 976
Siirtovelat	53 929	60 071	48 307	54 247
	104 644	120 709	93 513	111 390
	740 761	720 562	650 582	630 280

RAHOITUSLASKELMA

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
LIIKETOIMINNAN RAHAVIRTA				
Myynnistä saadut maksut	352 150	365 230	315 413	324 029
Maksut liiketoiminnan kuluista	-309 834	-288 271	-282 537	-255 691
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	42 316	76 959	32 876	68 338
Maksetut korot ja rahoituskulut	-4 116	-4 690	-3 000	-3 099
Saadut korot liiketoiminnasta	227	504	350	779
Saadut osingot	0	1	0	2 001
Muut rahoituserät liiketoiminnasta	-567	-531	-567	-530
Maksetut välittömät verot	-3 630	-4 095	-2 891	-1 567
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	34 231	68 148	26 768	65 922
Liiketoiminnan rahavirta	34 231	68 148	26 768	65 922
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA				
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-42 053	-45 091	-34 477	-42 877
Aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustulot	1 224	3 825	796	29
Ostetut tytäryhtiöosakkeet	153	-45		
Investoinnit muihin sijoituksiin	-1	0	-1	0
Luovutustulot muista sijoituksista	1	1	1	1
Investointien rahavirta	-40 676	-41 310	-33 680	-42 847

RAHOITUKSEN RAHAVIRTA

Myönnettyt lainat tytäryhtiöille			-5 400	-600
Lainasaamisten takaisinmaksut			500	3 670
Pitkäaikaisten lainojen nostot	45 000		45 000	
Lyhytaikaisten lainojen takaisinmaksut	0	0	0	0
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-18 406	-16 028	-14 766	-12 413
Maksettu voitontuloutus/pääomanpalautus				
Saadut ja maksetut konserniavustukset			610	

Rahoituksen rahavirta	26 594	-16 028	25 945	-9 343
------------------------------	--------	---------	--------	--------

RAHAVAROJEN MUUTOS

Rahavarat 1.1.	61 193	50 383	56 470	42 738
Ostettujen ja fuusioitujen yhtiöiden rahavarat	0	0	0	0
Myytyjen tytäryhtiöiden rahavarat	0	0	0	0
Rahavarat 31.12.	81 341	61 193	75 502	56 470

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 hankintameno. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa yhdenmukaisin periaattein käyttöomaisuuden taloudellisen pitoajan perusteella. Rahoitusomaisuusarvopaperihin sisältyvät arvopaperit on arvostettu hankintameno 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 2013 milj. euroa	KONSERNI 2012 milj. euroa	Muutos, %
Helsinki airport	149,3	146,9	1,6
Lennonvarmistusliiketoiminta	63,7	66,1	-3,0
Lentoasemaverkosto	41,3	42,9	-3,0
Matkustajapalvelut	57,8	58,5	-1,0
Airpro-liiketoiminta	47,1	51,5	-8,0
Kiinteistöliiketoiminta	15,6	15,1	1,3
Eliminoinnit	-22,2	-22,2	0,0
Konserni yhteensä	352,8	359,2	-1,8

3. Liiketoiminnan muut tuotot

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Maa-alueiden myyntivoitot	701	3 756	701	9
Muun käyttöomaisuuden myyntivoitot	99	11	85	4
Urakkasopimuksen suoritusrikkomukseen perustuva vahingonkorvaus (vastapuolena Skanska asfaltti Oy)	0	0		
- vahingonkorvaus tuloutettu hovioikeuden päättöksen jälkeen	0	4 400	0	4 400
Metsätuotot ja maa-alueuotot	438	398	438	398
Muut tuotot	655	570	274	446
	1 894	9 134	1 499	5 257

4. Johdon palkat ja palkkiot

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Toimitusjohtaja ja sijainen	675	565	424	368
Hallituksen jäsenet	175	175	175	175

5. Finavia-konsernin palveluksessa oleva henkilökunta

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Henkilöstö keskimäärin (htv)	2 239	2 413	1 503	1 612
Henkilöstö vuoden lopussa	2 814	2 840	1 634	1 718
vakinaisia	2 108	2 118	1 371	1 398
määräaikaisia	706	722	263	320

Määräaikaisessa henkilökunnassa ovat mukana myös tarvittaessa töihin kutsuttavat, sekä emoyhtiössä että konsernissa.

