

Tillväxten kom av sig på grund av aska och strejk

Nyckeltalen för 2010 i sammandrag

- Omsättningen ökade med 10,1 procent till 2 023,3 (1 837,7) miljoner euro.
- Passagerartrafiken sjönk med 3,6 procent jämfört med året innan, medan kabinfaktorn steg med 0,6 procentenheter till 76,5 (75,9) procent.
- Enhetsintäkten per betald tonkilometer från flygtrafiken växte med 3,4 procent och enhetskostnaderna per offererad tonkilometer med 4,6 procent.
- Enhetsintäkten från reguljärtrafiken mätt som betalda passagerarkilometer eller RPK gick upp med 9,3 procent.
- Rörelseresultatet blev –13,3 (–114,9) miljoner euro.
- Det operativa resultatet (rörelseresultatet exklusive engångsposter, realisationsvinster och förändringar i verkligt värde på derivat var –4,7 (–171,1) miljoner euro, inklusive negativa inverkan av askan, 30 miljoner euro, och kabinpersonalens strejk, 25 miljoner euro.
- Resultatet före skatt låg på –33,0 (–124,6) miljoner euro.
- Nettoskuldsättningsgraden uppgick i slutet av året till 27,8 (26,8) procent och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 79,6 (90,0) procent.
- Nettokassaflödet från den löpande verksamheten var 61,1 miljoner euro (-120,6)
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av 2010 till 526,9 (607,4) miljoner euro.
- Soliditeten uppgick till 36,2 (34,2) procent.
- Eget kapital per aktie uppgick till 6,67 (6,45) euro.
- Resultatet per aktie blev –0,24 (–0,76) euro.
- Avkastningen på sysselsatt kapital var –0,4 (–7,8) procent.
- Flygen hade en punktlighet på 80,8 (84,8) procent.

Resultatstyrning för 2011

Vi räknar med att resultatet för det första kvartalet kommer att ligga på minus. Omsättningen väntas öka med drygt tio procent och vi bedömer att vi kommer att visa en operativ vinst för helåret.

De viktigaste nyckeltalen för det fjärde kvartalet i sammandrag

- Omsättningen steg med 12,9 procent till 516,9 (457,7) miljoner euro.
- Passagerartrafiken per flugen säteskilometer eller ASK minskade med 7,5 procent jämfört med året innan.
- Enhetsintäkten från reguljärtrafiken mätt som betalda passagerarkilometer eller RPK växte med 15,3 procent.

- **Enhetsintäkten per betald tonkilometer från flygtrafiken eller RTK gick upp med 7,0 procent.**
- **Det operativa resultatet blev en förlust på 6,7 (–37,7) miljoner euro; kabinpersonalens strejk påverkade resultatet negativt med 25 miljoner euro.**
- **Nettokassaflödet från den löpande verksamheten var 12,7 miljoner euro (–6,4)**

Jämförelsedata för 2009 anges inom parentes efter nyckeltalen för 2010.

Verkställande direktör Mika Vehviläinens kommentar till kvartalsresultatet:

Efter en dämpad början på året fick vi snabbt luft under vingarna och under det första kvartalet vände efterfrågan på resor kraftigt uppåt. Fraktefterfrågan började gå upp redan mot slutet av 2009.

Det starka uppsvinget fick sig dessvärre en knäck när askkrisen bröt ut, men läget normaliserades snabbt. Under det tredje kvartalet förbättrades lönsamheten väsentligt. Vi kunde dra nytta av en stigande efterfrågan och prisnivå tack vare genomförda effektiviseringsåtgärder. När våra viktigaste försäljningsvalutor stärktes fick vi ytterligare vind i seglen.

Det skedde en positiv utveckling inom många områden i vår affärsmiljö under 2010. Under det fjärde kvartalet inträffade en beklaglig arbetskonflikt som urholkade frukten av vårt arbete året innan. Utan konflikten skulle vi ha haft ett mycket starkt fjärde kvartal.

Kostnadsökningen för personalen dämpades av stabilitetsavtalen och kollektivavtalet med piloterna från november 2009 som minskar enhetskostnaderna. Det är en stor utmaning att sänka kostnaderna ytterligare under 2011 för att förbättra vår konkurrenskraft nu då stabilitetsavtalen gått ut. Ett nytt treårigt kollektivavtal blev nyligen klart med kabinpersonalen. I avtalet ingår en överenskommelse om produktivitetshöjande åtgärder.

Vi har föresatt oss att få företaget framgångsrikt. Syn för sägen bär vår uppdaterade vision och ett projekt för att ta fram en ny identitet och förändra arbetskulturen i vår verksamhet. Under 2011 måste vi också fortsätta arbetet med strukturella förändringar för att vi ska nå framgång. Vi måste ytterligare förbättra produktiviteten. Som tur är kan vi göra allt det här medan trafikvolymerna ökar.

Precis som för en rallyförare gäller det att bromsa och gasa samtidigt. Då kan vi både förbättra våra prestationer och ta tillvara tillväxtpotentialerna i vår affärsmiljö, speciellt i trafiken mellan Asien och Europa. Förnyelsen av den visuella identiteten och kundservicen ska underlätta vår tillväxt i Norden och i Asientrafiken.

Jag vill tacka alla kunder, ägare och också våra medarbetare för insatserna i situationer som inte alltid varit så lätta att hantera.

Marknader och allmän översikt

Året 2010 började med en svagare efterfrågan och lägre prisnivå än föregående år. Efterfrågan på flygfrakt fick ett uppsving redan under 2009, vilket avspeglades i en stigande prisnivå under våren 2010. Passagerarefterfrågan vände uppåt under det första kvartalet.

Verksamheten utvecklades i linje med den generella branschutvecklingen. Yelden eller enhetsintäkten från reguljärtrafiken ökade kraftigare än branschen i övrigt på grund av en förändrad efterfrågestruktur. Efterfrågan på affärsresor mellan Europa och Asien visade en snabb tillväxt.

Flygtrafiken i praktiskt taget hela Europa drabbades av askmolnet från den isländska vulkanen under april – maj. Cirka hundra tusen avgångar ställdes in under en vecka till följd av begränsningar i flygtrafiken. Även Finnair led stor skada av det trafikkaos som askmolnet ställde till med.

Den tio dagar långa strejk som kabinpersonalen inledde i december bidrog ytterligare till att orsaka oreda i vår flygtrafik. Om vi inte hade upplevt dessa störningar i trafiken skulle vi ha redovisat vinst för räkenskapsåret 2010.

En rad effektiviseringsåtgärder under 2010 gjorde att produktionskostnaderna ökade betydligt långsammare än omsättningen. Lönsamheten förbättrades efter det svåra förluståret 2009, men ligger fortfarande långt under koncernens mål.

