

Fintraffic Lennonvarmistus Oy

Vuosikertomus 2022





Fintraffic Lennonvarmistus Oy

Fintrafficin lennonvarmistus tarjoaa turvallisia, täsmällisiä ja kilpailukykyisiä lennonvarmistuspalveluita Suomessa, maailman ympäristöystävällisimmässä ilmatilassa. Tavoitteena on, että lentoliikenne tukee kokonaisvaltaisesti Suomen menestystä.

Vastuullamme on Suomen ilmatilan käytön hallinta sekä lentoreitti- ja lennonvarmistuspalvelut 22 lentoasemalla.

Sen lisäksi, että valvomme ja johdamme lentoliikennettä Suomen ilmatilassa ja lentoasemilla, vastaamme myös toiminnassa tarvittavan infrastruktuurin ja järjestelmien suunnittelusta ja ylläpidosta kansainvälisten vaatimusten mukaan.

Tekninen lennonvarmistus käsittää muun muassa tutka-järjestelmien, navigaatiolaitteiden ja radiolaitteiden ylläpitämistä lentoasemaympäristössä. Lisäksi meille kuuluvat lentopelastukseen sekä aluevalvontaan liittyvät erityistehtävät sekä tarjoamme koulutus- ja konsultointipalveluja.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy on osa Fintraffic-konsernia.



SISÄLTÖ

Vuosi 2022

Toimitusjohtajan katsaus	4
Vuoden 2022 avainlukuja	6

Toimintaympäristö ja liiketoiminta

Lennonvarmistuksen palvelut	8
Lennonvarmistuksen strategia	11
CASE: Perfect Flight	13
Sidosryhmät	15
Kansainvälinen toiminta	17
Turvallisuus ja vastuullisuus	18

Hallinnointi ja organisaatio

Hallitus	21
Hallinnointi ja organisaatio	23
Strateginen johtoryhmä	25
Organisaatio	28

Hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös



Vuosi 2022

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Toimitusjohtajan katsaus

Suomalainen lennonvarmistusosaaminen on kansainvälisesti kysyttyä ja huipputasoista. Väitteelle on hyvät perusteet, sillä olemme olleet Euroopan kärkeä EU-komission asettamissa turvallisuuden, tehokkuuden ja päästövähennysten tavoitteissa lennonvarmistuksen tuottamiselle.

Turvallisuus on aina työssämme ykkösenä.

Emme tingi myöskään täsmällisyyden tai ympäristötehokkuuden tavoitteissamme. Keinojamme päästöjen vähentämisessä ovat lento-reittien optimointi, tiivis kansainvälinen yhteistyö sekä jatkuvan liu'un laskeutumiset. Verkostolen-toasemilla optimi liukulähestyminen toteutuukin lähes aina. Helsinki-Vantaan lentoasemalla käytettävän lähestymisliukumenetelmän ansiosta sille saapuvat lennot ovat Euroopan energiatehokkaimpia.

Vuonna 2022 toimintaamme leimasi edelleen sopeuttaminen vähentyneeseen lentoliikenteeseen, joka koronapandemiavaikutusten jo päättyessä, mutta Venäjän Ukrainaan aloittaman hyökkäyssodan johdosta vähensi voimakkaasti erityisesti ylilentoja Suomen ilmatilassa. Sodasta

johtuen Euroopan asettamat pakotteet estävät Venäjän lentoyhtiöiden pääsyn Euroopan ilmatilaan. Venäjän asettamat vastapakotteet taas sulkivat länsilentoyhtiöiden pääsyn Venäjän ilmatilaan, jolloin Euroopan ja Aasian välinen liikenne joutuu nyt kiertämään Venäjän. Tästä johtuen laajarunkoinen ylilentoliikenne päättyi lähes kokonaan.

Koko vuoden osalta lentojen määrä Suomen ilmatilassa oli noin 30 % prosenttia vähemmän vuoteen 2019 verrattuna. Sopeuttaminen toteutui suunnitellusti taloudellisen tuloksen jäädessä silti tappiolliseksi.

Saavutimme viranomaisten meille asettamat suorituskky- ja turvallisuustavoitteet, samoin kapasiteetin, ylläpidon ja ympäristötehokkuuden tavoitteet. Lentoreittipalvelun liikennemäärä





” Olemme poikkeus- tilanteesta huolimatta jatkaneet kehittämis- hankkeidemme edistämistä.

Kansainvälisessä liikenteessä vuoden 2022 liikennemäärä oli koko vuoden tasolla 69 prosenttia vuoden 2019 tasosta, mutta vuoden lopussa jo 85 prosenttia mm. Lapin joululentojen hyvän kehityksen vuoksi. Kotimaan liikenteessä liikennemäärä oli koko vuoden osalta 66 prosenttia vuoden 2019 tasosta, mutta loppuvuonna jo lähes 80 prosentin tasolla.

Strategiset hankkeet edistyivät

Ympäristökysymyksillä on yhä suurempi rooli Euroopan tasolla myös lentoliikenteessä, ja vastuullisuus ja energiatehokkuus ovat merkittäviä ajureita myös meidän toimintamme ja ilmatilan käytön kehittämisessä.

Perfect Flight -hankkeessa teemme uraauurtavaa yhteistyötä Finnairin kanssa. Hankkeessa tähdätään polttoaine- ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen etsimällä keinoja toteuttaa lentoreittejä mahdollisimman optimoidusti ympäristön kannalta.

Jatkoimme Viron ja Suomen valtiorajat ylittävän lennonvarmistuspalvelun valmistelua yhdessä Estonian Air Navigation Services -yhtiön (EANS) kanssa. Emme kuitenkaan päässeet etenemään alkuperäisen suunnitelman mukaisesti rajat ylittävän lennonjohtotoiminnan toteutusvaiheeseen vielä vuonna 2022.

Etälennonjohtopalvelua (Multi Remote Operating Tower, MROT) tarkasteltiin konseptin määrittelyn ja liiketoiminnan kannattavuuden näkökulmista toimittajien ja lentoasemayhtiö Finavian kanssa. Valmistelusta on mahdollista edetä hankkeen käynnistämiseen Finavian ja Fintrafficin yhteisellä päätöksellä.

Syksyllä Avia College voitti Norjan lennonvarmistuspalveluyhtiön, Avinorin, tarjouskilpailun ja kouluttaa yli sata norjalaista lennonvarmistusalan ammattilaista vuosina 2023–2025.

Dronejen yleistymisen lisää uusien palveluiden ja matalan ilmatilan ohjauksen tarvetta. Valmistelimme osaltamme kansainvälistä ja kansallista U-Space-asetusta, joka astuu voimaan tammikuussa 2023.

Olemme poikkeustilanteesta huolimatta jatkaneet kehitystyötä sekä lennonvarmistuksen digitaalisessa tilannekuvassa että muissa palveluissa, kuten ilmailutiedotuspalvelujen valmistelussa ilmatilan käyttäjille. Kehittelemämme ilmailun tilannekuvasovellus lanseerataan vuonna 2023. Myös yleisilmailijoiden digitaalinen lennonvalmistelusovellus on tulossa.

Vuoden 2022 asiakastyytyväisyystutkimuksen mukaan vahvuuksiamme ovat turvallisuusvaatimusten täyttäminen, asiakaspalvelu sekä ilmatilanhallintayksikkö AMC:n toiminnan ja

aluelennonjohtopalveluiden laatu. Valtion ja sotilasilmailun kokemus yhteistyöstä on myös erinomaisella tasolla. Tulosten pohjalta saimme hyviä eväitä toiminnan kehittämiseksi ja tuomme tutkimuksessa esiin nousseet kehityskohdat näkyväksi osaksi arkeamme strategiamme mukaisesti.

Henkilöstön lomautuksia jouduttiin jatkamaan koko vuoden. Henkilöstöä tuettiin vaikeassa tilanteessa eri tavoin, ja työterveyshuollon palvelut ovat olleet käytettävissä lomautusten aikana. Käynnistimme yrityskulttuurin ja työtyytyväisyyden parantamiseen tähtäävät kehityshankkeet. Koko lennonvarmistuksen henkilöstö kävi vuoden 2022 aikana Prevenian järjestämän koulutuksen omien tapojen muuttamisesta sekä tapojen vaikutuksesta ”Piirun verran parempaan arkeen”.

Haluan kiittää kaikkia yhteistyökumppaneitamme hyvästä yhteistyöstä kuluneena vuonna. Erityinen kiitos kuuluu kaikille Fintrafficin lennonvarmistuksen työntekijöille erinomaisesta työstä. Turvaamme, välitämme ja näytämme suuntaa yhdessä, ja teemme ensi vuodesta paremman.

Raine Luojus

toimitusjohtaja

(service unit) vuonna 2022 oli noin 60 prosenttia koronapandemiaa edeltäneestä vuoden 2019 tasosta. Vuodenvaihteen charter-liikenne vilkastui pohjoisessa, jossa liikennemäärien osalta yllettiin pandemiaa edeltävälle tasolle.



Vuoden 2022 avainluvut

Liikevaihto

68,5 M€

(62,8 M€)

Liiketulos

-0,6 M€

(-1,2 M€)

Henkilöstön lukumäärä

424

(427)

Ylilentoja

53 000

(38 055)

Lukuihin vaikuttaa venäläisiin lentoyhtiöihin kohdistuvat pakotteet sekä kansainvälisten vesien käyttö.

Aluelennonjohto tarjosi palvelua

205 500

(123 300) lennolle

Helsinki-Vantaan lentoasemalla
oli operaatioita**137 000**

vuonna 2022 (2021: 72 296)

Lennonvarmistuksesta
johtuvat onnettomuudet /
vakavat vaaratilanteet**0**

(0)

Viiveitä

0 minuuttiaLennonvarmistuksesta
johtuvia liikenteen
säätelystä ei ollut.Jatkuvan liu'un laskeutumisten takia
säästynyt CO₂-määrä**14 000 tonnia**

vrt. EU-keskiarvo*

Suomen ilmatilan
viiveettömyyden
takia säästyneet
lentominuutit**224 700**

(≈22,5 M€)

ja CO₂-päästöt**36 000**

tonnia, vrt. EU-keskiarvo*

* Laskelmat perustuvat Eurocontrolin tuottamiin lähtöarvoihin



Toimintaympäristö ja liiketoiminta



Lennonvarmistuksen palvelut

Lennonvarmistuksen palveluita

Aluelennonjohto hoitaa koko Suomen lento-tiedotusalueetta (EFIN). Aluelennonjohtopalvelua annetaan 13 sektorista, joita hoidetaan liikennetilanteen mukaan 1–5 lennonjohtotyöpisteestä. Vuonna 2022 aluelennonjohto tarjosi palvelua noin 206 000 lennolle (vuonna 2021: 123 300), joista Suomen ilmatilan ylilentoja oli 53 000 (vuonna 2021: 38 055)

Lähestymislennonjohdon (APP) vastuualue on lähestymisalue (TMA), joka ulottuu noin 50–70 kilometrin päähän lentoasemasta.

Lähilennonjohto (TWR) tunnetaan myös nimellä ”torni”. Tornin lennonjohtajat palvelevat lentoliikennettä lentoaseman lähialueella, noin 15 kilometrin säteellä lentoasemasta. Tornin hoidettavana on myös lentoasemalla maassa rullaava ja kiitoteitä käyttävä lentoliikenne sekä näiden lisäksi liikennealueella toimivat ajoneuvot.

Lennonneuvontaan (FPC) kuuluvat ilmaliikennepalvelu ARO, ilmailutiedotuspalvelun osalta NOTAM-palvelu ja ilmailuviestipalvelu

sekä Helsingin lennonjohtoa ja aluelennonjohtoa tukevat tehtävät.

FPC ottaa vastaan ilmaliikennepalvelua koskevia ilmoituksia sekä ennen lentoonlähtöä esitettyjä lentosuunnitelmia. Vuonna 2022 lennonneuvonta käsitteli 49 762 ATS-sanomaa (vuonna 2021: 55 365).

Lennonneuvonnassa sijaitsee Kansainvälinen NOTAM-toimisto (NOF), joka vastaa Suomen aluetta koskevien kansallisten ja kansainvälisten NOTAM-sanomien laadinnasta ja julkaisusta. Vuonna 2022 NOTAM-toimisto laati NOTAM-sanomia 16 883 kpl (vuonna 2021: 16 118 kpl).

Ilmatilanhallintayksikkö (AMC) koordinoi ilmatilavarauksia.

Suomen liikennevirtojen säätely-yksikkö (FMP) säätelee esim. sotaharjoitustilanteissa, kuinka paljon ja missä lentoliikennettä voi olla. Liikennevirtojen säätely on kansainvälistä yhteistyötä.





Suomen lentopelastuskeskus (ARCC)

huolehtii ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta Suomen alueella. Palvelulla tarkoitetaan toimenpiteitä hätään tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen avustamiseksi sekä kadonneen ilma-aluksen paikantamiseksi. Lisäksi lentopelastuskeskus tuottaa sopimuksiin perustuvia tukitoimia turvallisuusviranomaisille. Lentopelastuskeskuksella on ympärivuorokautinen valmius toiminnan käynnistämiseen. Vuosittain ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun hälytystapahtumia käynnistetään noin 400, joista keskimäärin 5 % on hätätilanteita, 35 % hälytystilanteita ja 60 % epävarmuustilanteita.

Ilmailutiedotuspalvelu (AIS) Ilmailutiedotuspalvelun tehtävänä on huolehtia ilmailun kansainvälisen ilmailutiedotusjärjestelmän toiminnasta Suomen alueella. Tiedotusjärjestelmän tarkoituksena on varmistaa kansainvälisen ja kotimaisen ilmaliikenteen turvallisen, säännöllisen ja taloudellisen toiminnan kannalta välttämättömien tietojen kulku. Ilmailutiedotuspalvelua sääntelevät kansainväliset asetukset, sopimukset sekä kansalliset säädökset.

Ilmailutiedotuspalvelun tuottamaan julkaisujärjestelmään (Aeronautical Information Products) kuuluvat mm. Suomen ilmailukäsikirja (AIP Finland), AIP:n lisäykset (AIP SUP), AIC

A-tiedotteet (Aeronautical Information Circular) ja ANC 1:500 000 kartta.

Ilmailutiedotuspalvelun toiminnot on sertifioitu ISO 9001:2015 laadunhallintajärjestelmän mukaisesti.

Lennonjohtopalvelua tarjotaan 22 lentoasemalla Suomessa

Helsinki-Vantaan lennonjohto: Helsinki-Vantaan lennonjohtoon kuuluvat sekä lähi- että lähestymislennonjohto. Tuntikohtaiset maksimiopeeraatiomäärät Helsinki-Vantaan lentoasemalla ovat 48 saapuvaa ja 42 lähtevää ilma-alusta tunnissa kuitenkin siten, ettei kokonaismäärä ylitä 80 operaatiota tunnissa. Helsinki-Vantaan lentoasemalla oli operaatioita 137 000 vuonna 2022 (vuonna 2021: 72 296). Päivittäin Helsinki-Vantaalla varmistettiin keskimäärin 400 nousua ja laskua.

Pandemiaa edeltäneenä vuonna 2019 lentoja oli 194 634.

Lennonjohtopalvelut verkostossa: lähi-, lento-tiedotus- ja lähestymislennonjohtopalvelut 21 verkostolentoasemalla Suomessa.

Tekniset lennonvarmistuspalvelut

Tekninen lennonvarmistus käsittää ne laitteet, järjestelmät ja työkalut, joita ilmaliikennepalvelussa (ATS) käytetään. Näitä ovat eri puolilla

Lennonjohtajan työstä lyhyesti

- Lennonjohtajat työskentelevät lennonjohtotorneissa ja -keskuksissa ja vastaavat lentoliikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta.
- Lentokoneiden nousut ja laskut suoritetaan lennonjohdon antamien määräysten mukaan. Kun lentokoneet ovat ilmassa, on lennonjohtajien tehtävänä vastata siitä, ettei aliteta minimiporrastuksia eikä yhteentörmäyksiä tapahdu.

