



# Suomen Ilmailuopisto Oy:n yritysvastuuraportti 2020

## SISÄLTÖ

---

Katsaus vuoteen 2020.....	4
Suomen Ilmailuopisto Oy.....	5
Organisaatio ja johtaminen.....	6
Missio ja Visio.....	7
Missio.....	7
Visio.....	7
Miten erotumme.....	7
Arvomme.....	7
Olennaiset näkökohdat SIO:n yritys vastuussa.....	8
Suomen Ilmailuopiston sidosryhmät.....	8
Oppilaat.....	8
Henkilöstö.....	9
Omistajat.....	9
Ilmailuviranomainen.....	9
Opetus- ja kulttuuriministeriö.....	9
Finnair.....	10
Finavia ja ANS (Air Navigation Services) Finland.....	10
Asiakkaat.....	10
Muut lentokoulut ja ilmailualan toimijat.....	10
Yritysvastuun johtaminen ja riskienhallinta.....	11
Tulokset.....	12
Lentoturvallisuus ja vaatimustenmukaisuus.....	12
Koulutuksen laatu ja volyymi.....	12
Taloudellinen vastuu ja verojalanjälki.....	13
Taloudellisen toiminnan tunnusluvut.....	13
Toimitusketju ja hankinnat.....	14
Palkitseminen ja lisäeläke-etuudet.....	14
Verojalanjälki 2020.....	14
Yleishyödyllinen tuki.....	14
Sosiaalinen vastuu.....	14
Ympäristövastuu.....	15

Polttoaineiden kulutus ja päästöt .....	15
Energian kulutus, veden kulutus ja jätteet .....	16
Ympäristötavoitteet (Pariisin ilmastopöytäkirja).....	16
CO <sub>2</sub> -päästöjen (per yhden oppilaan koulutus) kehitys ja tavoite vuoteen 1990 verrattuna .....	16
CO <sub>2</sub> -päästöjen (per yhden oppilaan koulutus) kehitys ja tavoite vuoteen 2005 verrattuna .....	16
Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä.....	17
Riskien hallinta ja turvallisuusjohtaminen .....	17

## KATSAUS VUOTEEN 2020

---

Suomen Ilmailuopiston (SIO) yritys vastuussa korostuu turvallisuus, etenkin lentoturvallisuus, ja ensiarvoista on, että yhtiön toiminnasta ei aiheudu vaaraa oppilaille, henkilökunnalle eikä ulkopuolisille. Vuonna 2020 ei sattunut lento-onnettomuuksia, henkilöille ei tapahtunut loukkaantumisia eikä kalustolle tullut vaurioita.

SIO:n yritys vastuussa korostuu myös taloudellinen vastuu. Lentokoulutus ja siihen liittyvät lentokoneet ja laitteet ovat kustannuksiltaan huomattavat ja yhtiöllä on oltava erinomainen vakavaraisuus, jolloin suurelta osin taloudelliset investointitarpeet tai taloudelliset vahingot eivät vaaranna yhtiön toimintakykyä. SIO:n vakavaraisuus pysyi hyvällä tasolla vuonna 2020. Yhtiön hyvä taloustilanne on saavutettu uusien Diamond DA42-lentokoneiden käyttöönotolla, koulutusohjelmia kehittämällä ja tuottoisalla koulutusmyynnillä. Uutena kaupallisena toimintana aloitettiin liikelentotoiminta.

Yritys vastuuseen kuuluu myös, että koulutuksen tuloksena valmistuu riittävä määrä lentäjiä, joiden tiedot, taidot ja asenne on tasolla, joka täyttää viranomaismääräysten ja lentoyhtiöiden edellyttämät vaatimukset. Valmistuneiden lentäjien määrä on ollut riittävä ja työnantajilta saatu palaute heidän tiedoista, taidoista ja asenteesta on ollut hyvä.

Sosiaalisen vastuun osalta henkilökunnan hyvinvointi on edelleen erinomaisella tasolla, joka voidaan todeta mm. hyvinvointikartoitusten tuloksista (Ilmarinen, Työyhteisövire, Vertailuaineisto 2019).

Ympäristövastuussa korostuu lentotoiminnasta aiheutuvat pakokaasupäästöt. Investointi uusiin DA42-lentokoneisiin näkyy selvästi polttoaineen kulutuksessa. Lisäksi uusien lentokoneiden aiheuttama lentomelu on huomattavan alhainen verrattuna vastaaviin vanhempiin lentokonetyyppeihin. Suihkukoneosuutta on vähennetty oppilaiden koulutuksessa ja se omalta osaltaan vähentää myös pakokaasupäästöjä. Korkeatasoisten harjoituslaitteiden käytöllä voidaan vähentää lentokoneiden osuutta lentokoulutuksessa.

Koronavirusepidemian takia lentokoulutus oli keväällä 2020 ensin kokonaan keskeytyksissä ja sen jälkeen sitä käynnistettiin vähitellen kurseittain. Lisäksi toukokuulle suunniteltu SIO36-kurssin käynnistäminen siirrettiin tammikuuhun 2021. Syksyllä lentokoulutuksessa päästiin täysipainoiseen normaaliin toimintaan.

Teoriakoulutus on keväästä 2020 alkaen ollut lähes kokonaan virtuaalista luokkakoulutusta. Virtuaalisena luokkakoulutuksena järjestetty teoriakoulutus ja koronavirustartuntariskien ehkäisy maskien käytöllä ja huolehtimalla etäisyyksistä ihmisten välillä, ovat olleet tekijöinä, joiden ansiosta on välttytty koronavirustartunnoilta.

Koulutuksen keskeyttäminen ja vaiheittainen uudelleen käynnistäminen aiheutti noin kolmen kuukauden viiveen kurssien etenemiseen. Henkilökunnalle seurauksena olivat YT-menettelyn pohjalta määrätyt keskimäärin kahden viikon lomautukset.

## SUOMEN ILMAILUOPISTO OY

---

Suomen Ilmailuopisto Oy on 1.1.2002 perustettu yhtiö, joka hoitaa Suomen Ilmailuopisto oppilaitoksen toiminnan.