6. Tilintarkastajan palkkiot

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Ernst & Young Oy				
Tilintarkastuspalkkiot	72	84	57	68
Todistukset ja lausunnot	8	12	8	12
Veroneuvonta	5	18	5	11
Muut palvelut	35	13	35	8

7. Pakollisen varauksen muutos tuloslaskelmassa

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Materiaalit ja palvelut	-433	0	-433	0
Henkilöstökulut	-703	0	-703	0
Liiketoiminnan muut kulut	-4 534	-15 000	-4 534	-15 000

Suurimpana eränä pakollisissa varauksissa ovat lentoasemien ympäristölupiin liittyvät varaukset -3,5 miljoonaa euroa (-15 Meur). Ympäristövarauksiin on tehty töitä vuoden aikana 3,1 milj.euron edestä. Nämä kustannukset on kirjattu suoraan varausta vastaan tasetilille, joten tältä osin varauksen muutos ei näy tuloslaskelmassa.

8. Rahoitustuotot ja -kulut

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Osuus osakkuusyritysten tappiosta	-70	-302		
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä			0	2 000
Muilta	0	1	0	1
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Saman konsernin yrityksiltä			167	277
Muilta	235	503	202	475
Korkojohdannaisten negat. markkina-arvo	-7 626	0	-7 626	0
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Muille	-4 548	-4 997	-3 560	-3 621
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-12 009	-4 795	-10 817	-868

Ei-suojaavien korkojohdannaisten (strukturoidut koronvaihtosopimukset ja swaptiot) negatiivinen markkina-arvo on kirjattu kuluksi vuodesta 2013 alkaen.

9. Satunnaiset tuotot ja kulut

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Satunnaiset tuotot - saadut konserniavustukset	0	0	2 000	2 600
Satunnaiset kulut - annetut konserniavustukset	0	0	0	-1 990

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.

Poisto aika on sama kuin fuusoidun Koyj Lentäjantie 3:n rakennuksen jäljellä oleva poisto aika.

Duty free -kaupan liiketoimintasiirtoon liittyen vuonna 2013 on tehty lisäpoistoja yhteensä 1.926.570,86 euroa.

Liiketoimintasiirrosta on sovittu marraskuussa 2013, mutta siirto toteutetaan vasta maaliskuussa 2014.

Muutokset tase-erissä:	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.1.	11 997	12 199	11 950	12 120
+ Siirrot erien välillä	964	611	963	583
- Vähennykset tilikaudella	-375	-813	-375	-753
Hankintameno 31.12.	12 586	11 997	12 538	11 950
Kertyneet sumu-poistot 1.1.	-9 710	-9 816	-9 690	-9 784
Vähennysten kertyneet poistot	375	813	375	753
Tilikauden poistot	-1 060	-707	-1 033	-659
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-10 396	-9 710	-10 349	-9 690
Kirjanpitoarvo 31.12.	2 190	2 287	2 190	2 260

Muut pitkävaikutteiset menot

Hankintameno 1.1.	1 464	1 463	164	163
+ Lisäykset	2 670	1	216	1
- Vähennykset tilikaudella	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.	4 134	1 464	380	164

Kertyneet poistot 1.1.	-90	-9	-20	-3
Vähennysten kertyneet poistot	0	0	0	0
Tilikauden poistot	-410	-81	-152	-16
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-500	-90	-172	-20
Kirjanpitoarvo 31.12.	3 634	1 373	208	144

Konserniliikearvo

Hankintameno 1.1.	4 840	4 840		
+ Lisäykset tilikaudella	0	0		
- Vähennykset tilikaudella	-4 840	0		
Hankintameno 31.12.	0	4 840		

Kertyneet poistot 1.1.	-4 840	-4 840		
Vähennysten kertyneet poistot	4 840	0		
Tilikauden poistot	0	0		
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	0	-4 840		
Kirjanpitoarvo 31.12.	0	0		