ATSEP-henkilöt (Air Traffic Safety Electronics Personnel)

Jokaisella järjestelmien tekniseen ylläpitoon oikeutetulla henkilöllä on oltava ATSEP -kelpoisuus. Kelpoisuuden saamisen edellytyksenä on määriteltyjen kurssien hyväksytty suorittaminen. Kelpoisuuden voimassaoloa valvotaan.

maata olevat tieto-, radio-, navigaatio- ja tutkajärjestelmät sekä laitteet, joita ilma-alukset käyttävät navigoidessaan sekä laskeutuessaan.

Teknisen lennonvarmistuksen tärkein tehtävä on ylläpitää laitteita ja järjestelmiä niin, että toiminta on sekä turvallista että tehokasta ja tapahtuu sovitulla vasteajalla.

Laitteiden ja järjestelmien ylläpito hoidetaan ennalta määrätysti ja turvallisuus varmistetaan monin tavoin. Lennonvarmistusjärjestelmiin

suunnitelluista muutoksista tehdään turvallisuusarvioinnit, jotka hyväksyy viranomainen, Traficom, ennen kuin ne voidaan toteuttaa.

Merkittävimmistä muutoksista Traficom suorittaa myös oman turvallisuusarviointinsa.

Vuosittain erilaisia teknisiä muutoksia tehdään noin 200.

Tekniikka kehittyy jatkuvasti ja henkilöstön ammattitaito pidetään ajan tasalla koulutusten avulla. Fintrafficin lennonvarmistuksen oman

henkilöstön lisäksi käytetään alihankkijoita ja tärkeimpiin järjestelmiin on solmittu laitetointajien kanssa niin kutsutun tehdastason ylläpitosopimukset.

Lennonvarmistuksessa turvallisuus on aina keskiössä. Siksi käyttöön otettavan tekniikan pitää aina olla käytännössä koeteltua ja luotettavaksi havaittua.

Traficom auditoi vuosittain teknisen lennonvarmistuksen toiminnan ja puuttuu tarvittaessa mahdollisiin epäkohtiin. Fintrafficin lennonvarmistuksen vastaa sopimusperusteisesti siviili-ilmailun lentomittauksista suomalaisilla lentoasemilla ja toimittaa samoja palveluita myös Virossa.

Olemme vastanneet Ruotsin viiden lentoaseman (Kalmar, Karlstad, Jönköping, Norrköping, Skellefteå) COM & NAV -ylläpitopalveluista vuoden 2021 alusta lähtien.

Avia College

Avia College on Fintraffic lennonvarmistuksen omistama ammatillinen erikoisoppilaitos, joka tuottaa kansainväliset standardit ja suositukset täyttäviä lennonvarmistusalan koulutuspalveluita.

Avia College järjestää lennonjohtajan ammattiin johtavaa koulutusta. Lisäksi se tarjoaa eri lennonvarmistustoimialojen kertaus-, muunto-, jatko- ja erikoistumiskoulutusta.

Koulutus antaa pätevyyden toimimiselle eri maissa. Koulutus kestää 1,5 vuotta.

Lennonjohtajan ammatti ja sitä kautta myös lennonjohtokoulutus on perinteisesti kiinnostanut nuoria. Seula on tiukka ja valinta tehdään monessa vaiheessa. Valintaprosessi sisältää kokeiden lisäksi myös koulutuksen tuottajan sekä psykologin tekemät haastattelut.

Avia Collegella on hyvä maine lennonvarmistusalan kouluttajana. Olemme suomalaisten lisäksi viime vuosina kouluttaneet mm. ruotsalaisia, luxemburgilaisia, virolaisia ja bosnia-hertsegovinalaisia lennonvarmistusalan ammattilaisia.

Vuonna 2022 Avia College voitti Norjan lennonvarmistuspalveluita tarjoavan yhtiön, Avinorin, järjestämän tarjouskilpailun lennonvarmistusalan koulutuksista vuosille 2023–2025.

Lue lisää lennonjohtajan koulutuksesta verkkosivuiltamme: www.fintraffic.fi/aviacollege.





STRATEGIA

Euroopan parasta lennonvarmistuspalvelua turvallisesti, täsmällisesti ja ympäristö huomioiden

Lentoliikenne varmistaa Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuuden tehokkaasti. Lennonvarmistuspalvelua tarjottiin vuonna 2022 aluelennonjohdossa noin 206 000 lennolle ja Helsinki-Vantaalla noin 137 000 operaatiolle. Päivittäin Helsinki-Vantaalla varmistettiin keskimäärin 400 nousua ja laskua.

Turvallisuus on aina työssämme ykkösenä. Emme tingi myöskään täsmällisyys- tai ympäristötehokkuustavoitteissamme, joissa tähtäämme Euroopan parhaaksi. Vaikka toimintamme on kiistatta huippuluokkaa, emme väitä olevamme maailman paras, sillä väitettä olisi vaikea todentaa. Vertailu eurooppalaisittain on helpompaa, sillä EU-komissio asettaa tavoitteet lennonvarmistuksen tuottamiselle.

EU-komissio asettaa tavoitteet turvallisuu-delle, kustannustehokkuudelle, täsmällisyy-delle ja ympäristötehokkuudelle. Fintrafficin lennonvarmistuksen suorituskykyä mitataan näissä ominaisuuksissa verrokkiryhmään, joka käsittää Irlannin, Ruotsin, Norjan ja Tanskan lennonvarmistuspalvelut.

Lennonvarmistuspalveluidemme korkean laadun ansiosta Suomen ilmatila on turvallinen ja tehokas, lentoreitit suoria ja koneet laskeu-tuvat Helsinki-Vantaan lentoasemalle jatkuvan liu'un menetelmällä merkittävästi useammin kuin EU-alueella keskimäärin, mikä vähentää tuntuvasti lentoliikenteen ilmastopäästöjä ja meluhaittoja.





Kehitystyö kilpailukyvyyn parantamiseksi jatkuu

Suomen kansainväliset yhteydet ovat olleet ennen pandemiaa Pohjois-Euroopan parhaat. Asiakkaamme odottavat meiltä ensisijaisesti, että Suomen lentoliikenne toimii ilman viiveitä ja palvelukatkoja, mutta myös sitä, että palvelumme ovat kilpailukykyisiä.

Niin lennonvarmistuksen kuin muidenkin alan toimijoiden on pandemian jälkeen etsittävä tapoja parantaa palveluiden laatua ja tehokkuutta. Strategiset hankkeemme vahvistavat ja edistävät näitä sekä kaikkia muita meille asetettuja tavoitteita ja vaatimuksia erittäin hyvin. Ratkaisujamme kilpailukyvyyn parantamiseksi ovat

mm. etälennonjohtojärjestelmien (MROT) käyttöönotto, yhteistyön syventäminen muiden lennonvarmistusyhtiöiden kanssa (FINEST-hanke yhdessä Viron lennonvarmistusyhtiö EANS:n kanssa) sekä matalalentoverkoston hallinta Suomessa tulevaisuudessa.

Lennonvarmistus panostaa digitaalisten palveluiden kehittämiseen vuosi vuodelta enemmän. Digitietoa on ollut saatavilla ilmailualalla jo pitkään, mutta sitä ei ole aiemmin jäsennetty keskitetysti yhteen paikkaan. Ennestään tuttuja verkosta löytyviä ilmatilankäyttäjien peruspalveluita ovat ilmailutiedotus- ja lennonneuvonta (ais.fi) sekä lentoestelausuntopalvelu.

Dronen lennättäjille olemme tarjonneet rekisteröintipalvelua, ohjeistusta, käsitelleet lennätyslupia sekä järjestäneet lisäteoriakokeita. Tavoitteena on, että lentäjä tai muu lentotoimintaan liittyvä henkilö pystyy saamaan tarvitsemiaan palveluita yhdestä paikasta. Tarjoamme pian lisää digitaalisia ilmatilankäyttöön liittyviä palveluita, kun ilmatilannekuva- ja lennonvalmistelupalvelut tuodaan asiakkaidemme saataville. Sen jälkeen esimerkiksi säätiedot, lentokenttien palvelut ja aukioloajat sekä mahdolliset lentämiseen vaikuttavat kentän huoltotyöt ja poikkeus-tilanteet löytyvät reaaliaikaisesti samasta paikasta. Lentäjä voi tarkistaa sovelluksesta myös ilmavaraustiedot digitaalisen kartan avulla, jolloin lentäessä osataan valita turvallinen reitti.

Lisäksi tuottamaamme ja käsittelemäämme dataa on tarkoitus jalostaa koko Fintrafficin valtiolta saaman toimeksiannon mukaisesti eteenpäin liikennealan digitaalisten palveluiden kehittämiseksi. Lennonvarmistuksella on myös kaupallista palvelumyyntiä Euroopan alueella. Olemme vastanneet teknisistä COM- ja NAV-ylläpitopalveluista Ruotsissa viidellä lentoasemalla: Kalmar, Karlstad, Jönköping, Norrköping ja Skellefteå.



Lennonvarmistus- palveluidemme korkean laadun ansiosta Suomen ilmatila on turvallinen ja tehokas.

Maineemme lennonvarmistuksen koulutuspalvelujen tarjoajana on kansainvälisesti katsoen erittäin hyvä. Olemme viime vuosina kouluttaneet suomalaisten lennonvarmistusalan ammattilaisten lisäksi lennonjohtajia mm. Ruotsiin, Viroon, Latviaan, Luxemburgiin ja Bosnia-Herzegovinaan. Syksyllä 2022 voitimme norjalaisen Avinorin järjestämän tarjouskilpailun työpaikkakoulutusten perus-, jatko- ja täydennyskoulutuksista vuosille 2023–2025.

	Liukulaskeutumisten osuus (päälentoasema)	Lentoreittitehokkuus	Lentoreittipalvelun yksikköhinta
Suomi	64 %	96,84 %*	44 €
Ruotsi	49 %	98,32 %	67 €
Norja	59 %	98,67 %	56 €
Tanska	50 %	98,78 %	64 €

Lähde: Eurocontrol

* Lentoreittitehokkuuteen vaikuttavat venäläisiin lentoyhtiöihin liittyvät pakotteet ja kansainvälisen merialueen käyttö. Toteuma ilman Kaliningradin liikennettä olisi 98,77 %.

Euroopan ympäristöystävällisin ilmatila

Teemme päivittäisessä työssämme paljon toimenpiteitä, jotta lentoliikenne voisi toimia mahdollisimman ympäristöystävällisesti. Perustehtäviämme on huomioida ympäristöluvan asettamat vaatimukset lentomelunhallinnalle. Lentoreittien optimointi, jatkuvan liu'un laskeutumiset ja tiivis kansainvälinen yhteistyö ovat keinojamme päästöjen vähentämisessä. Verkostolentoasemilla optimi liukulähestyminen toteutuu aina ja Helsinki-Vantaan jatkuvan liu'un lähestymisessä olemme Euroopan parhaita (lähde: CANSO).

Edellä mainittujen toimien lisäksi lentoyhtiö Finnairin kanssa on aloitettu ainutlaatuinen yhteistyöhanke, Perfect Flight, jossa kehitetään dataintegraation kautta analyysseja lentojen ympäristötehokkuuden parantamiseksi entisestään.

”

Lentoreittien optimointi, jatkuvan liu'un laskeutumiset ja kansainvälinen yhteistyö ovat keinojamme päästöjen vähentämisessä.

CASE



Perfect Flight optimoi lentoreitit ympäristökuormaa vähentäen

Perfect Flight- hankkeessa teemme Finnairin kanssa yhteistyötä, joka tähtää päästöjen vähentämiseen mahdollistamalla ilma-aluksille lennot hiilidioksidipäästöiltään optimoitua 4D-reittiä.

Tavoite on luoda globaali mittaristo, jonka avulla voimme haastaa alan toimijat maailmalla tekoihin kohti nykyistä ympäristöystävällisempää ja taloudellisempaa lentoliikennettä.

Ympäristökuormaan voi vaikuttaa lennon eri vaiheissa esimerkiksi päätöksillä nopeudesta tai tuulen suunnan huomioinnilla. Testilennoilta kerätyn datan pohjalta suunnittelimme mittarit, joista tärkeimmiksi nousivat matkan pituus, kesto, polttoainekulutus ja hiilidioksidipäästöt. Testilennoilla optimoitu reitti ei tuonut ajallisesti merkittävää eroa, mutta matkaa säästy 6 kilometriä, polttoainetta 100 kg sekä CO₂:sta 300 kg.

Suomessa on tehty jo paljon töitä lentoreittien optimoinnissa ympäristöä ajatellen. Nyt rakennamme tapaa, jolla Perfect Flight -mallin voi automatisoida laskemaan, kuinka lähelle optimilentoa voidaan todellisuudessa päästä. Pilkkomalla optimilennon prosessi osiin analysoidaan, mistä ympäristökuorma syntyy ja mitä vaiheita voi parantaa. Sen jälkeen on mahdollista kehittää näihin kohtiin tarvittavia palveluja.

Lennonvarmistuksen strategiset ohjelmat ja niiden tavoitteet

Tuotteistetut digitaaliset ekosysteemipalvelut

Fintraffic ANS on keskeisessä roolissa operatiivisen datan tarjoajana, toimii digitalisaation mahdollistamana entistä tehokkaampana palveluntarjoajana ylä- ja alailmatilassa sekä hyödyntää laajasti tallennettua dataa omien palveluiden arvioinnissa ja kehittämisessä reaaliaikaisen digitaalisen tilannekuvan avulla.

Liikenteenohjauksen kehittäminen

- Olemme Euroopan paras lentoliikenteen täsmällisyydessä, poikkeustilanteiden varautumisessa ja ympäristötehokkuudessa.
- Lentoliikenne on turvallisin liikkumismuoto.
- Palvelumme ovat Euroopan kustannustehokkaimpien joukossa.
- Miehittämätön ilmailu ja matalalentoverkosto ovat Suomessa Fintrafficin lennonvarmistuksen hallinnassa ja integroituina turvallisesti yläilmatilaan.
- Osalle kentistä palvelut tuotetaan etälennonjohdon avulla.
- Yhdessä Viron kanssa vastaamme Suomen ja Viron lentoreittipalveluista.
- Meillä on paljon kaupallista lennonvarmistukseen liittyvää palvelumyyntiä erikseen sovituilla markkina-alueilla.

Osaaminen, johtaminen ja yrityskulttuuri

Maailman parhaimpien lennonvarmistuspalveluiden tuottaminen edellyttää maailman parasta osaamista liiketoiminnan kaikilla tasoilla: tekemisessä, yrityskulttuurissa, teknologian hyödyntämisessä ja johtamisessa.



Sidosryhmät

Fintrafficin lennonvarmistuksen tärkeitä sidosryhmiä ovat lentoyhtiöt, Finavia sekä muut lentoasema-asiakkaat, kuten Enontekiö ja Lappeenranta, sotilas- ja valtion ilmaliikenne, henkilöstö ja omistaja. Vastuu sidosryhmistä näkyy lennonvarmistuksen tavoitteissa ja arvoissa.

Kuulemisprosessit

Fintrafficin lennonvarmistus on vuoden 2022 aikana tehnyt asiakaskonsultaatiota useissa yhteisissä ja asiakaskohtaisissa tapaamisissa.

Vuonna 2022 käytiin seuraavat viralliset asiakaskonsultaatiot:

- Asiakaskonsultaatio Rajavartiolaitokselle vuoden 2023 maksuista ja investoinneista 18.10.2022
- Asiakaskonsultaatio Ilmavoimille v. 2023 maksuista ja investoinneista 30.11.2022
- Asiakaskonsultaatio lentoyhtiöille v. 2023 maksuista ja investoinneista 30.11.2022

Fintrafficin lennonvarmistus käy jatkuvaa ja avointa vuoropuhelua sidosryhmiensä kanssa kehittääkseen toimintaansa sekä koko toimialaa entistä vastuullisempaan suuntaan.