Suomen Ilmailuopisto on Porissa toimiva oppilaitos, joka kouluttaa ammattilentäjiä Suomen liikenneilmailun tarpeisiin.

Yhtiön tavoitteena ei ole voiton tavoittelu vaan riittävän hyvä taloudellinen tulos, jolla toiminta voidaan turvata. Mahdollinen voitto käytetään yhtiön toiminnan kehittämiseen. Yhtiö ei jaa osinkoa omistajilleen.

Yhtiön toimiala on ilmailualan koulutusta antavan oppilaitoksen ylläpitäminen, ilmailualan koulutuksen kehittäminen ja konsultointi, ilmailualan koulutuspalvelujen myynti, ilmailuun liittyvien palvelutoimintojen myynti (mukaan lukien yhtiön omistamien lentokoneiden ja lentosimulaattorien vuokraus sekä liikelentotoiminta) ja ilmailualan huoltotoiminta. Suomen Ilmailuopisto Oy:llä on oma EASA Part-145 korjaamolupa ja Ilmailuopisto huoltaa omistamansa lentokoneet itse. Lisäksi Suomen Ilmailuopisto Oy:llä on EASA Part-M mukainen jatkuvan lentokelpoisuuden valvontaorganisaation toimilupa laajennettuna kattamaan ilma-alusten katsastukset.

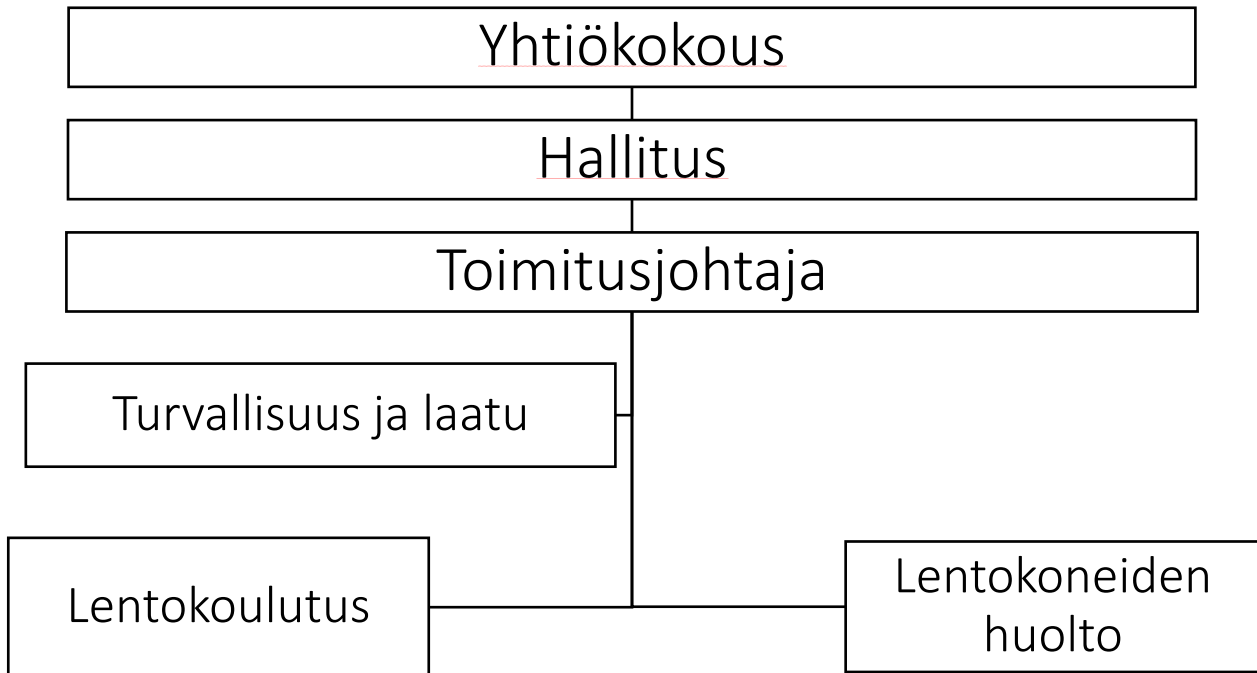
Yhtiön vakituinen henkilökunta on 46 työntekijää. Yhtiön liikevaihto vuonna 2020 oli noin €9,3 miljoonaa, josta valtionosuus oli noin €7,7 miljoonaa.

Suomen Ilmailuopisto Oy:n omistavat Finnair Oyj (49,5 %), Suomen valtio (49,5 %) sekä Porin kaupunki (1 %).

Yhtiön hallituksen puheenjohtaja on Kai-Petteri Purhonen ja toimitusjohtaja Juha Siivonen.

## ORGANISAATIO JA JOHTAMINEN

---



Toimitusjohtaja raportoi kuukausittain hallitukselle ajankohtaiset olennaiset asiat yhtiön turvallisuudesta, taloudesta, toiminnan tasosta ja henkilöstöstä. Yhtiön hallituksen kokouksissa toimitusjohtaja pitää yhtiön ja oppilaitoksen tilannekatsauksen, jonka kautta hallituksen jäsenillä on tilaisuus seurata yhtiön ja oppilaitoksen toiminnan kehitystä sekä yhteiskuntavastuun ja riskienhallinnan kannalta olennaisten asioiden kehitystä. Hallituksen kokouksista pidetään pöytäkirjaa.

Yhtiön työskentelyä ohjaa johtoryhmä, johon kuuluu toimitusjohtajan lisäksi vastuuhenkilöt koulutuksesta, lentokoneiden huollosta, turvallisuudesta ja laadusta sekä hallintopäällikkö.

Yhtiön johtoryhmä kokoontuu säännöllisesti ja pystyy siten laaja-alaisesti johtamaan toimintaa. Ilmailuun ja lentokoulutukseen liittyvät normit ohjaavat toimintaa ja toiminnan johtamista yhä enemmän riskien hallintaan ja ennaltaehkäisyyn. Johtoryhmän toiminnassa ja kokouksissa tämä otetaan huomioon ja sitä kautta riskien hallinta ja yhteiskuntavastuun kantaminen paranee entisestään. Johtoryhmän kokouksista kirjoitetaan muistio sekä koko henkilökunnalle jaettava tiivistelmä.