Maa- ja vesialueet**Maa- ja vesialueet**

Hankintameno 1.1.	43 854	43 587	43 485	43 206
+ Lisäykset tilikaudella	1	283	1	283
- Vähennykset tilikaudella	-51	-16	-15	-4
Arvon alentumiset	0	0	0	0
Hankintameno 31.12.	43 804	43 854	43 471	43 485

Kiinteistöjen liittymismaksut

Hankintameno 1.1.	3 207	3 229	770	792
+ Siirrot erien välillä	0	0	0	0
- Vähennykset tilikaudella	-9	-22	-9	-22
Hankintameno 31.12.	3 199	3 207	762	770

Maa- ja vesialueet yhteensä

47 003	47 061	44 233	44 256
--------	--------	--------	--------

Rakennukset ja rakennelmat

Hankintameno 1.1.	628 192	623 726	522 026	517 539
+ Lisäykset tilikaudella	0	0	0	0
+ Siirrot erien välillä	9 027	7 300	3 627	7 300
- Vähennykset tilikaudella	-8 053	-2 834	-7 044	-2 814
Hankintameno 31.12.	629 167	628 192	518 609	522 026

Kertyneet sumu-poistot 1.1.	-328 225	-315 395	-308 292	-298 984
Vähennysten kertyneet poistot	8 011	2 796	7 044	2 814
Tilikauden poistot	-16 376	-15 626	-13 538	-12 121
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-336 590	-328 225	-314 786	-308 292
Kirjanpitoarvo 31.12.	292 577	299 967	203 823	213 734

Koneet ja kalusto

Hankintameno 1.1.	398 522	388 140	388 919	379 469
+ Siirrot erien välillä	17 407	28 669	16 783	27 672
- Vähennykset tilikaudella	-5 963	-18 287	-5 770	-18 223
Hankintameno 31.12.	409 967	398 522	399 931	388 919

Kertyneet poistot 1.1.	-312 201	-316 080	-307 098	-311 683
Vähennysten kertyneet poistot	5 933	18 257	5 764	18 223
Tilikauden poistot	-14 968	-14 379	-14 157	-13 637
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-321 236	-312 201	-315 491	-307 098
Kirjanpitoarvo 31.12.	88 731	86 321	84 440	81 821

Maarakenteet

Hankintameno 1.1.	450 520	433 675	450 322	433 477
+ Siirrot erien välillä	13 576	16 847	13 576	16 847
- Vähennykset tilikaudella	-262	-2	-262	-2
Hankintameno 31.12.	463 834	450 520	463 637	450 322

Kertyneet poistot 1.1.	-294 210	-283 544	-294 165	-283 521
Vähennysten kertyneet poistot	262	2	262	2
Tilikauden poistot	-10 759	-10 668	-10 739	-10 645
- Kertyneet sumu-poistot 31.12.	-304 708	-294 210	-304 642	-294 165
Kirjanpitoarvo 31.12.	159 127	156 309	158 994	156 157

Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat

Hankintameno 1.1.	12 033	19 934	9 995	19 432
+ Lisäykset tilikaudella	32 878	44 564	34 249	42 965
- vähennykset	0	0	0	0
- Siirrot erien välillä	-34 949	-52 465	-34 949	-52 402
Hankintameno 31.12.	9 962	12 033	9 295	9 995

Osakkeet ja osuudet (tytäryhtiöt ja muut osakkeet)				
Hankintameno 1.1.	1 217	1 479	9 656	9 657
+ Lisäykset tilikaudella	1	0	1	0
- Vähennykset tilikaudella	-30	-262	-1	-1
Hankintameno 31.12.	1 187	1 217	9 655	9 656
YHTEENSÄ				
Hankintameno 1.1.	1 555 846	1 532 273	1 437 287	1 415 856
+ Lisäykset tilikaudella	35 549	44 848	34 467	43 248
Siirrot erien välillä	6 026	961	0	0
- Vähennykset tilikaudella	-19 582	-22 235	-13 476	-21 818
Hankintameno 31.12.	1 577 840	1 555 846	1 458 278	1 437 287
Kertyneet poistot 1.1.	-949 277	-929 684	-919 265	-903 977
Vähennysten kertyneet poistot	19 422	21 869	13 445	21 791
Tilikauden poistot	-43 574	-41 461	-39 619	-37 079
- Kertyneet sumu-poistot 31.12	-973 429	-949 277	-945 439	-919 265
Kirjanpitoarvo 31.12.	604 410	606 139	512 839	518 022