Lennonvarmistus toimii turvallisuutta korostaen, asiakaslähtöisesti ja hyvän eettisen koodin mukaisesti. Suomen lentoasemia hallinnoiva Finavia on Fintrafficin lennonvarmistukselle merkittävä asiakas. Sille lennonvarmistus tuottaa sekä lennonjohtopalveluja että teknisiä palveluja, kuten järjestelmien huoltoa, ylläpitoa ja lentomittauksia.

Lentoyhtiöasiakkaiden asiakastyytyväisyys

Fintrafficin lennonvarmistus toteutti vuonna 2022 vuosittaisen asiakastyytyväisyyskyselynsä jo viidettä kertaa. Kysely kohdistettiin lennonvarmistuksen palveluita päivittäin käyttäville asiakkaille, kuten lentäjille, lentoyhtiöoperaattoreille, lentokouluille sekä lentoasematoimijoille.



Vastuut lentoliikenteessä



1. LENTOASEMAN PITÄJÄ VASTAA

- Lentoasemaverkostosta
- Kiitoteiden ja muun lentoaseman infrastruktuurin kunnosta
- Lentoasemien turvatoimista ja pelastuspalvelusta
- Lentoasemien kuulutuksista

2. FINTRAFFIC VASTAA

- Lentoliikenteen ohjauksesta maassa liikennealueella sekä ilmatilassa, teknisestä lennonvarmistusinfrastruktuurista ja ilmatilan käytön hallinnasta nimetyllä vastuualueellaan Suomen ja kansainvälisen merialueen yläpuolisessa ilmatilassa
- Ilmailun tarvitseman tiedon hallinnoinnista ja jakelusta
- Ilmatilavarausten hallinnasta
- Osaltaan ilmatilarakenteen ja lentomenetelmien suunnittelusta

3. ILMATILAN KÄYTTÄJÄT

- Lentoyhtiöt vastaavat matkustajapalveluista ja lipunmyynnistä
- Lentoyhtiöt, yksityisilmailijat, lennokkien lennättäjät (ml. dronet) vastaavat ilmailun liikettä liikkehtimisestä

Perinteisesti kyselyn suurin vastaajaryhmä ovat olleet lentoyhtiöiden lentäjät. Tänä vuonna Fintraffic teki yhteistyötä myös Suomen Lentäjäliiton kanssa, jotta kysely tavoittaisi mahdollisimman paljon lentäjäedustajia. Vastaajien määrässä nähtiin kuitenkin hienoinen notkahdus, mikä johtuu osaltaan siitä, että Venäjän ilmatilan lentokiellon voimaantulo viime vuonna vähensi Suomen ilmatilassa operoivien lentoyhtiöiden määrää.

Kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan lennonvarmistuksen palvelujen onnistumista asteikolla 1 (erittäin heikko) – 5 (erinomainen). Vastaajilla oli mahdollisuus antaa kyselyssä myös avointa palautetta.

Kyselyn tulokset noudattivat suurilta osin vuoden 2021 tasoja, ja vaihtelut olivat yleisesti prosenttiyksikön kymmenyksien luokkaa. Vastaajien yleiskokemukset yhteistyöstä lennonvarmistuksen kanssa sekä sen palveluista olivat todella hyvällä tasolla: vastausten keskiarvo oli tänä vuonna 3,9/5, mikä on hienoisesti edellisen vuoden keskiarvoa parempi (2021: 3,8/5).

Asiakastyytyväisyydessä saatiin hyviä tuloksia erityisesti asiakastuen ja asiakaskokemusten miellyttävyydessä, joissa molemmissa vastausten keskiarvo oli 4,4. Hyvällä tasolla oli myös asiakaiden kokemus turvallisuusstandardien toteutumisesta, jossa vastausten keskiarvo oli 4,5. Myös

aluelennonjohdon sekä alueellisten lentoasemien lennonvarmistuspalveluiden arviot olivat todella hyvät. Alueellisten lentoasemien vastausten keskiarvo oli tänä vuonna 4,3, kun viime vuonna se oli 4,0.

Sen lisäksi, että asiakastyytyväisyyskysely kertoo, millä osa-alueilla lennonvarmistus on onnistunut, on sillä tärkeä rooli myös palveluiden kehittämisessä. Vastausten perusteella tunnistetaan mahdollisia kehitystarpeita, jotta lennonvarmistuksen palveluita voidaan viedä vieläkin parempaan suuntaan.

Sotilas- ja valtionilmailu

Fintrafficin lennonvarmistus tukee Suomen Puolustusvoimien tehtäviä tarjoamalla sille tarvittavat ilmatilavaraukset ja valvomalla Suomenlahden ilmatilaa yhteistyössä ilmavoimien kanssa. Suomen valtion ilmailun palvelemiseen Fintrafficia velvoittaa myös laki. Yhteydenpito Suomen ilmavoimien ja Rajavartiolaitoksen kanssa on säännöllistä ja tähtää toiminnan jatkuvaan parantamiseen.

Henkilöstö avainroolissa

Lennonvarmistusalan kaltaisella erikoisosamisalalla asiantuntevan ja osaavan henkilöstön merkitys on keskeinen. Fintraffic on vastuullinen työnantaja. Yhtiö huolehtii henkilöstönsä

hyvinvoinnista, terveydestä, osaamisesta ja turvallisuudesta tarjoamalla hyvää esimiestyötä ja koulutusta sekä noudattamalla työehtosopimuksia ja työlainsäädäntöä. Henkilöstön hyvä johtaminen kuuluu avainasiana Fintrafficin lennonvarmistuksen strategiaan. Fintrafficin johdolla ja esihenkilöillä on keskeinen asema henkilöstön tasa-arvon ja yhdenvertaisen kohtelun toteutumisessa.

Vuorovaikutus henkilöstön kanssa

Fintrafficin lennonvarmistuksessa on käytössä yhtenäinen tavoitekeskustelumalli. Sen mukaiset tavoitekeskustelut käydään vuosittain kaikkien työntekijöiden kanssa. Henkilöstöä pidetään ajan tasalla kuukausittaisilla ajankohtaiskatsauksilla Teamsissä, kvartaalikatsauksilla sähköpostitse ja viestimällä intrassa. Yhtiössä toimii yt-neuvottelukunta ja työsuojelun keskustoimikunta. Työsuojeluorganisaatio on valmisteellut työsuojelun toimintaohjelman yhtiölle.

Lue lisää henkilöstötyöstämme

Fintraffic-konsernin vuosikertomuksesta.



KANSAINVÄLINEN TOIMINTA

EU:n tavoitteet määrittelevät toimintaa

Lennonvarmistustoiminta on vahvasti säänneltyä ja Fintrafficin lennonvarmistuksen toimiluvan ehdot tulevat suoraan EU-tasolta. Tämä mahdollistaa sen, että yhtiö voi halutessaan tarjota lennonvarmistuspalveluita missä tahansa Euroopassa. Ala onkin avautumassa yhä enemmän kansainväliselle kilpailulle ja myös Fintrafficin lennonvarmistus valmistautuu tähän kehitykseen.

Toimintaympäristön muutoksia aiheuttavat lisäksi miehittämättömät ilma-alukset, lähiava-ruuden liikenne ja kyberturvallisuusvaatimukset. Euroopan alueellinen toimintasuunnitelma (ATM Master Plan) tehdään EU:n johtamana. Single European Sky (SES) on Euroopan Unionin hanke. SES pyrkii yhdenmukaistamaan eri maiden käytäntöjä. SES perustuu EU-tason sitoviin asetuksiin ja niitä täydentäviin sääntöihin yhdenmukaisesti suoritettavista toimenpiteistä. Esimerkiksi Suomessa jo käytössä olevan vapaan reitityksen ilmatilasta hyötyvät lentoyhtiöt ja ilmailijat, jotka voivat sen ansiosta valita mieleisensä lentoreitin.

EU vahvistaa lennonvarmistuksen palveluhinnat ja asettaa palvelun tuottajille suorituskykytavoitteita neljällä pääalueella:

- turvallisuudenhallintajärjestelmien on täytettävä asetetut kriteerit
- ilmaliikenteelle sallittujen viiveiden on oltava asetetuissa rajoissa
- lentoreittien on oltava mahdollisimman lyhyitä ja rajoituksettomia
- kustannusten on jäätävä alle asetetun maksimitason

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskykyjärjestelmä (RP3 2020–2024) sisältää

palveluntarjoajille tiukat tavoitteet. Valtioiden odotetaan parantavan lennonvarmistuksen suorituskykyään kaikilla aloilla. Suomen lennonvarmistusta koskevia tavoitteita ovat Fintrafficin lisäksi valmistelleet liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) sekä Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom).

Toiminnallinen ilmatilalohko NEFAB

Suomi on osa Pohjois-Euroopan toiminnallista ilmatilalohkoa (NEFAB, North European Functional Airspace Block) yhdessä Latvian, Norjan ja Viron kanssa. NEFAB on yksi yhdeksästä Euroopan toiminnallisesta ilmatilalohkosta, jotka perustettiin liittyen SES-hankkeeseen. Ilmatilalohkoissa valtiot ja palveluntarjoajat, mukaan lukien Fintrafficin lennonvarmistus, tekevät yhteistyötä toimintojen kehittämiseksi. Ilmaliikenneverkoston hallinta Eurocontrol toimii tällä hetkellä EU:n nimeämänä ilmaliikenneverkoston hallinnoijana (Network Manager) Euroopassa.

Muu yhteistoiminta

Fintrafficin lennonvarmistus on mukana yhdeksän lennonvarmistuspalvelun tarjoajan Borealis Alliance -yhteenliittymässä. Yhteenliit-

tymän jäsenet toteuttavat yhteistyössä muun muassa vapaan reitityksen ilmatilaa samoilla periaatteilla kuin Suomessakin on toteutettu. Fintrafficin lennonvarmistus toimii aktiivisesti myös lennonvarmistuspalvelun tarjoajien etujärjestö CANSO:ssa (Civil Air Navigation Services Organization). CANSO pyrkii edistämään lennonvarmistuspalvelun tarjoajien toimintaedellytyksiä ja vaikuttamaan niitä koskeviin määräyksiin.

Turvallisuus ja vastuullisuus

Turvallisuus on Fintrafficin lennonvarmistuksen ensimmäinen ja tärkein arvo, josta ei tingitä missään tilanteessa. Fintrafficin lennonvarmistus kehittää jatkuvasti oman toimintansa turvallisuutta sekä siihen liittyvää laadunvarmistusta.

Fintrafficin lennonvarmistuksella on liikenteen turvallisuusvirasto Traficomın myöntämä hyväksyntätodistus lennonvarmistuspalvelun tarjoamiseksi. Tämä tarkoittaa sitä, että yhtiön on osoitettava, että sillä on käytössään toimiva ja tehokas yhteiseurooppalaiset SES-asetuksen vaatimukset täyttävä turvallisuudenhallinta-järjestelmä (SMS). Vaatimustenmukaisuutta valvotaan muun muassa tarkastusten, selvityspyyntöjen ja auditointien avulla. Viranomainen valvoo turvallisuudenhallintatoimintojamme säännönmukaisesti. SMS-järjestelmä on kiinteä osa Fintrafficin lennonvarmistuksen johtamisjärjestelmää. Näin varmistetaan turvallisuuden ensisijaisuus myös käytännön tasolla. Turvallisuusvaikutusten arviointi kuuluu päivittäisiin prosesseihimme.

Hyvään turvallisuuden- ja laadunhallintaan kuuluvat myös sisäiset auditoinnit ja kannustava raportointikulttuuri. Auditointisuunnitel-

mamme mukaisesti auditoimme omat yksikömme vähintään kerran kolmessa vuodessa ja suurimmat yksiköt joka vuosi. Kannustavan raportointikulttuurin sekä hyvän turvallisuuskulttuurin yhtenä mittarina voidaan pitää havainto- ja poikkeamailmoitusten määrää. Raportointimääristä ja auditoinneista on kerrottu hallituksen toimintakertomuksessa.

Suorituskykytavoitteet ja turvallisuus

Euroopan komission asettama suorituskykysuunnitelma asettaa Suomelle tiukat tavoitteet niin lentoliikenteen viiveettömyyden, turvallisuuden, ympäristötehokkuuden kuin peritävien maksujen suhteen. Osana eurooppalaista ilmatilakehitystä laadittu lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma sitoo Suomen valtiota ja edelleen Fintrafficin lennonvarmistuksen tuottamaa lennonvarmistuspalvelua sekä ohjaa lennonvarmistuksen kehittämistä.





Suorituskykysuunnitelman velvoitteet on asettanut Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Turvallisuustavoitteita asetetaan lisäksi Suomen ilmailun turvallisuusohjelmassa (FASP). Se velvoittaa ilmailuorganisaatioita tekemään riskitekijöiden kartoituksen ja määrittelemään riskeille omat tavoitetasonsa sekä seuraamaan niitä säännöllisesti.

Vastuullisuus

Fintrafficin lennonvarmistuksen toiminta koskettaa monen suomalaisen arkea tavalla tai toisella. Käytännössä yhtiö huolehtii siitä, että lentoliikenne pääsee laskeutumaan ja nousemaan sujuvasti Suomen lentoasemilla ja että Suomen ilmatilan kautta on sujuvaa ja turvallista lentää. Lentoliikenne mahdollistaa suomalaisten maailmankansalaisuuden, saa turismin ja yritystoiminnan kukoistamaan sekä työllistää kymmeniä tuhansia suomalaisia. Fintrafficin lennonvarmistus tekee töitä sen eteen, että lentoliikenne tukee kokonaisvaltaisesti Suomen menestystä. Lentoliikenteen avulla Suomi toimii 24/7.

Fintrafficin lennonvarmistuksen tärkein asiakaslupaus on palveluiden turvallisuus, joka on myös kaiken toiminnan lähtökohta. Toinen keskeinen tekijä on pitää Suomen ilmatila auki vuoden jokaisena päivänä ympäri vuorokauden. Kolmas menestystekijä on lentoliikenteen

sujuvuus: Fintrafficin lentoreittipalveluista johtuvia viiveitä ei ollut lainkaan vuonna 2022. Yritysvastuu on jo yhtiön toiminnan luonteesta johtuen luonnollinen osa toimintakulttuuria.

Ympäristövastuu

Fintrafficin lennonvarmistus toimii yhteistyössä alan kansainvälisten järjestöjen ja toimijoiden kanssa vähentääkseen lentämisestä aiheutuvia ympäristöhaittoja. Tärkeimpiä vaikutuskeinoja ovat mahdollisimman lyhyiden ja sääolosuhteita hyödyntävien lentoreittien suunnittelu, tehokkaiden lentomenetelmien käyttö, mahdollisimman pienet viiveet ja koko Euroopan yhteisen ilmatilan mahdollisimman tehokas käyttö.

Jatkuvan liu'un avulla suuria ympäristöhyötyjä

Fintrafficin lennonvarmistuksen tavoitteena on olla maailman ympäristötehokkain lennonvarmistusyhtiö.

Lentoreittien optimoinnilla ja polttoainetta säästävillä jatkuvan liu'un laskeutumisilla on tärkeä rooli lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Liukulaskeutumisten osuus Helsinki-Vantaan lentoasemalla vuonna 2022 oli 64 prosenttia.

Lue lisää vastuullisuustyöstämme Fintraffic-konsernin vuosikertomuksesta.





Hallinnointi ja organisaatio



Hallitus



Pertti Korhonen

s. 1961, DI
toimitusjohtaja,
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Työkokemus:

Outotec Oyj, toimitusjohtaja 2010–2016. Elektrobit Oyj, toimitusjohtaja 2006–2009. Nokia Oyj, johtokunnan jäsen 2002–2006; teknologiajohtaja 2004–2006; Nokia Mobile Software, johtaja 2001–2003; tuotanto-, logistiikka- ja hankintajohtaja 1996–2001; tuotekehityksen ja tuotannon johtotehtäviä 1987–1995.

