

Hallituksen toimintakertomus

1.1.–31.12.2010

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 tulivuoren 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. Valmismatkakysyntä 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.

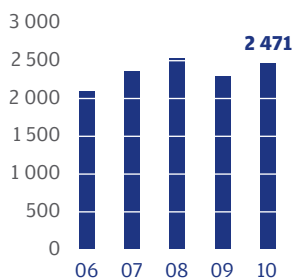
TALOUDELLINEN TULOS 1.1.–31.12.2010

Liikevaihdon nousu johtui pääosin parantuneista yksikkötuotoista kaikissa matkustaja- ja rahtiliikennelajeissa sekä tonnikipometreissä lasketun volyymin kasvusta. Rahtiliikenteen määrää kasvatatti 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

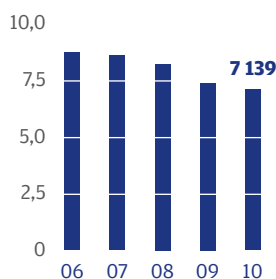
Myydyt tonnikipometrit

Milj. tnkm



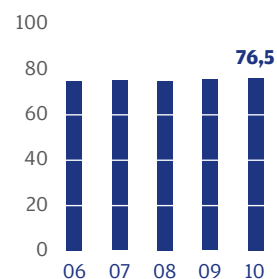
Matkustajamäärät

Milj. matkustajaa



Matkustajakäyttöaste

%



TALOUDELLISET TUNNUSLUVUT TAMMI-JOULUKUUSSA 2010

Tunnusluku, milj. euroa	2010	2009	Muutos %
Konsernin liikevaihto	2 023,3	1 837,7	10,1
Toiminnallinen liike-tulos *)	-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, euroa	-0,24	-0,76	-

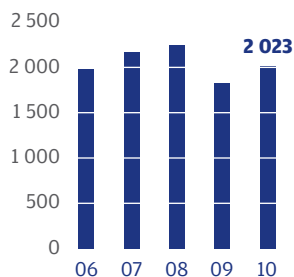
*) Ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia sekä ilman kertaluonteisia eriä.

LIIKENNESUORITTEIDEN JA YKSIKKÖTUOTTOJEN KEHITYS TAMMI-JOULUKUUSSA 2010

Suorituskykyilmais (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 henkilökilometrilta	9,9
Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikilometrilta	18,8
Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto tonnikilometrilta	3,4
Matkustajaliikenteen yksikkötuotto matkustajaa kohden	10,4

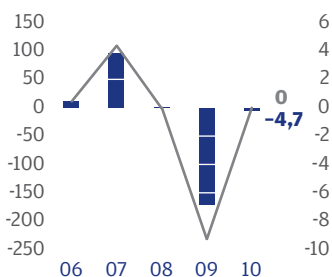
Liikevaihto

Milj. euroa

**Toiminnallinen liikevoitto, EBIT ***

Milj. euroa

■ % liikevaihdosta

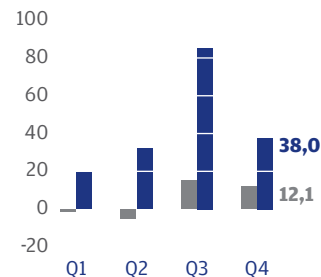


* Ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon sekä huoltojen valuuttakurssauksen muutoksia ja kertaluonteisia eriä.

Toiminnallinen EBITDAR*

Milj. euroa

■ 2009 ■ 2010



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

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 maa-selvityskuluja.

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.

INVESTOINNIT, RAHOITUS JA RISKIENHALLINTA

Joulukuun lopussa taseen rahavarat olivat 526,9 miljoonaa euroa (607,4). Nettovelkaantumisasaste (gearing) oli 27,8 prosenttia (26,8). Leasing-vastuilla oikaistu nettovelkaantumisasaste 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 takaaajina. 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 pankkitakauksia.

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 yritystodistusohjelmalla, joka oli tilinpäätöshetkellä kokonaan käyttämättömänä.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suunnitellut reittiliikenteen lentopetrolitoista 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 kaasuoiljin (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 liiketulokseen. Vuoden aikana tapahtunut johdannaisten käyvän arvon ja huoltovarausten valuuttakurssauksen muutos oli -6,4 miljoonaa euroa (+55,5).