11. Muut osakkeet ja osuudet

Konserni	Osakkeet / konserniyhtiöt	Osakkeet / osakkuusyhtiöt	Muut osakkeet ja osuudet	Muut sijoitukset
Hankintameno 1.1.		876	341	0
+ Lisäykset tilikaudella		0	1	0
- Vähennykset tilikaudella		-29	-2	0
Hankintameno 31.12.	0	847	340	0
Emoyhtiö				
Hankintameno 1.1.	9 323		333	0
+ Lisäykset tilikaudella	0		1	0
- Vähennykset tilikaudella	0		-2	0
- Arvon alentumiset	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	15 387 221,84	7 446 939,87	38 547 175,28	616 976,92
RTG Ground Handling Oy	2 467 094,02	-4 182 831,18	10 220 671,80	58 493,98
Lentoasemakiinteistöt Oyj, Vantaa	107 860 602,97	21 733 359,26	15 643 174,69	72 698,48
Skyhow Oy, Vantaa	50 925,36	50 925,36	0,00	-2 435,43
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	6 272 119,18	-93 696,36
Taxi Point Oy, Vantaa	25,0	0,0	1 025 709,21	169 719,53

13. Laskennalliset verosaamiset

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Pitkäaikaiset				
Jaksotuseroista ja väliaikaisista eroista	6 990	7 925	0	0
Lyhytaikaiset				
Jaksotuseroista ja väliaikaisista eroista	0	0	0	0

Finavian pakollisista varauksista (suurimpana ympäristövaraukset) on kirjattu konsernissa verosaatava.

14. Saamiset saman konsernin tytäryhtiöiltä

	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Myyntisaamiset	1 121	1 074
Lainasaamiset	18 100	13 200
Konserniavustussaamiset	2 000	2 600
Siirtosaamiset	27	5
Tilikauden lopussa	21 248	16 879

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 velkoja 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 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Vuokrasaamiset	2 557	4	2 560	0
Navigaatiomaksujaksotus (Eurocontrol)	3 229	3 336	3 229	3 336
Ulkopuolisten rahoittajien (ELY- keskukset, EU, kunnat) rahoitusosuus investointeihin	0	431	0	431
Työterveyshuollon saamiset (KELA)	607	649	316	373
TyEL-maksusaamiset	1 452	0	1 452	0
Korkosaamiset	649	0	649	0
Verosaatava (EVL)	852	1 343	31	1 001
Muut	1 431	1 746	1 336	1 729
Tilikauden lopussa	10 777	7 509	9 573	6 870

16. Oman pääoman erien lisäykset ja vähennykset

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Osakepääoma				
Tilikauden alussa	185 000	185 000	185 000	185 000
+ lisäykset / vähennykset				
Tilikauden lopussa	185 000	185 000	185 000	185 000
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	92 042	92 229	92 042	92 229
+ lisäykset/- vähennykset	0	-187	0	-187
Tilikauden lopussa	92 042	92 042	92 042	92 042
Edell. tilikausien voitto / tappio	54 762	39 226	11 353	8 317
Laskennallisen verosaamisen määrä muuttui				
verokannan muutoksen takia	-1 456	0	0	0
Poistoerosta omaan pääomaan kirjattu osuus				
muuttui verokannan muutoksen takia	1 688	0	0	0
	54 994	39 226	11 353	8 317
Tilikauden voitto (+) tappio (-)	15 088	15 536	6 829	3 036
Oma pääoma yhteensä	347 124	331 804	295 224	288 395

Vuonna 2012 tehtiin säähavaintopalvelujärjestelmän hallinnan siirto Ilmatieteen laitokselle. Tämä pienensi Finavia Oyj:n sijoitettua vapaata omaa pääomaa 187.105,33 eurolla. Säähavaintopalvelujärjestelmän hallinnan siirrot jatkuvat vuonna 2014.

