

Kasvuvuosi hyytyi tuhkaan ja lakkoon

Yhteenveto vuoden 2010 avainluvuista

- Liikevaihto nousi 10,1 prosenttia 2 023,3 milj. euroon (1 837,7 milj.)
- Matkustajaliikenteen lasku edellisvuoteen verrattuna 3,6 %, matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 0,6 prosenttiyksikköä 76,5 %:iin (75,9)
- Lentotoiminnan yksikkötuotot myydyltä tonnikilometriltä nousivat 3,4 %, yksikkökustannukset tarjotulta tonnikilometriltä nousivat 4,6 prosenttia
- Reittiliikenteen yksikkötuotto henkilökilometriltä (RPK) nousi 9,3 prosenttia
- Liiketulos oli -13,3 milj. euroa (-114,9 milj.)
- Toiminnallinen tulos eli liiketulos ilman kertaluontoisia eriä, myyntivoittoja sekä johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten huoltovarausten arvon muutoksia oli -4,7 milj. euroa (-171,1 milj.), sisältäen tuhkakriisin olivat 30 milj. euron ja matkustamohenkilöstön lakon 25 milj. euron negatiiviset vaikutukset
- Tulos ennen veroja oli -33,0 milj. euroa (-124,6 milj.)
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 61,1 milj. euroa (-120,6)
- Nettovelkaantumisasaste vuoden lopussa oli 27,8 % (26,8) ja leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisasaste 79,6 % (90,0)
- Taseen rahavarat tilikauden lopussa olivat 526,9 milj. euroa (607,4 milj.)
- Omavaraisuusaste 36,2 % (34,2)
- Oma pääoma/osake 6,67 euroa (6,45)
- Tulos/osake -0,24 euroa (-0,76)
- Sijoitetun pääoman tuotto -0,4 % (-7,8)
- Lentojen operatiivinen täsmällisyys 80,8 % (84,8)

Tulosohjaus vuodelle 2011

Ensimmäisen neljänneksen toiminnalliseen tulokseen arvioidaan olevan selvästi tappiollinen. Liikevaihdon arvioidaan kasvavan yli kymmenen prosenttia ja koko vuoden toiminnallisen tuloksen arvioidaan olevan voitollinen.

Yhteenveto viimeisen neljänneksen tärkeimmistä avainluvuista

- Liikevaihto nousi 12,9 prosenttia 516,9 milj. euroon (457,7 milj.)
- Matkustajaliikenteen lasku edellisvuoteen verrattuna 7,5 % (ASK)
- Reittiliikenteen yksikkötuotto henkilökilometriltä (RPK) parani 15,3 prosenttia
- Lentotoiminnan yksikkötuotot tonnikilometriltä (RTK) nousivat 7,0 %
- Toiminnallinen liiketulos oli -6,7 milj. euroa (-37,7 milj.), matkustamohenkilöstön lakon suorat negatiiviset vaikutukset olivat 25 milj. euroa
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 12,7 milj. euroa (-6,4)

Tilinpäätöstiedotteessa vuoden 2009 luvut esiintyvät sulkeissa vuoden 2010 luvun perässä.

Toimitusjohtaja Mika Vehviläinen vuosituloksen johdosta:

Vuosi 2010 alkoi vaisusti, mutta nousi nopeasti siivilleen, kun matkustuskysyntä kääntyi ensimmäisen vuosineljänneksen aikana selvään nousuun. Rahtikysynnässä käänne nähtiin jo vuoden 2009 lopulla

Vahva nousu koki ikävän kolauksen tuhkakriisin vuoksi, mutta toipui nopeasti ja kolmannella neljänneksellä nähtiin selvä kannattavuuden parantuminen. Tehostamistoimien ansiosta pystyimme hyödyntämään kysynnän ja hintatason paranemisen sekä tärkeiden myyntivaluuttojen vahvistumisen synnyttämän myötätuulen.

Näimme viime vuonna paljon hyvää kehitystä toimintaympäristössämme. Viimeiselle neljännekselle osui kuitenkin ikävä työtaistelu, joka söi viime vuoden hedelmät. Ilman häiriötä viimeinen neljännes olisi ollut varsin vahva.

Viime vuonna henkilöstökulujen kasvua hillitsivät vakautussopimukset sekä vuoden 2009 lopulla lentäjien kanssa solmittu yksikkökuluja alentava työehtosopimus. Vakautussopimusten päätyttyä vuoden vaihteessa haasteenamme tänä vuonna on alentaa yksikkökulumme edelleen parantaaksemme kilpailukykyämme. Matkustamohenkilöstön kanssa saatiin äskettäin tehdyksi uusi kolmivuotinen työehtosopimus, joka sisältää työn tuottavuutta lisääviä elementtejä.

Olemme sitoutuneet yhtiön menestykseen, minkä olemme ilmaisseet päivittämällä visiomme sekä käynnistämällä identiteetti uudistuksen ja toimintakulttuurimuutoksen. Menestyminen edellyttää myös, että jatkamme työtämme sekä rakenteellisten muutosten toteuttamista myös alkaneena vuonna. Työn tuottavuutta on edelleen parannettava. On hyvä, että voimme tehdä tätä työtä liikenteen kasvaessa.

Painamme siis jälleen kerran rallikuskin tavoin jarrua ja kaasua yhtä aikaa. Siten voimme sekä parantaa suoritustamme että hyödyntää toimintaympäristön kasvumahdollisuudet, erityisesti Aasia-Eurooppa-liikenteessämme, joka on päästrategiamme. Äskettäin julkistamamme visuaalinen ja palveluun liittyvä identiteettimme tukee sitoutumistamme kasvaa pohjolassa ja Aasian-liikenteessä.

Haluan kiittää asiakkaitamme, omistajiamme sekä henkilöstöämme usein vaikeissa oloissa tehdystä työstä.

Markkinat ja yleiskatsaus

Vuosi 2010 alkoi edellisvuotta alemman kysynnän ja hintatason merkeissä. Rahtikysyntä oli kääntynyt kasvuun jo vuoden 2009 puolella, mikä heijastui rahdin hintatason paranemiseen keväällä 2010. Matkustajakysyntä kääntyi myönteiseen suuntaan ensimmäisen vuosineljänneksen aikana.

Finnairin kehitys noudatti rakenteeltaan toimialan yleistä kehitystä. Finnairin reittiliikenteen yksikkötuottojen myönteinen kehitys oli muuta toimialaa voimakkaampaa kysynnän rakenteen muutoksesta johtuen. Liikematkustuskysyntä nousi Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä nopeasti.

Lähes koko Euroopan lentoliikenteeseen vaikutti huhti-toukokuussa islantilaisen tilivuoren muodostama tuhkapilvi. Noin 100 000 lentoa peruutettiin lentorajoitusten vuoksi viikon kuluessa. Myös Finnair kärsi merkittävät vahingot liikenteellisestä kaaoksesta.

Lisäksi Finnairin liikennettä sekoitti matkustamohenkilöstön kymmenen päivän mittainen lakko joulukuussa. Ilman koettuja liikenteen häiriöitä Finnairin tilivuosi 2010 olisi ollut voitollinen.

Viime vuonna toteutettiin monia tehostamistoimia, joiden avulla tuotantokustannukset nousivat selvästi liikevaihtoa hitaammin. Kannattavuus parani edellisvuoden syvästä tappiosta, mutta on edelleen kaukana yhtiön taloudellisista tavoitteista.

Finnairin lentoliikenteen painopiste keskittyy aiempaa selvemmin Eurooppa-Aasia-liikenteeseen. Oman tuotannon lisäksi Euroopan- ja kotimaansyöttöliikenteessä pyritään lisäämään uusia tuotantovaihtoehtoja yksikkökustannusten alentamiseksi ja joustavuuden lisäämiseksi.

Finnairin visio uudistettiin viime keväänä. Tavoitteena on kasvaa pohjolan johtavaksi lentoyhtiöksi sekä olla halutuin vaihtoehto Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Myös visuaalinen identiteetti uudistettiin terävöitynyttä strategiaa vastaavaksi. Työ jatkuu palveluidentiteetin uudistamisella, jota tuetaan johtamiskulttuuria kehittämällä.

Kaukoliikenteen laivastouudistuksen ensimmäinen vaihe on saatu päätökseen. Kuluva ja seuraava vuosi ovat alemman investointitason vuosia. Euroopan-reittiliikenteessä ja lomaliikenteessä käytettävää Airbus A320 -laivastoa aletaan uusia 2013 alkaen ja seuraava kaukoliikennelaivaston uudistus käynnistyy 2014. Siihen mennessä Finnair-konsernin liiketoiminnan kannattavuus on saatava vahvistumaan merkittävästi. Se edellyttää määrätietoisia toimia kustannustehokkuuden saralla.

Finnair on menettänyt markkinaosuuttaan lomalentomarkkinoilla. Tavoitteena on saada voitettua markkinaosuutta takaisin sekä omalla tuotannolla että konsernin ulkopuolelta vuokratulla kapasiteetilla. Valmismatkakäyntä vilkastuu taantuman jälkeen viiveellä, mutta osoittaa jo merkkejä markkinan toipumisesta.

Rahdin kehitys oli vuonna 2010 vahvaa. Nousu alkoi jo vuoden 2009 puolella. Aasian vahvistuvia rahtimarkkinoita Finnair hyödynsi aloittamalla säännöllisen rahtireittiliikenteen Hongkongiin, Souliin ja New Yorkiin. Matkustamohenkilöstön lakon aikanakin muutamilla kaukoliikenteen matkustajakoneilla lennettiin rahtia.

Taloudellinen tulos 1.1.–31.12.2010

Taloudelliset tunnusluvut tammi-joulukuussa 2010

Tunnusluku, milj. euroa	2010	2009	Muutos %
Konsernin liikevaihto	2 023,3	1 837,7	10,1
Toiminnallinen liiketulos*	-4,7	-171,1	-
Toiminnalliset kulut	2 050,7	2 028,4	1,1
Tulos ennen veroja	-33,0	-124,6	73,5
Liiketoiminnan nettorahavirta	61,1	-120,6	-
Tulos osaketta kohden	-0,24	-0,76	-

* ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia sekä ilman kertaluonteisia eriä

Liikennesuoritteiden ja yksikkötuottojen kehitys tammi-joulukuussa 2010

Suorituskykyilmaisoin (KPI)	Muutos %
Tarjotut henkilökilometrit (koko liikenne)	-4,3
Myydyt henkilökilometrit (koko liikenne)	-3,6
Myydyt henkilökilometrit (Aasian-reittiliikenne)	7,9
Matkustajakäyttöaste (koko liikenne), 76,5 %	0,6 %-yks.
Tarjotut tonnikilometrit (koko liikenne)	-2,9
Myydyt tonnikilometrit (koko liikenne)	7,6
Kuljetetun rahdin määrä, muutos	38,0
Yksikkökustannukset tarjottua tonnikilometriä kohden	4,6
Matkustajaliikenteen yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä	9,9
Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikilometriltä	18,8
Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto tonnikilometriltä	3,4
Matkustajaliikenteen yksikkötuotto matkustajaa kohden	10,4

Liikevaihdon nousu johtui pääosin parantuneista yksikkötuotoista kaikissa matkustaja- ja rahtiliikennelajeissa sekä tonnikilometreissä lasketun volyymin kasvusta. Rahtiliikenteen määrää kasvatti toukokuussa 2010 aloitettu rahtikoneliikenne.

Kannattavuus parani merkittävästi toiminnallisten kulujen pysyessä lähes ennallaan liikevaihdon kymmenen prosentin kasvusta huolimatta. Kannattavuutta kuormittivat islantilaisen tulivuoren purkaus, josta huhtikuussa levinnyt tuhkapilvi pysäytti lentoliikenteen viikoksi sekä matkustamohenkilöstön kymmenen vuorokautta kestänyt lakko, jonka seurauksena valtaosa Finnairin lennoista jouduttiin peruuttamaan. Tuhkakriisin negatiivinen vaikutus toiminnalliseen tulokseen oli noin 30 miljoonaa euroa ja lakon aiheuttamat suorat tappiot 25 miljoonaa euroa. Molemmat erät sisältyvät toiminnalliseen tulokseen.