Yhtiöiden hallitus- ja muita luottamustehtäviä:

Infinited Fiber Company Oy ja Enerim Oy; hallituksen puheenjohtaja. Fastems Oy ja Palta ry; hallituksen jäsen. Aiempia hallitustehtäviä: mm. DNA Oyj, Ahlström Oyj, Climate Leadership Coalition r.y., hallituksen puheenjohtaja; Elisa Oyj, Rautaruukki Oyj, Granlund Oy, EK, Teknologiateollisuus ry; hallituksen jäsen. Business Finland, johtokunnan puheenjohtaja 2017–2021



Jarmo Lindberg

s. 1959, kenraali
puolustusvoimain komentaja EVP
hallitusammattilainen

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Puolustusvoimat, Puolustusvoimain komentaja 2014–2019. Ilmavoimat, Ilmavoimien komentaja 2008–2012. Puolustusvoimat, sotatalouspäälikkö 2012–2014. Ilmavoimat, Lapin lennoston komentaja 2005, Puolustusvoimien pääesikunta, valmiuspäälikkö 2005–2008, pääesikunnan operatiivinen osasto, apulaisosastopäälikkö 2004. Ilmavoimat; valmiuspäälikkö 1999–2000, operaatiopäälikkö 2001–2003. Ilmavoimat, Satakunnan Lennosto, hävittäjälaivueen komentaja 1995–1999. Ilmavoimat, Horner-koulutusryhmän johtaja 1995. Ilmavoimat, lentokoulutuspäälikkö 1993–1994. Ilmavoimat, Karjalan Lennosto, lentoupseeri 1982–1989, lentueen päälikkö 1989–1991.



Katariina Ora

s. 1966, OTK, VT
Associate General Counsel, Microsoft

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Microsoft, useita positioita; Associate General Counsel, Western Europe 2017–. Associate General Counsel 2015–2017. Assistant General Counsel, 2015. VP, Legal & VP, Human Resources, Operations 2014.

Nokia; VP, Human Resources, Operations, 2013–2014. Vice President, Legal & IP, 2004–2013. Useita lakimiestehtäviä eri yksiköissä Nokiassa 1995–2003.

Asianajotoimisto Bützov & Co, avustava lakimies, 1991–1995.



Hanna Hovi

s. 1981, OTM
henkilöstöjohtaja,
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, henkilöstöjohtaja
2020–. N-Clean Oy, henkilöstöjohtaja 2018–2020.
YIT Oyj/Lemminkäinen Oyj, Head of HR Operational
Services & Employee relations 2017–2018. Orion Oyj,
Henkilöstöpäällikkö 2013–2017. Teknologiateollisuus ry,
työmarkkina-asiantuntija 2007–2013.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Fintraffic
Meriliikenteenohjaus Oy, Fintraffic Raide Oy,
Fintraffic Tie Oy; hallituksen jäsen 2021. Farmania
Oy:n hallituksen jäsen 2017–, Työnantajajärjestöjen
työmarkkinaavaliokuntien (useita eri järjestöjä)
jäsenenä 2016–.



Rami Metsäpelto

s. 1968, OTM, varatuomari
toimitusjohtaja, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy
varatoimitusjohtaja, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, toimitusjohtaja
2019–. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy,
varatoimitusjohtaja 2021– ja lakiasiaintohtaja 2019–2021.
Liikenneviraston ylijohtaja (Liikenteenohjaus- ja
hallinta, Suunnittelu ja hankkeet sekä Toiminnanohjaus
-toimialat) ja lakiasiaintohtaja 2010–2018. Lisäksi useissa
eri tehtävissä mm. liikenne- ja viestintäministeriössä,
Ratahallintokeskuksessa ja Helsingin käräjäoikeudessa.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Fintraffic Raide Oy ja
Fintraffic Tie Oy; hallituksen jäsen 2021–. Hansel Oy,
hallituksen jäsen 2014–2019. Liikenneturva, hallituksen
jäsen 2017–2018.

Hallinnointi ja organisaatio

Fintraffic Lennonvarmistuksen hallitus vastaa yhtiön hallinnosta sekä yhtiön toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Lisäksi hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Hallitus toimii yhtiöjärjestyksen, hallinnointiperiaatteen, toimivaltasopimuksen, osakeyhtiölain ja muun voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti.

Hallituksen työjärjestyksessä on määritelty keskeiset tehtävät ja hallituksen työskentelyyn liittyvät keskeiset menettelytavat. Hallituksen tehtävänä on osakeyhtiölaissa määriteltyjen tehtävien lisäksi pitkän aikavälin strategian hyväksyminen ja seuranta, vuositavoitteiden ja talousarvion vahvistaminen sekä niiden toteutumisen seuranta, olennaisen organisaati-orakenteen hyväksyminen, merkittävien investointien hyväksyminen, sijoituspolitiikan hyväksyminen, riskienhallinnan ja muiden keskeisten vastaavien ohjausjärjestelmien periaatteiden hyväksyminen, toimitusjohtajan valinta, johtoryhmän jäsenen valinnan vahvistaminen ja ylimmän johdon palkkauksen vahvistaminen. Hallituksella ei ole erillisiä valiokuntia. Hallitus arvioi toimintaansa säännöllisesti itse ja tarvittaessa ulkopuolisen arvioitsijan toimesta.

Yhtiön hallituksen valitsee yhtiökokous osakeyhtiölain säännösten mukaisesti. Hallituksen puheenjohtajana on toiminut **Pertti Korhonen**. Hallituksen muina jäseniä ovat toimineet **Hanna Hovi**, **Rami Metsäpelto**, **Jarmo Lindberg**, **Kaisa Olkkonen** 31.8.2022 asti ja **Katariina Ora** 1.9.2022 alkaen.

Hallituksen jäsenelle, joka on työ- tai toimitussuhteessa yhtiön kanssa samaan konserniin kuuluvaan muuhun yhtiöön, ei makseta kuukausi-, kokous- tai muuta palkkiota. Hallitus on kokoontunut 5 kertaa.

Hallituksen jäsenet ovat osallistuneet varsinaisiin kokouksiin seuraavasti: Pertti Korhonen 4/5 kertaa, Jarmo Lindberg 5/5 kertaa, Kaisa Olkkonen 3/3 kertaa, Hanna Hovi 5/5 kertaa, Rami Metsäpelto 5/5 kertaa ja Katariina Ora 2/2 kertaa. Varsinaisten kokousten lisäksi käytiin





kaksi sähköpostikokousta, joihin kaikki jäsenet ovat osallistuneet.

Palkkioita maksetaan konsernin ulkopuolisille jäsenille 1 500 eur/kk ja lisäksi kokouspalkkioita 600 eur/kokous. Yhteensä vuoden 2022 kokouksista on maksettu palkkioita 42 000 euroa.

Toimitusjohtaja ja johtoryhmä

Toimitusjohtaja hoitaa yhtiön päivittäistä hallintoa hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtajan valitsee ja hänen palkkauksensa ja toimen muut ehdot vahvistaa yhtiön hallitus.

Yhtiön toimitusjohtajana on toiminut **Raine Luojus**. Fintrafficin lennonvarmistuksen strategiseen johtoryhmään kuuluvat toimitusjohtajan (pj) lisäksi **Karri Hannula, Tapio Nurmela, Jani Suomela, Kari Kerke, Pasi Nikama, Matts-Anders Nyberg, Antti Ruhanen, Seija Anttila** ja **Tarja Hatinen**.

Yhtiön johtoryhmään kuuluivat strategisen johtoryhmän jäsenten lisäksi Tom Hätinen, Jarkko Luoma sekä henkilöstön edustajana lennonjohtaja Laura Alakoski. Strateginen johtoryhmä kokoontui vuoden 2022 aikana 24 kertaa. Johtoryhmä kokoontui noin kerran kvartaalissa.

Tulospalkkiojärjestelmä

Yhtiön koko henkilöstö kuuluu lyhyen aikavälin (vuotuinen) tulospalkkiojärjestelmien piiriin. Tuloksella tarkoitetaan tässä laajasti yhtiön erityistehtävän täyttämistä niin turvallisuuden, toiminnan jatkuvuuden ja tehokkuuden kuin taloudellisen tuloksenkin osalta. Tulospalkkiojärjestelmä perustuu valtion omistajaohjauksen kulloinkin voimassa oleviin linjauksiin ja ohjeisiin sekä yhtiön strategiaan. Hallitus seuraa tulospalkkiojärjestelmän toteutumista ja päättää näiden ehtojen tulkinnasta ja kaikista niihin liittyvistä seikoista. Tulospalkkiot voidaan hallituksen yksipuolisella päätöksellä peruuttaa, niitä voidaan lykätä tai niitä voidaan kohtuullistaa tarvittaessa. Kunkin vuoden tulospalkkioiden maksamisesta päättää koko konsernin osalta emoyhtiön hallitus.

Lennonvarmistuksen henkilöstö kuuluu Fintrafficin henkilöstön yhteiseen henkilöstörahastoon. Vuodelta 2022 yhteisten tavoitteiden piirissä oleville maksettiin tulospalkkioita 409 816,57 euroa, joka täyden htv:n tehneelle tarkoitti 1 255,48 euroa.

Fintraffic-konsernin palkitsemispolitiikasta voit lukea lisää **Fintrafficin hallinnointi- ja palkitsemisselvityksestä**.

Riskienhallinta

Yhtiön riskienhallinta koostuu kahdesta osasta. Safety and Compliance -osuuden lisäksi yhtiössä huolehditaan riskienhallinnasta liittyen esimerkiksi talous-, it-, investointi-, kassavirta-, tulo- ja vakuutusriskeihin. Riskienhallintasuunnitelma tehtiin yhtiön aloittamisen yhteydessä ja sitä päivitetään säännöllisesti. Riskienhallinta on olennainen osa sisäistä valvontajärjestelmää sekä turvallisuuden- ja laadunhallintaa. Yhtiö pyrkii analysoimaan ja tunnistamaan ennakoivasti erilaisten muutosten vaikutukset lentoreittipalveluun ja aluelennonjohtotoimintaan.

Tilintarkastus

Yhtiön tilintarkastuksesta huolehtii Ernst & Young Oy.





Strateginen johtoryhmä



Raine Luojus

s. 1966

toimitusjohtaja

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, toimitusjohtaja 2017–. Finavia Oyj, lennonvarmistusliiketoiminnan johtaja 2011–2017. Finavia Oyj, lennonvarmistusliiketoiminnan operatiivinen johtaja 2008–2011. Ilmailulaitos/Finavia, Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonjohdon apulais- ja operatiivinen päällikkö 2002–2008. Ilmailulaitos, Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonjohdon esimiestehtävät ja pääkouluttaja 1999–2002, lennonjohtaja 1991–.

Useiden hankkeiden ja organisaatioiden hallituksissa, mm. Ilmatieteenlaitos, neuvottelukunnan jäsen 2018–. FINEST Management Board, varapuheenjohtaja 2019–. North European Functional Airspace Block (NEFAB) CEO Board, puheenjohtaja 2015–2017. NEFAB CEO Board, jäsen 2012–. CANSO, Euroopan alueen johtoryhmän (EC3) puheenjohtaja 2020–2022 & varapuheenjohtaja 2018–2020.



Karri Hannula

s. 1968

johtaja, Suomen lennonjohtokeskus

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Air Navigation Services Finland Oy, Suomen lennonjohtokeskus (ATCC Finland), johtaja 2017–. Finavia Oyj, Lennonvarmistusliiketoiminta, ATCC Finland, johtaja 2015–2017. Finavia Oyj, Helsinki-Vantaan lennonjohdon päällikkö 2008–2015. Ilmailulaitos/Finavia, koulutuspäällikkö 2004–2008. Ilmailulaitos/Finavia, Helsinki-Vantaan lentoasema, lennonjohtaja, 1995–2015. Ilmailulaitos, Porin lentoasema, lennonjohtaja 1992–1995.



Tapio Nurmela

s. 1975

johtaja, verkostolentoasemat

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Air Navigation Services Finland Oy, verkostojohtaja 2019–. Finavia Oyj/ANS Finland, Pohjois-Suomen aluepäällikkö 2013–4/2019. Finavia Oyj/ANS Finland, Rovaniemen lennonjohdon päällikkö 2010–2/2019. Ilmailulaitos/Finavia, lennonjohtaja, Rovaniemi 2001–2009.



Kari Kerke

s. 1965

johtaja, kehitys

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Air Navigation Services Finland Oy, kehitys ja laatu, johtaja 2018–. Air Navigation Services Finland Oy, PMO, päällikkö 2017–. Finavia Oyj, Lennonvarmistusliiketoiminta, PMO, päällikkö 2016. Finavia Oyj, Lennonvarmistusliiketoiminta, erityisasiantuntija 2012–2016. Ilmailulaitos/Finavia, Lennonvarmistusliiketoiminta, projektipäällikkö/järjestelmäasiantuntija 2005–2012. Ilmailulaitos, Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus, lennonjohtaja 1988–2005.

**Pasi Nikama**

s. 1968

johtaja, markkinointi ja asiakkuudet

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Air Navigation Services Finland Oy, markkinointi- ja asiakkuusjohtaja, 2017–. Finavia Oyj, lennonvarmistuksen markkinointi- ja asiakkuusjohtaja 2015–2017. Finavia Oyj, Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus aluelennonjohdon päällikkö, 2010–2015. Finavia, Oulun lentoasema, liikennepäällikkö 2007–2010. Ilmailulaitos/Finavia, Avia College, kouluttaja ja pääkouluttaja, 2002–2007. Ilmailulaitos/Finavia, Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus, lennonjohtaja, 1997–2002. Ilmailulaitos, Ivalon ja Hallin lentoasema, lennonjohtaja 1995–1997. Ilmailulaitos, Tampere-Pirkkalan lentoasema, Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus, viestivalvoja kesä 1994, 1991–1992.

**Matts-Anders Nyberg**

s. 1961

johtaja, yhtiöpalvelut

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Fintraffic Air Navigation Services Ltd, Chief Admin Officer, 2022–. Independent Business Group, Qatar, Senior Advisor, 2021–2022. Air Navigation Services Finland Oy; yhtiöpalveluiden johtaja, Avia Collegen rehtori, Chief Commercial Officer 2017–2021. Finavia Oyj, lennonvarmistusliiketoiminta, Head of Business Innovations 2012–2017. Ilmailulaitos/Finavia, NEAP projektitoimiston päällikkö 2009–2012. Ilmailulaitos/Finavia, lennonvarmistusliiketoiminnan suunnittelujohtaja 2008, apulaisosastopäällikkö 2001–2008. Ilmailulaitos, apulaisjohtaja 1994–2001. Ilmailulaitos, lennonjohtotarkastaja 1992–1994. Ilmailulaitos, Pohjois-Suomen lennonvarmistuskeskus, Rovaniemen lentoasema, lennonjohtaja 1983–1993.

**Jani Suomela**

s. 1979, DI

johtaja, tekninen lennonvarmistus

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Fintraffic Air Navigation Services Oy, johtaja, tekninen lennonvarmistus 2020–. Air Navigation Service Finland Oy, apulaisjohtaja, tekninen lennonvarmistus 2019–2020. Air Navigation Service Finland Oy, teknisen tuotannonohjausyksikön päällikkö 2017–2019. Finavia Oyj, teknisen tuotannonohjausyksikön päällikkö 2016–2017. Finavia Oyj, CNS ylläpitoyksikön päällikkö 2015–2016. Finavia Oyj, tutkajärjestelmäpäällikkö 2008–2015. Finavia Oyj, projektipäällikkö/järjestelmäinsinööri 2006–2008. Teknillinen korkeakoulu, tutkija, diplomityöntekijä ja tutkimusapulainen 2002–2006.