Poistoerosta on kirjattu konsernin omaan pääomaan 37.062.968 euroa (28.313.176 euroa vuonna 2012).

Jakokelpoinen vapaa oma pääoma:

Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	92 042	92 042
Voittovarot	18 182	11 353
	110 224	103 395

17. Varaukset

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Pakolliset varaukset	34 952	32 348	34 952	32 348

Suurimmat erät pakollisissa varauksissa 31.12.2013:

Eri lentoasemilla vireillä oleviin ympäristölupaprosesseihin liittyy ympäristövaraus 27,8 milj. euroa (27,3 milj. euroa vuonna 2012). EASA:n uusien ilmailumääräysten mukaisten kiitoteiden turva-alueiden laajentamista varten on varattu 5 milj.euroa.

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 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Lainat rahoituslaitoksilta	131 582	114 885	123 118	98 177

19. Muut pitkäaikaiset velat

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Muut velat	4 085	12 400	4 085	12 400
Tilikauden lopussa	4 085	12 400	4 085	12 400

Muissa veloissa on 4,1 milj. euroa, jolla Finavia Oyj tulee rahoittamaan Kehäradan rakentamista vuosina 2015.

Vuoden 2014 arvioitu maksuosuus sisältyy Siirtovelkoihin.

20. Laskennallinen verovelka

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012
Tilinpäätössiirroista	9 266	9 188

21. Velat saman konsernin tytäryhtiöille

	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Ostovelat	1 444	1 656
Konserniavustusvelka	0	1 990
Siirtovelat	287	296
Tilikauden lopussa	1 731	3 942

22. Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Lomapalkkavelka sos.kuluineen	21 568	21 519	17 585	17 618
Palkkajaksotukset sos.kuluineen	3 781	4 388	2 969	3 535
Korkovelat	874	1 056	445	500
Korkojohdannaisten negat. markkina-arvo	7 626	0	7 626	0
Kehäratahanke	15 858	30 189	15 858	30 189
Verovelat	0	120	0	0
Muut	4 222	2 799	3 824	2 405
Tilikauden lopussa	53 929	60 071	40 307	54 247

23. Annetut takaukset, pantit ja vastuut

	KONSERNI 2013	KONSERNI 2012	FINAVIA OYJ 2013	FINAVIA OYJ 2012
Summat ovat jäljellä olevien pääoma-arvojen mukaisia.				
Tytäryhtiöiden ja osakkuusyritysten velat, joiden vakuudeksi annettu takaus:				
Lainat rahoituslaitoksilta	44 831	48 494	44 831	58 494
Annetut takaukset yhteensä	44 831	48 494	44 831	58 494
Muut takaukset tytäryhtiöiden puolesta				
Leasingvastuulle annettu erityistakaus	0	0	833	1 165
Tytäryhtiöiden velat, joiden vakuudeksi annettu pantti (kiinnitys vuokraoikeuteen)				
Lainat rahoituslaitoksilta	36 815	38 626		
Pantit omasta puolesta yhteensä	36 000	36 000		
Muut vastuusitoumukset	213	213	213	213
Leasingvastuut				
Tilikaudella 2013 maksettavat	8 244	10 479	7 382	9 580
Myöhemmin maksettavat	41 622	45 064	40 450	43 306

Muut vastuut

Finavia Oyj on velvollinen tarkistamaan vuosina 2008-2013 valmistuneista kiinteistöinvestoinneista tekemiään arvonlisäverovähennyksiä, mikäli kiinteistöjen verollinen käyttö vähenee tarkistuskauden aikana.

Vastuun enimmäismäärä on 31.924.637 euroa ja viimeinen tarkistusvuosi on 2022.