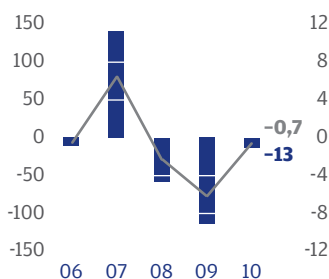
Tammi-joulukuun toiminnalliseen liiketulokseen sisältyy 24,5 miljoonaa euroa (tappio 133,7) polttoainesuojauksista johtuvia johdannaisten realisoituneita tappioita, jotka näkyvät tuloslaskelman polttoainerivillä. Luku sisältää sekä valuutattettua polttoainejohdannaisia. Viimeisen neljänneksen toiminnallisessa tuloksessa realisoituneiden tappioiden osuus on 3,0 miljoonaa euroa.

Omaan pääomaan sisältyy suojauslaskentaan liittyvä käyvän arvon rahasto, jonka arvoon öljyn

Liikevoitto, EBIT

Milj. euroa

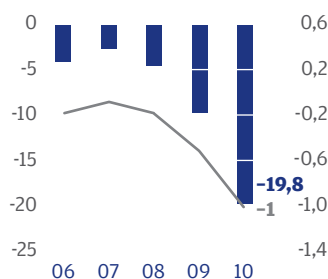
■ % liikevaihdosta



Rahoitustuotot ja -kulut

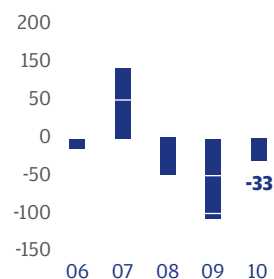
Milj. euroa

■ % liikevaihdosta



Tulos ennen veroja

Milj. euroa



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.

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 uudelleenjärjestelyä 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.

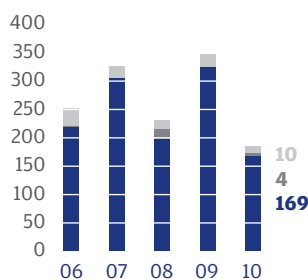
Myös tytäryhtiöiden johdossa ja Finnair-konsernin johtokunnassa tapahtui muutoksia. Northport Oy:n toimitusjohtaja Jukka Hämäläinen siirtyi pois yhtiön palveluksesta 31.7.2010. Uudeksi toimitusjohtajaksi 1.8.2010 alkaen nimitettiin Ari Kuutschin, joka siirtyi uuteen tehtävään Finnair-konsernin henkilöstöhallinnosta.

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.

Bruttoinvestoinnit

Milj. euroa

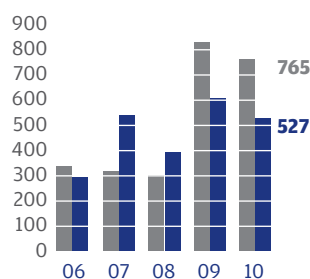
■ Muut investoinnit
■ Rakennukset
■ Lentokalusto



Korolliset velat ja likvidit varat

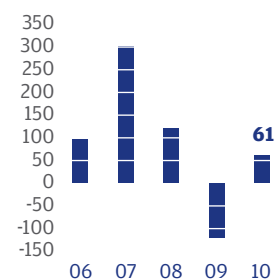
Milj. euroa

■ Korolliset velat
■ Likvidit varat



Liiketoiminnan rahavirta

Milj. euroa



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 yhteen-

laskettu 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.

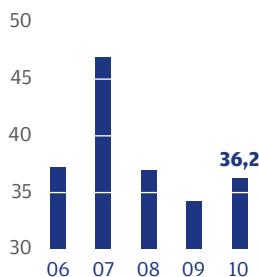
Maapalveluhenkilöstöä ja osaa teknistä henkilöstöä edustavan Ilmailualan Unioni IAU:n työehtosopimus päättyi elokuun lopussa. IAU toteutti lokakuussa teknisen henkilöstön kaksipäiväisen lakon. Uusi kolmivuotinen työehtosopimus tehtiin, mikä lopetti työtaistelun.