Fokus i flygverksamheten ligger i ännu högre grad än tidigare på rutterna mellan Europa och Asien. Förutom att ha egen produktion införde vi nya produktionsalternativ i trafiken inom Europa och på matarlinjer till inrikes destinationer. Vi strävar efter att stärka de alternativa produktionsmodellerna för att sänka enhetskostnaderna och nå ökad flexibilitet.

En ny vision togs fram våren 2010. Vår ambition är att bli det ledande flygbolaget i Norden och vara det attraktivaste valet för resenärer mellan Europa och Asien. Vi förnyade också vår visuella identitet så att den motsvarar vår vässade strategi. Arbetet går vidare. Nu står vår serviceidentitet i tur att förnyas. Som ett led i projektet ska även ledarskapskulturen utvecklas.

Den första fasen i moderniseringen av långdistansflottan har slutförts. Investeringsnivån kommer att vara lägre under 2011 och 2012. Flottan av Airbus A320 som trafikerar Europalinjerna och används av Semesterflyg börjar bytas ut från början av 2013. Under 2014 sätts nya plan in på långdistanslinjerna. Innan dess måste koncernens lönsamhet förbättras avsevärt. Vi måste bli kostnadseffektivare, vilket förutsätter målmedvetna åtgärder.

Finnair har tappat marknadsandelar inom semestercharter. Vi har för avsikt att vinna tillbaka förlorade andelar både genom egen produktion och med inhyrd kapacitet. Efterfrågan på paketresor återhämtar sig efter recessionen med en viss fördröjning, men redan nu kan man se tecken på att marknaden är på väg att vända.

Fraktenheten hade en stark utveckling under 2010. Uppgången startade redan året innan. Vi beslöt att dra fördel av den växande fraktmarknaden i Asien och inledde reguljära fraktflyg till Hongkong, Söul och New York. Under kabinpersonalens strejk transporterade vi gods med några långdistansplan som normalt går i passagerartrafik.

Ekonomiskt resultat 1.1–31.12.2010

Finansiella nyckeltal för januari–december 2010

Nyckeltal, milj. euro	2010	2009	Förändr. i %
Koncernomsättning	2023,3	1 837,7	10,1
Operativt resultat	-4,7	-171,1	-
Rörelsekostnader	2 050,7	2 028,4	1,1
Resultat före skatt	-33,0	-124,6	73,5
Nettokassaflödet från den löpande verksamheten	61,1	-120,6	-
Resultatet per aktie	-0,24	-0,76	-

* utan realisationsvinster på sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat, valutakursförändringar på inbokade service- och underhållsarbeten samt poster av engångskaraktär.

Utveckling av yield och enhetskostnader från januari till december 2010

Prestationsnyckeltal (KPI)	Förändr. i %
Antal offererade passagerarkilometer (totalt)	-4,3
Antal sålda passagerarkilometer (totalt)	-3,6
Antal sålda passagerarkilometer (reguljärtrafiken på Asien)	7,9
Kabinfaktor (totalt), 76,5 %	0,6 %-enh.
Antal offererade tonkilometer (totalt)	-2,9
Antal sålda tonkilometer (totalt)	7,6
Transporterad godsmängd, förändring	38,0
Enhetskostnader per offererad tonkilometer	4,6
Yield från passagerartrafiken per betald passagerarkilometer	9,9
Yield från frakttrafiken per tonkilometer	18,8
Vägt medelvärde av yield per tonkilometer från passagerar- och frakttrafiken	3,4
Yield per passagerare från passagerartrafiken	10,4

Omsättningstillväxten berodde främst på högre yield från alla reseslag och fraktslag samt ökad volym räknat i tonkilometer. Flygfraktlinjerna som öppnades i maj 2010 bidrog till volymökningen på fraktsidan.

Kostnaderna höll sig på ungefär samma nivå som året innan trots att omsättningen steg med tio procent. Det gav en avsevärd lönsamhetsförbättring. Lönsamheten tyngdes dock av det isländska vulkanutbrottet i april då ett askmoln spred sig över luftrummet och orsakade en veckas stopp i flygtrafiken. Även kabinpersonalens strejk belastade lönsamheten. Den pågick i tio dagar och vi blev tvungna att ställa in merparten av våra flygningar. Askmolnskrisen gav en negativ resultateffekt på cirka 30

miljoner euro. De finansiella skadorna från strejken uppgick till 25 miljoner euro. Båda posterna har förts till det operativa resultatet.

Personalkostnaderna sjönk betydligt mer än produktionsvolymen på grund av permitteringar, uppsägningar och de stabilitetsavtal som ingicks mellan arbetsgivaren och personalorganisationerna. Också utläggningen av bagagehantering och lagerfunktioner ledde till minskade personalkostnader. Å andra sidan steg kostnaderna för markservicen.

Kostnaderna för bränsle gick ned, dels till följd av minskad förbrukning och dels tack vare lägre säkringsförluster.

Kostnaderna för materialinköp samt service och underhåll av flottan växte med drygt 30 procent. Det berodde på extra service och motorunderhåll på plan som skulle säljas.

Ekonomiskt resultat 1.10–31.12.2010

Finansiella nyckeltal för oktober–december 2010

Nyckeltal, milj. euro	Q4/2010	Q4/2009	Förändr. i %
Koncernomsättning	516,9	457,7	12,9
Operativt resultat	-6,7	-37,7	-
Rörelsekostnader	529,9	502,4	5,5
Resultat före skatt	-9,6	-43,7	-
Nettokassaflödet från den löpande verksamheten	12,7	-6,4	-

* utan realisationsvinster på sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat, valutakursförändringar på inbokade service- och underhållsarbeten samt poster av engångskaraktär.

Utveckling av yield och enhetskostnader från oktober till december 2010

Prestationsnyckeltal (KPI)	Förändr. i %
Antal offererade passagerarkilometer (totalt)	-3,1
Antal sålda passagerarkilometer (totalt)	-7,5
Antal sålda passagerarkilometer (reguljärtrafiken på Asien)	-1,5
Kabinfaktor (totalt), 73,5 %	-3,4 %-enh.
Antal offererade tonkilometer (totalt)	4,3
Antal sålda tonkilometer (totalt)	5,5
Transporterad godsmängd, förändring	37,0
Enhetskostnader per offererad tonkilometer	0,7
Yield från passagerartrafiken per betald passagerarkilometer	15,5
Yield från frakttrafiken per tonkilometer	19,3
Vägt medeltal av yield per tonkilometer från passagerar- och frakttrafiken	7,0
Yield per passagerare från passagerartrafiken	12,2

Högre enhetsintäkter och volymtillväxt bidrog till att omsättningen ökade under det fjärde kvartalet jämfört med året innan.