## MISSIO JA VISIO

---

### MISSIO

Suomen Ilmailuopiston päätehtävä on kouluttaa ammattilentäjiä turvallisesti, nykyaikaisesti ja tehokkaasti täyttäen ilmailuviranomaisen taso- ja laatuvaatimukset sekä eurooppalaisten lentoyhtiöiden vaatimukset.

### VISIO

Suomen Ilmailuopiston visiona on toimia lentäjäkoulutuksen edelläkävijänä koulutusmenetelmien, koulutuksen sisällön, koulutuslaitteiden ja lentokaluston suhteen sekä luoda valmistuville ammattilentäjille tiedot, taidot ja asenne, joka täyttää eurooppalaisten lentoyhtiöiden sekä kestävän kehityksen vaatimukset.

### MITEN EROTUMME

- Suomen Ilmailuopisto on johtava ilmailualan oppilaitos Suomessa, ja työntekijät edustavat alansa parasta asiantuntemusta Euroopassa
- Suomen Ilmailuopisto on houkutteleva työnantaja ja työntekijöiden vaihtuvuus on pieni
- Suomen Ilmailuopiston henkilökunta on ammattitaitoista ja sitoutunutta laadukkaaseen työskentelyyn ja toiminnan sekä koulutuksen kehittämiseen
- Suomen Ilmailuopiston koulutusohjelmat, koulutuslaitteet ja lentokalusto ovat ajanmukaiset ja vastaavat ilmailun kehityksen tuomia koulutustarpeita
- Suomen Ilmailuopisto koordinoi ilmailualan koulutuksen kehittämistä vuosittain järjestettävällä kokouksella ja seminaarilla
- Suomen Ilmailuopistolla on toimiva yhteistyö suomalaisten lento-operaattorien kanssa
- Suomen Ilmailuopistolla on kansainvälinen kumppaniverkosto
- Suomen Ilmailuopisto osallistuu aktiivisesti EASA:n työryhmiin

### ARVOMME

Olemme työyhteisö, jossa korostuu rehellisyys, avoimuus, vastuuntuntoisuus, toisten kunnioittaminen sekä oikeudenmukaisuus ja tasapuolisuus.

Toimintakulttuurimme perustuu vastuuntuntoon turvallisuuden varmistamiseksi kaikessa toiminnassa.

Prosessimme ja toimintatapamme ohjaavat toimintaamme ja luovat perustan avoimelle ja rehelliselle toiminnalle.

Toimintamme on yhteisöllistä ja kunnioitamme työtovereita, oppilaita ja yhteistyötahojen edustajia.

## OLENNAISET NÄKÖKOHDAT SIO:N YRITYSVASTUUSSA

---

Suomen Ilmailuopiston toiminta ja oppilaitoksen antama koulutus täyttää Suomen lainsäädännössä asetetut vaatimukset ja ilmailualan kansainväliset säännökset sekä lentoyhtiöiden ja valtion koulutukselle asettamat vaatimukset.

Ihmisoikeudet ja ihmisten tasapuolinen kohtelu ovat ensisijaisia asioita koulutustoiminnassa. Oppilaiden valinnassa hakijoiden tasapuolinen kohtelu edellyttää, että kaikkiin hakijoihin sovelletaan samoja hakukriteereitä.

Yhtiön hankinnat tehdään Julkisten hankintojen lainsäädännön mukaisesti.

SIO:n ulkoisille sidosryhmille tärkeimmät yritysvastuun näkökohdat ovat lentoturvallisuus, lentäjäkoulutuksen vaatimuksenmukaisuus sekä ilmailulainsäädännön että koulutuslainsäädännön puitteissa. Yritysvastuuseen sisältyy lisäksi kouluttaa riittävä määrä lentäjiä ja valmistuvien lentäjien hyvät tiedot, taidot ja asenne. Ympäristön näkökulmasta tärkeimmät asiat ovat polttoainepäästöjen ja meluhaittojen minimointi.

SIO:n sisäisille sidosryhmille olennaisimmat yritysvastuun näkökohdat ovat henkilöstön työtyytyväisyys ja työturvallisuus sekä koulutuksen järjestäminen taloudellisesti järkevästi ja tehokkaasti ja täyttäen koulutuksen laatuvaatimukset.

## SUOMEN ILMAILUOPISTON SIDOSRYHMÄT

---

SIO:n tärkeimmät sidosryhmät ovat oppilaat, henkilöstö, omistajat, toimivaltainen ilmailuviranomainen (Traficom), opetus- ja kulttuuriministeriö, Finnair sekä ANS Finland ja Finavia, jotka tarjoavat Suomessa lennonvarmistuspalveluja ja lentoasemien palveluja. Lisäksi sidosryhmänä ovat asiakkaat, muut lentokoulut ja ilmailualan toimijat Suomessa.

### OPPILAAT

Lentokoulutus tapahtuu lähes kokonaan vuorovaikutteisesti opettajien ja oppilaiden välillä, joten yhteydenpito oppilaiden kanssa on jatkuvaa. SIO:n turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta oppilaat voivat raportoida havaitsemistaan poikkeamista ja kaikki raportoidut poikkeamat käsitellään ”just culture”-periaatteen pohjalta eli poikkeamien käsittely keskittyy syiden, ei syyllisten, hakemiseen ja analysointiin. Valmistuvilta oppilailta kerätään palaute SIO:n toiminnan eri osa-alueiden ja henkilöstöryhmien toiminnan kehittämiseksi. Lisäksi oppilailla on mahdollisuus lähettää milloin tahansa palautetta, joko nimellä tai nimettömänä, havaitsemistaan epäkohdista tai hyvistä käytännöistä. Oppilasyhdistyksen ja johtoryhmän kanssa järjestetään noin kahden kuukauden välein tapaaminen, jossa käsitellään koulutuksessa ja oppilaiden viihtyvyydessä kehitettäviä asioita. Tapaamisesta laaditaan muistio.