Henkilöstökulut laskivat selvästi enemmän kuin tuotannon määrä lomautusten, irtisanomisten sekä henkilöstöryhmien kanssa tehtyjen vakauttamissopimusten ansiosta. Henkilöstökuluja alensivat lisäksi kuormaus- ja rahtivarastotoiminnan ulkoistamiset, mikä toisaalta nosti maaselvityskuluja.

Polttoainekustannukset laskivat osaltaan alentuneen kulutuksen ja osaltaan vähentyneiden suojaustappioiden vuoksi.

Kaluston aineostot ja huoltokustannukset nousivat runsaat 30 prosenttia johtuen pääosin lentokoneiden palautuksiin liittyvien luovutushuoltojen ja moottorihuoltojen määrän kasvusta.

Taloudellinen tulos 1.10. – 31.12.2010

Taloudelliset tunnusluvut loka-joulukuussa 2010

Tunnusluku, milj. euroa	Q4/2010	Q4/2009	Muutos %
Konsernin liikevaihto	516,9	457,7	12,9
Toiminnallinen liiketulos*	-6,7	-37,7	-
Toiminnalliset kulut	529,9	502,4	5,5
Tulos ennen veroja	-9,6	-43,7	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	12,7	-6,4	-

* ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssausmuutoksia sekä ilman kertaluonteisia eriä

Liikennesuoritteiden ja yksikkötuottojen kehitys loka-joulukuussa 2010

Suorituskykyilmaisoin (KPI)	Muutos %
Tarjotut henkilökilometrit (koko liikenne)	-3,1
Myydyt henkilökilometrit (koko liikenne)	-7,5
Myydyt henkilökilometrit (Aasian-reittiliikenne)	-1,5
Matkustajakäyttöaste (koko liikenne), 73,5 %	-3,4 %-yks.
Tarjotut tonnikilometrit (koko liikenne)	4,3
Myydyt tonnikilometrit (koko liikenne)	5,5
Kuljetetun rahdin määrä, muutos	37,0
Yksikkökustannukset tarjottua tonnikilometriä kohden	0,7
Matkustajaliikenteen yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä	15,5
Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikilometriltä	19,3
Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto tonnikilometriltä	7,0
Matkustajaliikenteen yksikkötuotto matkustajaa kohden	12,2

Viimeisellä neljänneksellä liikevaihdon kasvuun edellisvuodesta vaikuttivat yksikkötuottojen paraneminen ja volyymikasvu.

Kannattavuus parani selvästi edellisvuodesta tehtyjen tehostamistoimien ansiosta. Sen sijaan kannattavuutta kuormitti matkustamohenkilöstön työtaistelu, jonka suora vaikutus tulokseen oli noin 25 miljoonaa euroa. Lisäksi lakon heijastusvaikutuksina ovat menetetyt varaukset vuoden lopulla ja alkuvuonna. Ilman lakkoa vuosineljänneksen tulos olisi ollut voitollinen.

Lentokaluston lease-maksut laskivat runsaat 20 prosenttia osin johtuen keväällä pienennetystä Boeing 757 -laivastosta ja osin laivastosta poistuneiden Boeing MD-11 -koneiden leasingmaksujen päättymisestä.

Muut vuokrat, jotka sisältävät muun muassa code share -kapasiteetin vuokrat sekä kiinteistöjen vuokrat, nousivat kolmanneksella. Syynä on pääosin liikenteen kasvusta johtuva yhteistyökumppaneilta hankittu lisäkapasiteetti.

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

Joulukuun lopussa taseen rahavarat olivat 526,9 miljoonaa euroa (607,4). Nettovelkaantumisaste (gearing) oli 27,8 prosenttia (26,8). Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste oli 79,6 prosenttia (90,0). Omavaraisuusaste oli 36,2 prosenttia (34,2). Finnairin vakavaraisuus on toimialan vertailussa hyvä.

Investoinnit tammi-joulukuussa olivat 183,5 miljoonaa euroa (347,6) ja arvio vuodelle 2011 on noin 50 miljoonaa euroa.

Finnair teki vuonna 2009 noin 165 miljoonan euron rahoitusleasing-järjestelyn kolmen Airbus A330 -koneen rahoittamiseksi. Airbusin omistajavaltioiden vientiluottolaitokset olivat järjestelyssä takaajina. Rahoitusjärjestelyn puitteissa Finnair hankki vuoden 2009 joulukuussa yhden sekä alkuvuonna 2010 kaksi laajarunkokonetta. Koneet ovat Finnairin taseessa. Kolmas vuonna 2010 hankituista A330-koneista myytiin ja vuokrattiin takaisin Finnairin käyttöön.

Työeläkeyhtiö Ilmariselta on noin 380 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka nostaminen edellyttää pankkitakausta.

Lisäksi Finnair uusi kesäkuussa kolmeksi vuodeksi reservirahoitukseksi tarkoitetun 200 miljoonan euron syndikoidun luottolupauksen, jota ei ole toistaiseksi käytetty. Rahoituksellista joustoa saadaan myös 200 miljoonan euron lyhytaikaisella yrittäjädistusohjelmalla, joka oli tilinpäätöshetkellä kokonaan käyttämättömänä.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliostoista 75 prosenttia seuraavat kuusi kuukautta ja tämän jälkeen seuraavat 18 kuukautta alenevalla suojausasteella. Finnairin tilauslentoliikenteessä hintasuojataan matkanjärjestäjien kanssa sovitun liikenneohjelman mukaista polttoaineen kulutusta suojauspolitiikan puitteissa. Polttoaineen hintasuojauksen instrumenttina käytetään pääosin lentopetrolin ja kaasuöljyn (gasoil) hintaan sidottuja johdannaisia.

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy tilivuoden aikana tapahtunut mutta myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon muutos sekä valuuttamääräisten huoltovarausten valuuttakurssien aiheuttama arvonmuutos. Kyseessä on IFRS -tilinpäätöskäytännön mukainen arvostustulos, joka ei ole realisoitunut. Sillä ei ole rahavirtavaikutusta eikä sitä lasketa mukaan toiminnalliseen liikutukseen. Vuoden aikana tapahtunut johdannaisten käyvän arvon ja huoltovarausten valuuttakurssausmuutos oli -6,4 miljoonaa euroa (+ 55,5).

Tammi-joulukuun toiminnalliseen liikutukseen sisältyy 24,5 miljoonaa euroa (tappio 133,7) polttoainesuojauksista johtuvia johdannaisten realisoituneita tappioita, jotka näkyvät tuloslaskelman polttoainerivillä. Luku sisältää sekä valuutta- että

polttoainejohdannaiset. Viimeisen neljänneksen toiminnallisessa tuloksessa realisoituneiden tappioiden osuus on 3,0 miljoonaa euroa.

Omaan pääomaan sisältyy suojauslaskentaan liittyvä käyvän arvon rahasto, jonka arvoon öljyn hinta- ja valuuttamuutokset vaikuttavat. Erän suuruus katsaushetkellä oli laskennallisten verojen jälkeen 35,2 miljoonaa euroa (-25,2), mikä sisältää valuutta- ja polttoainejohdannaiset sekä vähemmässä määrin muita rahoituseriä.

Yhdysvaltain dollarin vahvistumisella suhteessa euroon oli noin 11 miljoonan euron negatiivinen vaikutus Finnairin vuoden 2010 toiminnalliseen tulokseen. Joulukuun lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 71 prosenttia. Merkittävä osa Finnairin myynnistä tapahtuu muissa valuutoissa kuin euroissa, jolloin euron heikentyminen yleisesti vaikuttaa myönteisesti näihin tuottoihin.

Norwegian Air Shuttlen osakkeiden arvonnousu vuonna 2010 vaikutti Finnairin omaan pääomaan noin 1,5 miljoonaa euroa laskennallisten verojen jälkeen. Finnair omistaa Norwegian Air Shuttlen osakkeista runsaat viisi prosenttia.

Osake

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2010 lopussa 645,8 miljoonaa euroa (480,5) ja päätöskurssi oli 5,04 euroa. Vuoden 2010 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 5,72 euroa (5,24), alin kurssi 3,61 euroa (3,52) ja keskipurssi 4,49 euroa (4,15). Osakkeita vaihdettiin NASDAQ OMX Helsingin pörssissä 27,3 miljoonaa (13,8) kappaletta arvoltaan 122,5 miljoonaa euroa (57,5).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli vuoden lopussa 128 136 115 kappaletta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8), suorien ulkomaisten omistusten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 15,2 prosenttia (16,5).

Finnairin hallussa oli 31.12.2010 yhteensä 410 187 kappaletta Finnairin osakkeita, joiden osuus yhtiön koko osakepääomasta oli 0,3 prosenttia. Osakkeita palautui yhtiölle vuoden 2010 aikana yhteensä 22 758 kpl. Palautukset liittyvät osakepalkkiojärjestelmään 2007–2009, jonka ansaintajaksolta 2007 osanottajille siirrettyjä osakkeita palautui, koska saajien työsuhteisiin liittyvät ehdot eivät täyttyneet.

Finnairin osakepalkkiojärjestelmä kannustaa avainhenkilöitä hankkimaan yhtiön osakkeita. Noin 70 avainhenkilöä hankki viime vuonna yhteensä runsaat 130 000 Finnairin osaketta.

Tarkempi selvitys osakkeesta on vuosikertomuksen taloudellisessa katsauksessa.

Hallinto

31.3.2010 pidetyssä yhtiökokouksessa Finnair Oyj:n hallitukseen seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen loppuun asti kestäväälle kaudelle valittiin entisistä jäsenistä Christoffer Taxell hallituksen puheenjohtajaksi sekä jäseniksi Elina Björklund, Sigurdur

Helgason, Satu Huber, Ursula Ranin, Veli Sundbäck ja Pekka Timonen. Lisäksi uutena jäsenenä valittiin Harri Sailas.

Yhtiökokous valitsi varsinaisiksi tilintarkastajiksi KHT Jyri Heikkisen sekä KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n, jossa yhtiön päävastuullisena tilintarkastajana toimii Eero Suomela. Varatilintarkastajiksi valittiin KHT Tuomas Honkamäki ja KHT Timo Takalo.

Toimitusjohtaja Jukka Hienonen luopui toimitusjohtajan tehtävistä 31.1.2010. Uutena toimitusjohtajana 1.2.2010 aloitti KTM Mika Vehviläinen. Hän siirtyi Nokia Siemens Networksin operatiivisen johtajan (COO) tehtävästä ja aloitti Finnairin palveluksessa 5.1.2010.

Asiakaspalvelujohtajana toiminut Timo Riihimäki siirtyi pois yhtiön palveluksesta ja hänen tilallaan aloitti konsernin henkilöstöjohtajana toiminut Anssi Komulainen 10.5.2010 alkaen. Uudeksi henkilöstöjohtajaksi valittu psykologian maisteri Manne Tiensuu aloitti tehtävässään 1.10.2010.

Finnair-konsernin lakiasiaintoimitusjohtaja Sami Sarelius nimitettiin Finnair Oyj:n johtoryhmän jäseneksi 20.8.2010 alkaen. Hän toimii myös Finnair Oyj:n hallituksen ja johtoryhmän sekä Finnair-konsernin johtokunnan sihteerinä.

Finnairin johtoryhmässä tehtiin tehtävien uudelleenjärjestelyjä 1.9.2010 alkaen. Varatoimitusjohtaja Lasse Heinonen jatkaa Finnair Oyj:n toimitusjohtajan sijaisena ja hänellä on linjavastuu Finnairin rahtitoiminnoista, teknisistä toiminnoista, catering-toiminnoista sekä maa- ja kiinteistöpalveluista.