Matkustamohenkilöstöä koskeva työehtosopimus päättyi huhtikuussa 2010. Helmikuussa käynnistetyissä neuvotteluissa Suomen Lentomäntä- 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

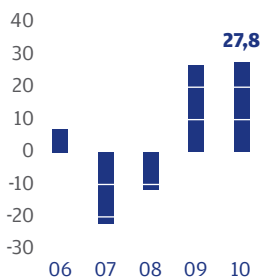
Omaparaisuusaste

%



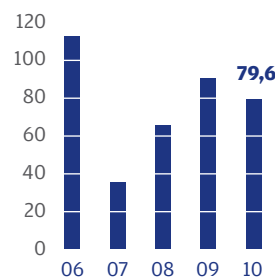
Nettovelkaantumisaste

%



Oikaistu nettovelkaantumisaste

%



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 yhteistointialakiin 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 perustuvia 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 täytyneet 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 -konetta ja viimeisellä neljänneksellä yksi. Vuodenvaihteessa Finnairin laivasto kasvoi vielä kahdella Airbus A340-300 -koneella, minkä jälkeen Finnairilla on kaukoliikenteessä yhteensä 15 konetta. 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 loma-liikenteeseen vuokratusta Boeing 757-200 -koneesta, tilasi viisi uutta Airbus A321ER -konetta

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 omistukseensa ollutta MD-11-konetta 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.

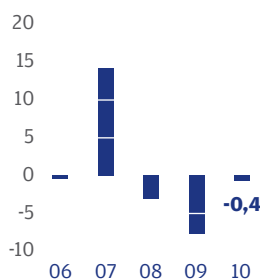
Finnair Aircraft Finance kasvatti myös konsernista ulos vuokrattujen Embraer E170 -koneiden määrän kahdesta neljään vuokraamalla toukuussa kaksi E170 -konetta Kenya Airwaysille neljän vuoden sopimuksella. Yksi E170-kone myytiin viime vuoden lopulla Alterhein Realco AG -yhtiölle ja omistus siirtyy keväällä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

YMPÄRISTÖ JA YHTEISKUNTAVASTUU

Finnair haluaa olla vastuullisen ja laatutietoisien matkustajan valinta. Siksi Finnair ottaa sosiaali-

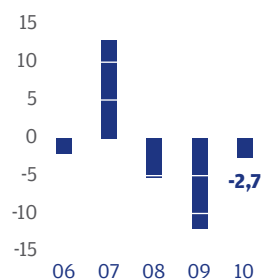
Sijoitetun pääoman tuotto

%



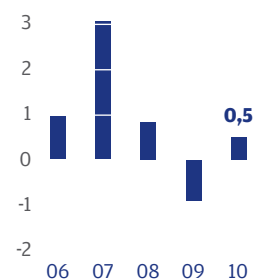
Oman pääoman tuotto

%



Rahavirta/osake

Euroa



sen, 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 määritelty, 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-ohjeituksen 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. Raportoivat liiketoiminta-alueet ovat 1.10.2009 alkaen Lentoliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteestä 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.

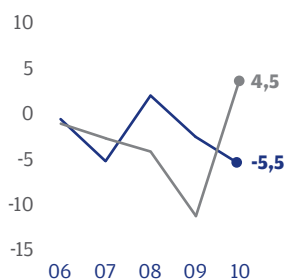
Liikevaihdon kasvuun vaikuttivat merkittävästi parantuneet reittiliikenteen yksikkötuotot sekä rahdin volyymin kasvu. Kannattavuutta paransivat edellisvuoden syvästä tappiosta toteutetut tehostamistoimet. Kannattavuutta rasittivat puolestaan huhtikuussa niin sanotusta tuhakkriisistä johtunut viikon mittainen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

Yksikkötuottojen muutoksiin vaikutti liikematkustuksen kysynnän kasvu toisesta vuosineljänneksestä alkaen. Yksikkötuottojen kasvu oli voimakkainta Aasian-liikenteessä, missä myös liikematkustuksen kysynnän kasvu oli selvintä.