## HENKILÖSTÖ

Henkilöstön hyvinvointia kartoitetaan vuosittain järjestettävillä kyselyillä. Kehityskeskustelut järjestetään kahden vuoden välein, mutta halutessaan henkilö pääsee kehityskeskusteluun useammin. Yhtiön johtoryhmä kokoontuu keskimäärin kahdesti kuukaudessa ja toimitusjohtaja laatii johtoryhmän palaverimuistiosta koosteen, joka lähetetään kaikille työntekijöille.

## OMISTAJAT

Yhteydenpito SIO:n omistajien kanssa tapahtuu säännöllisesti hyvän hallinnointitavan mukaisesti.

## ILMAILUVIRANOMAINEN

Toiminnan asianmukaisuutta lakeihin ja säädöksiin nähden valvovat toimivaltaiset viranomaiset. Ilmailun toimivaltainen viranomainen Suomessa on Traficom. Koulutusohjelmat, koulutuksessa käytettävä kalusto ja lentokaluston huolto ovat Traficomin hyväksynnän alaisia ja Traficom tarkastaa säännöllisesti Suomen Ilmailuopiston eri toimintoja. Yhteydenpito Traficomin kanssa on tiivistä. Traficomin tekemät havainnot ja poikkeamat on asianmukaisesti huomioitu Traficomin antaman aikataulun puitteissa. Traficomin odotuksissa yhä enemmän painottuu yhtiön turvallisuudenhallintajärjestelmän toimivuus ja riskienhallinta. Suomen Ilmailuopistolla on toimiva turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Aktiivinen yhteydenpito Traficomiin ja yhtiön vastuhenkilöiden aktiivinen osallistuminen EASA:n (European Aviation Safety Agency) työryhmiin, joissa valmistellaan muutoksia ilmailumääräyksiin, edesauttavat mahdollisuuksia ennakoida ilmailumääräyksiin ja -säädöksiin tulevia muutoksia.

## OPETUS- JA KULTTUURIMINISTERIÖ

Opetus- ja kulttuuriministeriölle raportoidaan opetushallituksen järjestämän kyselyn kautta säännöllisesti toiminnan suoritteet ja taloustiedot. Ammatillisen koulutuksen lainsäädäntö ja rahoitus uudistui vuoden 2018 alussa. Opetus- ja kulttuuriministeriö on myöntänyt Suomen Ilmailuopistolle 1.1.2018 alkaen uuden järjestämisluvan ansiolentäjien koulutukseen. Rahoituksen määräytymiseen ja valtionosuuden laskentamallin uudistumiseen liittyen on opetus- ja kulttuuriministeriö pidetty tietoisena tulevien vuosien lentäjätarpeista ja lentäjäkoulutuksen edellyttämästä rahoitustarpeesta.

Opetus- ja kulttuuriministeriö on antanut yhtiölle tehtäväksi järjestää helikopterilentäjien jatkokoulutusta lääkärihelikopteritoiminnan edellyttämälle tasolle lupakirjojen, kelpuutusten, lentokokemuksen ja osaamisen suhteen. Tulevien uusien lääkärihelikopteritukikohtien myötä lentäjätarve kasvaa ja vuoden 2020 lopulla käynnistettiin haku jatkokoulutuksiin, joilla lentäjätarve pyritään täyttämään. Opetus- ja kulttuuriministeriö on lupautunut pitämään valtionosuuden sen suuruisella tasolla, että helikopterilentäjien jatkokoulutus pystytään järjestämään aiheuttamatta haittaa yhtiön taloudelle.

## **FINNAIR**

Finairin vastuuhenkilöiden kanssa on säännöllinen yhteydenpito, jolla pyritään varmistamaan, että SIO:n koulutus ja SIO:sta valmistuvat lentäjät täyttävät Finairin asettamat vaatimukset sekä laadullisesti että määrällisesti. Oppilashaku järjestetään yhteistyössä Finairin kanssa ja Finairin ilmailulääkärit sekä Finairin nimeämät liikennelentäjät ovat oppilasvalinnassa mukana mm. haastattelemassa hakijoita.

## **FINAVIA JA ANS (AIR NAVIGATION SERVICES) FINLAND**

Finavia ja ANS Finland Suomen ilmatilan käyttöä, lennonjohtopalveluja sekä lentoasema- ja lentokenttäpalveluja tarjoavina yhtiöinä ovat merkittävät yhteistyökumppanit, etenkin Porin lentokentällä, jonka palvelutasolla on suora vaikutus Suomen Ilmailuopiston toimintaan. Suomen Ilmailuopisto on Porin lentokentän pääkäyttäjä ja yhteydenpito Finaviaan ja ANS Finlandiin, etenkin lennonjohtajiin ja lentokentän henkilöstöön Porissa, on jatkuvaa.

## **ASIAKKAAT**

Koulutuspalveluja ostavat asiakkaat lisäävät merkittävästi yhtiön liikevaihtoa ja parantavat yhtiön taloudellista tulosta. Asiakaskoulutus suuntautuu pääasiassa ulkomaalaisiin operaattoreihin ja lentäjiin. Asiakkailta pyydetään säännöllisesti palautetta. Omien opettajien pitkä kokemus omien oppilaiden koulutuksessa, erityisesti Embraer Phenomilla ja King Air lentokonetyypillä, on luonut erinomaisen osaamisen, jonka ansiosta palaute on erinomaista. Ulkomaalaisten asiakkaiden koulutus tuo taloudellisen hyödyn lisäksi hyötyjä opettajien ammatilliseen osaamiseen.

## **MUUT LENTOKOULUT JA ILMAILUALAN TOIMIJAT**

Suomen Ilmailuopisto järjestää vuosittain seminaarin ja neuvottelukunnan kokouksen, johon kutsutaan kaikki alan toimijat esittämään tilannekatsauksen omasta toiminnastaan ja tuomaan esille kehityskohteita Suomen Ilmailuopiston toimintaan liittyen. Tilaisuudesta saadun palautteen perusteella Suomen Ilmailuopiston toiminta on pystynyt suhteellisen hyvin vastaamaan kehityskohteisiin.