Lönsamheten förbättrades väsentligt tack vare genomförda effektiviseringsåtgärder, men drogs ner av de kabinanställdas arbetsnedläggelse. Resultatpåverkan var cirka 25 miljoner euro. Strejken hade även effekter i form av avbeställda bokningar i slutet av 2010 och början av 2011. Om det inte blivit strejk skulle vi ha redovisat vinst för det sista kvartalet.

Avgifterna för leasing av plan sjönk med drygt 20 procent. En orsak var att Boeing 757-flottan bantades under våren, en annan att leasingavgifterna för Boeing MD-11 upphörde efter att plantypen tagits ur trafik.

Övriga hyror steg med en tredjedel. De avser bland annat inhyrd kapacitet inom ramen för codesharing samt fastighetshyror. Främsta orsaken till ökningen var att codeshare-samarbetet utvidgades när trafikvolymerna växte.

Investeringar, finansiering och riskhantering

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av december till 526,9 (607,4) miljoner euro. Nettoskuldsättningsgraden (gearing) var 27,8 (26,8) procent. Justerat för leasingåtaganden uppgick nettoskuldsättningsgraden till 79,6 (90,0) procent. Soliditeten utgjorde 36,2 (34,2) procent. Finnair har en god soliditet i jämförelse med branschen som helhet.

Investeringar gjordes med 183,5 (347,6) miljoner euro under januari–december. Vi räknar med cirka 50 miljoner euro för helåret 2011.

Under 2009 tecknade Finnair ett avtal om finansiell leasing på cirka 165 miljoner euro för anskaffning av tre plan för interkontinental trafik av typen Airbus A330. Exportkreditinstituten i ägarländerna till Airbus gick in som garantier för leasingen. Inom ramen för avtalet tog Finnair emot ett exemplar i december 2009. De två övriga levererades under första halvåret 2010. Airbusmaskinerna togs in i Finnairs balansräkning. Vi sålde ett av A330-planen och hyrde sedan tillbaka det.

Vi har möjlighet att återlåna pensionsmedel på cirka 380 miljoner euro hos pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen. Det krävs en bankgaranti för att ta upp ett eventuellt lån.

I juni förnyade vi en outnyttjad syndikerad kreditfacilitet på 200 miljoner euro som står som reservfinansiering. Den nya faciliteten löper på tre år. Ett kortfristigt företagscertifikatprogram på 200 miljoner euro ökar vår finansiella flexibilitet ytterligare. Hela krediten var outnyttjad vid bokslutstillfället.

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har vi säkrat våra inköp av flygbränsle för reguljärtrafiken till 75 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för ytterligare 18 månader enligt en fallande skala. När det gäller chartertrafiken prissäkras förväntad bränsleförbrukning enligt det trafikprogram som avtalats med researrangörerna inom ramen för koncernens

säkringspolicy. Som prissäkringsinstrument för bränslet används huvudsakligen derivat som är knutna till priserna på flygfotogen och gasolja.

Förändringar som under räkenskapsåret skett i verkligt värde på derivat som hålls till förfall samt valutakursförändringar på inbokade service- och underhållsarbeten redovisas i Finnairs resultaträkning. Med förändring avses en orealiserad värderingsvinst eller -förlust på finansiella instrument enligt IFRS-principerna. Posten ger ingen kassaflödeseffekt och ingår inte i det operativa resultatet. Förändringarna i verkligt värde på derivat och valutakursförändringarna på inbokade service- och underhållsarbeten utgjorde -6,4 (+55,5) miljoner euro under 2010.

I det operativa resultatet för helåret ingår ett realisationsresultat på 24,5 (-133,7) miljoner euro från försäljning av derivat för säkring av bränsle. Beloppet redovisas på raden Bränsle i resultaträkningen. Realisationsvinsten gäller både valutaderivat och bränslederivat. Det operativa resultatet för tredje kvartalet belastades av realisationsförluster på 3,0 miljoner euro.

Vid säkringsredovisning upptas beloppet av värdeförändringar i en fond för verkligt värde under Eget kapital. Posten påverkas av förändringar i oljepris och valutakurser. Postens värde var 35,2 (-25,2) miljoner euro efter uppskjuten skatt. I beloppet ingår valutaderivat och bränslederivat samt vissa mindre finansiella poster.

Förstärkningen av USA-dollar gentemot euron jämfört med året innan gav en negativ effekt på cirka 11 miljoner euro på det operativa resultatet. I slutet av december var 71 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt. En betydande del av Finnairs försäljning sker i andra valutor än euro. Det betyder att en försvagning av euron i de flesta fall påverkar intäkterna positivt.

Värdestegringen på aktierna i Norwegian Air Shuttle under 2010 gav en påverkan på cirka 1,5 miljoner euro på det egna kapitalet efter uppskjuten skatt. Finnair innehar drygt fem procent av aktierna i Norwegian Air Shuttle.

Aktien

Finnairs marknadsvärde uppgick till 645,8 (480,5) miljoner euro den 31 december 2010 och sista betalkursen var 5,04 euro. Den högsta kurs som noterades för aktien i Finnair Abp på NASDAQ OMX Helsingforsbörsen under 2010 var 5,72 (5,24) euro, den lägsta noteringen var 3,61 (3,52) euro och medelkursen var 4,49 (4,15) euro. Antal omsatta aktier på NASDAQ OMX Helsingforsbörsen uppgick till 27,3 (13,8) miljoner stycken med ett värde på 122,5 (57,5) miljoner euro.

Antal aktier i Finnair som var registrerade i Handelsregistret i Finland den 31 december uppgick till 128 136 115 stycken. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i Finnair. Andelen utländska direkt- och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 15,2 (16,5) procent.

Finnair innehade 410 187 egna aktier den 31 december 2010, vilket motsvarade 0,3 procent av det totala antalet utestående aktier. Totalt 22 758 stycken aktier återfördes till bolaget under 2010. Återföringarna hänför sig till vårt aktierelaterade bonusprogram under 2007-2009 och gäller intjäningsåret 2007. Kravet på att

berörda personer fortfarande var anställda i bolaget vid programmets slut uppfylldes nämligen inte.

Finnairs incitamentsprogram ska skapa motivation hos nyckelpersoner att köpa aktier i bolaget. Cirka 70 nyckelpersoner köpte totalt 130 000 stycken aktier i Finnair under 2010.

En närmare beskrivning av aktien finns i Ekonomisk översikt av Finnairs tvådelade årsredovisning.

Administration

Vid bolagsstämman den 31 mars 2010 valdes styrelse för tiden från ordinarie bolagsstämman intill slutet av nästa ordinarie årsstämma. Styrelsens ordförande Christoffer Taxell omvaldes liksom styrelseledamöterna Elina Björklund, Sigurdur Helgason, Satu Huber, Ursula Ranin, Veli Sundbäck och Pekka Timonen. Harri Sailas valdes in som ny ledamot i styrelsen.