Lentotoiminnan yksikkötuotot ja -kulut

Muutos % edellisestä vuodesta

- Yksikkötuotot, senttiä/RTK
- Yksikkökulut, senttiä/RTK

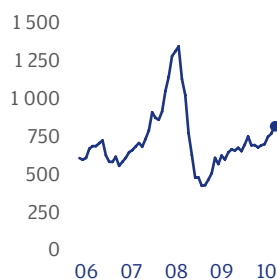


Lentopetrolin markkinahinta

(Jet Fuel NWE CIF Cargoes) 2006-2010

USD/tonni

- Jet Fuel, CIF NWE



LENTOLIIKENNE, 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.

LIIKENNESUORITTEIDEN JA YKSIKKÖTUOTTOJEN KEHITYS VUONNA 2010

Suorituskykyilmaisain (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 myydyttä 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

LENTOTOIMINTAPALVELUT, 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.

MATKAPALVELUT (MATKANJÄRJESTÄJÄT JA MATKATOIMISTOT), LIIKETOIMINTA-ALUEEN AVAINLUVUT VUONNA 2010

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

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

Kotimaanliikenteessä hintataso on ollut lähes edellisvuoden tasolla.

Liikematkustuksen kysynnän kasvu on ollut selvästi kokonaiskysynnän kasvua voimakkaampaa. Bisnes-luokan matkustajien osuus reittiliikenteessä on vajaat 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.

Rahtivolyymien 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 Aasianlentojen markkinaosuus on kasvanut pääkilpailuihin nähden. Kotimaassa Finnair on lisännyt kapasiteettia vastatakseen kiristyneeseen kilpailuun.

Alkuvuoden runsaasta liikenteen epäsäännöllisyyksistä johtuen reittiliikenteen lentojen saapumistämällisyys 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 tilauslento-liikenteessä 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 liikevaihdoista neljännes muodostuu konsernin ulkopuolisesta liiketoiminnasta.

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 liike-tulos syntyy pääosin catering-liiketoiminnassa, joka on Lentotoimintapalveluista kannattavinta. Catering-liiketoiminta jakautuu aterialvalmistukseen 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 terminaalioremontin sekä lomalentojen vähenemisen vuoksi, kannattavuus on kuitenkin pysynyt tyydyttävällä tasolla. Yksikössä on toteutettu sopeutustoimia, joilla työvoima on mitoitetu muuttuneen kysynnän määrään. Catering-liiketoiminnan liikevaihdoista 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 26 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 huolto-liiketoimintamarkkinoilla on heikko, minkä vuoksi tulevien huoltojen tilauskanta on vähäinen. Toiminnan sopeutta-

miseksi 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.

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. Koh-teisiin jääneiden matkustajien huolenpidosta ja paluukuljetuksista syntyi ylimääräisiä kustannuksia.

Finnairin matkustamohenkilöstön lakko vaikutti haitallisesti Aurinkomatkojen myyntiin, vaikka lähes kaikki lomalennot lennettiin.

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 Areen vapaa-ajan matkustukseen liittyneet toiminnot siirtyivät liikkeenluovutuksella Aurinkomatkaille. Päällekkäisyyksiä poistettiin yhdistämällä myynti- ja tuotanto-organisaatiot. Henkilöstömäärä väheni 45 hengellä.

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 auto- maatioastetta ja työn tuottavuutta nostamalla. Henkilöstön vähentäminen ja rakenteelliset ratkaisut aiheuttivat noin viiden miljoonan euron kertaluonteiset 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.

LENTOLIIKENTEEEN 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 viikkovuoroota. Finnair lisäsi vuodenvaihteessa suoria lentoja Souliin, Nagoyaan, Osakaan ja Delhiin. Finnair lentää kaukolentoja lisäksi päivittäin New Yorkiin.

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

Finnairin Aasian-verkostoon kytkeytyy 38 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 vuoroota päivässä. Uusi lento palvelee erityisesti Ruotsista Suomeen suuntautuvaa liikematkustusta. Myös Helsingistä Stuttgartiin avattiin elokuussa uudelleen reitti, jota lennetään kymmenen kertaa viikossa.

Lentomatrustajat 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 lento-

yhtiöallianssiksi 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 ennakkoilulottomilla ja innovatiivisilla ratkaisuilla. Matkustuskokemus muotoillaan miellyttäväksi, helpoksi ja raikkaaksi kokonaisuudeksi.