**Antti Ruhanen**

s. 1979

apulaisjohtaja, Avia College

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Avia College, apulaisjohtaja 2019–. Air Navigation Services Finland Oy, Avia College, koulutuspäällikkö 2017–2019. Finavia, Avia College, pääkouluttaja 2012–2016. Finavia, Avia College, kouluttaja 2011–2012. Finavia, Helsinki-Vantaan lentoasema, lennonjohtaja 2006–2011. Ilmailulaitos, Helsinki-Malmin lentoasema, lennonjohtaja 2005. Ilmailulaitos, lennontiedottaja 2001–2002.



Tarja Hatinen

s. 1966, KTM
talousjohtaja

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, talousjohtaja 1.1.2020–.
Fintraffic, Group Financial Controller 1.1.2019–. Air
Navigation Services Finland Oy, Business Controller
2017–2019. Finavia Oyj, Business Controller, Helsinki
Airport/investointiprosessi 2012–2017. Finavia Oyj,
talouspäällikkö, Helsinki-Vantaan lentoasema 2009–
2012. Sanitec, Head of Finance/Financial Controller
2006–2009. KONE, Controller 1997–2006. Helsingin
Seudun Osuuspankki, Controller/assistant controller
1990–1997.



Seija Anttila

s. 1977, KTM
HR Business Partner

Työkokemus ja keskeiset luottamustehtävät:

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, HR Business
Partner 1.3.2019–. Air Navigation Services Finland Oy,
HR-asiantuntija 2017–2019. Finavia Oyj, HR-asiantuntija
2010–2017. Finavia Oyj, vuorosuunnittelija 2006–2010.
Ilmailulaitos, Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskus,
lennonjohtoapulainen 1997–2006.



Organisaatio 31.12.2022



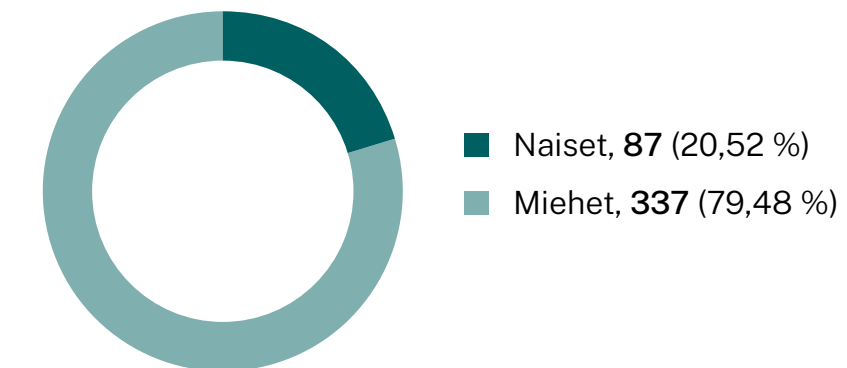


HENKILÖSTÖN LUKUMÄÄRÄ

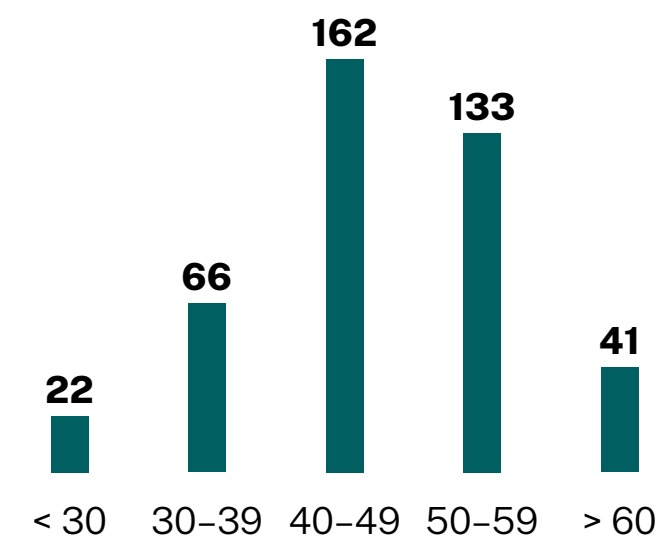
424

(427)

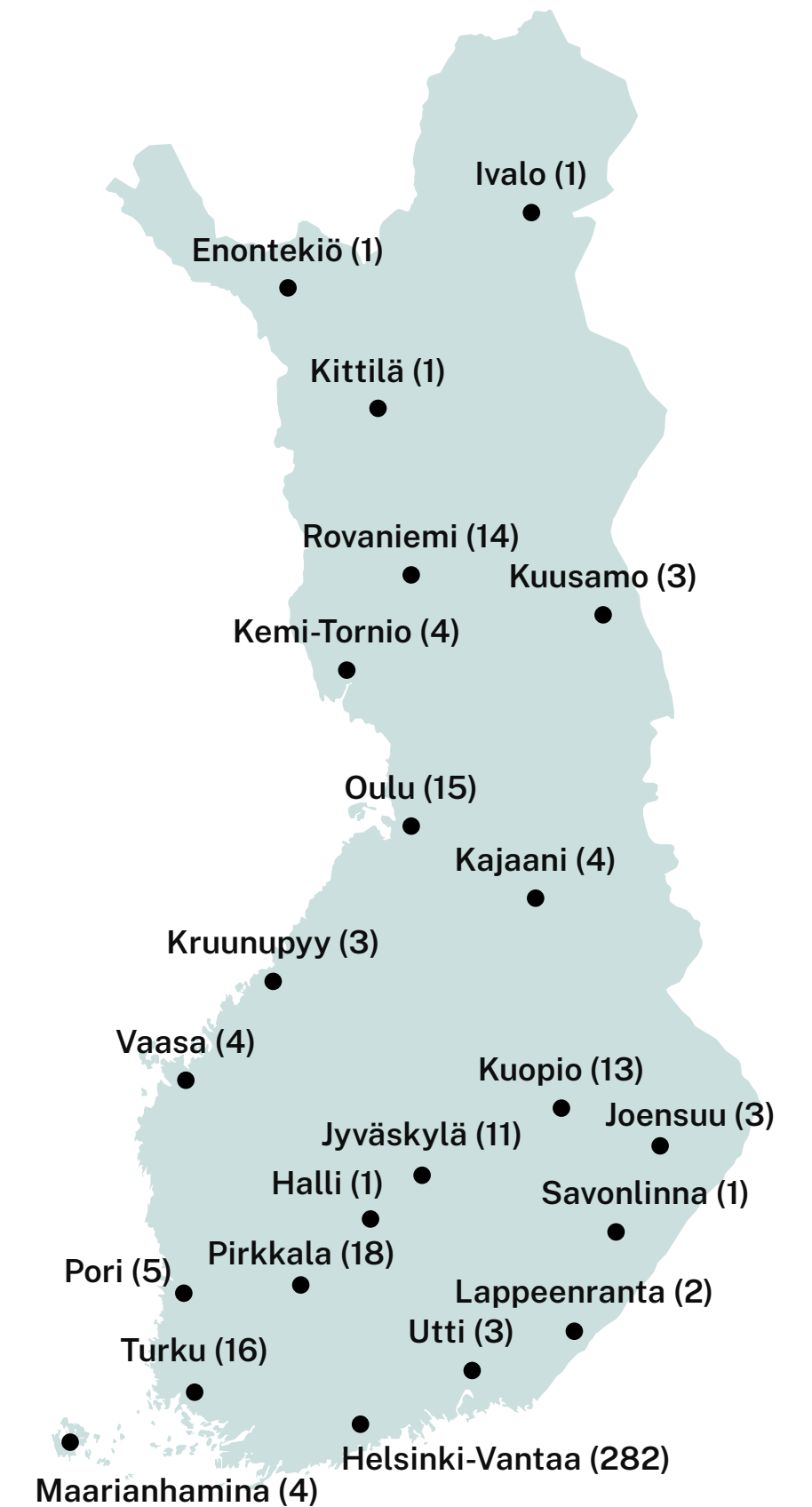
HENKILÖSTÖN SUKUPUOLIJAKAUMA



HENKILÖSTÖN IKÄJAKAUMA



HENKILÖSTÖN MAANTIETEELLINEN JAKAUMA





Hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös





Hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös

Sisältö

Toimintakertomus	32
Tuloslaskelma	38
Tase	39
Rahoituslaskelma	41
Liitetiedot	42
Tilinpäätöksen allekirjoitukset	47
Tilintarkastuskertomus	48



Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n hallituksen toimintakertomus 2022

Tehtävä ja konsernisuhde

Fintraffic Lennonvarmistus Oy vastaa lennonvarmistukseen liittyvistä erityistehtävistä, kuten ilmatilan hallinnasta, aluevalvonnasta, palveluista valtion ilmailulle ja lentopelastuspalveluista. Lisäksi yhtiö vastaa Suomen ilmatilassa lentoreittipalveluista sekä lennonvarmistuspalveluista Finavian omistamilla lentoasemilla sekä Enontekiön ja Lappeenrannan lentoasemalla. Yhtiö vastaa myös Ruotsissa viidellä lentoasemalla ACR Aviation Capacity Resources AB:n alihankkijana ko. lentoasemien teknisistä lennonvarmistuspalveluista. Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n vastuulla on myös lennonvarmistuksen tarvitseman infrastruktuurin sekä järjestelmien suunnittelu ja ylläpitäminen kansainväliset vaatimukset täyttäen.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n asiakkaita ovat kaupallisen ilmailun toimijat, lentoasemat, Suomen valtion ilmailu mukaan lukien sotilasilmailu, yleisilmailu sekä lentokoulut.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy on osa Fintraffic-konsernia.

Tilikauden keskeiset tapahtumat

Vuonna 2022 ilmailuala toipui COVID-19:n aiheuttamasta pandemiasta. Euroopassa liikennemäärät olivat vuoden 2022 loppuun mennessä jo lähes palautuneet vuoden 2019 tasolle. Maittain liikennekehityksessä oli kuitenkin suurta vaihtelua.

Venäjä aloitti sodan Ukrainaa vastaan 24. helmikuuta 2022. Hyökkäyksen seurauksena länsimaat asettivat Venäjää vastaan pakotteita; ilmailun osalta venäläisiltä lentoyhtiöiltä kiellettiin lennot Euroopan läpi. Venäjä puolestaan määräsi länsimaisille lentoyhtiöille vastapakotteita, jotka kielsivät yhtiöitä lentämästä Venäjän ilmatilassa. Sanktioiden seurauksena käytännössä kaikki ylilennot Suomen ilmatilassa päättyivät – joitakin kiinalaisia ja Lähi-idän lentoyhtiöitä lukuun ottamatta – mikä aiheutti yhtiölle merkittäviä liikevaihdon menetyksiä. Pakotteista johtuen liikennemäärät olivat Suomessa vain noin 60 % verrattuna vuoteen 2019. Vuosi 2022 olikin Fintraffic Lennonvarmistus Oy:lle vahvasti tappiollinen. Yhtiön toimintasuunnitelmassa arvioidaan, että nykyinen sodan aiheuttama

heikko liikennetilanne jatkuisi useita vuosia. Tästä syystä yhtiö pyrki edelleen leikkaamaan käyttömenoja ja investointeja, mutta ei niin rajusti kuin vuonna 2021. Henkilöstön lomautuksia jatkettiin koko vuoden, erityisesti niissä lennonjohtoyksiköissä, joissa henkilöstöä oli enemmän kuin lento liikenteen hoitamiseen tarvittiin.

Venäjän hyökkäyssodan vuoksi myös suurin lentoyhtiöasiakas, Finnair, joutui tarkistamaan strategiaansa. Maantieteellisesti Finnair tavoittelee aiempaa tasapainoisempaa verkostoa, joka yhdistää Euroopan Aasiaan, Intiaan ja Lähi-itään sekä Pohjois-Amerikkaan Helsinki-Vantaan kautta. Tavoitteena yhtiö mainitsee myös vahvat kotimaiset yhteydet.

Fintraffic laati vuonna 2021 uuden strategian vuosille 2022–2026 ja päivitti sen syksyllä 2022. Strategiapäivitys ei tuonut suuria muutoksia. Yhtiön tulevaisuuden kannalta tärkeitä projekteja jatketaan. Näistä tärkein on FINEST-ohjelma, joka rakentaa yhteisiä rajat ylittäviä lennonvarmistuspalveluita Viron kanssa. Vuonna 2022 yhtiö ei päässyt suunnitelmiensa mukaisesti rajat

ylittävän lennonjohtotoiminnan toteutusvaiheeseen Viron ja Suomen välillä johtuen Suomen puolustusministeriön asettamista vaatimuksista.

Yhtiö suunnitteli myös etälennonjohtohanketta yhteistyössä lentoasemaoperaattori Finavian kanssa. Hankkeen tavoitteena olisi vähentää kustannuksia ja parantaa toimintavarmuutta lentoasemilla. Hankkeen käynnistämisestä ei tehty päätöksiä.

Yhtiö jatkoi aktiivista lennonvarmistus- ja koulutuspalveluiden markkinointia ja myyntiä erityisesti muille Euroopan lennonvarmistuspalveluyrityksille. Toiminnalla tavoitellaan lisätuloja palvelumyynnin kautta sekä yhtiön kannattavuuden parantamista. Fintraffic Lennonvarmistus saikin vuonna 2022 merkittävän uuden koulutussopimuksen Norjan Avinorin kanssa. Sopimuksen mukaan Avinor tuo lennonjohtokouluttajansa kertauskoulutukseen Fintrafficin Avia College -koulutuskeskukseen tulevana vuosina.

Uudessa strategiassa tunnistettiin tarve uudelle strategiselle ohjelmalle nimeltä "tuotteistetut digitaaliset palvelut". Nykytilanteessa



yhtiön eri lennonjohtojärjestelmät tuottavat huomattavan määrän dataa, jonka tallennus ja hallinta on pirstoutunut. Malli ei tue keskitettyä tiedon analysointia ja hyödyntämistä yrityksen oman toiminnan kehittämiseen, eikä laajamittaisten ulkopuolisten palveluiden tuottaminen ole mahdollista. Tavoitteena on, että Fintraffic kehitty liikennetietojen keskuksesi, joka tarjoaa reaaliaikaista ja ennakoivaa liikennetietoa päätöksenteon tueksi. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi yhtiö määritteli useita tavoitteita ja ohjelmia.

Vuonna 2019 yhtiö aloitti matalailmatilan ilmatilapalvelujen kehittämisen; tämä jatkuu koko strategiakauden ajan. Matalailmatilaan on suunnitteilla uusia palveluita ja erikoistimenpiteitä, jotka tukevat dronejen turvallista ja tehokasta lentämistä sekä perinteistä liikennettä luotettavalla tavalla.

Yksi vuoden 2022 strategisista ohjelmista oli keskittyminen osaamisen hallintaan, johtamiseen ja yrityskulttuurin kehittämiseen. Korkealaatuista osaamista ja johtamistaitoja tarvitaan täydentämään yhtiön arvoihin perustuvaa yrityskulttuuria mission ja tavoitteidemme saavuttamiseksi. Osaamisjohtamisen tavoitteena on selvittää henkilöstön osaamista ja hyödyntää sitä entistä paremmin nykyisten ja tulevien osaamistarpeiden kehittämisessä. Strategisen suunnitelman tavoitteena on myös varmistaa,

että johtaminen yrityksessä on ammattimaista, ihmislähtöistä ja oikeudenmukaista, sekä parantaa yrityksen yleistä ilmapiiriä ja mahdollistaa paremmat työolot koko henkilökunnalle.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom päivitti viime vuonna lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelman viitekaudelle 2020–2024 (RP3). Suorituskykysuunnitelmaa on päivitetty COVID-19-pandemian aiheuttaman liikenteen vähenemisen vuoksi. Suorituskykysuunnitelma on osa Euroopan komission Single European Sky (SES) -hanketta, jonka tavoitteena on parantaa lennonvarmistuspalvelujen suorituskykyä Euroopassa. Suorituskykysuunnitelmassa on tavoitteet neljälle osa-alueelle: turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus. Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyi uuden suorituskykysuunnitelman kesäkuussa 2022.