Konsernin talousjohtajaksi siirtyi Erno Hildén operatiivisista toiminnoista. Hänen alaisuudessaan toimii myös konsernin laivastoyhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Operatiivisista toiminnoista vastaavaksi johtajaksi siirtyi Ville Iho.

Tilikauden jälkeen johtoryhmässä on tapahtunut kaksi muutosta. Resurssienhallinnasta vastaavana johtajana aloitti 11.1.2011 Gregory Kaldahl. Hän oli aiemmin United Airlinesin palveluksessa. Viestintä- ja yhteiskuntasuhteiden johtaja Christer Haglund siirtyy pois yhtiöstä toisen yrityksen palvelukseen huhtikuun puolivälissä.

Myös tytäryhtiöiden johdossa ja Finnair-konsernin johtokunnassa tapahtui muutoksia. Northport Oy:n toimitusjohtaja Jukka Hämäläinen siirtyi pois yhtiön palveluksesta 31.7.2010. Uudeksi toimitusjohtajaksi 1.8.2010 alkaen nimitettiin Ari Kuutschin, joka siirtyi uuteen tehtävään Finnair-konsernin henkilöstöhallinnosta.

Finnair-konsernin johtokuntaan kuuluvat Finnair Oyj:n johtoryhmän jäsenten lisäksi Finnairin catering-liiketoiminnan johtaja Kristina Inkiläinen, Northport Oy:n toimitusjohtaja Ari Kuutschin, Finnairin rahtiliiketoiminnan johtaja Antero Lahtinen ja tekniikkaliiketoiminnan johtaja Kimmo Soini.

Finnair-konsernin johtokuntaa laajennettiin kesäkuun alusta alkaen. Nykyisten jäsenten lisäksi johtokunnan jäseniksi nimitettiin myyntijohtaja Petri Schaaf, lentotoimintaryhmän johtaja Markku Malmipuro ja matkustamopalveluosaston

johtaja Kati Lehesmaa. Lisäksi johtokuntaan tuli pysyvästi kaikkien henkilöstöjärjestöjen edustus. Aiemmin henkilöstön edustajien jäsenyys johtokunnassa on vuorotellut eri henkilöstöjärjestöjen välillä.

Ansiolentotoimiluvan tarkoittamana vastuullisena johtajana (Accountable Manager) toimii operatiivisissa toiminnoissa tapahtuneiden muutosten jälkeen Ville Iho.

Aurinkomatkojen toimitusjohtaja Jukka Salama jäi eläkkeelle 31.12.2010. Hänen tilalleen valittu Aurinkomatkojen kaupallinen johtaja Tuomo Meretniemi aloitti toimitusjohtajana 1.1.2011.

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä sekä johdon palkoista ja palkitsemisperiaatteista on esitetty vuosikertomuksen taloudellisen raportin Hallintoperiaatteet-osiossa.

Henkilöstö

Vuoden 2010 aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 7 578, mikä oli 13,9 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli 3 524 henkilöä. Tekniikan, catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 2 685 ja matkapalveluiden 1 110. Muissa toiminnoissa työskenteli 259 henkilöä. Finnair-konsernilla oli vuoden 2010 lopussa 7 616 henkeä, mikä on 329 henkeä vähemmän kuin vuotta aikaisemmin.

Finnair-konsernin palveluksessa oli vuoden lopussa ulkomailla noin 750 henkilöä, joista 250 työskenteli Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 500 henkilöä on Baltian-maissa ja Venäjällä toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa sekä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Ulkomaan henkilöstö sisältyy konsernin henkilöstön kokonaismäärään.

Kokoaikaisia henkilöstöstä oli 95 prosenttia. Puolet osa-aikaisista oli osittaisella hoitovapaalla olevia työntekijöitä. Toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 96,5 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 44 vuotta. Yli 50-vuotiaita oli runsaat 28 prosenttia ja alle 30-vuotiaita seitsemän prosenttia.

Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä oli 17. Yli 20 vuotta Finnair-konsernin palveluksessa olleita on 39 prosenttia henkilöstöstä. 12 prosenttia on palvellut yli 30 vuotta.

Finnair-konsernin henkilöstössä on naisia 53 prosenttia ja miehiä 47 prosenttia. Finnair Oyj:n hallituksen kahdeksasta jäsenestä kolme on naisia.

Kesäkuussa 2010 solmittiin Finnairin Insinöörejä edustavan FIRY:n ja Finnairin Ylempien FYT:n kanssa vuoden sopimukset, jotka ovat voimassa 31.5.2011 saakka. Kesäkuussa solmittiin myös Finnairin Teknisten kanssa kaksivuotinen sopimus, joka on voimassa 31.5.2012 saakka. Sopimukseen liittyvästä palkankorotuksesta sovitaan kuluvan vuoden kevään aikana.

Suomen Lentovirkailijoiden työehtosopimus on voimassa 30.4.2011 ja lentäjiä edustavan SLL:n sopimus on voimassa 30.11.2011 saakka.

Maapalveluhenkilöstöä ja osaa teknistä henkilöstöä edustavan Ilmailualan Unioni IAU:n työehtosopimus päättyi elokuun lopussa. IAU toteutti lokakuussa teknisen henkilöstön kaksipäiväisen lakon. Uusi kolmivuotinen työehtosopimus tehtiin, mikä lopetti työtaistelun.

Matkustamohenkilöstöä koskeva työehtosopimus päättyi huhtikuussa 2010. Helmikuussa käynnistetyt neuvotteluissa Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY:n kanssa ei päästy sopimukseen, vaan SLSY toteutti joulukuussa kymmenen päivää kestäneen lakon, joka pysäytti Finnairin lentotoiminnan suurimmalta osaltaan. Lakko päättyi kolmivuotisen työehtosopimuksen solmimiseen.

Vuonna 2009 Finnair Tekniikassa ja matkustamopalveluosastolla tehtiin henkilöstöjärjestöjen kanssa vakautussopimukset, jotka päättyivät vuoden 2010 lopussa. Vakautussopimuksilla saatiin hillittyä henkilöstökulujen kasvu.

Muissa henkilöstöryhmissä säästötoimet on toteutettu lomautuksina tai muina henkilökohtaisina ansioleikkauksina. Matkatoimistojen henkilöstömäärää on vähennetty toiminnan sopeuttamiseksi toimialan rakennemuutosta vastaavasti vuodesta 2008.

Vakautussopimusten päättyminen edellyttää uusia sopeutustoimia henkilöstökustannusten pitämiseksi kurissa. Finnairin tekniikkayhtiöissä käynnistyvät koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintalakiin perustuvat neuvottelut, joilla tavoitellaan arviolta 450 työpaikan vähenemää vastaavia rakenteellisia säästöjä. Kyse on lentokonehuoltojen liiketoimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten aiheuttamasta sopeutustarpeesta.

Vuoden 2010 aikana konsernin johto ja henkilöstön edustajat ovat työskennelleet löytääkseen sopivia toimintatapoja parantaa johtamis- ja toimintakulttuuria. Työntekijöiden ja johdon välistä kahdensuuntaista keskustelua on edistetty Nokka nousuun -kampanjalla.

Pääosin laatumittareihin perustuvaa kannustinpalkkioita vuodelta 2010, mukaan lukien henkilösivukulut, arvioidaan maksettavan henkilöstölle ja avainhenkilöstölle noin 17 miljoonaa euroa, josta kollektiivisten kannustimien osuus on noin 13 miljoonaa euroa. Osakepalkkiojärjestelmän mukaiset kannustimet ovat 800 000 euroa. Konsernitulokseen perustuvan voittopalkkion kriteerit eivät täyttyneet vuodelta 2010, eikä järjestelmän mukaista kannustinta makseta Henkilöstörahasolle.

Muutokset laivastossa

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2010 lopussa Finnair-konsernilla oli omassa liikenteessä yhteensä 63 matkustajalentokonetta. Finnairin koko laivaston keski-ikä on vajaat seitsemän vuotta, joten laivasto on yksi maailman nykyaikaisimmista.

Finnairin laajarunkolaivastoon liittyi alkuvuonna 2010 kaksi uutta Airbus A330-300 -koneetta ja viimeisellä neljänneksellä yksi. Vuodenvaihteessa Finnairin laivasto kasvoi vielä kahdella Airbus A340-300 -koneella, minkä jälkeen Finnairilla on kaukoliikenteessä yhteensä 15 koneetta. Viimeisimmät A340-300-koneet hankittiin joustavilla, noin neljävuotisilla leasing-sopimuksilla. Valtaosa kaukoliikennekoneista on alle kaksi vuotta vanhoja.

Osana laivastorakenteen harmonisointia Finnair luopui viime keväänä kolmesta lomaliikenteeseen vuokratusta Boeing 757-200 -koneesta, tilasi viisi uutta Airbus A321ER -koneetta sekä jatkoi jäljelle jääneiden neljän Boeing 757-koneen vuokra-aikaa. Jäljellä olevista neljästä Boeing 757 -koneesta luovutaan uusien A321ER-koneiden saapumisen yhteydessä 2013–2014. Finnair oli ensimmäinen lentoyhtiö, joka tilasi Airbusilta koneiden aerodynamiikkaa ja polttoainetaloutta parantavilla siivenkärkisiivillä (Sharklet) varustellun version.

Viimeinen kaukoliikenteen Boeing MD-11 -kone poistui Finnairin matkustajaliikenteestä helmikuussa 2010. Finnair muutti kaksi omistuksessaan ollutta MD-11-koneetta rahtikoneiksi ja myi ne heinäkuussa 2010 yhdysvaltalaiselle Neff Air -leasingyhtiölle. Koneiden omistus siirtyy tämän vuoden ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Kaupalla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen.

Finnair Aircraft Finance kasvatti myös konsernista ulos vuokrattujen Embraer E170-koneiden määrän kahdesta neljään vuokraamalla toukokuussa kaksi E170-koneetta Kenya Airways:lle neljän vuoden sopimuksella. Yksi E170-kone myytiin viime vuoden lopulla Alterhein Realco AG -yhtiölle ja omistus siirtyy keväällä 2011.

Ympäristö ja yhteiskuntavastuu

Finnair haluaa olla vastuullisen ja laatu-tietoisien matkustajan valinta. Siksi Finnair ottaa sosiaalisen, taloudellisen ja ympäristövastuun huomioon kaikessa toiminnassaan ja päätöksenteossään.

Finnair on uudistanut lentokalustoaan systemaattisesti vuodesta 1999 lähtien. Kaukoliikenteen laivastouudistuksen ensimmäinen vaihe saatiin päätökseen viimeisen neljänneksen aikana. Tällä hetkellä Finnair lentää maailman moderneimpiin kuuluvalla kalustolla. Tämän lisäksi päästöjä sekä energian ja materiaalien kulutusta minimoidaan operatiivisilla toimenpiteillä niin maassa kuin ilmassakin.

Finnair julkaisi keväällä uudet mittavat päästötavoitteet vuoteen 2017. Pyrkimyksenä on vähentää päästöjä 24 prosenttia istuinta kohden vuodesta 2009 vuoteen 2017 mennessä. Päästöjä on vähennetty määrätietoisesti jo aikaisemmin, joten vuodesta 1999 vuoteen 2017 vähennyksiä kertyy 41 prosenttia istuinta kohden.

Lentoliikenteen päästökauppa alkaa Euroopan Unionissa vuonna 2012. Se koskee kaikkia EU:n lentoasemilta lähteviä ja niille saapuvia lentoja. EU päästökaupassa maksutta jaettavien oikeuksien määrä kuten myös Finnairin siitä määräytyvä osuus ovat edelleen avoimia. Lisäksi toiselle päästökaupakaudelle 2013–2020 sääntöjä ei ole vielä lopullisesti määriteltä, mikä hankaloittaa päästökauppaan varautumista yhtiössä. Finnair on toimittanut hyväksytysti todentamissuunnitelman viranomaisille.