Johdannaisopimukset	KONSERNI		FINAVIA OYJ	
	Kohde-etuuden arvo	Käypä arvo	Kohde-etuuden arvo	Käypä arvo
<i>Suojaavat sopimukset</i>				
Sähkötermiinit	7 646	-1 165	7 646	-1 165
Koronvaihtosopimukset	43 715	-974	30 604	-926
Koronvaihtosopimukset, vastapuolella				
purkumahdollisuus	114 389	-15 450	98 000	-13 819
<i>Ei-suojaavat sopimukset</i>				
Koronvaihtosopimukset, strukturoidut	77 000	-4 646	77 000	-4 646
Swaptiot	42 000	-751	42 000	-751
Koron- ja valuutanvaihtosopimukset	36 815	145	0	0

Finavia Oyj on suojannut johdannaisopimuksilla (termiineillä) sähkön hankintahintoja.

Koronvaihtosopimuksilla ja koron- ja valuutanvaihtosopimuksilla on suojattu Finavia-konsernin avointa korkoriskiä. Ei-suojaavien korkojohdannaisten (strukturoidut koronvaihtosopimukset ja swaptiot) negatiivinen markkina-arvo on kirjattu kuluksi vuodesta 2013 alkaen. Näiden hyödykekohtaiset negatiiviset markkina-arvot ovat yhteensä -7.626.173 euroa.

Suomen valtio vastaa kaikista Finavia Oyj:n lainoista. Tytäryhtiöiden lainoilla on emoyhtiön vakuus.

Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen allekirjoitukset

Vantaalla 10. päivänä maaliskuuta 2014

Soili Suonoja
Hallituksen puheenjohtaja

Jaakko Linna

Riitta Puro

Harri Pynnä

Pirkko Salminen

Ralf Sund

Juhapekka Ristola

Kari Savolainen
Toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Vantaalla 11. päivänä maaliskuuta 2014

Ernst & Young Oy
KHT-yhteisö

Tiina Lind
KHT, JHTT

Tilintarkastuskertomus

FINAVIA OYJ:N YHTIÖKOKOUKSELLE

Olemme tilintarkastaneet Finavia Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2013. 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, konsernitalinpäätöksestä 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 olennaisia virheellisyttä, ja siitä, ovatko emoyhtiön hallituksen jäsenet tai toimitusjohtaja syyllistyneet tekoon tai laiminlyöntiin, josta saattaa seurata vahingonkorvausvelvollisuus yhtiötä kohtaan, taikka rikkoneet osakeyhtiölakia tai yhtiöjärjestystä.

Tilintarkastukseen kuuluu toimenpiteitä tilintarkastusevidenssin hankkimiseksi tilinpäätökseen ja toimintakertomukseen sisältyvistä luvuista ja niissä esitettävistä muista tiedoista. Toimenpiteiden valinta perustuu tilintarkastajan harkintaan, johon kuuluu väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvan olennaisen virheellisuuden riskien arvioiminen. Näitä riskejä arvioidessaan tilintarkastaja ottaa huomioon sisäisen valvonnan, joka on yhtiössä merkityksellistä oikeat ja riittävät tiedot antavan tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisen kannalta. Tilintarkastaja arvioi sisäistä valvontaa pystyäkseen suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta ei siinä tarkoituksessa, että hän antaisi lausunnon yhtiön sisäisen valvonnan tehokkuudesta. Tilintarkastukseen kuuluu myös sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuuden, toimivan johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden kohtuullisuuden sekä tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen yleisen esittämistavan arvioiminen.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuva 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 11. maaliskuuta 2014

Ernst & Young Oy
KHT-yhteisö

Tiina Lind
KHT, JHTT

Tunnuslukujen laskentakaavat

Sijoitetun pääoman tuotto, %	$\frac{\text{Voitto + korkokulut ja muut rahoituskulut}}{\text{Oma pääoma + korolliset rahoitusvelat, tilikauden alun ja lopun keskiarvo}} \times 100$	
Oman pääoman tuotto, %	$\frac{\text{Voitto, ylijäämä tai tappio ennen satunnaisia eriä - verot}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus, tilikauden alun ja lopun keskiarvo}} \times 100$	
Omavaraisuusaste, %	$\frac{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma - saadut ennakot}} \times 100$	
Nettovelkaantumisaste, %	$\frac{\text{Korolliset nettovelat}}{\text{Oma pääoma}}$	