Liikevaihto ja tulos

Yhtiön liikevaihto vuonna 2022 oli 68,5 (62,8) M€. Edellisvuodesta liikevaihto kasvoi 9,1 %. Kasvu johtui pääosin pandemiarajoitusten purkamisen myötä lisääntyneestä liikenteestä Helsinki-Vantaalla sekä lentoreittipalvelussa, mutta myös Helsinki-Vantaan lennonvarmistusmaksun noususta sekä lennonvarmistustuottojen kasvusta verkostolentoasemilla. Liikennemäärät jäivät yhä pandemiaa edeltävästä ajasta.

Regulaatio-oikaisun nettosaatavaa kirjattiin vuodelta 2022 6,9 M€ vähemmän kuin vuonna 2021. Vuoden 2022 regulaatio-oikaisusaatavan kirjauksessa on huomioitu EU-lainsäädännön mahdollistavat yksikköhintojen korotukset tulevina vuosina varovaisuuden periaatetta noudattaen.

Laskutukseen perustuva liikevaihto oli 58,8 (46,2) M€ eli 27,4 % edellisvuotta suurempi. Lentoreittipalvelun yksikköhinta (43,93 €/service unit) oli 2,4 % edellisvuotta korkeampi. Helsinki-Vantaan lennonvarmistuspalvelun yksikköhinta (146,87 €/tn-unit) oli 15,0 % edellisvuotta korkeampi. Liiketoiminnan muihin tuottoihin sisältyy valtion tukea Eurocontrolin jäsenmaksuun sekä Euroopan Unionilta saatuja tukia ilmailun Euroopan laajuisen liikenneverkon käyttöönottohankkeisiin.

Sopeuttamistoimenpiteitä jatkettiin edelleen vuonna 2022, mutta liikenteen kasvun vuoksi vähäisemmässä määrin kuin vuonna 2021.

Keskeiset tunnusluvut

	2022	2021	2020	2019	2018
Liikevaihto (milj. €)	68,5	62,8	49,3	80,2	81,5
Liikevoitto (milj. €)	-0,6	-1,2	-16,1	5,9	6,8
Liikevoiton osuus liikevaihdosta (%)	-0,8	-2,0	-32,6	7,3	8,4
Investoinnit (milj. €)	3,7	6,2	1,9	5,3	2,1
Oman pääoman tuotto (%)	-2,8	-8,7	-107,6	14,5	31,2
Omavaraisuusaste (%)	46,0	45,1	22,6	36,1	37,0
Henkilöstö keskimäärin (HTV)	371	326	355	405	408

Käyttömenot ylittivät vuoden 2021 tason 10,7 %, mutta olivat edelleen alemmat kuin ennen pandemiaa vuonna 2019.

Henkilöstökulut kasvoivat 16,8 % lomautusmäärien vähentyessä. Muiden käyttömenojen osalta kustannukset kasvoivat 2,8 %. Tämä johtui mm. konsernipalveluveloituksen, jäsenmaksujen, toimitilavuokrien, vapaaehtoisten henkilöstökulujen, markkinointimaksun ja matkakulujen kasvusta. Poistot pienenivät merkittävästi, koska useiden isojen käyttöomaisuuskohteiden poisto aika päättyi, eikä vuonna 2022 tehty vastaavasti uusia käyttöönottoja johtuen mm. toteutetuista säästötoimenpiteistä.

Yhtiön liiketulos oli vuonna 2022 0,6 (1,2) M€ tappiollinen johtuen valtaosin Venäjän hyökkäyssodan vuoksi asetettujen pakotteiden vaikutuksesta liikennemääriin. Osin tulosta painoivat yhä myös koronapandemian vuoksi asetetut rajoitukset.

Konserniavustus käänsi tilikauden tuloksen 7,0 M€ (3,4 M€) voitolliseksi.



Liikenne

Lentoreittipalvelun liikennemäärä (service unit) vuonna 2022 oli noin 60 % koronapandemiaa edeltäneestä vuoden 2019 tasosta. Liikennemääriä vähensi Venäjän hyökkäyssodan vuoksi asetetut ilmatilan käyttöön liittyvät pakotteet helmikuun lopusta alkaen. Pakotteet näkyivät erityisesti ylilentoliikenteessä, jonka määrä jäi vain hieman yli 40 %:iin vuoden 2019 tasosta. Kansainvälisessä liikenteessä ja kotimaan liikenteessä kehitys oli positiivisempaa koronapandemiarajoitusten vähentyessä. Kansainvälisessä liikenteessä vuoden 2022 liikennemäärä oli koko vuoden tasolla 69 % vuoden 2019 tasosta, mutta vuoden lopussa jo 85 % mm. Lapin joululentojen hyvän kehityksen vuoksi. Kotimaan liikenteessä liikennemäärä oli koko vuoden osalta 66 % vuoden 2019 tasosta, mutta loppuvuonna jo lähes 80 % tasolla.

Helsinki-Vantaalla liikennemäärät (TN-unitit) olivat vuonna 2022 n. 65 % koronapandemiaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta. Edelliseen vuoteen verrattuna liikenne kasvoi lähes 100 %, vaikka Venäjän ilmatilaa koskevat pakotteet vähensivät liikennettä Suomen ja Aasian kohteiden välillä. Vuoden lopussa liikenne Helsinki-Vantaalla oli jo yli 70 % vuoden 2019 tasosta.

Toiminnan epävarmuustekijät ja arvio keskeisistä riskeistä

Yhtiön riskienhallinta koostuu kahdesta osasta. Riskienhallinta-yksikössä käsitellään lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tapaukset, minkä lisäksi yhtiössä huolehditaan muusta riskienhallinnasta liittyen esimerkiksi talous-, it-, investointi-, kassavirta-, tulo- ja vakuutusriskeihin. Yhtiön avainriskit raportoidaan konsernitason riskikatsauksessa, joka sisältää myös tieto- ja kyberturvallisuusriskien katsauksen.

Merkittävin taloudellinen riski liittyy lentoliikenteen vähäiseen volyymiin lähivuosina.

Henkilöstö, koulutus ja palkat

Vuoden 2022 lopussa yhtiön palveluksessa työskenteli yhteensä 424 (427) ammattilaista, joista lennonjohtotehtävissä 280 henkilöä. Lennonjohtohenkilöstön lisäksi yhtiö työllisti teknisen lennonvarmistuksen sekä hallinnon, turvallisuuden ja riskienhallinnan ammattilaisia 22 toimipaikassa ympäri Suomea. Palkkoja maksettiin henkilöstölle tilikaudella yhteensä 34,4 (29,8) miljoonaa euroa.

Henkilöstön keski-ikä oli 46,8 vuotta ja keskimääräinen työsuhteiden pituus 18,1 vuotta. Työsuhteista 95 prosenttia on toistaiseksi voimassa olevia ja viisi prosenttia määräaikaista.

Fintraffic Lennonvarmistuksessa käytössä olevista työehtosopimuksista käytiin Ilmailutietoteknisten (ILT'T) kanssa neuvotteluja uudistamisesta, mutta neuvottelut eivät johtaneet vuoden 2022 aikana sopimukseen.

Fintraffic Lennonvarmistuksessa toteutettiin henkilöstötutkimus alkusyksyllä 2022. Tutkimuksen vastausprosentti 83 % nosti vastausaktiivisuuden uudelle ennätyselliselle kymmenluvulle. Yhtiön kokonaistulokset onnistumisessa toiminnan kannalta tärkeillä alueilla nousivat merkittävästi edellisvuodesta. Positiivista kehitystä tapahtui erityisesti työilmapiirissä, esihenkilötyössä, kollegoiden vaikutuksessa omaan työhön sekä yksiköiden ja tiimien välisessä yhteistyössä. Koko yhtiön esihenkilöindeksi nousi ennätyselliselle tasolle 4,1 maksimin ollessa 5,0. Laadukas esihenkilötyö ja johtaminen ovat osa Fintraffic Lennonvarmistuksen strategiaa ja näiden kehittäminen on hyvästä tuloksesta huolimatta edelleen osa strategian mukaisia kehitystoimenpiteitä.

Vuonna 2022 koronatilanteen helpottaessa kevään aikana siirryttiin etätyöstä hybridi-työskentelyyn niissä tehtävissä, joissa se on tarkoituksenmukaista.

Toukokuussa otettiin käyttöön työsuhdet polkupyöräetu ja tämä sai lennonvarmistuksen

henkilöstössä innostuneen vastaanoton. Vuoden lopussa lennonvarmistuksen henkilöstöstä 72 henkilöä oli ottanut työsuhdet polkupyöräedun käyttöönsä ja näin lisännyt hyötyliikunnan määrää sekä pienentänyt liikkumisensa päästövaikutuksia.

Koko lennonvarmistuksen henkilöstö kävi vuoden 2022 aikana Prevenian järjestämän koulutuksen omien tapojen muuttamisesta sekä tapojen vaikutuksesta ”Piirun verran parempaan arkeen”.

Yhtiö kävi vuoden 2022 aikana kahdet muutosneuvottelut johtuen koronapandemian ja Venäjän aloittaman hyökkäyssodan aiheuttamasta heikentyneestä palveluiden kysynnästä. Toistaiseksi sopeuttamistoimenpiteet on edelleen toteutettu lomautuksilla, eikä irtisanomisista ole neuvoteltu.

Operatiivisen henkilöstön ammattitaitoa ylläpitävä kertauskoulutus toteutettiin vuosisuunnitelman mukaisesti joko paikalliskoulutuksena, etäkoulutuksena tai Avia Collegessa toteutettuna kertaus- tai muuntokoulutuksena. Suunnitelmaan sisältyi sekä Suomen lennonjohdokeskuksen että muualla Suomessa toimivien lennonjohtoyksiköiden henkilöstön koulutus.

Avia Collegen simulaattoreissa toteutettiin verkoston yhteistoimintalentotasemien sekä



yhdistettyä ADI/APS-palvelua antavien yksiköiden osalta aiemmilta vuosilta siirtyneet kertauskoulutukset sekä Suomen lennonjohto-keskuksen lennonjohtohenkilöstön kertaus- ja muuntokoulutuksia.

Teknisen lennonvarmistuksen regulaation vaatimia ATSEP Basic- ja Qualification- koulutuksia on ostettu ulkopuoliselta palveluntarjoajalta ulkomailta. Laite- ja järjestelmäkoulutuksia sekä kertauskoulutuksia on toteutettu omana koulutuksena ja järjestelmätoimittajien toimesta.

Työsuojelun painopisteinä yhtiön työpaikoilla olivat työympäristön ja työolojen turvallisuutta ja terveellisyyttä sekä työntekijöiden fyysistä ja psyykkistä työkykyä ylläpitävä ja edistävä toiminta. Työterveys- ja työturvallisuusvaarat pyrittiin minimoimaan aktiivisella vaarojen ja riskien kartoittamisella. Vuonna 2022 työsuojelun ja työhyvinvoinnin kehittämisen painopistettä siirrettiin edelleen psykososiaalisten kuormitustekijöiden hallintaan työyhteisössä, mikä näkyi mm. käynnistettyinä työyhteisön kehittämishankkeina.

Terveysturvallisuustoimenpiteet jatkuivat aktiivisina myös kolmantena koronavuonna. Työperäisiä koronatartuntoja ei esiintynyt lennonvarmistusyhtiön työpaikoilla.

Yhtiön henkilöstön keskuudessa sattui vuonna 2022 yksi työpaikkatapaturma, josta aiheutui

viisi sairaspoissaolopäivää. Työmatkatapaturmia sattui koko vuoden aikana yhteensä 11, joista ainoastaan yhdestä tapahtumasta aiheutui yksi sairaspoissaolopäivä. Työturvallisuusilmoituksia tehtiin seitsemän. Suurin riski työperäiselle tapaturmalle näyttäisi syntyvän Fintraffic Lennonvarmistuksen työpaikoilla työhön tai työmatkaan liittyvässä lievässä liukastumisessa ja kompastumisessa.

Yhtiön henkilöstön sairaspoissaoloprosentti oli vuonna 2022 2,74 % ja tapaturmataajuus 1,97 (tapaturmien lukumäärä miljoonaa tehtyä työtuntia kohti vuodessa).

Lentoliikenteen turvallisuus

Turvallisuus on yhtiön ensimmäinen ja tärkein arvo. Yhtiö pyrkii jatkuvasti parantamaan oman toimintansa turvallisuutta sekä siihen liittyvää laadunvarmistusta turvallisuudenhallinnan vaatimusten mukaisesti myös lentoliikenteen pitkään jatkuneiden poikkeusolojen aikana.

Sopeuttamistoimet jatkuivat vuonna 2022 johtuen lentoliikennettä kohdanneesta voimakkaasta vähenemisestä. Poikkeusolosuhteista huolimatta toiminnan turvallisuus tulee voida varmistaa niissäkin tilanteissa, joissa yhtiön taloudellinen tilanne on haasteellinen. Henkilöstön avointa ja aktiivista raportointia on seurattu, erityisesti poikkeusoloihin liittyvissä

asioissa, kuten myös pyritty tunnistamaan näihin liittyviä syitä ja tekijöitä.

Riskien arviointi muutosten yhteydessä on osa yhtiön jokapäiväistä toimintaa.

Yhtiössä tehtiin vuonna 2022 muutoksiin liittyviä laajempia turvallisuusvaikutusten arviointeja osana muutoksenhallintaprosessia yhteensä 35 kappaletta. Lisäksi tehtiin 561 kappaletta muutoksiin kohdistuneita turvallisuusvaikutusten ennakoarviointeja. Määrä viestii koko henkilöstön vahvasta sitoutumisesta turvallisuuden varmistamiseen sekä toimivasta prosessista. Kaikki sellaiset muutokset arvioidaan, jotka vaikuttavat tai saattavat vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen. Myös yhteistyökumppanien tekemät muutokset yhteisessä toimintaympäristössä, joilla voi olla vaikutusta lennonvarmistuksen toimintaan, arvioidaan turvallisuusvaikutusten osalta. Lisäksi käytetään prosessia, jolla toimitetaan yhteistyökumppaneille (ml. muut ilmaliikenne-

palvelun tarjoajat) oikea-aikaisesti tietoa omista muutoksista, joilla on tai saattaa olla vaikutusta heidän toimintaansa (ns. Safety Support Assessment- ja Multi-Actor Change -menettelyt).

Vuonna 2022 tapahtui kiitotieympäristössä enemmän ajoneuvojen aiheuttamia kiitotiepoikkeamia edeltäviin vuosiin verrattuna. Edellisen neljän vuoden keskiarvon ollessa noin 13 poikkeamaa vuodessa, tapahtui ajoneuvojen aiheuttamia kiitotiepoikkeamia vuonna 2022 yhteensä 22 kappaletta. Nämä poikkeamat eivät ole ensisijaisesti lennonvarmistuksen aiheuttamia, mutta ne vaikuttavat kuitenkin kiitotieympäristön turvallisuuteen. Tämän seurauksena olemme aktiivisesti tehneet yhteistyötä ja turvallisuustiedon vaihtoa lentoasemaoperaattorin kanssa sekä pyrkineet vaikuttamaan työympäristön kehitystyöhön ja turvallisuuden parantamiseen. Oman toiminnan seurauksena tai myötävaikutuksesta aiheutuneita kiitotiepoikkeamia tapahtui yhteensä neljä kappaletta.