Finnair pyrkii vaikuttamaan eri toimijoiden kanssa yhteistyössä siihen, että järjestelmästä tulisi maailmanlaajuinen, eikä se vääristäisi toimialan kilpailua.

Finnair osallistuu aktiivisesti yhteiskuntavastuutyöhön ja keskusteluun sidosryhmiensä kanssa. Finnair raportoi kestävän kehityksen periaatteistaan ja mittareistaan kansainvälisen GRI -ohjeistuksen mukaan jo toista vuotta. Vuoden 2009 raportti määriteltiin parhaaseen luokkaan A. Finnair raportoi myös neljättä kertaa toimintansa ympäristövaikutuksista kansainvälisessä CDP (carbon disclosure project) -järjestelmässä.

Finnair tukee kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n visiota päästöttömästä lentämisestä vuonna 2050.

Liiketoiminta-alueiden kehitys

Finnair-konsernin tilinpäätöksen ensisijainen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoitavat liiketoiminta-alueet ovat 1.10.2009 alkaen Lentoliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahtiliiketoiminnasta, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan sekä rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot, Asiakaspalvelutoiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Aircraft Finance Oy sekä vuoden 2010 alusta myös Finnair Flight Academy Oy.

Liiketoiminta-alueen avainluvut vuonna 2010

Tunnusluku, milj. euroa	2010	2009	Muutos %
Segmentin liikevaihto	1 740,4	1 537,9	13,2
Toiminnallinen liiketulos*	1,9	-161,4	-

* ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia sekä ilman kertaluonteisia eriä

Liikevaihdon kasvuun vaikuttivat myönteisesti merkittävästi parantuneet reittiliikenteen yksikkötuotot sekä rahdin volyymin kasvu. Kannattavuutta paransivat edellisvuoden syvästä tappiosta toteutetut tehostamistoimet. Kannattavuutta rasittivat puolestaan huhtikuussa niin sanotusta tuhkakriisistä johtunut viikon mittainen lentoliikenteen pysähdys sekä joulukuussa toteutunut matkustamohenkilöstön lakko. Liiketoiminta-alueen vuositulos on aiempina vuosina ollut tappiollinen.

Liikennesuoritteiden ja yksikkötuottojen kehitys vuonna 2010

Suorituskykyilmaisoin (KPI)	Muutos %
Kokonaismatkustajamäärä (reitti- ja lomalennot), 7,1 miljoonaa	-4,0
Reittiliikenteen matkustajamäärä, 6,2 miljoonaa	-0,9
Tarjotut henkilökilometrit (reittiliikenne)	1,0
Myydyt henkilökilometrit (reittiliikenne)	2,5
Myydyt henkilökilometrit (Aasian-reittiliikenne)	7,9
Matkustajamäärä (Aasian-reittiliikenne), 1,2 miljoonaa	7,4
Matkustajakäyttöaste (reittiliikenne), 74,5 %	1,1 %-yks.
Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto myydyltä henkilökilometrilta	9,3
Lomalentojen matkustajamäärä, 0,9 miljoonaa	-21,0
Tarjotut henkilökilometrit (lomalennot)	-24,5
Myydyt henkilökilometrit (lomalennot)	-23,4
Matkustajakäyttöaste (koko liikenne), 86,8 %	1,2 %-yks.
Kuljetetun rahdin määrä, 123,1 miljoonaa kiloa	38,0
Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikipometrilta	18,8

Yksikkötuottojen muutoksiin vaikutti liikematkustuksen kysynnän kasvu toisesta vuosineljänneksestä alkaen. Yksikkötuottojen kasvu oli voimakkainta Aasian-liikenteessä, missä myös liikematkustuksen kysynnän kasvu oli selvintä. Kotimaanliikenteessä hintataso on ollut lähes edellisvuoden tasolla.

Liikematkustuksen kysynnän kasvu on ollut selvästi kokonaiskysynnän kasvua voimakkaampaa. Bisnes-luokan matkustajien osuus reittiliikenteessä on vajaan kuusi prosenttia, Aasian-liikenteessä yli 11 prosenttia. Kysynnän kasvu tulee enimmäkseen Suomen ulkopuolelta.

Rahtituotot ovat runsaat 12 prosenttia koko Lentoliikenne-segmentin tuotoista. Rahtikysyntä Aasiasta Eurooppaan on kasvanut nopeasti. Finnair haluaa hyödyntää voimakkaan rahtiliikenteen kasvun.

Rahtivolyymin voimakkaaseen kasvuun on vaikuttanut toukokuussa aloitettu säännöllinen rahtireittiliikenne Helsingistä Hongkongiin ja Souliin sekä loppuvuodesta myös New Yorkiin. Rahtiliiketoiminta oli vuonna 2010 selvästi voitollinen. Vahvan kysynnän vuoksi matkustamohenkilöstön lakonkin aikana muutamilla matkustajakoneilla lennettiin rahtia.

Lisääntyneestä rahtikysynnästä johtuen Finnair-konsernin rahtitoiminnoista vastaava tytäryhtiö Finnair Cargo Oy tutkii mahdollisuutta osallistua hankkeeseen, jonka tavoitteena on aloittaa mannertenvälinen rahtikoneliikenne Helsingistä. Amerikkalainen yritys Neff Capital Management LLC suunnittelee rahtilentoyhtiön perustamista Suomeen. Finnair Cargo harkitsee vähemmistöosakkuutta yhtiössä.

Kansainvälisessä matkustajareittiliikenteessä Suomesta lähtevistä lennoista Finnairin markkinaosuus on noin 50 prosenttia. Erityisesti Aasian-lentojen markkinaosuus on kasvanut pääkilpailijoihin nähden. Kotimaassa Finnair on lisännyt kapasiteettia vastatakseen kiristyneeseen kilpailuun.

Alkuvuoden runsaista liikenteen epäsäännöllisyyksistä johtuen reittiliikenteen lentojen saapumistäsmällisyys vuonna 2010 heikkeni edellisvuodesta 4,5 prosenttiyksikköä 82,2 prosenttiin (86,7). Vuoden vaihteen vaikeuksien jälkeen täsmällisyyskehitys parani selvästi.

Lomalentojen tarjontaa supistettiin yli 20 prosenttia laivaston yhtenäistämisen yhteydessä, kun keväällä 2010 lomalentoihin käytettävää Boeing 757 -laivastoa supistettiin kolmella koneella.

Finnairin markkinaosuus Suomen tilauslentoliikenteessä on laskenut, koska useat matkanjärjestäjät ovat lisänneet emokonserniensa lentoyhtiöiden käyttöä Suomen markkinoilla. Tavoitteena on saada voitettua markkinaosuutta takaisin omalla tuotannolla sekä konsernin ulkopuolelta vuokratulla kapasiteetilla.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä cateringtoiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös valtaosa konsernin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnin ja ylläpidon sekä toimitilapalvelujen hankinta. Lentotoimintapalvelujen liiketoiminta koostuu pääosin konsernin sisäisestä palvelutuotannosta. Liiketoiminta-alueen liikevaihdosta neljännes muodostuu konsernin ulkopuolisesta liiketoiminnasta.

Liiketoiminta-alueen avainluvut vuonna 2010

Tunnusluku, milj. euroa	2010	2009	Muutos %
Segmentin liikevaihto	429,0	421,3	1,8
Toiminnallinen liiketulos*	8,1	7,3	11,0

* ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia sekä ilman kertaluonteisia eriä

Ulkoisen liikevaihdon kasvu Lentotoimintapalvelut-segmentissä on riippuvaista Finnair-konsernin ulkopuolisen liiketoiminnan osuuden kasvusta. Liikevaihto nousi hieman vuodesta 2009 ja kannattavuus parani toiminnan tehostamisen, henkilöstön kanssa tehtyjen vakautussopimusten sekä irtisanomisten ja lomautusten ansiosta.

Liiketoiminta-alueen positiivinen liiketulos syntyy pääosin catering-liiketoiminnassa, joka on Lentotoimintapalveluista kannattavinta. Catering-liiketoiminta jakautuu ateriavalmistukseen ja siihen liittyvään logistiikkaan sekä travel retail -toimintoihin, joihin kuuluvat lennoilla tapahtuva myynti ennakkotilauspalveluineen ja lentoasemamyymälät Helsingissä, Tampereella ja Turussa.

Finnair Cateringin liikevaihto on laskenut palvelukonseptien muutosten, Helsinki-Vantaan terminaaliremontin sekä lomalentojen vähenemisen vuoksi, kannattavuus on kuitenkin pysynyt tyydyttävällä tasolla. Yksikössä on toteutettu sopeutustoimia, joilla työvoima on mitoitettu muuttuneen kysynnän määrään. Catering-liiketoiminnan liikevaihdosta 35 prosenttia tulee Finnair-konsernin ulkopuolelta.

Finnair Tekniikka yhtiöitettiin tilikauden 2010 alussa kahdeksi tytäryhtiöksi; Finnair Technical Services Oy:ksi ja Finnair Engine Services Oy:ksi. Yhtiöiden liikevaihto kasvoi.

Kasvusta merkittävä osa tuli Finnair-konsernin ulkopuolisen liikevaihdon kasvusta. Finnair-konsernin ulkopuolisen liikevaihdon osuus on runsaat xx prosenttia.

Finnair Tekniikan toiminnallinen liike-tulos oli vuonna 2010 tappiollinen, joskin edellisvuotta vähemmän. Tappio syntyy ennen muuta työvoimavaltaisessa lentokoneiden huolto- ja korjaustoimintaan keskittyvässä Finnair Technical Services Oy:ssä.

Finnairin huoltopalvelujen kilpailukyky lentokoneiden kansainvälisillä huoltoliiketoimintamarkkinoilla on heikko, minkä vuoksi tulevien huoltojen tilauskanta on vähäinen. Toiminnan sopeuttamiseksi Finnairin tekniikkayhtiöissä käynnistetään kaikkia 1 600 työntekijää koskevat yt-neuvottelut, joiden tavoitteena on saada 450 työpaikan vähenemää vastaavat rakenteelliset säästöt.

Maapalveluja tuottava Northport Oy on edelleen tappiollinen, vaikka kannattavuus paranikin vuonna 2010. Sopeutustoimia toiminnan kannattavuuden parantamiseksi jatketaan.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat konsernin matkanjärjestäjät eli Aurinkomatkat sekä sen Virossa toimiva tytäryhtiö Horizon Travel ja Pietarissa toimiva tytäryhtiö Calypso sekä matkatoimistot Area, Suomen Matkatoimisto (SMT) ja sen Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel. Lisäksi liiketoiminta-alueeseen sisältyy matkailu-alan ohjelmistoja ja ratkaisuja tuottava Amadeus Finland Oy.

Liiketoiminta-alueen avainluvut vuonna 2010

Tunnusluku, milj. euroa	2010	2009	Muutos %
Segmentin liikevaihto	316,9	346,5	-8,5
Toiminnallinen liike-tulos*	0,0	-4,3	-

* ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssausmuutoksia sekä ilman kertaluonteisia eriä

Suomen valmismatkamarkkina supistui viime vuonna kaksi prosenttia 945 000 matkaan. Pitkästä ennakkovarausajasta johtuen talouden nousu vaikuttaa viiveellä valmismatkojen kysyntään. Matkojen keskihinta laski kaksi prosenttia.

Epätavallisen lämmin ja pitkä kesä vähensi osaltaan rantalomien kysyntää. Huhtikuussa Islannin tulivuoren purkaus peruutti lennot viikoksi. Kohteisiin jääneiden matkustajien huolenpidosta ja paluukuljetuksista syntyi ylimääräisiä kustannuksia. Finnairin matkustamohenkilöstön lakko vaikutti haitallisesti Aurinkomatkojen myyntiin, vaikka lähes kaikki lomalennot lennettiin.