Bolagsstämman beslöt att till ordinarie revisorer välja CGR-revisor Jyri Heikkinen och CGR-auktoriserade revisionsbolaget PricewaterhouseCoopers Oy med CGR-revisor Eero Suomela som huvudansvarig revisor. CGR-revisor Tuomas Honkamäki och CGR-revisor Timo Takalo valdes till revisorssuppleanter.

Jukka Hienonen avgick som verkställande direktör för Finnair den 31 januari 2010. Mika Vehviläinen, ekon.mag., utsågs till ny verkställande direktör från den 1 februari 2010. Han kom närmast från posten som operativ direktör, COO, vid Nokia Siemens Networks. Den nya VD:n började på Finnair den 5 januari.

Timo Riihimäki, kundservicedirektör, lämnade företaget. Han efterträddes den 10 maj av Anssi Komulainen, tidigare personaldirektör i koncernen. Manne Tiensuu, psyk. mag., anställdes som ny personaldirektör den 1 oktober.

Finnairs chefsjurist Sami Sarelius utnämndes till direktör för juridiska ärenden inom bolaget och till medlem i företagets ledningsgrupp från den 20 augusti. Han är också sekreterare i Finnair Abp:s styrelse samt i bolagets ledningsgrupp och i koncernledningen.

Efter den 1 september skedde vissa förändringar i Finnairs ledningsgrupp. Vice verkställande direktör Lasse Heinonen fortsätter som ställföreträdare för verkställande direktören. Han har linjeansvar för fraktenheten, de tekniska funktionerna, cateringenheten samt markservicen och fastighetstjänsterna vid Finnair.

Erno Hildén blev ny ekonomidirektör i koncernen. Han var tidigare ansvarig för affärsområdet Operations. Chefen för Finnair Aircraft Finance Oy som förvaltar Finnairs flygflotta rapporterar till Erno Hildén. Ville Iho utsågs till ny direktör med ansvar för affärsområde Operations.

Efter räkenskapsårets utgång har två förändringar skett i ledningsgruppen. Gregory Kaldahl har utsetts till ny direktör för Resurshantering. Han tillträdde den 11 januari 2011. Gregory Kaldahl kommer närmast från United Airlines. Christer Haglund,

direktör med ansvar för kommunikation och samhällsrelationer, lämnar Finnair för ett annat bolag i medlet av April.

Vissa förändringar skedde också på ledande poster inom dotterbolagen och i Finnairs koncernledning. Jukka Hämäläinen, tidigare verkställande direktör för Northport Oy, lämnade sin anställning den 31 juli. Ari Kuutschin utsågs till ny verkställande direktör med tillträde den 1 augusti. Han arbetade tidigare inom koncernfunktionen Resurshantering.

Finnairs direktion består av medlemmarna i Finnair Abp:s ledningsgrupp samt följande personer: Kristina Inkiläinen, direktör för enheten Finnair Catering, Ari Kuutschin, verkställande direktör för Northport Oy, Antero Lahtinen, direktör för Finnairs fraktenhet och Kimmo Soini, direktör för teknikenheten.

Finnairs direktion utökades den 1 juni. Utöver dåvarande medlemmar utsågs följande personer till nya medlemmar i koncernledningen: Petri Schaaf, försäljningsdirektör, Markku Malmipuro, direktör för affärsområde Flygtjänster och Kati Lehesmaa, direktör för avdelningen Kabinservice. Dessutom är alla personalorganisationer representerade i direktionen. Tidigare har de olika personalföreträdarna turats om att delta i direktionens möten.

Ville Iho är Accountable Manager, direktör med ansvar för drifttillstånd för kommersiell luftfart, efter de förändringar som skett inom affärsområde Operations.

Jukka Salama, verkställande direktör för resebyråbolaget Aurinkomatkat gick i pension den 31 december. Till hans efterträdare utsågs Tuomo Meretniemi, tidigare direktör för försäljning och marknad vid Aurinkomatkat.

Kapitlet Corporate Governance i Ekonomisk översikt redogör för ägarstyrning och företagsledning samt löner till ledningen och belöningsprinciper.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 7 578 personer under 2010, en minskning med 13,9 procent jämfört med föregående år. Av dessa arbetade 3 524 personer inom affärsområde Flygtrafik. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 2 685 personer. Resetjänster hade 1 110 anställda. Personalen inom övriga enheter uppgick till 259 personer. I slutet av 2010 uppgick medelantalet anställda i Finnairkoncernen till 7 616 personer, 329 personer färre än året innan.

Finnairkoncernen hade cirka 750 anställda vid de utländska enheterna den sista december. En tredjedel av dessa arbetade med försäljning och kundservice för passagerar- och frakttrafiken. De övriga 500 är anställda hos resebyråerna och researrangörerna i de baltiska länderna och Ryssland eller arbetar som guider vid Aurinkomatkats semester mål. Utlandspersonalen ingår i totala antalet anställda inom koncernen.

Bland de anställda var 95 procent heltidsarbetande. Hälften av de deltidsanställda var partiellt lediga för vård av barn. Av personalen hade 96,5 procent en

tillsvidareanställning. Medelåldern bland hela personalen var 44 år. Drygt 28 procent hade fyllt 50 år, medan sju procent var under 30 år.

Den genomsnittliga anställningstiden var 17 år. Av koncernens personal har 39 procent varit anställda i mer än 20 år, medan 12 procent har en anställningstid på över 30 år.

Könsfördelningen inom koncernen är 53 procent kvinnor och 47 procent män. I Finnair Abp:s styrelse är tre av åtta ledamöter kvinnor.

Den 1 juni tecknades ettåriga kollektivavtal med ingenjörsfacket och med de högre tjänstemännen vid Finnair. Avtalen löper alltså fram till den sista maj 2011. Samma dag träffades även ett avtal med teknikerfacket vid Finnair. Avtalet gäller i två år det vill säga till den sista maj 2012. Överenskommelse om avtalsmässiga löneförhöjningar kommer att göras under våren 2011.

Kollektivavtalet med organisationen för flygtjänstemän löper ut den 30 april 2011, medan pilotavtalet gäller fram till sista november 2011.

Avtalet med Luftfartsunionen som företräder markservicepersonalen och en del av den tekniska personalen löpe ut den 31 augusti. Den tekniska personalen inom Unionen genomförde en två dagars strejk i oktober. Arbetet återupptogs efter att parterna träffat ett nytt kollektivavtal som löper på tre år.

Kollektivavtalet med kabinpersonalen löpte ut i april 2010. I februari inleddes förhandlingar mellan Finlands flygvärdinne- och stewardförening. Förhandlingarna strandade och kabinfacket gick i strejk i december. Konflikten pågick i tio dagar och lamslog större delen av Finnairs flygtrafik. Strejken avblåstes då ett nytt treårigt kollektivavtal träffats.