Paljon matkustaville on tarjolla luotettavat ja helpokäyttöiset 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 polttoaineenkulutuskuihin. 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 lentomatkalla, lentokentillä kuin perillä kohteissa. Quality 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 näiden Finnairia koskevien artikkeleiden levikki painetussa ja sähköisessä mediassa tavoitti vajaat 40 miljardia potentiaalista lukijaa.

Joulukuussa Finnair avasi uuden visuaalisen identiteetin mukaan uudistetun Silver Wings Loungein 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 veloituksetta yli 300 Diners Club -lentoasemaloungeen. Finnair Plus Gold- ja Platinum-tason jäsenet saavat kortin veloituksetta

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 lukijaäänestyksessä.

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 allianssin 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 code-share-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 yhteiseltä 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 matkustajakäyttöasteessä vaikuttaa hieman alle 15 miljoonaa euroa konsernin liikutulokseen. Yhden prosentin muutos matkustajaliikenteen keskituotosta vaikuttaa vajaat 15 miljoonaa euroa konsernin liikutulokseen.

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

Finnairin harjoittama suojauspolitiikka vaihtelee polttoaineen hinnanmuutoksia. Finnairin suhteelliseen kustannuskilpailuasemaan vaikuttaa myös kilpailijoiden polttoaineen suojauspolitiikka. Keskeiset kilpailijat noudattavat suojauspolitiikkassaan 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 suoritteiden laskevan lievästi.

Finnair pyrkii maksimoimaan kokonaistuoton, minkä arvioidaan pitävän matkustajakäytösteiden 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.

OSAKEKOHTAISET TUNNUSLUVUT

		2010	2009	2008
Tulos/osake	euroa	-0,24	-0,76	-0,36
Oma pääoma/osake	euroa	6,67	6,45	5,87
Osinko/osake	euroa	0,00	0,00	0,00
Osinko tuloksesta	%	0,0	0,0	0,0
Hinta/voittosuhte (P/E)		-21,09	-4,93	-13,46
P/CEPS		10,6	-4,0	5,2
Efektiiivinen osinkotuotto	%	0,0	0,0	0,0

OSAKEMÄÄRÄT JA PÖRSSIKEHITYS

		2010	2009	2008
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	128 136 115	128 136 115	127 969 796
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	128 136 115	128 136 115	127 969 796
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	127 969 796
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns.laimennusvaikutuksella)	kpl	128 136 115	128 136 115	127 969 796
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	128 136 115	128 136 115	128 136 115
Ylin kaupan tekokurssi	euroa	5,72	5,24	8,49
Alin kaupan tekokurssi	euroa	3,61	3,52	3,50
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	milj. euroa	646	481	627
Osakkeiden vaihto	kpl	27 299 521	13 846 917	64 783 468
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	21,30	10,80	50,55