(siirto) Nettikaupan osuus vapaa-ajan matkojen myynnistä kasvaa ja tällä hetkellä noin puolet Aurinkomatkojen myynnistä tapahtuu verkossa. Aurinkomatkat myi valmismatkoja 290 000. Suomessa Aurinkomatkojen tuottamien matkojen keskihinta nousi, mutta yhtiön markkinaosuus laski matkustajamäärällä mitattuna 32 prosenttiin ja kokonaismyynnillä mitattuna 35 prosenttiin. Lama alensi valmismatkojen kysyntää

Pietarin ja Viron tytäryhtiöissä. Sopeutuksen ansiosta Venäjän liiketoiminnan tappio kuitenkin puolittui.

Joulukuussa Suomen Matkatoimiston ja Matkatoimisto Areal vapaa-ajan matkustukseen liittyneet toiminnot siirtyivät liikkeenluovutuksella Aurinkomatkoille. Päälekkäisyyksiä poistettiin yhdistämällä myynti- ja tuotanto-organisaatiot. Henkilöstömäärä väheni 45 hengellä.

(siirto) Kansainväliset nettimatkatoimistot ovat nopeasti vallanneet kolmanneksen Suomen lentolippumarkkinoista, mikä on kiristänyt kilpailua ja laskenut palvelupalkkioita.

Liikematkustus kääntyi kaksi vuotta kestäneen laman jälkeen syksyllä nousuun. Kilpailu kuitenkin painoi edelleen palvelumaksuja. Tuhkaviikko ja useat lentoyhtiöiden työtaistelutoimenpiteet hankaloittivat asiakkaiden matkustusta ja aiheuttivat lisäkustannuksia matkatoimistoille.

Kustannuskilpailukykyä parannettiin automaatioastetta ja työn tuottavuutta nostamalla. Henkilöstön vähentäminen ja rakenteelliset ratkaisut aiheuttivat noin viiden miljoonan euron kertaluontoiset kulut.

Finnairin matkatoimistot saavuttivat useita merkittäviä asiakkuusvoittoja sekä suurissa että keskisuurissa yrityksissä. Myös Baltiassa Finnair-konsernin matkatoimistojen myynti kääntyi nousuun. Joustavien ja tehokkaiden sopeutustoimenpiteiden ansiosta tuloskehitys oli Baltiassa vahvaa.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Finnairilla oli vuoden 2010 lopussa 65 viikoittaista reittilentoa Helsingistä yhdeksään Aasian-kohteeseen. Finnairin Aasian-kohteet ovat Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Soul ja Tokio. Kolmeen Japanin-kohteeseen Finnair liikennöi yhteensä 20 viikkovuoroa. Finnair lisäsi vuodenvaihteessa suoria lentoja Souliin, Nagoyaan, Osakaan ja Delhiin. Finnair lentää kaukolentoja lisäksi päivittäin New Yorkiin.

Ensi kesänä Finnair lentää Aasiaan yhteensä 74 viikkovuoroa 10 kaupunkiin: Hongkongiin 12 viikkovuoroa sekä päivittäin Tokioon, Osakaan, Nagoyaan, Souliin, Pekingiin, Shanghaihin, Bangkokiin ja uudelleen avatulla reitillä Singaporeen. Delhiin lennetään kuudesti viikossa.

Finnairin Aasian-verkoston kytkeytyy 40 Euroopan- ja 9 kotimaan reittikohdetta. Samalla tarjotaan runsas valikoima suoria yhteyksiä Suomesta muualle Eurooppaan. Finnair avasi elokuussa uuden yhteyden Helsingistä Tukholman Bromman kentälle. Reittiä lennetään kolme vuoroa päivässä. Uusi lento palvelee erityisesti Ruotsista Suomeen suuntautuvaa liikematkustusta. Myös Helsingistä Stuttgartiin avattiin elokuussa uudelleen reitti, jota lennetään kymmenen kertaa viikossa.

Lentomatikustajat valitsivat toukokuussa Finnairin Pohjois-Euroopan parhaimmaksi lentoyhtiöksi puolueettoman Skytrax-tutkimuskeskuksen kyselyssä. **oneworld**-allianssi valittiin Skytraxin tutkimuksessa maailman parhaaksi lentoyhtiöallianssiksi seitsemättä

kertaa. Joulukuussa myös amerikkalainen matkailijoille suunnattu Global Traveler -lehti nimesi **oneworldin** parhaaksi lentoyhtiöallianssiksi lukijatutkimuksen perusteella.

Toukokuussa Brysselin lentoasema myönsi Finnairille palkinnon täsmällisyydestä. Syyskuussa Finnair puolestaan valittiin parhaaksi lentoyhtiöksi Kiinassa, kun kiinalainen bisnes- ja luksusmatkustajille suunnattu lehti Voyage palkitsi Finnairin vuoden 2010 Travel Brand Award -kilpailussa.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaa on alkuvuonna 2010 uudistettu monipuolisempien käyttömahdollisuuksien tarjoamiseksi. Pisteitä voi matkustukseen liittyvien palveluiden lisäksi käyttää muun muassa Finnair Plus Shop -nettikaupan designtuotteisiin sekä hyväntekeväisyyteen esimerkiksi Lastenklinikan Kummien tai Itämeren hyväksi. Lastenklinikan Kummeille on vuoden kestäneen yhteistyön aikana lahjoitettu jo yli kuusi miljoonaa Finnair Plus -pistettä.

Keväällä uudistettiin palvelua Finnairin lennoilla. Osa turistiluokan tarjoilua muutettiin kesäkuusta alkaen monipuolisemmaksi ja samalla osin maksulliseksi.

Joulukuussa Finnair ilmoitti uudistavansa koko visuaalisen ja palveluidentiteettinsä viime keväänä julkistetun Visio 2020 -suunnitelman mukaisesti. Visuaalinen uudistus kattaa yritystunnuksen, lentokoneiden maalaukset ja matkustamoilmeen sekä virkapuvut ja palvelutilat.

Palveluidentiteetin uudistaminen käynnistyy ensi tammikuussa. Sen yhteydessä uudistetaan palveluperiaatteet asiakasodotuksista yksilöllisyyteen ja design-ajatteluun pohjautuen. Finnair haluaa vastata asiakastarpeisiin ja -odotuksiin ennakkoluulottomilla ja innovatiivisilla ratkaisuilla. Matkustuskokemus muotoillaan miellyttäväksi, helpoksi ja raikkaaksi kokonaisuudeksi.

Paljon matkustaville on tarjolla luotettavat ja helppokäyttöiset palvelut, jotka tekevät työmatkasta tehokkaan ja miellyttävän. Vapaa-ajanmatkustajille on saatavilla hinnaltaan kilpailukykyinen tuote, jota voi täydentää tarvitsemillaan laadukkailla lisäpalveluilla.

Syyskuun alussa uudistui myös matkatavaraohjeistus. Turistiluokan matkatavaran enimmäiskilomäärää korotettiin ja samalla maksuttomien kollien määrä rajoitettiin yhteen. Bisnesluokan asiakkaiden, Finnair Plus Platinum-, Gold- ja Silver-jäsenten, **oneworld**-tasojäsenten sekä turistiluokan kalleimpien lippujen ostajien osalta maksuttoman matkatavaran paino- ja kollimäärät ovat suuremmat.

Syyskuusta alkaen myös lomalentojen matkustajat ovat voineet tehdä lähtöselvityksen internetissä Helsingistä matkaan lähtiessä.

Finnair avasi syyskuussa nettisivuillaan uudistetun päästölaskurin. Laskuri on ainoa maailmassa, joka perustuu kvartaaleittain päivitettäviin toteutuneisiin kuorma- ja polttoaineenkulutuksiin. Laskelmat ovat PWC:n varmentamat. Muut laskurit perustuvat keskiarvoihin ja oletuksiin.

Finnair on ollut edelläkävijä sosiaalisen median hyödyntämisessä. Finnairin viime vuonna aloitetulla yritysblogilla on ollut yli puoli miljoonaa lukijaa ja maaliskuussa 2010 avatulla Finnairin Facebook-sivulla on noin 40 000 fania. Facebook-sivu on

osoittautunut tehokkaaksi ja vuorovaikutteiseksi asiakasviestinnän kanavaksi muun muassa poikkeustilanteissa.

Lokakuussa Finnair valitsi yli 5 200 hakijan joukosta neljä Quality Hunteria, jotka matkustavat kahden kuukauden ajan Finnairin lennoilla ja havainnoivat laatua niin lentomatalla, lentokentillä kuin perillä kohteissa. Quality Hunterit Hunterit kuvailivat kokemuksiaan blogeissaan osoitteessa www.finnair.com/rethinkquality. Rethink Quality -sivustoilla kävi yhteensä lähes 600 000 lukijaa 189 eri maasta kolmen kuukauden ajanjaksolla.

Viime vuosien aikana Finnairin viestintä on keskittynyt kansainväliseen mediaan yhtiön tunnettuuden lisäämiseksi kustannustehokkaasti. Nämä panostukset tuottavat kuukausittain 500 juttua, normaalin uutisvirran lisäksi, kansainvälisessä mediassa. Viime vuonna nämä Finnairia koskevat artikkelien levikki painetussa ja sähköisessä mediassa tavoitti vajaat 40 miljardia potentiaalista lukijaa.

Joulukuussa Finnair avasi uuden visuaalisen identiteetin mukaan uudistetun Silver Wings Loungen Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Mittavan remontin ja laajennuksen myötä lounge-tiloihin saatiin yli 60 prosenttia lisää tilaa, minkä ansiosta asiakkaiden yksilölliset tarpeet pystytään huomioimaan entistä paremmin. Lounge-tiloja voivat käyttää Finnair Plus Platinum-, Gold- ja Silver-jäsenet, oneworld Emerald- ja Sapphire-jäsenet sekä Finnairin bisnesluokan matkustajat.

Vuoden 2011 alussa Finnair toi yhteistyössä Diners Club Finlandin kanssa markkinoille uudenlaisen luottokortin, joka yhdistää Finnair Plus -jäsenkortin ja Diners Club -luottokortin. Kortilla maksaessaan asiakas ansaitsee omasta Finnair Plus -tasostaan riippuen kahdesta kolmeen Finnair Plus -pistettä kortilla maksettua euroa kohden kaikkialla maailmassa. Uudella kortilla pääsee myös veloitusetta yli 300 Diners Club -lentoasemaloungeen. Finnair Plus Gold- ja Platinum-tason jäsenet saavat kortin veloitusetta ja ilman vuosimaksua. Tarjolla on myös MasterCard-vaihtoehto.

Yhteistyö muiden lentoyhtiöiden kanssa

Yhteistyö **oneworld**-allianssin sisällä on aktivoitunut merkittävästi vuoden 2010 aikana. Allianssi on syventänyt jäsenten välistä yhteistyötä sekä hakenut yhteistä näkyvyyttä. **oneworld**-allianssi valittiin jälleen vuonna 2010 parhaaksi allianssiksi Globe Traveller -lehden vuosittaisessa lukijäänestyksessä.

Allianssi sai viime vuonna uuden toimitusjohtajan ja sen pääkonttori siirtyy Kanadan Vancouverista New Yorkiin.

oneworld-allianssi, jossa Finnair on ollut jäsenenä yli 10 vuotta, sai hyväksynnän Pohjois-Atlantin-yhteistyölleen EU-komissiolta sekä USA:n Department of Transportilta heinäkuussa. Hyväksynnän myötä Finnair, American Airlines, British Airways, Iberia sekä Royal Jordanian voivat laajentaa yhteistyötään Pohjois-Atlantin ylittävillä lennoillaan. Päätös on merkittävä erityisesti allianssien välisen kilpailun kannalta.

Saksan toiseksi suurin lentoyhtiö Air Berlin ja **oneworld**-lentoyhtiöallianssi ovat sopineet Air Berlinin liittymisestä allianssin jäseneksi vuonna 2012. Finnair ja Air Berlin sopivat lisäksi code share -yhteistyöstä Saksan ja Suomen välisessä liikenteessä, ja myöhemmin Finnairin Aasian-liikenteessä. Yhteistyön arvioidaan laajentuessaan merkittävästi vahvistavan Finnairin asemaa Saksan ja Aasian välisessä liikenteessä.