Under 2009 slöts stabilitetsavtal med personalen inom Finnair Teknik och på avdelningen Kabinservice. Avtalen löpte ut i slutet av 2010. Personalkostnaderna hölls i schack som en följd av stabilitetsavtalen.

Andra personalgrupper har berörts av sparåtgärder i form av permitteringar eller individuella lönesänkningar. Antalet anställda vid resebyråerna har minskats för att anpassa verksamheten till den omstrukturering i branschen som började 2008.

När stabilitetsavtalen löper ut måste vi vidta nya anpassningsåtgärder för att hålla personalkostnaderna i styr. Tekniken inom Finnair kommer att starta förhandlingar med alla sina anställda enligt den finska lagen om samarbete inom företag. Målet är att nå strukturbesparingar genom att minska antalet tjänster med cirka 450 stycken. Det finns ett behov att anpassa verksamheten till de förändringar som skett i affärsmiljön för flygplansunderhåll.

Koncernledningen och personalens företrädare arbetade under våren gemensamt på att hitta lämpliga sätt att förbättra ledarskaps- och arbetskulturen. Dialogen mellan anställda och ledning stärktes med en kampanj.

De bonusar för 2010 som kommer att betalas ut till anställda och nyckelpersoner beräknas uppgå till cirka 17 miljoner euro inklusive lönebikostnader. Kollektiva bonusar står för cirka 13 miljoner euro av beloppet. Bonusarna är i huvudsak baserade på kvalitetsindikatorer. Tilldelning som hänför sig till bolagets aktierelaterade bonusprogram uppgår till 800 000 euro. Ingen utbetalning av vinstandelar till personalfonden kommer att ske, eftersom villkoren för att betala ut vinstandelar för 2010 inte uppfyllts. Eventuella vinstandelar baseras på koncernens resultat.

Förändringar i flygflottan

Helägda dotterbolaget Finnair Aircraft Finance Oy förvaltar koncernens flygflotta. Finnairkoncernen hade totalt 63 passagerarplan i trafik den sista december 2010. Medelåldern på våra plan är knappa sju år. Därmed har vi en av världens modernaste flygflottor.

Den interkontinentala flottan utökades med två nya Airbus A330-300 under det andra kvartalet och med ytterligare ett under det sista kvartalet. Vid årsskiftet växte flottan dessutom med två Airbus A340-300. I och med det består vår långdistansflotta av totalt 15 plan. Köpet av A340-300-maskinerna finansierades med flexibla leasingavtal som löper på cirka fyra år. Flertalet långdistansplan är yngre än två år.

Som ett led i vår strävan att samordna flottan gjorde vi oss av med tre inhyrda Boeing 757-200 under våren. Planen hade använts för semesterflygningar. Vi beställde också fem nya exemplar av Airbus A321ER och förlängde hyrestiden för fyra återstående Boeing 757-maskiner. Vi kommer att ta alla Boeing 757-plan ur trafik när de nya A321ER-maskinerna anländer under 2013 och 2014.

Finnair är det första flygbolag som beställt en Airbusversion utrustad med så kallade sharklets, höga vingöron som förbättrar aerodynamiken och sparar bränsle.

Vårt sista exemplar av Boeing MD-11 som trafikerat interkontinentala passagerarlinjer togs ur trafik i februari 2010. Två MD-11:or som varit i vår ägo byggdes om till fraktplan och såldes i juli till det amerikanska leasingföretaget Neff Air. Äganderätten övergår till köparen under första kvartalet 2011. Affären beräknas inte ha någon större resultatpåverkan.

Finnair Aircraft Finance expanderade dessutom koncernens uthyrningsflotta av Embraer E170-plan från två till fyra genom att hyra ut två exemplar till Kenya Airways i maj. Hyresavtalet löper på fyra år. En E170-maskin såldes i slutet av 2010 till Alterhein Realco AG. Äganderätten övergår till den nya ägaren under våren 2011.

Miljö och samhällsansvar

Finnair ska vara det självklara valet för flygresenärer som ställer krav på hållbarhet och kvalitet. Det innebär att Finnair tar hänsyn till sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter i all verksamhet och alla beslut.

Vi har systematiskt förnyat vår flygflotta sedan 1999. Den första fasen i moderniseringen av långdistansflottan slutfördes under det fjärde kvartalet. I dag flyger vi en flotta som är en av de modernaste i hela världen. Vi vidtar även operativa åtgärder både till lands och i luften för att reducera utsläpp samt minimera förbrukningen av energi och material.

Våren 2010 presenterade vi våra nya ambitiösa utsläppsmål fram till 2017. Avsikten är att fram till dess sänka utsläppen med 24 procent per flygstol jämfört med nivån 2009. Vi har redan tidigare gjort ett målmedvetet arbete för att dra ner utsläppen. Det betyder att minskningen per stol ska uppgå till 41 procent mellan 1999 och 2017.

Flygbolagen inom Europeiska unionen kommer att ingå i handeln med utsläppsrätter från 2012. Systemet berör alla plan som landar eller startar på en flygplats inom EU. En del av flygets utsläppsrätter kommer att delas ut gratis. Hur många och vilket antal som tillfaller Finnair är fortfarande en öppen fråga. Reglerna för den andra handelsperioden för utsläppsrätter som börjar 2013 och löper till 2020 har inte ännu fastställts definitivt. Det gör att vi har svårt att förbereda oss för den framtida utsläppshandeln. Vi har låtit upprätta en verifieringsplan som uppfyller myndigheternas krav. Finnair har som ambition att i samverkan med olika aktörer se till att systemet med utsläppsrätter blir världsomfattande och förhindra att det stör konkurrensen inom branschen.

Vi deltar i arbetet för ett hållbarare samhälle och har en aktiv dialog med våra intressenter. Vi har för andra året i rad gett ut en hållbarhetsredovisning som upprättats enligt GRI:s riktlinjer. Den beskriver vår policy för en hållbar utveckling och de måttstockar vi använder. Rapporteringen för 2009 uppnådde GRI:s högsta nivå A. Vi har dessutom redovisat vår miljöpåverkan inom ramen för det globala projektet CDP (Carbon Disclosure Project) under fyra år i följd.

Finnair stödjer internationella flygorganisationen IATA:s vision om utsläppsfria flygresor 2050.

Utvecklingen inom affärsområdena

Affärsområdena utgör den primära indelningsgrunden för bokslutsrapportering per segment inom Finnairkoncernen. Rapportrande segment från 1 oktober 2009 är affärsområdena Flygtrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

Flygtrafik

Affärsområdet ansvarar för reguljära flygresor, charterresor och flygfrakter, servicekoncept och flygdrift samt verksamhet som rör anskaffning och finansiering av flygplan. I affärsområde Flygtrafik ingår enheterna Försäljning och marknad, Drift, Kundservice samt Resurshantering. Det omfattar även dotterbolagen Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Aircraft Finance Oy samt Finnair Flight Academy Oy som bildades den 1 januari 2010.