## YRITYSVASTUUN JOHTAMINEN JA RISKIENHALLINTA

---

Yritysvastuu kuuluu yhtiön hallituksen ja toimitusjohtajan tehtäväkenttään. Käytännön työskentelyä ohjaa johtoryhmä, johon kuuluu toimitusjohtajan lisäksi vastuuhenkilöt koulutuksesta, lentokoneiden huollosta, turvallisuudesta ja laadusta sekä hallintopäällikkö.

Yhtiön eettinen säännöstö sisältää mm. linjaukset henkilöstön käytöksen periaatteisiin, lentoturvallisuuden ensisijaisuuteen, oppilaiden ja asiakkaiden koulutukseen, henkilöstön osaamiseen, tasa-arvoon ja häiriöttömään työympäristöön sekä lahjojen ja palvelusten vastaanottamiseen.

Oppilaitoksena Suomen Ilmailuopistolla on vuosittain päivitettävän Henkilöstöpoliittisen tasa-arvosuunnitelman lisäksi Toiminnallinen tasa-arvosuunnitelma, jossa huomioidaan oppilaat.

Sisäinen ja ulkoinen raportointi toiminnassa ilmenneistä häiriöistä on etenkin ilmailualan yrityksessä yksi ydinprosessi. Henkilökuntaa ja oppilaita kannustetaan raportoimaan kaikista näkemistään ja kokemistaan häiriö- ja poikkeamatilanteista. Häiriö- ja poikkeamatilanteiden käsittelyssä keskitytään tapahtumien syy-yhteyksiin, ei syyllisten etsimiseen.

Johdon katselmus kokoontuu noin 6 kertaa vuodessa. Johdon katselmukseen osallistuu toimitusjohtaja ja muut vastuuhenkilöt. Johdon katselmus seuraa toiminnassa esiintyneitä poikkeamia ja häiriöitä, joiden pohjalta voidaan arvioida korjaavien ja ennalta ehkäisevien toimenpiteiden tarvetta. Lisäksi Johdon katselmus arvio ja käynnistää riskianalyysijä, kun toimintaan on tulossa tai ollaan suunnittelemassa muutoksia.

## TULOKSET

### LENTOTURVALLISUUS JA VAATIMUSTENMUKAISUUS

Vuonna 2020 ei tapahtunut onnettomuuksia, henkilöille ei tapahtunut loukkaantumisia eikä kalustolle tullut vaurioita. Koulutusohjelmien ja koulutuslaitteiden hyväksynnät ovat voimassa King Air simulaattorin UPRT (Upset Prevention and Recovery Training) päivitykseen saatiin Traficomien hyväksyntä.

### KOULUTUKSEN LAATU JA VOLYYMI

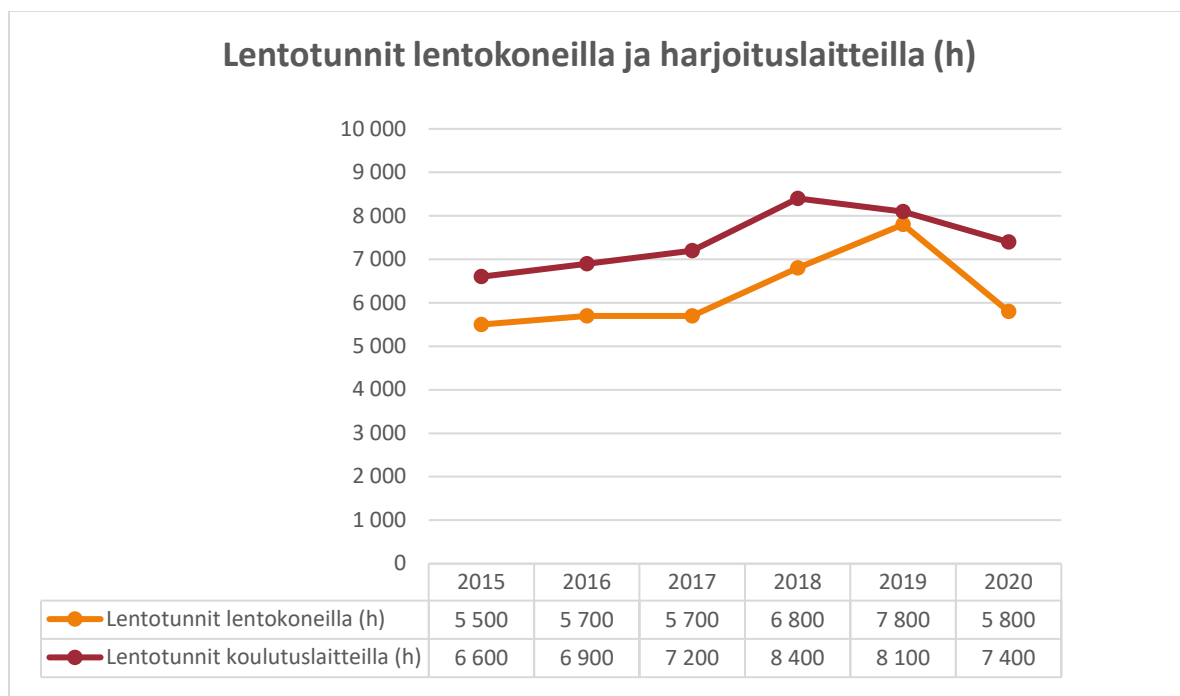
Vuonna 2020 SIO:sta valmistui 48 lentäjää. Valmistuneiden lentäjien taso oli edellisten vuosien tapaan erinomainen ja valmistuneet täyttivät osaamisensa suhteen Finnairin vaatimukset.

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Valmistuneiden määrä</b>	48	63	19	36	47	32
<b>Oppilasmäärä keskimäärin</b>	91	117	91	77	80	66

(Patrialta siirtyi 19 oppilaan kurssi Poriin ja valmistui v. 2019)

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Lentotunnit lentokoneilla</b>	5 800	7 800	6 700	5 700	5 700	5 500
<b>Lentotunnit kouluslaitteilla</b>	7 400	8 100	8 400	7 200	6 900	6 600

Tunteihin sisältyvät asiakkaiden lentotunnit, joista merkittävimmät olivat EC135 FTD:ssä noin 710 h, King Air FFS simulaattorissa noin 540 h ja Embraer Phenom FTD:ssä noin 1400 h.