Raportointiaktiivisuus, sisäinen valvonta ja turvallisuuden varmistaminen muutoksissa vuonna 2022

	kpl
Henkilöstön tekemät poikkeama- ja havaintoilmoitukset	2 007
Tekniset ilmoitukset liittyen laitteiden tai teknisten järjestelmien toimintaan	2 030
Muutosten riskiarvioita	35
Muutosten turvallisuusvaikutusten ennakoarvioita	561
Sisäiset auditoinnit	10



Asetetut suorituskykytavoitteet

TAVOITE	TOTEUTUMINEN 2022
Turvallisuus	
Turvallisuudenhallintajärjestelmän tehokkuus	Tavoite saavutettiin (ks. huom. 1)

Huom. 1) Turvallisuudenhallintajärjestelmän tehokkuuden osalta lopullinen tulos vuoden 2022 osalta vahvistuu myöhemmin, mutta alustavan käsityksen mukaan tuleamme saavuttamaan vuoden 2022 ajankohtaan asetetut maturiteettitavoitteet. Vuoteen 2024 asetettu tavoitetaso on kahden tekijän osalta vielä saavuttamatta.

Suorituskykysuunnitelman lisäksi Fintraffic Lennonvarmistus on Turvallisuus- ja liiketoimintasuunnitelmassaan määritellyt omia turvallisuustavoitteita (sisältäen myös Suomen Ilmailun Turvallisuusohjelman FASP tavoitteet):

TAVOITE	TOTEUTUMINEN 2022
1. Ei Fintraffic Lennonvarmistuksen toiminnasta johtuvia onnettomuuksia	Tavoite saavutettiin. Ei onnettomuuksia.
2. Ei Fintraffic Lennonvarmistuksen toiminnasta johtuvia vakavia vaaratilanteita	Tavoite saavutettiin. Ei vakavia vaaratilanteita.
3. Suomen ilmailun turvallisuusohjelman (FASP) mukaiset tavoitteet	Turvallisuusohjelmassa asetettiin tavoitteita 23 tekijän osalta. Tavoite saavutettiin 21 tekijän osalta. Kaksi poikkeamaa ylitti reagointitason.
4. Ilmatilavarausten hallintaan liittyvät poikkeamat Ei vakavia ilmatilavarausten hallintaan liittyviä poikkeamia	Tavoite saavutettiin. Vakavia ilmatilavarauspöikkeamia ei ollut.

Suomen ja Viron lennonvarmistuspalvelun tarjoajien välinen yhteistyöhanke FINEST keskeytyi, mutta edellytykset hankkeen jatkamiselle turvallisuuden sektorilla ovat edelleen olemassa. Aikaisemmin luodut yhteistyön prosessit ovat edelleen valideja.

Hyvään turvallisuuden- ja laadunhallintaan kuuluvat myös sisäinen valvonta ja kannustava raportointikulttuuri. Vuoden aikana tehtiin 10 yhtiön omaa auditointia. Niissä ei kirjattu vakavia

poikkeamia. Kannustavan raportointikulttuurin sekä hyvän turvallisuuskulttuurin yhtenä mittarina voidaan pitää myös havainto- ja poikkeailmoitusten määrää. Raportointimäärien säilyminen korkeana viestii siitä, että asioista raportoidaan avoimesti ja aktiivisesti.

Suorituskykytavoitteet ja turvallisuus
Euroopan komission asettama suorituskykysuunnitelma asettaa Suomelle tiukat tavoitteet

lentoliikenteen viiveettömyyden, turvallisuuden, ympäristötehokkuuden sekä perittävien maksujen suhteen.

Osana eurooppalaista ilmatilakehitystä laadittu lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma sitoo Suomen valtiota ja edelleen yhtiön tuottamaa lennonvarmistuspalvelua sekä ohjaa lennonvarmistuksen kehittämistä.

Turvallisuustavoitteita asetetaan lisäksi Suomen ilmailun turvallisuusohjelmassa (FASP). Ohjelma velvoittaa ilmailuorganisaatioita tekemään riskitekijöiden kartoituksen ja määrittelemään riskeille reagointi- ja hyväksyttävyytasot sekä seuraamaan niitä säännöllisesti.

Tavoitteista poikkeaminen ja niihin liittyvät toimenpiteet

Yhtiön itselleen asettamat turvallisuustavoitteet ovat merkittävä osa toiminnan jatkuvaa parantamista. Kehityksen varmistamiseksi on perusteltua asettaa myös sellaisia tavoitteita, joiden saavuttaminen voi olla haasteellista, eikä niiden saavuttaminen ole aina itsestään selvää.

Suomen ilmailun turvallisuusohjelman mukaisten tavoitteiden osalta tapahtui kaksi ilma-alusten välillä vaadittavaa minimiporras-tuksen alitusta, joissa tavoitetta ei saavutettu. Tapauksista ei aiheutunut yhteentörmäyksen vaaraa. Tapahtumat ylittivät kuitenkin

toiminnalle yhtiön asettaman reagointitason. Reagointitason ylittävät tapaukset edellyttävät aina korjaavien toimenpiteiden tarpeellisuuden arviointia. Toistaiseksi ei ole tiedossa tekijöitä, jotka olisivat edellyttäneet välittömiä korjaavia toimenpiteitä. Molemmat tapaukset on analysoitu operatiivisen yksikön toimesta.

Edellä mainittujen poikkeamien lisäksi tapahtui yksi teknisen organisaation henkilöstön kelpoisuuksiin liittyvä poikkeama, jonka katsottiin ylittävän riskiluokituksen mukaisen reagointitason. Tapahtuma raportoitiin asianmukaisesti ja tekninen organisaatio teki asiassa huolellisen juurisyyanalyysin. Tapahtuman suhteen toteutettiin korjaavat toimenpiteet tapauksen uusiutumisen estämiseksi.

Ympäristö

Yhtiön ympäristöstrategia hyväksyttiin. Strategian painopisteitä ovat ympäristöystävällinen ilmatila, matkaketjun sujuvuuden parantaminen, regulaatioiden ympäristötavoitteiden tehokas toteuttaminen ja ympäristösuuntautunut yhtiö. Yhteistyötä tehtiin kansallisten ja kansainvälisten sidosryhmien kanssa. Näitä ovat mm. lentoyhtiöt, lentokenttäoperaattorit, viranomaiset, Eurocontrol, ICAO ja muut ilmaili-kennepalveluntarjoajat. Ympäristö- ja vastuukysymykset ovat edelleen kehittymässä yhtiön toimin-



taympäristössä ja ne pyritään huomioimaan kaikessa toiminnassa.

Vastuullisuuden johtamisesta ja toimintaperiaatteista voi lukea lisää Fintrafficin julkaisemasta koko konsernin kattavasta vastuullisuusraportista.

Olennaiset tapahtumat tilikauden päättymisen jälkeen

Tasavallan presidentti vahvisti 16. helmikuuta 2023 muutokset ilmailulakiin. Lokakuussa 2023 voimaan tulevan lain myötä vastuut ja toimintamalli muuttuvat oleellisesti. Lakimuutoksen myötä lentoestelupaa haettaessa hakemukseen ei enää vaadita asianomaisen ilmaliikennepalveluntarjoajan antamaa lausuntoa. Vastuu lentoesterekisterin ylläpidosta siirtyy Traficomille, mutta ilmailulaki mahdollistaa Traficomille sen hankkimisen Fintrafficiltä. Lennonvarmistuksen osalta muutoksella voi olla huomattava taloudellinen vaikutus. Nykymallissa lennonvarmistus on rahoittanut lentoestelausuntoprosessista aiheutuneet henkilöstö-, investointi- ja kehityskulut lausunnon hakijalta perittävällä maksulla. Uusi laki ei mahdollista nykyistä toimintamallia, mutta lausuntojen ja asiantuntija-arvioiden kustannusten kohdennusta ei vielä ole valtion puolesta määritelty.

Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Vuosi 2023 tulee olemaan viime vuosien tapaan Fintraffic Lennonvarmistukselle taloudellisesti vaikea. Suomi päätti kesällä 2022 olla avaamatta viitejakson 3 (RP3) ANS-suorituskykysuunnitelmaa. Päätöksen johdosta Fintraffic ei voi päivittää jo hyväksyttyjä liikenne-ennusteita, eikä yhtiö pysty nostamaan liikennemaksuja merkittävästi ennen vuotta 2024. Vuoden 2023 nettotappion ilman regulaatio-oikaisua odotetaan olevan -16,6 M€ alhaisten liikennemäärien vuoksi. Liikevaihdon (ilman regulaatio-oikaisua) odotetaan olevan 64,9 M€ eli noin 6 M€ enemmän kuin vuonna 2022. Suunniteltujen investointien taso vuodelle 2023 on 8,5 M€. Yhtiö velkaantuu merkittävästi negatiivisen kassavirran vuoksi.

Viimeisimmän STATFOR Base -ennusteen (lokakuu 2022) mukaan Suomen liikennemäärät alkavat kasvaa hitaasti vuonna 2023. Liikenteen odotetaan kasvavan lentoreittipalveluissa 8,8 % ja Helsinki-Vantaalla 13,3 % vuoteen 2022 verrattuna.

Johto ja tilintarkastus

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n hallituksen puheenjohtajana toimi Pertti Korhonen ja

jäsenenä Jarmo Lindberg, Hanna Hovi ja Rami Metsäpelto. Katariina Ora aloitti syyskuussa hallituksesta pois jääneen Kaisa Olkkosen tilalla.

Hallitus kokoontui tilikauden aikana seitsemän kertaa. Konsernin henkilöstöön kuulumattomille hallituksen jäsenille maksettiin palkkioina yhteensä 43 200 euroa.

Yhtiön tilintarkastajana toimi Ernst & Young Oy. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi KHT Mikko Ryttilähti.

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön osakepääoma koostuu 330 samanarvoisesta osakkeesta. Osakepääoma on 3 300 euroa. Koko osakekanta on Liikenteenohjaus-yhtiö Fintraffic Oy:n omistuksessa. Konsernin omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö.

Hallituksen esitys tuloksen käytöstä

Yhtiön jakokelpoiset varat olivat 31.12.2022 tilinpäätöksessä 26 820 765,93 euroa. Hallitus esittää, että osinkoa ei jaeta ja tilikauden tulos 7 040 462,34 euroa siirretään kertyneiden voittovarojen tilille.



Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n tilinpäätös 2022

Tuloslaskelma

euroa	1.1.–31.12.2022		1.1.–31.12.2021	
LIKEVAIHTO	68 546 921,65		62 812 914,08	
Liiketoiminnan muut tuotot	3 636 186,80		3 825 855,85	
Materiaalit ja palvelut				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Ostot tilikauden aikana	628 745,53		596 546,46	
Ulkopuoliset palvelut	8 938 929,40	9 567 674,93	8 108 519,75	8 705 066,21
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	34 436 883,76		29 788 466,52	
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	6 059 298,17		5 061 780,58	
Muut henkilösivukulut	1 182 151,40	41 678 333,33	834 484,79	35 684 731,89
Poistot ja arvonalentumiset				
Suunnitelman mukaiset poistot	2 255 824,30		4 173 109,98	
Liiketoiminnan muut kulut	19 233 873,53		19 301 244,67	
LIKEVOITTO/TAPPIO	-552 597,64		-1 225 382,82	
Rahoitustuotot ja -kulut				
Muut korko- ja rahoitustuotot	11 381,60		15 527,55	
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Saman konsernin yrityksille	-164 407,02			
Muille	-5 202,65	-158 228,07	-13 749,40	1 778,15
VOITTO/TAPPIO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-710 825,71		-1 223 604,67	
TILINPÄÄTÖSSIIRROT				
Poistoeron lisäys (-)/vähennys (+)	0,00		446 012,63	
Konserniavustus	7 690 000,00		4 220 000,00	
Tulovero	61 288,05		0,00	
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	7 040 462,34		3 442 407,96	



Tase

euroa	31.12.2022		31.12.2021	
Vastaavaa				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	2 725 689,76		2 930 233,06	
Muut pitkävaikutteiset menot	793 319,12	3 519 008,88	1 068 154,94	3 998 388,00
Aineelliset hyödykkeet				
Koneet ja kalusto		5 418 366,69		4 841 307,84
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat				
Keskeneräiset kone- ja laitehankinnat	3 892 345,25		5 145 981,73	
Keskeneräiset lisenssi- ja ohjelmistohankinnat	2 806 278,55	6 698 623,80	1 262 528,19	6 408 509,92
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset				
Siirtosaamiset		22 417 436,94		16 010 380,00
Lyhytaikaiset saamiset				
Myyntisaamiset	4 567 000,82		3 948 652,32	
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	8 019 056,26		4 380 865,12	
Muut saamiset	412 573,37		701 139,92	
Siirtosaamiset	7 269 143,61	20 267 774,06	3 281 402,00	12 312 059,36
Rahat ja pankkisaamiset		14 403,99		319 632,71
Vastaavaa yhteensä	58 335 614,36		43 890 277,83	



Tase

euroa	31.12.2022		31.12.2021	
Vastattavaa				
OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma	3 300,00		3 300,00	
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	16 300 000,00		16 300 000,00	
Edellisten tilikausien voitto/tappio	3 480 303,59		37 895,63	
Tilikauden voitto/tappio	7 040 462,34	26 824 065,93	3 442 407,96	19 783 603,59
VIERAS PÄÄOMA				
Lyhytaikainen vieras pääoma				
Ostovelat	3 867 234,62		2 887 075,95	
Velat saman konsernin yrityksille	7 020 054,72		1 256 975,17	
Muut velat	1 343 968,80		1 452 802,16	
Siirtovelat	19 280 290,29	31 511 548,43	18 509 820,96	24 106 674,24
Vastattavaa yhteensä	58 335 614,36		43 890 277,83	



Rahoituslaskelma

euroa	2022	2021
LIIKETOIMINNAN RAHAVIRTA		
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-710 825,71	-1 223 604,67
Oikaisut:		
Suunnitelman mukaiset poistot	2 255 824,30	4 173 109,98
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-10 037 591,19	-17 104 083,45
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	158 228,07	-1 778,15
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	-8 334 364,53	-14 156 356,29
Käyttöpääoman muutos:		
Lyhytaikaisten korottomien liikesaamisten lisäys(-)/vähennys(+)	307 123,68	5 554 670,73
Lyhytaikaisten korottomien velkojen lisäys(+)/vähennys(-)	1 055 807,58	465 538,59
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	-6 971 433,27	-8 136 146,97
Maksetut korot ja maksut muista liiketoiminnan rahoituskuluista	-92 477,60	-8 107,01
Saadut korot liiketoiminnasta	11 381,60	15 527,55
Muut rahoituserät liiketoiminnasta	6 083 787,36	461 962,78
Maksetut välittömät verot	0,00	0,00
Liiketoiminnan rahavirta	-968 741,91	-7 666 763,65
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-3 663 437,81	-6 218 526,31
Aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustulot	0,00	117 648,01
Saadut investointituet	106 951,00	3 917 274,66
Investointien rahavirta	-3 556 486,81	-2 183 603,64
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Osakeanti/SVOP	0,00	8 000 000,00
Saadut konserniavustukset	4 220 000,00	2 170 000,00
Rahoituksen rahavirta	4 220 000,00	10 170 000,00
RAHAVAROJEN MUUTOS		
Rahavarat 1.1.	319 632,71	0,00
Rahavarat 31.12.	14 403,99	319 632,71
	-305 228,72	319 632,71



Tuloslaskelman ja taseen liitetiedot
ARVOSTUSPERIAATTEET

Käyttöomaisuuden arvostus

Käyttöomaisuus on merkitty taseeseen hankinta-
menoon vähennettynä suunnitelman mukaisilla
poistoilla.

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu
käyttöomaisuushyödykkeiden taloudellisen
käyttöiän mukaisina seuraavasti:

ATK-ohjelmat	tasapoisto	5 vuotta
Muut pitkä- vaikutteiset menot	tasapoisto	5–10 vuotta
Konekalusto	tasapoisto	5–15 vuotta

Liikevaihto

Tilikauden 2022 liikevaihtoa parantaa 9 701 446
euron regulaatio-oikaisu.