Affärsområdets nyckeltal 2010

Nyckeltal, milj. euro	2010	2009	Förändr. i %
Affärsområdets omsättning	1740,4	1537,9	13,2
Operativt resultat	1,9	-161,4	-

* utan realisationsvinster på sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat, valutakursförändringar på inbokade service- och underhållsarbeten samt poster av engångskaraktär.

Högre enhetsintäkt samt ökad reguljärtrafik och större fraktvolymer bidrog till en positiv omsättningstillväxt. Lönsamheten förbättrades jämfört med förluståret 2009 som ett resultat av genomförda effektiviseringsåtgärder. Å andra sidan belastades lönsamheten av att flygen stod på marken en vecka i april till följd av askmolnskrisen. Även kabinstrejken i december drog ner lönsamheten. Affärsområdet har redovisat förluster för tidigare år.

Utveckling av yield och enhetskostnader under 2010

Prestationsnyckeltal (KPI)	Förändr. i %
Totalt antal passagerare (reguljär- och charterflyg), 7,1 miljoner	-4,0
Antal passagerare, reguljärtrafik, 6,2 miljoner	-0,9
Antal offererade passagerarkilometer (reguljärtrafik)	1,0
Antal sålda passagerarkilometer (reguljärtrafik)	2,5
Antal sålda passagerarkilometer (reguljärtrafik på Asien)	7,9
Antal passagerare (trafik på Asien), 1,2 miljoner	7,4
Kabinfaktor (reguljärtrafik), 74,5 %	1,1 %-enh.
Yield från reguljär passagerartrafik per betald passagerarkilometer	9,3
Antal passagerare, semestertrafik, 0,9 miljoner	-21,0
Antal offererade passagerarkilometer (semestertrafik)	-24,5
Antal sålda passagerarkilometer (semestertrafik)	-23,4
Kabinfaktor (totalt), 86,8 %	1,2 %-enh.
Transporterad godsmängd, 123,1 miljoner kilo	38,0
Yield från fraktrafiken per tonkilometer	18,8

Förändringar i yield berodde bland annat på att efterfrågan på affärsresor ökade från början av det andra kvartalet. Yieldförbättringen var störst inom trafiken på Asien där också efterfrågan på affärsresor ökade mest. Prisnivån för inrikesresor låg praktiskt taget på samma nivå som föregående år.

Efterfrågan på biljetter i Business Class har växt betydligt kraftigare än den totala efterfrågan. Affärsresenärer står för knappa sex procent av den totala reguljärtrafiken, men utgör över 11 procent av passagerarna på Asienlinjerna. Merparten av efterfrågeökningen kommer från marknader utanför Finland.

Frakter svarar för drygt 12 procent av de totala intäkterna inom affärsområde Flygtrafik. Efterfrågan på frakt från Asien till Europa har ökat kraftigt på kort tid. Vi vill ta tillvara den potentialen.

Vi inledde reguljär frakttrafik från Helsingfors till Hongkong och Söul i maj. I slutet av året öppnade vi dessutom en frakttlinje till New York. Fraktverksamheten gav en hygglig vinst under 2010. Även under kabinstrejken transporterade vi gods med några plan som normalt går i passagerartrafik för att kunna möta den starka efterfrågan.

På grund av den ökade efterfrågan på flygfrakt håller Finnair Cargo Oy på och undersöker möjligheterna att starta interkontinental flygfrakttrafik från Helsingfors. Amerikanska Neff Capital Management LLC har nämligen planer på att etablera ett flygfraktbolag i Finland och Finnair Cargo överväger att gå in som minoritetsägare i bolaget.

Vår marknadsandel av den reguljära passagerartrafiken från Finland till utrikes flygdestinationer är cirka 50 procent. Vi har ökat marknadsandelen i förhållande till huvudkonkurrenterna särskilt på Asienrutterna. För att möta den hårdnade konkurrensen har vi ökat kapaciteten i Finland.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken försämrades under 2010 jämfört med föregående år på grund av att trafiken inte fungerade helt friktionsfritt i början av året. Den sjönk med 4,5 procentenheter till 82,2 (86,7) procent. Efter att vi fått bukt med problemen blev ankomstpunktligheten märkbart bättre.

Vi drog ner utbudet på semesterflygningar med över 20 procent i takt med att flottan blev mer homogen. Boeing 757-planen som trafikerar semesterlinjerna bantades med tre exemplar under våren.

Vår marknadsandel av chartertrafiken i Finland har minskat på grund av att flera researrangörer har börjat anlita flygbolag inom den egna koncernen som trafikerar Finland. Vi har för avsikt att vinna tillbaka förlorade marknadsandelar både genom egen produktion och med inhyrd kapacitet.

Flygtjänster

Affärsområdet omfattar flygplansunderhåll, markservice och catering. I affärsområdet ingår också merparten av koncernens fastighetstillgångar. Flygtjänster köper dessutom tjänster för förvaltning och drift av fastigheter som används i den löpande verksamheten samt upphandling av lokaltjänster. Affärsområdets verksamhet består huvudsakligen av koncernintern produktion av tjänster. En fjärdedel av Flygtjänsters omsättning kommer från kunder utanför koncernen.

Affärsområdets nyckeltal 2010

Nyckeltal, milj. euro	2010	2009	Förändr. i %
Affärsområdets omsättning	429,0	421,3	1,8
Operativt resultat	8,1	7,3	11,0

* utan realisationsvinster på sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat, valutakursförändringar på inbokade service- och underhållsarbeten samt poster av engångskaraktär.

Flygtjänster är beroende av externa kunder för att nå ökad försäljning. Omsättningen steg något jämfört med 2009. Lönsamheten förbättrades tack vare effektivitetsåtgärder, stabilitetsavtal med personalen samt uppsägningar och permitteringar.

Catering bidrog starkt till det goda resultatet. Det är den lönsammaste enheten inom Flygtjänster. Verksamheten inom Catering består av tillredning och leverans av mat och dryck samt så kallad Travel Retail eller ombordförsäljning, förbeställning av varor och kundförsäljning på flygplatserna i Helsingfors, Tammerfors och Åbo.

Finnair Caterings omsättning sjönk på grund av omstöpt servicekoncept, terminalrenovering på Helsingfors flygplats och minskat antal semesterflyg, men lönsamheten ligger fortfarande på en tillfredsställande nivå. Enheten har genomfört anpassningsåtgärder så att arbetsstyrkan ska vara rätt dimensionerad till den förändrade efterfrågan. Externa kunder står för 35 procent av Caterings omsättning.