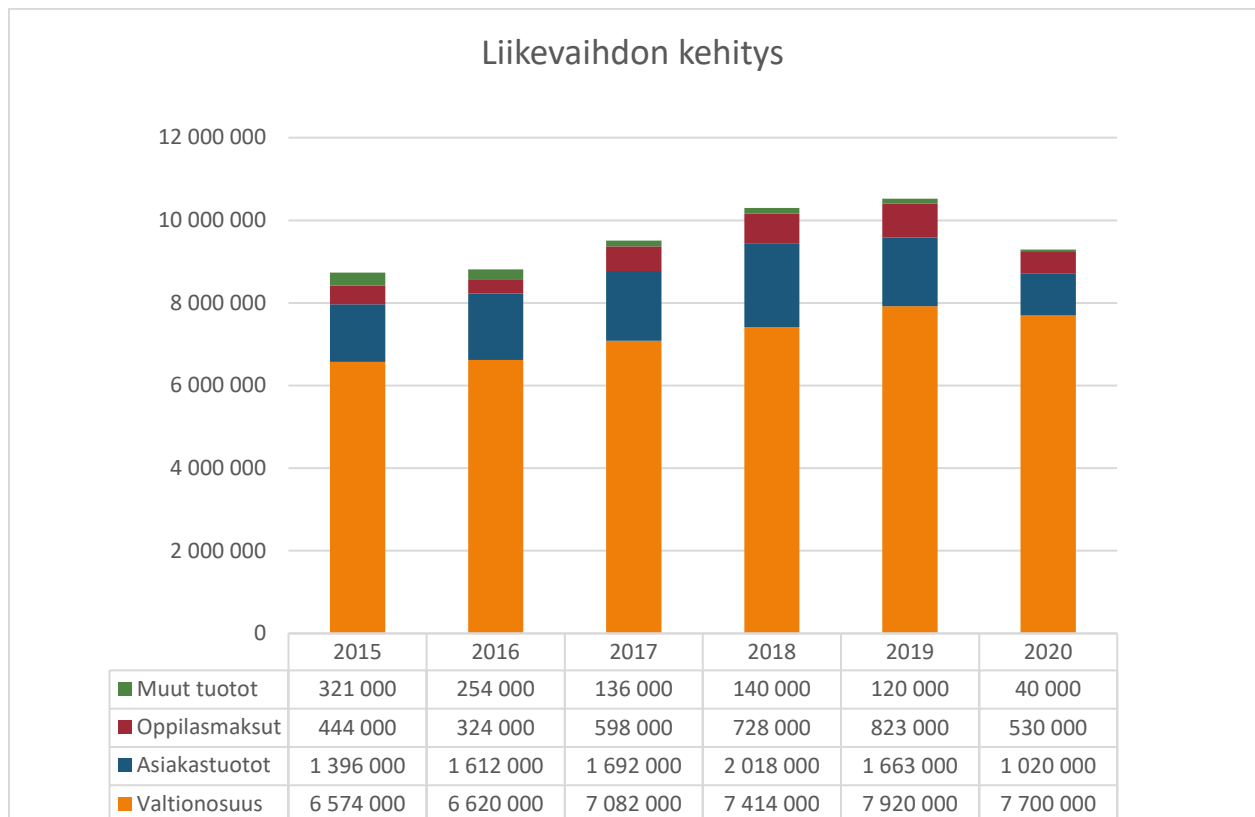


## TALOUDELLINEN VASTUU JA VEROJALANJÄLKI

Yhtiön taloudellisena tavoitteena on tuottaa riittävä käyttökate tarvittavien investointien rahoittamiseksi. Yhtiön taloudellinen tulos vuonna 2020 oli hyvä. Tulorahoituksen pääosan muodostaa valtionosuus. Tuottoja saadaan myös oppilasmaksuista ja lisäksi huomattavia tuottoja saadaan asiakastuotoista.

### Taloudellisen toiminnan tunnusluvut

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Liikevaihto</b>	8 735 000	8 810 000	9 453 000	10 300 000	10 610 000	9 290 000
Valtionosuus	6 574 000	6 620 000	7 082 000	7 414 000	7 920 000	7 700 000
Oppilasmaksut	444 000	324 000	598 000	728 000	823 000	530 000
Asiakastuotot	1 396 000	1 612 000	1 692 000	2 018 000	1 663 000	1 020 000
Muut tuotot	321 000	254 000	136 000	140 000	120 000	40 000
<b>Liikevoitto</b>	775 000	193 000	458 000	105 000	66 000	440 000
<b>Liikevoitto-%</b>	8,9 %	2,5 %	4,8 %	1,0 %	0,6 %	4,7 %
<b>Oman pääoman tuotto-%</b>	4,9 %	1,2 %	2,0 %	0,5 %	0,4 %	2,0 %
<b>Omavaraisuusaste</b>	95,5 %	93,4 %	95,0 %	94,7 %	93,8 %	94,4 %
<b>Palkat ja palkkiot</b>	2 350 000	2 541 000	2 729 000	3 051 000	3 142 000	2 860 000



## Toimitusketju ja hankinnat

Vuonna 2020 ei tehty uusia julkisia hankintoja.

## Palkitseminen ja lisäeläke-etuudet

Toimitusjohtajalle ja koko henkilökunnalle oli vuonna 2020 käytössä tulospalkkiojärjestelmä.

Toimitusjohtajan maksimipalkkion suuruus on 10 % vuoden 2020 ansioista. Toimitusjohtajan eläkeikä on 65 vuotta. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläkettä.

## Verojalanjälki 2020

<b>Palkoista pidätetyt ja maksetut ennakonpidätykset</b>	<b>€865 000</b>
<b>Työnantajamaksut</b>	<b>€753 000</b>
<b>Yhteisövero</b>	<b>€97 000</b>
<b>Tilitetty arvonnalisävero</b>	<b>€405 000</b>
<b>Hankintoihin ja investointeihin liittyvä arvonnalisävero, jota ei vähennetty</b>	<b>€912 000</b>
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>€3 032 000</b>

## Yleishyödyllinen tuki

Yhtiö antoi tukea paikallisille urheiluseuroille yhteensä noin 1 000 euroa. Yhtiö ei anna lahjoituksia poliittisille puolueille, poliitikoille tai poliittisille instituutioille.