Regulaatio-oikaisu sisältää EU-lainsäädäntöön
perustuvat erät, jotka koskevat lentoreit-
tipalvelua ja Helsinki-Vantaan lennonvarmistus-
palvelua. Tilikaudella 2021 regulaatio-oikaisu
kasvatti liikevaihtoa 16 616 920 euroa.

Vuodelta 2022 kirjattiin liikenne-riskime-
kanismiin ja inflaatio-oikaisuun liittyen uutta
regulaatiosaamista 7 326 566 euroa.

Aiemmilta kausilta kertynyttä velkaa
maksettiin takaisin tilikaudella 2022 ilmatilan

käyttäjiltä veloitettuna alempana yksikköhintana
6 837 709 euroa. Liikenteen jäätyä vuonna 2022
merkittävästi ennustettua vähäisemmäksi
aiemman kauden regulaatiovelkaa siirtyi edelleen
tuleville vuosille.

Vuodelta 2022 syntyi uutta regulaatiovelkaa
4 393 987 euroa valtion Eurocontrolin jäsen-
maksuun myöntämän tuen sekä investointi- ja
käyttömenoprojekteihin saatujen EU-tukien
pohjalta.

Yhtiön taseessa oli tilikauden 2022 lopussa
regulaatio-oikaisusta aiheutuen yhteensä
13 595 407 euron nettosaatava.

Regulaatio-oikaisusta aiheutuvat velat
on kirjattu täysimääräisinä. Varovaisuuden
periaatteen mukaisesti saatavia ei ole huomioitu
täysimääräisesti.

Regulaatio-oikaisu

euroa	Purku	Lisäys	Nettomuutos	Saldo vuoden lopussa
Inflaatio-oikaisut	0	1 443 743	1 443 743	1 443 744
Liikenne-riskierät	0	5 882 822	5 882 822	5 883 580
Vuosien 2020–2021 poikkeuslainsäädäntöerät	0	0	0	27 674 453
Kustannus-riskimekanismin ulkopuoliset erät	887 978	0	887 978	0
Tuet (EU ja valtio)	2 907 289	-4 393 987	-1 486 698	-16 697 870
Oikaisuerien liikenne-oikaisut	3 042 442	-68 842	2 973 600	-4 708 499
Kaikki yhteensä	6 837 709	2 863 737	9 701 446	13 595 407
Saatavat	0	7 326 566	7 326 566	35 001 777
Velat	6 837 709	-4 462 829	2 374 881	-21 406 369
Netto	6 837 709	2 863 737	9 701 446	13 595 407

Saamisten arvostus

Saamiset arvostetaan nimellisarvoon tai sitä
alempaan todennäköiseen arvoon.

Rahoituslaskelman laatimisperiaatteet

Rahoituslaskelma on laadittu Kilan yleisohjeen
mukaisena rahavirtalaskelmana. Liiketoiminnan
rahavirta on esitetty epäsuoraa esittämistapaa
noudattaen. Konsernipankkitilit saldoiltaan
6 083 787,36 euroa on esitetty liiketoiminnan
rahoituserissä.

Konsernitilinpäätöksen laatimista
koskevat liitetiedot

Konsernitiedot

Fintraffic Lennonvarmistus Oy kuuluu Fintraffic
-konserniin, jonka emoyhtiö on Liikenteenohjaus-

yhtiö Fintraffic Oy, y-tunnus 2942108-7,
kotipaikka Helsinki.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n tilinpäätös on
yhdistelty Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n
konsernin konsernitilinpäätökseen. Jäljennös
konsernitilinpäätöksestä on saatavissa yhtiön
pääkonttorista Palkkatilanportti 1, 00240
Helsinki.

Lainat ja saamiset konserniyhtiöiltä

euroa	2022	2021
Myyntisaamiset	329 056,26	137 416,08
Siirtosaamiset	0,00	23 449,04
Muut saamiset	7 690 000,00	4 220 000,00
Ostovelat	51 885,36	0,00
Siirtovelat	884 382,00	795 012,39
Konserni cash-pool velka	6 083 787,36	461 962,78



Tuloslaskelman ja taseen liitetiedot

euroa	2022	2021
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	34 436 883,76	29 788 466,52
Luontoisedut	286 561,73	272 887,69
Yhteensä	34 723 445,49	30 061 354,21
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	6 059 298,17	5 061 780,58
Muut henkilösivukulut	1 182 151,40	834 484,79
Yhteensä	7 241 449,57	5 896 265,37
Henkilöstön keskimääräinen lukumäärä tilikauden aikana (htv)	371	326
Henkilöstö vuoden lopussa		
Vakituisia	403	418
Määräaikaaisia	21	9
Yhteensä	424	427
Toimitusjohtajan ja hallituksen palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja	277 193,54	235 814,87
Muu hallitus	43 200,00	43 200,00
	320 393,54	279 014,87
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot		
ATK-ohjelmat	1 197 193,37	3 051 929,19
Muut pitkävaikutteiset menot	274 835,82	265 973,03
Konekalusto	783 795,11	855 207,76
	2 255 824,30	4 173 109,98
Liiketoiminnan muut kulut		
Muut henkilöstökulut	1 225 481,24	858 014,31
Matkakulut	491 330,94	224 025,97
Vuokrat	6 462 796,54	6 569 109,99
Käyttötarvikkeet ja kalusteet	1 026 849,20	450 963,82
Muut toiminnan kulut	10 027 415,61	11 199 130,58
	19 233 873,53	19 301 244,67

euroa	2022	2021
Tilintarkastajan palkkiot		
Tilintarkastus	34 730,00	46 873,00
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	11 381,60	15 527,55
Korkokulut	-169 609,67	-13 749,40
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-158 228,07	1 778,15
Tuloverot		
Edellisten tilikausien veronpalautukset/jäännösverot	61 288,05	0,00
	61 288,05	0,00



Tuloslaskelman ja taseen liitetiedot

euroa	2022	2021
Aineettomat hyödykkeet		
ATK-ohjelmat		
Hankintameno 1.1.	16 044 370,55	13 831 878,50
Lisäykset tilikaudella	992 650,07	2 231 867,14
Vähennykset tilikaudella	0,00	-19 375,09
Hankintameno 31.12.	17 037 020,62	16 044 370,55
Kertyneet poistot 1.1.	-13 114 137,48	-10 081 583,38
Vähennysten kertyneet poistot	0,00	19 375,09
Tilikauden poisto	-1 197 193,37	-3 051 929,19
Kirjanpitoarvo 31.12.	2 725 689,77	2 930 233,07
Muut pitkävaikutteiset menot		
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	2 307 519,25	2 154 871,01
Lisäykset tilikaudella	0,00	152 648,24
Hankintameno 31.12.	2 307 519,25	2 307 519,25
Kertyneet poistot 1.1.	-1 239 364,31	-973 391,28
Tilikauden poisto	-274 835,82	-265 973,03
Kirjanpitoarvo 31.12.	793 319,12	1 068 154,94

euroa	2022	2021
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto		
Hankintameno 1.1.	8 248 279,10	6 903 370,48
Lisäykset tilikaudella	1 360 853,96	1 344 908,62
Hankintameno 31.12.	9 609 133,06	8 248 279,10
Kertyneet poistot 1.1.	-3 406 971,26	-2 551 763,50
Tilikauden poisto	-783 795,11	-855 207,76
Kirjanpitoarvo 31.12.	5 418 366,69	4 841 307,84
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat		
Keskeneräiset muut työt ja hankinnat		
Hankintameno 1.1.	6 408 509,92	6 549 422,48
Lisäykset tilikaudella	2 643 617,91	3 588 511,44
Vähennykset tilikaudella	-2 353 504,03	-3 729 424,00
Hankintameno 31.12.	6 698 623,80	6 408 509,92
Lyhytaikaiset saamiset		
Saamiset saman konsernin yrityksiltä		
Myyntisaamiset	329 056,26	137 416,08
Muut saamiset	7 690 000,00	4 243 449,04
	8 019 056,26	4 380 865,12
Saamiset muilta		
Arvonlisäverosaamiset	409 930,45	701 529,93



Tuloslaskelman ja taseen liitetiedot

euroa	2022	2021
Siirtosaamisten olennaiset erät		
Siirtosaamiset Eurocontrolilta	2 304 021,00	2 730 962,00
Regulaatio-oikaisu	21 501 053,20	11 519 961,35
EU-projektit, tukien jaksotukset	5 499 525,29	4 490 418,65
Muut siirtosaamiset	277 256,36	458 419,32
Tuloverot	0,00	0,00
Työterveyshuollon saamiset	104 724,70	92 028,68
Siirtosaamiset yhteensä	29 686 580,55	19 291 790,00
Siirtosaamiset, pitkäaikainen	22 417 436,94	16 010 380,00
Siirtosaamiset, lyhytaikainen	7 269 143,61	3 281 410,00
Siirtosaamiset yhteensä	29 686 580,55	19 291 790,00

Regulaatio-oikaisu sisältää 35 001 777 euron saamisosuuden ja velkojen osuus on 21 406 369 euroa.

euroa	0–1 v.	1–5 v.	Yli 5 v.	Yhteensä
Regulaatiosaatavan/velan erääntyminen				
Saatavat	0,00	35 001 776,91	0,00	35 001 776,91
Velat	-7 905 645,64	-6 407 424,29	-7 093 299,42	-21 406 369,35
Nettosaldo	-7 905 645,64	28 594 352,62	-7 093 299,42	13 595 407,55

euroa	2022	2021
Sidottu oma pääoma		
Osakepääoma 1.1.	3 300,00	3 300,00
Osakepääoma 31.12.	3 300,00	3 300,00
Sidottu oma pääoma yhteensä	3 300,00	3 300,00
Vapaa oma pääoma		
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto 1.1.	16 300 000,00	8 300 000,00
Lisäykset tilikauden aikana	0,00	8 000 000,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto 31.12.	16 300 000,00	16 300 000,00
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	3 480 303,59	37 895,63
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	3 480 303,59	37 895,63
Tilikauden voitto/tappio	7 040 462,34	3 442 407,96
Vapaa oma pääoma yhteensä	26 820 765,93	19 780 303,59
Oma pääoma yhteensä	26 824 065,93	19 783 603,59
Laskelma jakokelpoisista varoista 31.12.		
Edellisten tilikausien voittovarot	3 480 303,59	37 895,63
Tilikauden voitto	7 040 462,34	3 442 407,96
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	16 300 000,00	16 300 000,00
	26 820 765,93	19 780 303,59
Laskennalliset verot		
Laskennallinen verosaaminen verotuksessa vahvistetuista tappioista	6 283 614,98	3 608 820,10
Laskennallinen verovelka regulaatiosaaamisesta	2 719 081,35	778 775,04
Laskennallinen verosaaminen, netto	3 564 533,64	2 830 045,06

Varovaisuuden periaatetta noudattaen laskennallista verosaamista ei ole kirjattu kirjanpitoon.



Tuloslaskelman ja taseen liitetiedot

euroa	2022	2021
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua		
Siirtovelka regulaatio-oikaisusta	7 093 299,42	4 105 763,00
Regulaatio-oikaisun viiden vuoden jälkeen erääntyvä osuus on netotettu vuoden 2022 osalta pitkäaikaisiin siirtosaamisiin.		
Lyhytaikainen vieras pääoma		
Muut velat		
Velat saman konsernin yrityksille		
Ostovelat	51 885,36	0,00
Siirtovelat	6 968 169,36	1 256 975,17
	7 020 054,72	1 256 975,17
Konsernipankkitilit saldoiltaan 6 083 787,36 euroa on esitetty tilinpäätöksessä ryhmässä velat saman konsernin yrityksille.		
Muille		
Arvonlisäverovelka	311 155,76	145 535,20
Ennakonpidätysvelka	958 984,67	806 387,67
Sairausvakuutusmaksuvelka	38 833,37	40 459,02
Muut velat	34 995,00	460 420,27
	1 343 968,80	1 452 802,16
Siirtovelkojen olennaiset erät		
Palkka- ja sosiaalikulujaksotukset	2 416 353,11	2 098 046,49
Lomapalkkavelat sosiaalikuluineen	8 111 432,62	7 517 248,48
Regulaatiovelka	7 905 645,64	7 626 000,00
Muut siirtovelat	846 858,92	1 268 525,99
	19 280 290,29	18 509 820,96

euroa	2022	2021
Vakuudet ja vastuusitoumukset		
Leasingvastuut		
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	410 199,79	392 538,78
Myöhempinä tilikausina maksettavat	373 313,46	296 619,73
Yhteensä	783 513,24	689 158,50
Muut vastuusitoumukset		
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	4 173 574,75	4 814 327,38
Myöhempinä tilikausina maksettavat	779 779,92	5 035 213,58
Yhteensä	4 953 354,67	9 849 540,95
Vastuut toimitilojen vuokrasopimuksista		
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	1 706 844,54	1 679 684,10
Myöhempinä tilikausina maksettavat	8 152 105,20	8 833 801,56
Yhteensä	9 858 949,74	10 513 485,66
Vakuudet ja vastuusitoumukset yhteensä	15 595 817,65	21 052 185,11

Yhtiöllä on toimitiloistaan pitkäaikainen vuokrasopimus, joka päättyy 30.6.2032. Sopimuksesta aiheutuva vuokravastuu on 31.12.2022 tilinpäätöksessä yhteensä 8 455 676,40 euroa.

Kaikki vastuuta koskevat summat on ilmoitettu alv 0 % summilla.

Yhtiö on vastaajana yhtiön toimintaan liittyvässä riita-asiassa, jolla voi olla vaikutusta yhtiön taloudelliseen asemaan. Lisäksi yhtiö on vastaajana yhdessä pienemmässä riita-asiassa, jonka yhtiö on voittanut, mutta joka on edelleen vireillä valituslupahakemuksen vuoksi ja jonka lopputuloksella ei arvioida olevan olennaista vaikutusta yhtiön taloudelliseen asemaan.

Lähipiiriliiketoimet

Transaktiot konserniyhtiöiden ja konsernin lähipiirin välillä vastaavat ehdoiltaan muiden osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

Konserniyhtiöiden välillä rahoitus on järjestetty cash-pool-järjestelyllä. Emoyhtiön ja tytäryhtiöiden välillä on tehty konsernipalvelusopimus, jossa emoyhtiön kulut allokoidaan tytäryhtiöille jakoavaimien perusteella.



Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen allekirjoitus

Vantaalla helmikuun 28. päivänä 2023

Pertti Korhonen

hallituksen puheenjohtaja

Jarmo Lindberg

hallituksen jäsen

Katariina Ora

hallituksen jäsen

Hanna Hovi

hallituksen jäsen

Rami Metsäpelto

hallituksen jäsen

Raine Luojus

toimitusjohtaja

Tilinpäätösmerkintä

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä maaliskuun 13. päivänä 2023

Ernst & Young Oy

tilintarkastusyhteisö

Mikko Rytilahti

KHT, JHT



Tilintarkastuskertomus

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n (y-tunnus 2767840-1) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.– 31.12.2022. Tilinpäätös sisältää taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan yhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa. Olemme riippumattomia yhtiöstä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme

täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme. Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuvissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös

laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos yhtiö aiotaan purkaa tai sen toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme.

Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista

harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon yhtiön sisäisen valvonnan tehokkuudesta.



- arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei yhtiö pysty jatkamaan toimintaansa.
- arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia

liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.

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

Muut raportointivelvoitteet

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio, jonka olemme saaneet käyttöömmme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, on toimintakertomus.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

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

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömmme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatiossa on olennainen virheelisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys taseen osoittamien voitonjakokelpoisten varojen käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä yhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 13.3.2023

Ernst & Young Oy
tilintarkastusyhteisö

Mikko Rytilahti

KHT, JHT



FINTRAFFIC LENNONVARMISTUS OY, LENTÄJÄNTIE 1, B-RAPPU, 01530 VANTAA