Intialaisen Kingfisher Airlinesin liittyminen **oneworld**-allianssin jäseneksi ensi vuonna laajentaa Finnairin yhteyksiä Intiassa. Kingfisher tuo **oneworld**iin 58 uutta kohdetta Intiassa.

Lokakuussa Finnair ilmoitti laajentavansa codeshare-yhteistyötään American Airlinesin kanssa kesäkaudella 2011, kun American Airlines aloittaa lennot Helsingistä Chicagoon. Reittiä lennetään kesäliikennekaudella päivittäin. Myös australialaisen **oneworld**-yhtiö Qantasin kanssa aloitetaan vuonna 2011 yhteistyöreitit Aasian ja Australian välillä.

Finnair ja Finncomm allekirjoittivat syyskuussa 2010 esisopimuksen yhtäältä 20 prosentin vähemmistöosuuden ostamisesta Finncommin lentoliikennetoimintaa harjoittavasta tytäryhtiöstä Finnish Commuter Airlines Oy:stä (FCA) ja toisaalta Finncomm-konsernin 12 ATR-lentokonetta omistavien niin sanottujen lentokoneyhtiöiden koko osakekannan hankkimisesta.

Osapuolten tarkoituksena on Finnairin lisäksi löytää ulkopuolisia sijoittajia FCA:han. Osapuolten väliset neuvottelut yritysjärjestelyn yksityiskohtaisista ehdoista ovat kesken. Tavoitteena on saada neuvottelut päätökseen ensimmäisen vuosineljänneksen aikana 2011.

Finnair ja Finncomm jatkavat yhteistyötä kotimaan ja Itämeren alueen syöttöliikenteessä.

Lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentotoimiala on globaalisti erittäin suhdanneherkkä toimiala. Bruttokansantuotteen, investointien ja kansainvälisen kaupan kehitys vaikuttavat voimakkaasti lentoliikenteen matkustaja- ja rahtikysyntään.

Matkustaja- ja rahtiliikenteen varauskannan lyhyiden takia ennustaminen pitkälle tulevaisuuteen on vaikeaa. Kevään 2010 tuhkakriisin kaltaiset odottamattomat ulkoiset shokit voivat nopeasti vaikuttaa lentoliikenteen kysyntäkehitykseen.

Yhden prosenttiyksikön muutos matkustajakäyttöasteessa vaikuttaa hieman alle 15 miljoonaa euroa konsernin liiketulokseen. Yhden prosentin muutos matkustajaliikenteen keskituotossa vaikuttaa vajaat 15 miljoonaa euroa konsernin liiketulokseen.

Polttoainekustannukset ovat runsaat 20 prosenttia konsernin kustannuksista sekä hinnan ja valuuttakurssien muutoksista johtuen yksi merkittävimmistä kustannusten epävarmuustekijöistä. Finnair varautuu polttoaineen ja valuuttakurssien heilahteluihin tekemällä suojaustarkoituksessa muun muassa optio- ja termiinisopimuksia. Myös suojausjärjestelyjen kustannusten nousu muodostaa riskin.

Kymmenen prosentin muutos polttoaineen maailmanmarkkinahinnassa vaikuttaa Finnairin liiketulokseen vuositasolla noin 18 miljoonaa euroa suojausten jälkeen. Kymmenen prosentin muutos euro-dollarikurssissa vaikuttaa vuositasolla noin 21 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen suojausten jälkeen. Polttoaineen markkinahinta euroissa on noussut viime vuodesta 34 prosenttia.

Finnairin harjoittama suojauspolitiikka vaimentaa polttoaineen hinnanmuutoksia. Finnairin suhteelliseen kustannuskilpailuasemaan vaikuttaa myös kilpailijoiden polttoaineen suojauspolitiikka. Keskeiset kilpailijat noudattavat suojauspolitiikassaan samantyyppisiä periaatteita kuin Finnair.

Näkymät

Lentomatkustuksen ja -rahdin kysynnän arvioidaan jatkuvan vahvana Finnairin markkina-alueilla kansantalouksien vahvistumisen ja sitä seuraavan vientiteollisuuden kasvun ansiosta. Kysyntäpohja antaa mahdollisuuden parantaa yksikkötuottoa edellisvuodesta.

Valmismatkojen kysynnän arvioidaan palaavan lamaa edeltävälle tasolle, mutta uuden ulkomaisen matkanjärjestäjän myötä kilpailu markkinoilla kiristyy.

Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteetin arvioidaan kasvavan vuonna 2011 yli kymmenen prosenttia viime vuodesta. Kasvu kohdistuu lähes yksinomaan Aasian-liikenteeseen, jossa Finnair lisää kapasiteettiaan runsaat 20 prosenttia. Reittiliikenteen henkilökilometrien määrän arvioidaan kasvavan ja lomalentojen suoritteen laskevan lievästi.

Finnair pyrkii maksimoimaan kokonaistuoton, minkä arvioidaan pitävän matkustajakäyttöasteen edellisvuoden tasolla tai hieman laskevan sitä. Yksikkötuoton arvioidaan olevan viime vuoden tasolla.

Finnairin polttoainekustannusten arvioidaan olevan kuluvana vuonna viimevuotista korkeammat kapasiteetin lisäyksestä ja kallistuneesta polttoaineesta johtuen.

Toimialan konsolidaatiokehityksen arvioidaan jatkuvan Euroopassa. Finnair arvioi omaa rooliaan kehityksessä sekä pyrkii hyödyntämään osakkeenomistajan kannalta parhaat vaihtoehdot. Yhteistyöverkoston kehittäminen vahvistaa Finnairin markkina-asemaa.

Matkustamohenkilöstön lakon vaikutukset varauskantaan sekä kysynnän kausivaihtelu heijastuvat ensimmäisen neljänneksen toiminnalliseen tulokseen, jonka arvioidaan olevan selvästi tappiollinen. Liikevaihdon arvioidaan kasvavan yli kymmenen prosenttia ja koko vuoden toiminnallisen tuloksen arvioidaan olevan voitollinen.

Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat ovat 339,4 miljoonaa euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa vuodelta 2010 ei jaeta.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuus

Finnair järjestää mediatilaisuuden 4.2.2011 klo 11 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30. Paikka on Lentäjätie 3, Helsinki-Vantaan lentoasema. Lisätiedot ja ilmoittautumiset: Teija Kirjavainen, puh. (09) 818 4941 tai teija.kirjavainen@finnair.fi

Finnair Oyj
Viestintä
Christer Haglund
viestintäjohtaja

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja, Erno Hildén
puh. (09) 818 8550
erno.hilden@finnair.fi

Viestintäjohtaja Christer Haglund
puh. (09) 818 4007
christer.haglund@finnair.fi

Talousviestintä- ja sijoittajasuhdejohtaja Taneli Hassinen
puh. (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

www.finnair.fi/konserni

FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖS TILIKAUDELTA 1.1. – 31.12.2010

AVAINLUKUJA

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos
Milj. euroa	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Liikevaihto	516,9	457,7	12,9	2.023,3	1.837,7	10,1
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	38,0	12,1	-	176,6	21,2	-
Lentokaluston leasemaksut	14,3	18,3	-21,9	63,1	74,4	-15,2
Toiminnallinen liikevoitto/-tappio, EBIT*	-6,7	-37,7	-	-4,7	-171,1	-
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutokset	5,6	4,2	-	-6,4	55,5	-
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja kertaluonteiset erät	-3,6	-7,9	-	-2,2	0,7	-
Liikevoitto/-tappio, EBIT	-4,7	-41,4	-	-13,3	-114,9	88,4
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	-5,4	-35,4	-	-23,0	-95,3	75,9

Liikevoitto, EBIT % liikevaihdosta *	-1,3	-8,2	-	-0,2	-9,3	-
EBITDAR % liikevaihdosta *	7,4	2,6	-	8,7	1,2	-
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK *	71,3	65,0	9,6	70,3	67,2	4,5
Lentotoiminnan yksikkökulut c/RTK *	72,6	72,9	-0,4	70,2	74,3	-5,5
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK *	45,9	45,6	0,7	45,6	43,6	4,6
Tulos /osake e (laimentamaton, laimennusvaikutuksella) **	-0,06	-0,29	-	-0,24	-0,76	-
Oma pääoma/ osake e	6,67	6,45	3,4	6,67	6,45	3,4
Bruttoinvestoinnit MEUR	27,1	8,8	-	183,5	347,6	-
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	5,2	1,9	-	9,1	18,9	-
Omavaraisuusaste %				36,2	34,2	
Velkaantumisaste % (Gearing)				27,8	26,8	
Oikaistu velkaantumisaste %				79,6	90,0	
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				-0,4	-7,8	
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)				-2,7	-12,1	

* ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia ja kertaluonteisia eriä.

Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK = Lentotoiminnan liiketoiminnan tuotot / lentotoiminnan RTK:t

Lentotoiminnan yksikkökulut c/RTK = Lentotoiminnan toiminnalliset kulut / lentotoiminnan RTK:t

Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK = Lentotoiminnan toiminnalliset kulut / lentotoiminnan ATK:t

** sisältää hybridilainan koron.

TUNNUSLUKUIJEN LASKENTAKAAVAT

Tulos / osake:

Kauden voitto

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä

Velkaantumisaste, %:

Korolliset nettovelat *100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

Operatiivinen liikevoitto:

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia ja kertaluonteisia eriä

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Osavuositarkastuksen luvut ovat tilintarkastamattomia.

Sijoitetun pääoman tuotto, %: (ROCE)

Tulos ennen veroja + korko- ja muut rahoituskulut *100

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskiarvo)

Korolliset nettovelat:

Korolliset velat - korolliset varat - pörssiosakkeet

Omavaraisuusaste, %:

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus *100

Taseen loppusumma - saadut ennakot

Oman pääoman tuotto, %: (ROE)

Tulos *100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskiarvo)

KONSERNIN TULOSLASKELMA

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos
Milj. euroa	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Liikevaihto	516,9	457,7	12,9	2.023,3	1.837,7	10,1
Valmistus omaan käyttöön	2,4	3,2	-25,0	8,7	4,7	85,1
Liiketoiminnan muut tuotot	3,9	3,8	2,6	14,0	14,9	-6,0
Käyttöomaisuuden myyntivoitot *	4,2	1,7	-	6,1	32,9	-
Liiketoiminnan tuotot	527,4	466,4	13,1	2.052,1	1.890,2	8,6
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	114,0	111,8	2,0	438,8	482,3	-9,0
Polttoaineet	106,6	101,2	5,3	431,7	450,3	-4,1
Lentokaluston leasemaksut	14,3	18,3	-21,9	63,1	74,4	-15,2
Muut vuokrat	27,0	20,3	33,0	88,0	81,4	8,1
Kaluston aineostot ja huolto	31,9	26,7	19,5	120,7	92,5	30,5
Liikennöimismaksut	44,9	40,0	12,3	188,5	171,1	10,2
Maaselvitys- ja cateringkulut	42,7	36,0	18,6	172,9	130,2	32,8
Valmismatkatuotannon kulut	34,5	34,4	0,3	120,0	131,1	-8,5
Myynti ja markkinointikulut	22,0	22,4	-1,8	83,7	77,2	8,4
Poistot	30,4	31,5	-3,5	118,2	117,9	0,3
Muut kulut	61,6	59,8	3,0	225,1	220,0	2,3
Toiminnalliset kulut yhteensä	529,9	502,4	5,5	2.050,7	2.028,4	1,1
Toiminnallinen liikevoitto, EBIT	-6,7	-37,7	-	-4,7	-171,1	-
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssausmuutokset	5,6	4,2	33,3	-6,4	55,5	-
Kertaluonteiset erät	-7,8	-9,6	-	-8,3	-32,2	-
Kulut yhteensä	532,1	507,8	4,8	2.065,4	2.005,1	3,0
Liikevoitto, EBIT	-4,7	-41,4	-	-13,3	-114,9	88,4
Rahoitustuotot	1,6	2,2	-27,3	6,5	8,9	-27,0
Rahoituskulut	-6,4	-4,6	39,1	-26,3	-18,7	40,6
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	-0,1	0,1	-	0,1	0,1	-
Tulos ennen veroja	-9,6	-43,7	-	-33,0	-124,6	73,5
Välittömät verot	3,9	8,3	-	10,2	29,4	-65,3
Kauden tulos	-5,7	-35,4	-	-22,8	-95,2	76,1

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden tuloksesta	-5,4	-35,4		-23,0	-95,3	
Määräysvallattomien omistajien osuus	-0,3	0,0		0,2	0,1	
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta kauden tuloksesta laskettu osakekohtainen tulos						
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,06	-0,29		-0,24	-0,76	
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,06	-0,29		-0,24	-0,76	

* Ei sisälly toiminnalliseen liikevoittoon.