## SOSIAALINEN VASTUU

Koko henkilökunta on kehityskeskustelujen piirissä. Kehityskeskusteluissa pyritään saamaan eväitä toiminnan ja yhteistyön kehittämiseksi sekä esimiestoiminnan ja henkilön oman osaamisen kehittämiseksi.

Työterveyspalvelut hankittiin Porin Mehiläiseltä. Yhteistyössä Mehiläisen kanssa toteutettiin toimintasuunnitelmaa, jonka tavoitteina ovat työstä johtuvien terveys- ja turvallisuusriskien vähentäminen, sairauspoissaolojen hallinta, pysyvän työkyvyttömyyden ehkäisy, työhyvinvoinnin ja tuottavuuden edistäminen sekä myönteisen työnantaja- ja yrityskuvan ylläpito. Työhyvinvointia omalta osaltaan kuvaava mittari, sairauspoissaoloprosentti, oli vuonna 2020 noin 5 %.

Henkilöstön määrä 31.12.2020 oli 46 henkilöä. Henkilöstöstä oli naisia 6 ja miehiä 40. Henkilöstön keski-ikä on noin 47 vuotta.

Vakinaisen henkilökunnan lisäksi käytössä oli vuokratyövoimaa, lähinnä lennonopettaja- ja teoriaopettajatehtävissä.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Henkilöstö keskimäärin	37,8	38,4	41	46	47	46
Henkilöstö 31.12.	38	40	45	45	48	46

## YMPÄRISTÖVASTUU

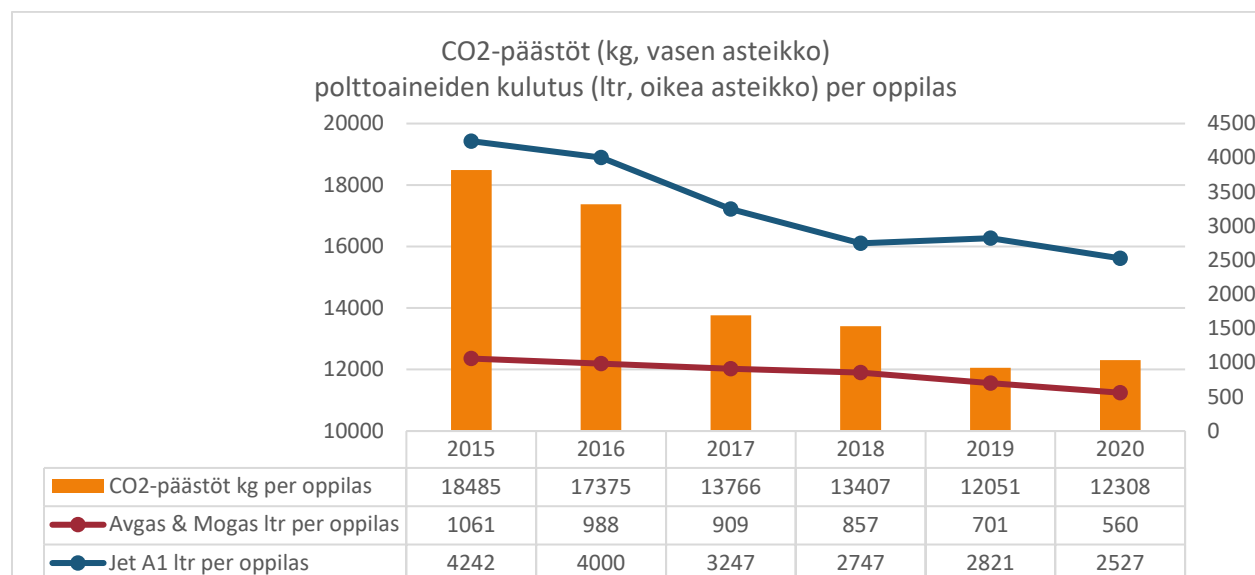
Yhtiössä kiinnitetään huomiota ympäristötekijöihin ja niihin on mahdollisuus vaikuttaa merkittävästi. Bonanza-kaluston korvaajaksi hankittu Diamond DA42-kalusto kuluttaa noin 30 % vähemmän polttoainetta ja alentaa samassa suhteessa hiilidioksidipäästöjä. Merkittävä osa lentokoulutuksesta tehdään lentokoneiden sijasta synteettisissä koulutuslaitteissa, joiden ympäristövaikutus on käytännöllisesti katsoen neutraali.

Yhtiön toiminnalla on ympäristötekijöiden suhteen kolme huomioitavaa vaikutusta:

- polttoaineiden säilytys ja käsittely
  - polttoaineiden säilytys tapahtuu asianmukaisissa säiliöissä ja henkilökunnan osaamisessa on kiinnitetty huomiota asianmukaiseen käsittelyyn
- lentotoiminnasta aiheutuvat päästöt
  - yhtiön lentotoiminnan luonteen (koulutus), laajuuden (suhteellisen pieni) ja lentokaluston (pienkoneet) takia toimintaa ei lasketa mukaan Euroopan lentoliikenteen päästökauppaan
- lentomelu
  - lentomelun aiheuttamaa häiriötä minimoidaan välttämällä häiritsevää lentotoimintaa illalla ja yöaikaan

## Polttoaineiden kulutus ja päästöt

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Lentobensiini (Avgas)	70 000	79 000	36 000	33 000	65 000	26 000
Lentobensiini (Mogas)	0	0	34 000	45 000	17 000	25 000
Lentopetroli (Jet A1)	280 000	320 000	250 000	250 000	330 000	230 000
Lämmityspolttoöljy	140 000	160 000	110 000	160 000	150 000	160 000
CO <sub>2</sub> -päästöt	1 220 000	1 390 000	1 060 000	1 220 000	1 410 000	1 120 000



### Energian kulutus, veden kulutus ja jätteet

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sähkö (MWh)	920	960	960	880	1 140	1 140
Vedenkulutus (m3)	2 300	2 200	2 500	2 500	2 900	2 300
Luokittelematon jäte (t)	6	6	9	9	9	17
Paperi- ja pahvijäte (t)	5	3	5	6	6	7
Biojäte (t)	1	2	2	2	1	1
Erikoisjäte (t) (jäteöljy, paristot, loisteputket yms.)	2	1	2	4	2	2

Yhtiössä ei tapahtunut vuonna 2020 ympäristövahinkoja.