FINNAIR OYJ:N SUURIMMAT OSAKKEENOMISTAJAT 31.12.2010

		Osakkeet kpl	%	Muutokset 2010
1	Suomen valtio / Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2	Skagen Global Verdipapirfonds (I-II-III-Vekst)	6 815 105	5,3	-346 643
3	Kuntien eläkevakuutus	5 017 724	3,9	-579 957
4	Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	3 025 564	2,4	0
5	OP -sijoitusrahastot	2 650 000	2,1	1 054 276
6	Odin Norden & Odin Finland	2 534 529	2,0	-249 443
7	Tapiola Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	2 276 444	1,8	0
8	Suomi Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö	2 125 000	1,7	-1 409 701
9	Valtion Eläkerahasto	2 100 000	1,6	0
10	Nordea sijoitusrahastot	1 568 522	1,2	136 200
11	Etera Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	687 198	0,5	287 198
12	Fourton Fokus Suomi -erikoissijoitusrahasto	631 700	0,5	631 700
13	Varma Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	600 000	0,5	0
14	Finnair Oyj:n henkilöstörahasto	563 600	0,4	283 189
15	Mandatum Henkivakuutusosakeyhtiö	508 815	0,4	-1 891 185
16	Eläke-Fennia Keskinäinen Vakuutusyhtiö	500 000	0,4	395 000
17	SEB Gyllenberg sijoitusrahastot	559 954	0,4	257 050
18	Finnair Oyj (omat osakkeet)	410 187	0,3	22 758
19	Turun kaupungin vahinkorahasto	341 407	0,3	0
20	Norvestia Oyj	337 733	0,3	103 346
21	Taaleritehdas Arvo Markka Osake sijoitusrahasto	300 000	0,2	300 000
22	Evli Suomi Osake sijoitusrahasto	258 288	0,2	258 288
23	Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	239 389	0,2	239 389
24	Pohjola Vakuutus Oy	216 668	0,2	0
25	Ingman Finance Oy Ab	200 000	0,2	0
26	FIM Fenno sijoitusrahasto	191 900	0,1	191 900
27	Turun kaupunki	170 498	0,1	-148 636
28	SR Danske sijoitusrahastot	158 345	0,1	-65 369
29	Apteekkien eläkekassa	145 000	0,1	145 000
30	Finnair eläkesäätiö	136 842	0,1	0
31	Mattila Rauno	124 200	0,1	121 200
32	Kotimaa Säästöpankki -sijoitusrahasto	121 700	0,1	0
33	Aro Olavi Sakari	110 000	0,1	0
34	Head Invest Oy	100 000	0,1	100 000
35	Kamprad Ingvar	100 000	0,1	0
	Hallintarekisteröidyt	9 839 403	7,7	-1 162 747
	Muut	10 954 974	8,5	
	Yhteensä	128 136 115	100,0	

OSAKKEENOMISTAJARYHMÄT 31.12.2010

	Osakkeita, kpl	Osakkeita, %	Omistajia, kpl	Omistajia, %
Julkisyhteisöt	86 912 211	67,8	19	0,0
Hallintarekisteröidyt	9 839 403	7,7	10	0,0
Ulkomaiset	9 635 211	7,5	62	1,0
Kotitaloudet	9 136 071	7,1	12 095	95,0
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	8 095 832	6,3	33	0,0
Yritykset	3 298 140	2,6	533	4,0
Yhteisöt	1 199 449	0,9	63	0,0
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	19 798	0,0	0	0,0
Yhteensä	128 136 115	100,0	12 815	100,0

OSAKKEENOMISTUKSEN JAKAUTUMINEN 31.12.2010

Osakkeiden määrä	Osakelukumäärä	Osakkeita, %	Omistajia	Omistajia, %
1-200	574 989	0	6 193	48
201-1 000	2 383 826	2	4 513	35
1 001-10 000	5 215 150	4	1 925	15
10 001-100 000	3 476 193	3	137	1
100 001-1 000 000	7 970 711	6	25	0
1 000 001 - >	98 656 045	77	12	0
Hallintarekisteröidyt	9 839 403	8	10	0
Yhteistilillä	19 798	0	-	-
Yhteensä	128 136 115	100	12 815	100

FINNAIR OYJ:N OMIEN OSAKKEIDEN HANKINTA, LUOVUTUS SEKÄ OSAKEPALAUTUKSET

Aika	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
2004	422 800	2 275 666,49	5,38
2005	-37 800	-209 838,54	5,55
2005	150 000	1 516 680,00	10,11
2006	-383 097	-2 056 847,88	5,37
2007	0	0,00	0
2008	235 526	1 538 956,35	6,53
2009	0	0,00	0
2010	22 758	114 719,52	5,04
31.12.2010	410 187	3 179 335,94	7,75

OSAKKEET JA OSAKKEENOMISTAJAT

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä 31.12.2010 oli 128 136 115 osaketta. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Rekisteröity osakepääoma 31.12.2010 oli 75 442 904,30 euroa.

Osakkeiden noteeraus

Finnair Oyj:n osakkeet noteerataan NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.

Osinkopolitiikka

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon.

Avainhenkilöiden kannustinjärjestelmä

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi 4.2.2010 osakepohjaisen palkkiojärjestelmän konsernin avainhenkilöille vuosille 2010–2012. Kannustinjärjestelmä on esitetty liitetiedossa numero 26. Järjestelmä ei vaikuta osakkeiden kokonaismäärään. Palkkion määrä on sidottu Finnair-konsernin taloudelliseen kehitykseen.