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	38,6	46,1	48,1
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1.406,6	1.469,0	1.272,1
Osuudet osakkuusyhtiöissä	7,6	8,3	6,1
Muut rahoitusvarat	13,6	20,5	21,5
Laskennalliset verosaamiset	48,0	52,1	70,2
Yhteensä	1.514,4	1.596,0	1.418,0
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	47,5	36,8	35,1
Myyntisaamiset ja muut saamiset	252,3	197,5	231,8
Muut rahoitusvarat	517,3	598,2	373,8
Rahavarat	9,6	9,2	18,3
Yhteensä	826,7	841,7	659,0
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	70,7	19,4	19,4
Varat yhteensä	2.411,8	2.457,1	2.096,4
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	777,1	748,3	638,4
Yhteensä	852,5	823,7	713,8
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,8	0,9	1,1
Oma pääoma yhteensä	853,3	824,6	714,9

Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	103,3	99,1	120,6
Rahoitusvelat	677,7	637,4	261,1
Eläkevelvoitteet	2,5	0,0	6,1
Yhteensä	783,5	736,5	387,8
Lyhytaikaiset velat			
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	0,3	0,0	1,5
Varaukset	100,4	112,0	109,6
Rahoitusvelat	98,5	201,8	48,5
Ostovelat ja muut velat	575,8	582,2	834,1
Yhteensä	775,0	896,0	993,7
Velat yhteensä	1.558,5	1.632,5	1.381,5
Oma pääoma ja velat yhteensä	2.411,8	2.457,1	2.096,4

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma												
Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurs- sirahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Muun- toerot	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Määräys- vallat- tomien omistajien osuus	Oman pää- oman ehtoinen laina	Oman pää- oman ehtoisen lainan korot	Oma pääoma yhteen- sä
Oma pääoma 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	1,1	0,0	-	714,9
Osingonjako							0,0	0,0	-0,3	0,0	-	-0,3
Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 31.12.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	0,8	0,0	-	714,6
Oman pääoman ehtoinen laina								0,0	0,0	119,4	-	119,4
Tilikauden tulos							-95,3	-95,3	0,1		-	-95,2
Laajan tuloksen erät											-	
Muuntoerot						0,5		0,5			-	0,5
Myytävissä olevien rahavarojen muutos verojen jälkeen				12,0				12,0			-	12,0

Verojen osuus				-4,2				-4,2			-	-4,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen				73,3				73,3			-	73,3
Verojen osuus				-25,7				-25,7			-	-25,7
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	85,3	0,0	0,5	0,0	-9,5	0,0	0,0	-	-9,4
Oma pääoma yhteensä 31.12.2009	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,9	119,4	-	824,6

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma												
Milj. euroa	Osake pääoma	Ylikurs-sira-hasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pää-oman rahasto	Muun-toerot	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Määräys-vallat-tomien omistajien osuus	Oman pää-oman ehtoisen laina	Oman pää-oman ehtoisen lainan korot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2010	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,9	119,4	0,0	824,6
Osingonjako							0,0	0,0	-0,3	0,0	-	-0,3
Osakeperusteiset maksut							-0,1	-0,1			-	-0,1
Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 31.12.2010	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,2	704,2	0,6	119,4	0,0	824,2
Tilikauden tulos							-23,0	-23,0	0,2	0,0	-	-22,8
Laajan tuloksen erät											-	
Oman pääoman ehtoisen lainan korot							0,0	0,0		0,0	-8,0	-8,0
Verojen osuus											2,8	2,8
Muuntoerot						-0,5		-0,5	0,0		-	-0,5
Myytävissä olevien rahavarojen muutos verojen jälkeen				1,5				1,5			-	1,5
Verojen osuus				-0,5				-0,5			-	-0,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen				58,9				58,9			-	58,9
Verojen osuus				-20,7				-20,7			-	-20,7

Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	60,4	0,0	-0,5	-23,0	36,9	0,2	0,0	-8,0	29,1
Oma pääoma yhteensä 31.12.2010	75,4	20,4	147,7	35,2	247,2	0,0	215,2	741,1	0,8	119,4	-8,0	853,3

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma												
Milj. euroa	Osake pääoma	Ylikurs-sirahas-to	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pää-oman rahasto	Muun-toerot	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Määräys-vallat-tomien omistajien osuus	Oman pää-oman ehtoinen laina	Oman pää-oman ehtoisen lainan korot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	749,4	1,1	0,0	-	750,5
Laskenta-periaatteen muutos							-35,6	-35,6	0,0	0,0	-	-35,6
Oikaistu pääoma 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	1,1	0,0	-	714,9

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

	1.1.-31.12.2010	1.1.-31.12.2009
Milj. euroa		
Liiketoiminnan rahavirrat		
Kauden tulos	-22,8	-95,2
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	108,0	74,7
Korkokulut ja muut rahoituskulut	26,3	18,7
Korkotuotot	-6,2	-8,6
Muut rahoitustuotot	-0,2	-0,2
Osinkotuotot	-0,1	-0,1
Verot	-10,2	-29,4
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-20,0	32,7
Vaihto-omaisuuden muutos	5,8	-1,7
Osto- ja muiden velkojen muutos	0,4	-103,7
Maksetut korot	-19,1	-12,7

Maksetut rahoituskulut	-3,7	-2,3
Saadut korot	4,7	7,0
Saadut rahoitustuotot	0,1	0,2
Maksetut verot	-1,9	0,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	61,1	-120,6
Investointien rahavirrat		
Tytäryrityksen hankinnat	-0,1	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-5,2	-9,4
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin *	24,6	-316,1
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	112,0	-295,8
Myytävissä olevien osakkeiden nettomuutos	1,6	0,0
Aineellisten käyttöomaisuus- hyödykkeiden myynti	10,8	61,9
Saadut osingot	0,1	0,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	6,9	-1,6
Investointien nettorahavirta	150,7	-560,9
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot	49,5	611,1
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-219,4	-129,5
Oman pääoman ehtoinen laina, korot/pääoma	-10,8	119,4
Rahoituksen nettorahavirta	-180,7	601,0
Rahavirtojen muutos	31,1	-80,5
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	262,9	343,4
Rahavirtojen muutos	31,1	-80,5
Rahavarat tilikauden lopussa	294,0	262,9

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-31.12.2010	1.1.-31.12.2009
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa		
Poistot	118,7	132,8
Työsuhde-etuudet	7,0	-11,0
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutokset	6,4	-55,5
Muut oikaisut	-24,1	8,4
Yhteensä	108,0	74,7
Muut rahoitusvarat	517,3	598,2
Rahavarat	9,6	9,2
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	526,9	607,4
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-206,7	-318,7
Myytäviksi olevat osakkeet	-26,2	-25,8
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	294,0	262,9

* Lukuun ei sisälly A330 lentokoneiden rahoitusleasingjärjestelyt.

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LISÄTIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu noudattaen IAS 34, Osavuosikatsaukset standardia.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2009 noudattamien periaatteiden kanssa, lukuunottamatta uutta moottoreiden perushuollon kirjauskäytäntöä. moottoreiden perushuollon kirjauskäytäntöä. Yhtiö on kertonut yksityiskohtaisemmin osavuosikatsauksessa Q2 / 2010 käytännön vaikutuksesta vertailuvuoden tuloslaskelma- ja tase-eriin.

Seuraavat konsernin kannalta olennaisiksi todetut uudet standardit, standardien muutokset ja tulkintojen soveltaminen on otettu käyttöön vuoden 2010 alusta:

- IFRS 5 (muutos) *Myytävinä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät ja lopetetut toiminnot*. Muutos selventää, että IFRS 5 sisältää vaatimukset tiedoista, jotka on esitettävä myytävänä olevaksi luokitelluista pitkäaikaisista omaisuuseristä (tai luovutettavien erien ryhmistä) tai lopetettavista toiminnoista. Siinä myös selvennetään, että IAS 1:n mukaisia yleisiä vaatimuksia on kuitenkin noudatettava, erityisesti IAS 1:n kappaletta 15 (oikean kuvan antaminen) ja kappaletta 125 (arvioihin liittyvät epävarmuustekijät).

- IFRS 8 (muutos) *Toimintasegmentit*. Muutos selventää, että yhteisön on esitettävä segmentin varat tilinpäätöksessään ainoastaan, mikäli kyseistä tietoa raportoidaan säännöllisesti ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle. Lisäksi standardiin on tehty vähäisiä teknisiä muutoksia.

- IAS 7 (muutos) *Rahavirtalaskelma*. Muutoksen perusteella ainoastaan ne maksut, joiden seurauksena kirjataan omaisuuserä taseeseen, voidaan luokitella investointien rahavirroiksi.

- IAS 17 (muutos) *Vuokrasopimukset*. Muutos poistaa erityisohjeistuksen, joka koskee maa-alueen luokittelua rahoitusleasing- tai muuksi vuokrasopimukseksi. Tämän seurauksena maa-alueet tulee luokitella rahoitusleasing- tai muuksi vuokrasopimukseksi noudattaen yleisiä IAS 17 -standardin luokittelukriteereitä.

- IAS 39 (muutos) *Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen*. Muutos selventää, että ennenaikaisen takaisinmaksun mahdollistavat optiot, joiden toteutushinta kompensoi lainanantajan tulevien korkotuottojen menetystä pienentämällä uudelleensijoitusriskin aiheuttamaa taloudellista tappiota, liittyy läheisesti päävelkasopimukseen.

- IAS 39 (muutos) *Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen*. Muutos kappaleen 2 (g) poikkeukseen IAS 39 - standardin soveltamisalassa selventää, että (a) IAS 39 soveltuu vain sitoviin (termiini) sopimukseen hankkijan ja myyjän välillä hankinnan kohteen ostamiseksi jonain päivänä tulevaisuudessa; (b) termiinin juoksuajan ei tulisi ylittää kohtuullista ajanjaksoa joka tavallisesti tarvitaan vaadittavien hyväksymisten saamiseksi transaktion loppuun saattamiseksi; ja (c) kyseistä poikkeusta ei tulisi soveltaa optiosopimukseen, jotka toteutettaessa synnyttävät määräysvallan yhteisössä eikä vastaaviin sijoituksiin osakkuusyhtiöissä tai samanlaisiin transaktioihin.

- IAS 39 (muutos) *Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen*. Muutos selventää, että voitot ja tappiot rahavirran suojausinstrumentista suojattaessa tulevia rahavirtoja tulee siirtää omasta pääomasta tilikauden tulokseen sillä tilikaudella, jolla suojattu ennakoitu rahavirta vaikuttaa tilikauden tulokseen.

Näiden standardien käyttöönotolla ei ole ollut olennaista vaikutusta tässä osavuosisikatsauksessa.

Konsernin vuonna 2011 ja 2012 käyttöönotettavista IASB:n julkaisemista standardeista ja tulkinnoista tullaan selostamaan yksityiskohtaisesti tilinpäätöksen 2010 laadintaperiaatteissa.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA –HARKINNAT

Tilinpäätöstiedotteen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määriin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna.