Finnair Teknik ombildades den 1 januari 2010 till två helägda dotterbolag, Finnair Technical Services Oy och Finnair Engine Services Oy. Båda bolagen visade högre omsättning. Större försäljning till kunder utanför koncernen utgjorde en betydande del av omsättningsökningen. Drygt 26 procent av omsättningen inom Finnair Teknik kommer från koncernexterna kunder.

Enhetens operativa resultat för 2010 blev en förlust, men den var mindre än året innan. Större delen av förlusten hänförs till Finnair Technical Services Oy. Bolaget som inriktar sig på service, underhåll och reparation av flygplan har en mycket arbetsintensiv verksamhet.

Finnair Technical Services har svårt att hävda sig på den internationella marknaden för service och underhåll av flygplan. Orderingången är svag. Bolaget kommer därför att starta MBL-förhandlingar (samarbetsförhandlingar) som omfattar 1 600 anställda. Målet är att nå strukturella besparingar genom att ta bort 450 tjänster.

Markservicebolaget Northport Oy visade bättre lönsamhet än föregående år, men går fortfarande med förlust. Bolaget fortsätter att anpassa verksamheten till det rådande marknadsläget och att stärka lönsamheten.

Resetjänster (researrangörer och resebyråer)

Affärsområdet består av koncernens researrangörer – Aurinkomatkat med det estniska dotterbolaget Horizon Travel och dotterbolaget Calypso i Sankt Petersburg – samt resebyråerna Area och Finlands Resebyrå inklusive det baltiska dotterbolaget Estravel. I affärsområdet ingår även Amadeus Finland Oy som levererar programvara och IT-lösningar för rese- och turistbranschen.

Affärsområdets nyckeltal 2010

Nyckeltal, milj. euro	2010	2009	Förändr. i %
Affärsområdets omsättning	316,9	346,5	-8,5
Operativt resultat	0,0	-4,3	-

* utan realisationsvinster på sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat, valutakursförändringar på inbokade service- och underhållsarbeten samt poster av engångskaraktär.

Den finländska marknaden för paketresor minskade med två procent under 2010 och utbudet sjönk till 945 000 resor. Återhämtningen av efterfrågan på paketresor sker med en viss fördröjning på grund av långa bokningstider. Genomsnittspriset på en resa sjönk med två procent.

En osedvanligt lång och varm sommar bidrog till att minska efterfrågan på semesterresor till södern. Askmolnet från vulkanutbrottet på Island i april stoppade flygen i en vecka. Det innebar extra kostnader för att ta hand om strandsatta passagerare och ordna hemtransport för dem. Kabinpersonalens strejk hade en negativ påverkan på Aurinkomatkat's försäljning, även om alla semesterflygningar kunde genomföras.

Webbhandeln står för en växande andel av sålda fritidsresor. Omkring hälften av Aurinkomatkat's försäljning sker i dag över Internet. Aurinkomatkat sålde 290 000 paketresor. Genomsnittspriset steg på de resor som Aurinkomatkat producerar i Finland. Deras marknadsandel mätt i antal resenärer sjönk till 32 procent och sett till totalförsäljningen till 35 procent. Recessionen dämpade efterfrågan på paketresor för dotterbolagen i Sankt Petersburg och Estland. Förlusten från den ryska verksamheten halverades jämfört med 2009 efter genomfört anpassningsprogram.

I december förvärvade Aurinkomatkat den verksamhet som omfattar fritidsresor från Finlands Resebyrå och Resebyrå Area genom en inkrämsöverlåtelse. Överlappande funktioner för försäljning och produktion slogs ihop. Det innebar att 45 anställda blev övertaliga och sades upp.

Internationella e-resebyråer har på kort tid tagit en tredjedel av den finländska marknaden för flygbiljetter med hårdare konkurrens och lägre serviceavgifter som följd.

Affärsresandet vände uppåt under hösten efter två år av ekonomisk kris. Konkurrenten satte fortsättningsvis press på serviceavgifterna. Askmolnet och arbetskonflikter inom ett flertal flygbolag satte krokben för resenärerna och orsakade extra kostnader för resebyråerna.

Konkurrenskraften på kostnadssidan förbättrades genom höjd automatiseringsgrad och produktivitet. Personalminskningar och strukturlösningar medförde engångskostnader på cirka fem miljoner euro.

Våra resebyråer tecknade flera viktiga kundavtal med såväl stora som medelstora företag. Försäljningen tog också fart i koncernens resebyråer i Baltikum. Resultatutvecklingen på de baltiska marknaderna var stark som en följd av smidiga och effektiva anpassningsåtgärder.

Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair hade 65 reguljärflyg per vecka från Helsingfors till nio resmål i Asien under 2010. Våra asiatiska destinationer är Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking (Beijing), Shanghai, Söul och Tokyo. Vi flyger till de tre japanska städerna sammanlagt 20 gånger i veckan. Vid årsskiftet utökade vi antalet direktflyg till Söul, Nagoya, Osaka och Delhi. Finnair långflyger dessutom till New York varje dag.

Sommaren 2011 kommer vi att ha totalt 74 flyg per vecka till tio städer i Asien. Vi flyger 12 turer i veckan till Hongkong och har dagliga avgångar till Tokyo, Osaka, Nagoya, Söul, Peking (Beijing), Shanghai, Bangkok samt Singapore. Flygningarna till Singapore återupptas efter ett uppehåll. Antalet flyg till Delhi är sex per vecka.

Vi har anslutningsflyg till vårt asiatiska linjenät från 38 flygplatser i Europa och nio inrikes flygplatser. Samtidigt har vi ett stort utbud av nonstopflyg från Finland ut i Europa. I augusti startade vi en ny flyglinje från Helsingfors till Bromma flygplats utanför Stockholm. Den trafikerar tre gånger per dag. Brommalinjen har inrättats främst för affärsresenärer som flyger från Sverige till Finland. Även rutten från Helsingfors till Stuttgart öppnades på nytt i augusti. Antalet turer är tio per vecka.

Passagerarna utsåg Finnair till Nordeuropas bästa flygbolag i en enkät som utfördes i maj av det oberoende undersökningsföretaget Skytrax. **oneworld** valdes för sjunde gången till världens bästa flygallians av deltagarna i samma enkät. Alliansen fick samma utmärkelse i en läsarundersökning som utfördes av den amerikanska resetidningen Global Traveler i december.

I maj tog Finnair emot ett pris för hög ankomstpunktlighet av flygplatsen i Bryssel. Finnair valdes i september till bästa flygbolag i Kina. Den kinesiska tidningen Voyage som vänder sig till läsare som reser i affärsklass och första klass utsåg Finnair till vinnare i tävlingen Travel Brand Award 2010.