### Ympäristötavoitteet (Pariisin ilmastopöytäkirja)

EU:n tavoite kasvihuonepäästöihin liittyen on vuoteen 1990 verrattuna **20 %** vähennys vuonna **2020** ja **40 %** vähennys vuonna **2030** (Ympäristöministeriö: Euroopan unionin ilmastopolitiikka).

### CO<sub>2</sub>-päästöjen (per yhden oppilaan koulutus) kehitys ja tavoite vuoteen 1990 verrattuna

SIO	1990 (noin)	2020	2020 vs. 1990 (EU -20 %)	<b>2030 tavoite</b>	2030 tavoite vs. 1990 (EU -40 %)
Lentokoulutus CO <sub>2</sub> (kg)	40 000	15 000	-60 %		
Lämmitys, CO <sub>2</sub> (kg) per oppilas	10 000	10 000	0 %		
Yhteensä, CO <sub>2</sub> (kg) per oppilas	50 000	25 000	<b>-50 %</b>	<b>10 000</b>	<b>-80 %</b>

Suomen päästövähennysvelvoite vuodelle **2020 on 16 %** ja vuodelle **2030 39 %** verrattuna vuoteen 2005. (Ympäristöministeriö: Ilmastovuosikertomus 2019).

### CO<sub>2</sub>-päästöjen (per yhden oppilaan koulutus) kehitys ja tavoite vuoteen 2005 verrattuna

SIO	2005	2020	2020 vs. 2005 (Suomi -16 %)	<b>2030 tavoite</b>	2030 tavoite vs. 2005 (Suomi -39 %)
Lentokoulutus CO <sub>2</sub> (kg) per oppilas	30 000	15 000	-50 %		
Lämmitys, CO <sub>2</sub> (kg) per oppilas	10 000	10 000	0 %		
Yhteensä, CO <sub>2</sub> (kg) per oppilas	40 000	25 000	<b>-38 %</b>	<b>10 000</b>	<b>-75 %</b>

Lentokoulutuksesta aiheutuvia päästöjä voidaan vähentää siirtämällä lisää koulutusta lentokoneista synteettisiin koulutuslaitteisiin. Vuoteen 2030 mennessä osa lentokoulutuksessa käytettävistä lentokoneista ovat sähkölentokoneita.

Lämmityksestä aiheutuvia päästöjä voidaan vähentää huomattavasti esimerkiksi maalämpöön siirtymällä. Vuonna 2021 arvioidaan tulevaisuuden vaihtoehtoja mm. kiinteistön suhteen.



## ARVIO MERKITTÄVIMMISTÄ RISKEISTÄ JA EPÄVARMUUSTEKIJÖISTÄ

---

Yhtiön strategiana on suhdannevaihteluista huolimatta kouluttaa vakaalla volyymillä lentäjiä sekä hyödyntää kalustoaan ja erityisosaamisista asiakastuottojen hankkimiseen. Strategiset riskit ovat suhteellisen pienet, asiakasmyyntiin vaikuttavat toki suhdanteiden vaikutus kysyntään ja kilpailutilanne.

Operatiivinen riski lennonopettajaresurssin saatavuuden suhteen ei ole näköpiirissä, mutta kokeneita lennonopettajia ei juurikaan ole tarjolla ja oppilaitoksen sijainti etäällä isommista kasvukeskuksista vähentää vetovoimaa. Uudet lennonopettajat tarvitsevat suhteellisen paljon jatkokoulutusta ennen kuin he voivat toimia lennonopettajatehtävissä Suomen Ilmailuopiston kurssien kaikissa koulutusvaiheissa.

Rahoitukselliset riskit ovat pienet, yhtiöllä on vahva tase ja käteisvaroja ja siten hyvä taloudellinen puskuri. Vakavaraisuus antaa mahdollisuuksia investoida ja kehittää koulutustoimintaa.

Porin lentokentän kaupallisen liikenteen jatkuvuus ja määrä vaikuttaa lentokentän palvelutasoon ja palvelun hintaan ja aiheuttaa sitä kautta sekä operatiivisen toiminnan sujuvuuden, että talouden kannalta epävarmuutta ja riskiä.

Vahinkoriskiä pyritään alentamaan toiminnan laatuun ja menetelmiin panostamalla. Mahdollisten vahinkotapausten varalle on varauduttu omaisuus- ja henkilövakuutuksilla.

Onnettomuustilanteen hallintaa varten on luotu pelastussuunnitelma, turvallisuussuunnitelma ja kriisisuunnitelma sekä ohjeistus toimintaan hätätilanteissa, joiden avulla pyritään mahdollisimman sujuvaan tilanteen hallintaan ja oikea-aikaisiin toimenpiteisiin hätä- tai onnettomuustilanteissa.

### RISKIEN HALLINTA JA TURVALLISUUSJOHTAMINEN

Lentokoulutuksen osalta käytössä on riskien arviointijärjestelmä, jolla toimintaa ja erityisesti toimintaan suunniteltuja muutoksia analysoidaan etukäteen kansainvälisen siviili-ilmailun järjestön ICAO:n määrittelemien kriteerien pohjalta. Samoihin ICAO:n suosituksiin perustuvat EASA:n uudet määräykset ilmailussa toimivien organisaatioiden turvallisuusjohtamiseen ja sen organisointiin. EASA:n uusien määräysten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä on ollut Suomen Ilmailuopistossa käytössä vuodesta 2014. Järjestelmä kattaa lentokoulutuksen lisäksi muut toiminnot, esimerkiksi työturvallisuus- ja ympäristöriskit.