Tämän tilinpäätöstiedotteen laatimisen yhteydessä johdon tekemät merkittävät konsernin laadintaperiaatteisiin ja keskeisiin epävarmuustekijöihin liittyneet arviot ovat samoja, joita sovellettiin vuositilinpäätöksessä 2009.

4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen segmenttijaon mukaisesti. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat lentoliikenne, lentotoimintopalvelut ja matkapalvelut. Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään arvoon.

LIIKETOIMINTASEGMENTTITIEDOT 1.1. - 31.12.2010

	Lentoliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa						
Ulkoinen liikevaihto	1.594,6	113,2	315,5			2.023,3
Sisäinen liikevaihto	145,8	315,8	1,4	-463,0		0,0
Liikevaihto	1.740,4	429,0	316,9	-463,0	0,0	2.023,3
Liikevoitto	-7,9	10,5	-2,3		-13,6	-13,3
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,1	0,1
Rahoitustuotot					6,5	6,5
Rahoituskulut					-26,3	-26,3
Tuloverot					10,2	10,2
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,2	-0,2
Kauden tulos						-23,0
Poistot	99,1	16,4	1,8	0,0	1,4	118,7

LIIKETOIMINTASEGMENTTITIEDOT 1.1. - 31.12.2009

	Lentoliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa						
Ulkoinen liikevaihto	1.387,2	105,8	344,7			1.837,7
Sisäinen liikevaihto	150,7	315,5	1,8	-468,0		0,0
Liikevaihto	1.537,9	421,3	346,5	-468,0	0,0	1.837,7
Liikevoitto	-182,1	29,8	-4,3		41,7	-114,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,1	0,1
Rahoitustuotot					8,9	8,9
Rahoituskulut					-18,7	-18,7
Tuloverot					29,4	29,4
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,1	-0,1
Kauden tulos						-95,3
Poistot	99,3	30,6	1,3	0,0	1,6	132,8

LIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Lentoliikenne	432,8	370,9	16,7	1.740,4	1.537,9	13,2
Lentotoimintapalvelut	109,8	111,1	-1,2	429,0	421,3	1,8
Matkapalvelut	90,2	94,0	-4,0	316,9	346,5	-8,5
Konsernieliminoinnit	-115,9	-118,3	-2,0	-463,0	-468,0	-1,1
Yhteensä	516,9	457,7	12,9	2.023,3	1.837,7	10,1

LIKEVOITTO ILMAN MYYNTIVOITTOJA, JOHDANNAISTEN KÄYVÄN ARVON MUUTOKSIA, HUOLTOJEN VALUUTTAKURSSAUKSEN MUUTOKSIA JA KERTALUONTEISIA ERIÄ VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Lentoliikenne	-8,1	-45,4	-82,2	1,9	-161,4	-101,2
Lentotoimintapalvelut	1,4	9,9	-85,9	8,1	7,3	11,0
Matkapalvelut	2,1	1,2	75,0	0,0	-4,3	-100,0
Kohdistamattomat erät	-2,1	-3,4	-38,2	-14,7	-12,7	15,7
Yhteensä	-6,7	-37,7	-82,2	-4,7	-171,1	-97,3

HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2010	2009	Muutos
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Lentoliikenne	3.524	3.925	-10,2
Lentotoimintapalvelut	2.685	3.347	-19,8
Matkapalvelut	1.110	1.289	-13,9
Muut toiminnot	259	236	9,7
Yhteensä	7.578	8.797	-13,9

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2010 konsernin vuosikertomuksessa esitettävien tietojen kanssa.

Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

JOHDANNAISSOPIMUKSET

Johdannaiset	31.12.2010				31.12.2009			
	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset, milj. euroa								
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):								
Polttoaineen valuuttasuojaus	324,2	12,7	-3,4	9,3	299,1	4,7	-7,7	-3,0
Lentokoneostojen suojaus								
Käyvän arvon suojaus	297,4	17,1	-1,7	15,4	491,0	11,2	-4,1	7,1
Rahavirran suojaus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leasemaksujen valuuttasuojaus	42,8	1,0	-0,4	0,6	36,2	0,3	-0,9	-0,6
Suojauslaskennassa olevat yhteensä	664,4	30,8	-5,5	25,3	826,3	16,2	-12,7	3,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	160,8	1,0	-4,8	-3,8	214,8	2,3	-1,4	0,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)								
Ostetut valuuttaoptiot	37,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Asetetut valuuttaoptiot	33,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Taseen suojaus (termiinit)	92,8	3,6	0,0	3,6	90,0	2,0	-0,1	1,9
Yhteensä	324,4	4,6	-5,0	-0,4	304,8	4,3	-1,5	2,8
Valuuttajohdannaiset yhteensä	988,8	35,4	-10,5	24,9	1.131,1	20,5	-14,2	6,3

JOHDANNAISSOPIMUKSET

	31.12.2010				31.12.2009			
	Nimellisarvo (tonnia/MWh)	Positiiviset käyvät arvot (Milj. euroa)	Negatiiviset käyvät arvot (Milj. euroa)	Käypä nettoarvo (milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia/MWh)	Negatiiviset käyvät arvot (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä nettoarvo (Milj. euroa)
Hyödykejohtannaiset								
Suojauslaskennassa olevat erät :								
Lentopetrolitermiinit	547.350	35,3	-5,2	30,1	538.600	13,4	-48,1	-34,7
Sähköjohtannaiset, MWh	127.402	1,3	0,0	1,3	0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:								
Lentopetrolitermiinit	101.750	6,6	0,0	6,6	48.400	1,1	-0,4	0,7
Gasoil termiinit	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Jet differential termiinit	22.000	0,6	0,0	0,6	120.500	4,3	0,0	4,3
Optiot								
Ostetut, lentopetroli, tonnia	83.750	4,7	0,0	4,7	68.000	0,8	0,0	0,8
Asetetut, lentopetroli, tonnia	162.750	0,0	-1,6	-1,6	80.500	0,2	-0,6	-0,4
Ostetut, gasoil, tonnia	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Asetetut, gasoil, tonnia	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Sähköjohtannaiset, MWh	39.157	0,1	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
Yhteensä		48,6	-6,8	41,8		19,8	-49,1	-29,3

JOHDANNAISSOPIMUKSET

	31.12.2010				31.12.2009			
	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
Korkojohdannaiset, milj. euroa								
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset								
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0	4,7	5,0	-7,6	-2,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	2,6	2,7	-3,9	-1,2	6,9	7,5	-11,3	-3,8
Yhteensä	2,6	2,7	-3,9	-1,2	11,6	12,5	-18,9	-6,4
Koronvaihtosopimukset								
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	25,0	0,0	-0,3	-0,3	20,0	0,0	-0,2	-0,2
Yhteensä	25,0	0,0	-0,3	-0,3	20,0	0,0	-0,2	-0,2
Osakejohdannaiset, milj. euroa								
Optiot								
Osto-optiot, osake	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

6. YRITYSHANKINNAT JA MYYNNIT

Konserni on myynyt osakkuusyhtiönsä Kiinteistö Oy Lentäjätie 3 ja ostanut virolaisen Back Office Services Estonia OU yhtiön, josta konsernin omistus on 100 %.

7. TULOVEROT

Tuloslaskelmaan on merkitty tulokseen perustuvat toiminnalliset ja laskennalliset verot perustuen voimassaoleviin verokantoihin.

8. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous 31.3.2010 päätti olla jakamatta osinkoa tilikaudelta 2009.

9. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.12.2010	31.12.2009
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1.534,5	1.339,6
Käyttöomaisuusinvestoinnit	183,5	413,2
Ennakoiden muutos	-62,3	-22,2
Vähennykset	-4,6	-63,3
Siirrot	-16,5	-
Poistot	-118,7	-132,8
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1.515,9	1.534,5

Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	19,4	19,4
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	70,7	19,4

10. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti. Muut kirjanpidossa esitetyt lainojen nostot liittyvät vanhoihin vakuudellisiin lainoihin, joiden poikkeuksellisesta sopimusrakenteesta johtuen nettolyhennys kirjataan bruttona sekä nostoksi että lyhennykseksi.

11. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.12.2010	31.12.2009
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	593,4	680,0
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	65,5	78,1
Muiden puolesta annetut takaukset	2,6	3,3
Yhteensä	661,5	761,4

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2010 olivat 1.100,0 miljoonaa euroa (1.100,0)

12. VASTUUT

Milj. euroa	31.12.2010	31.12.2009
Lentokaluston leasemaksuvastuut	282,3	226,5
Muut vastuut	249,8	270,4
Yhteensä	532,1	496,9

13. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumat esitetään Finnairin vuoden 2010 tilinpäätöksessä. Tilinpäätöshetken jälkeen ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia.

Liiketoimet ja avoimet saldot osakkuusyritysten kanssa olivat raportointikaudella merkitykseltään erittäin vähäisiä.

14. LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.12.2010

	Koko liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahtiliikenne
Matkustajat (1000)	7.139	3.588	147	1.243	1.274	6.251	887	
Muutos % ed.v.	-4,0	-2,3	-11,0	7,4	-3,1	-0,9	-21,0	
Rahti ja posti (1000 kg)	123.154	21.429	8.206	72.910	2.287	104.832	1.142	123.154
Muutos % ed.v.	38,0	16,8	23,5	23,0	-14,9	20,5	-10,7	38,0
Tarjotut hkm (milj.)	25.127	7.479	1.215	11.150	1.182	21.025	4.102	
Muutos % ed.v.	-4,3	-1,5	-8,0	4,1	-1,8	1,0	-24,5	
Myydyt hkm (milj.)	19.222	4.938	972	9.085	669	15.664	3.558	
Muutos % ed.v.	-3,6	-2,5	-11,0	7,9	-6,4	2,5	-23,4	
Matkustajakäyttöaste %	76,5	66,0	80,0	81,5	58,7	74,5	86,8	
Muutos %-yks. ed.v.	0,6	-0,7	-2,7	2,9	-6,6	1,1	1,2	
Tarjotut tnkm (milj.)	3.808							1.029
Muutos % ed.v.	-2,9							21,4
Myydyt tnkm (milj.)	2.471							749
Muutos % ed.v.	7,6							46,4
Kokonaiskäyttöaste %	64,9							72,8 *
Muutos %-yks. ed.v.	6,3							12,4

* Laskentaperusteena on käytetty keskimääräistä operatiivista kuljetuskapasiteettia.

15. LAAJAN TULOKSEN ERÄT

Laajassa tuloslaskelmassa esitetään aiemmin suoraan omaan pääomaan kirjatut suojauslaskennassa olevien erien realisoitumattomat johdannaisten arvomuutokset, joilla suojataan tulevaisuuden rahavirtoja sekä valuuttakurssien muutoksista aiheutuneet kurssierot.

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos
Milj. euroa	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Kauden tulos	-5,7	-35,4	-	-22,8	-95,2	-
Muut laajan tuloksen erät						
Oman pääoman ehtoisen lainan korot	-8,0	-	-	-8,0	-	-
Verojen osuus	2,8	-	-	2,8	-	-
Muuntoerot	0,0	0,0	-	-0,5	0,5	-
Myytavissä olevien rahavarojen muutos verojen jälkeen	4,2	0,1		1,5	12,0	
Verojen osuus	-1,4	0,0		-0,5	-4,2	
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen	30,9	29,0	-	58,9	73,3	-
Verojen osuus	-10,9	-10,2		-20,7	-25,7	
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	27,1	29,1	-	51,9	85,8	-
Kauden laaja tulos	21,4	-6,3	-	29,1	-9,4	-
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	21,7	-6,3		28,9	-9,5	
Määräysvallattomien omistajien osuus kauden laajasta tuloksesta	-0,3	0,0		0,2	0,1	

16. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut muita merkittäviä tapahtumia kuin tilinpäätöstiedotteessa jo selostettuja asioita.