Hallituksen valtuudet

Varsinainen yhtiökokous 31.3.2010 myönsi hallitukselle valtuudet enintään 5 000 000 oman osakkeen hankkimiseen. Valtuutus päättyi 30.9.2011. Lisäksi yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista, jossa annettavat osakkeet ovat yhtiön hankkimia omia osakkeita. Osakeantivaltuutus koskee enintään 5 000 000 osaketta ja on voimassa 31.5.2013 asti ja valtuutus kumosi varsinaisen yhtiökokouksen 27.3.2008 antaman vastaavan valtuutuksen. Valtuutuksien nojalla Finnair ei ole hankkinut eikä luovuttanut vuonna 2010 osakkeita.

Vuoden 2010 lopussa Finnairin hallussa oli 410 187 omaa osaketta eli 0,30 prosenttia vuoden viimeisen päivän osakemäärästä. Vuoden 2010 aikana osakkeita palautui yhtiölle yhteensä 22 758 kpl. Palautukset liittyivät osakepalkkiojärjestelmään 2007–2009, jonka ansaintajaksolta 2007 osanottajille siirrettyjä osakkeita tuli yhtiölle takaisin, koska saajien työsuhteisiin liittyvät ehdot eivät täyttyneet.

Muita voimassa olevia valtuuksia kuten vaihtovelkakirja- tai optio-oikeuksien liikkeellelaskuvaltuuksia hallituksella ei ole.

Valtion omistus

Tilikauden päättyessä 31.12.2010 Suomen valtio omisti 55,8 % yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunta päätti 20.6.1994,

samalla kun annettiin suostumus valtionomistusosuuden laskemiseen Finnair Oyj:ssä alle kahden kolmasosan, että valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet.

Johdon osakkeenomistus

Yhtiön hallituksen jäsenet sekä toimitusjohtaja omistivat 31.12.2010 yhteensä 78 362 osaketta, mikä on 0,06 % koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n osakkeen noteeraus NASDAQ OMX Helsingin pörssissä tilikauden viimeisenä päivänä oli 5,04 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo oli 31.12.2010 645,8 miljoonaa euroa (480,5). Vuoden 2010 aikana Finnairin osakkeen ylin kaupantekokurssi oli 5,72 euroa (5,24), alin kurssi 3,61 euroa (3,52) ja keskimääräinen 4,49 euroa (4,15). Osakkeita välitettiin NASDAQ OMX Helsingin pörssissä tilikauden 2010 aikana 27,3 (13,8) milj. kappaletta vaihtoarvoltaan 122,5 (57,5) milj. euroa.

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

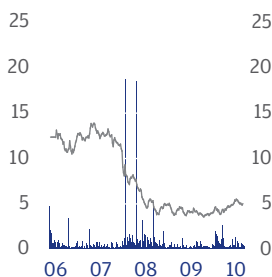
Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat ovat 339,4 miljoonaa euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa vuodelta 2010 ei jaeta.

FINNAIR OYJ Hallitus

Finnair osake 2006–2010

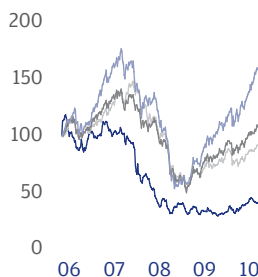
Kuukauden keskimurssi, euroa

- Kuukauden keskimurssi
- Kuukauden vaihto, milj. kappaletta



Osakkeen kehitys verrattuna NASDAQ OMX Helsingin indekseihin

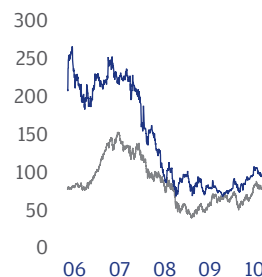
- Finnair-osake
- Helsinki benchmark-indeksi
- Yleisindeksi
- Finnairin toimialaindeksi



Indeksit 1.1.2006=100

Osakkeen kurssikehitys verrattuna muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöihin

- Finnair Oyj
- Bloomberg Europe Airline Index



Indeksit 1.1.2006=100