Lojalitetsprogrammet Finnair Plus förnyades under första halvåret. Det erbjuder medlemmarna fler möjligheter att tjäna ihop och använda poäng. Förutom till resor kan intjänade poäng användas bland annat för köp av designprodukter i webbutiken Finnair Plus Shop och för olika välgörenhetsändamål, till exempel som donation till föreningen Barnklinikernas faddrar i Helsingfors eller som bidrag till Östersjöns räddning. Samarbetet med fadderföreningen har pågått ett år och under den tiden har över sex miljoner Finnair Plus-poäng donerats till Barnkliniken.

Det skedde vissa ändringar i ombordservicen på våra plan under våren. I juni breddades utbudet av mat och dryck i Economy Class på vissa rutter. Samtidigt infördes en avgift för en del av serveringen ombord.

I december berättade Finnair om att den visuella identiteten och service identiteten förnyas i linje med Vision 2020 som lanserades tidigare på våren. Den visuella förnyelsen omfattar allt från företagslogo till flygplan, uniformer och serviceutrymmen.

Serviceidentiteten lanseras i år. Här utgår man från kundens förväntningar eftersom Finnair önskar tillmötesgå kundernas önskemål med innovativa lösningar. Resupplevelsen skall utformas så att den blir fräsch och enkel.

Affärsresenärer ska erbjudas pålitlig och lätt tillgänglig service som gör resan effektiv och trevlig. Fritidsresenärer ska få en prisvärd produkt som kan kompletteras med den extra kvalitetsservice man önskar sig.

Nya bagageregler trädde i kraft den 1 september. Gränsen för högsta tillåtna vikt på bagage i Economy Class höjdes, medan antalet väskor som får föras ombord utan avgift i turistklass begränsades till en enda. Generösare bagagebestämmelser i fråga om vikt och antal gäller för resenärer i Business Class, Finnair Plus-medlemmar på nivåerna Platinum, Gold och Silver samt medlemmar på en högre nivå i ett lojalitetsprogram som drivs av en allianspartner inom **oneworld**. Också resenärer som löst den dyraste biljetten i Economy Class omfattas av samma regler.

Från september har även semesterresenärer som flugit från Helsingfors kunnat checka in via Internet.

Vår utsläppskalkylator har uppdaterats. Den lades ut på vår hemsida i september. Kalkylatorn är den enda i sitt slag i världen som är baserad på de faktiska siffrorna för last, passagerare och bränsleförbrukning per kvartal. Beräkningarna granskas av PricewaterhouseCoopers. Andra kalkylatorer utgår från genomsnittsvärden och antaganden.

Finnair ligger i framkant när det gäller att använda sociala medier. För ett år sedan startade vi en företagsblogg som hittills besökts av över en halv miljon läsare. Finnair Facebook som öppnades i mars 2010 har 40 000 fans. Facebooksidan har visat sig vara en effektiv kanal för interaktiv kundkommunikation till exempel då vi har behov av att snabbt informera om något som avviker från det normala.

I oktober anställde vi fyra temporära ”kvalitetsjägare” av drygt 5 200 sökande. De flög med oss under två månader och gjorde en objektiv bedömning av kvaliteten på våra flyg, flygplatser och destinationer. Quality Hunters har rapporterat om sina erfarenheter på varsin blogg på www.finnair.com/rethinkquality. Totalt nästan 600 000 läsare från 189 olika länder besökte sajten Rethink Quality under en tremånadersperiod.

Under de senaste åren har fokus i Finnairs kommunikation varit på internationell media i syfte att göra Finnair känt på ett kostnadseffektivt sätt. Åtgärderna har genererat 500 artiklar månatligen utöver det normala nyhetsflödet. I fjol nådde dessa artiklar en rekordupplaga som uppgick till närmare 40 biljoner potentiella läsare i press och on-line media.

Vår Silver Wings Lounge på Helsingfors flygplats öppnades på nytt i december. Den är utformad enligt vår nya visuella profil. Efter en omfattande renovering och utbyggnad har vi fått drygt 60 procent mer yta och det har gett oss bättre möjligheter att möta kundernas individuella behov. Loungen är öppen för Finnair Plus-medlemmar på nivåerna Platinum, Gold och Silver, medlemmar som tillhör kategorierna Emerald eller

Sapphire i ett **oneworld**-program samt resenärer som löst businessbiljett till ett Finnair-flyg.

I början av 2011 introducerade Finnair och Diners Club ett gemensamt kreditkort av ny typ, en kombination av medlemskortet Finnair Plus och kreditkortet Diners Club. När man betalar med kortet överallt i världen får man två eller tre Finnair Plus-poäng för varje euro. Antalet poäng beror på medlemsnivån. Kortet ger också gratis tillträde till mer än 300 Diners Club-lounger på flygplatser. Finnair Plus-medlemmar på nivåerna Gold och Platinum får ett kort utan kostnad och årsavgift. Den som så önskar kan välja ett MasterCard i stället.

Samarbete med andra flygbolag

Parterna i **oneworld** hade en aktivare samverkan under 2010 än tidigare år. Som ett resultat av det fördjupade samarbetet beslöt man att ta fram en gemensam profilering. **oneworld** utsågs på nytt till bästa flygallians i den årliga omröstning som tidningen Globe Traveller ordnade bland läsarna 2010.

Alliansen fick en ny verkställande direktör och huvudkontoret flyttade från kanadensiska Vancouver till New York.

I juli gav EU-kommissionen och amerikanska Trafikministeriet DoT grönt ljus åt ett transatlantiskt samarbete mellan allianspartnerna i **oneworld** där Finnair har varit med i över tio år. Det innebär att Finnair, American Airlines, British Airways, Iberia och Royal Jordanian kan bredda sitt codeshare-samarbete vid flygningar över Atlanten. Beslutet är av stor betydelse särskilt med tanke på konkurrensen mellan olika flygbolagsallianser.

oneworld beslutade att anta Air Berlin som ny partner i alliansen från 2012. Air Berlin är Tysklands nästa största flygbolag. Finnair och Air Berlin avtalade också om att starta codeshare-flygningar mellan Tyskland och Finland. Samarbetet kommer senare att utvidgas så att det även omfattar Finnairs trafik på Asien. Vi räknar med att ett breddat samarbete ska stärka Finnairs ställning i trafiken mellan Tyskland och Asien.

Indiska Kingfisher Airlines blir medlem i **oneworld** Alliance 2011. Efter det kommer Finnair att ha ett större linjenät i Indien. Med Kingfisher kan **oneworld** erbjuda flyg till 58 indiska destinationer.

I oktober tillkännagav vi att codeshare-samarbetet med American Airlines utvidgas under sommarsäsongen 2011. Då börjar American Airlines flyga från Helsingfors till Chicago. Linjen kommer att trafikeras dagligen. Vi kommer även att starta codeshare-flygningar mellan Asien och Australien tillsammans med australiensiska **oneworld**-partnern Qantas under 2011.

I september ingick Finnair och Finncomm ett preliminäravtal där Finnair köper en minoritetsandel på 20 procent i Finnish Commuter Airlines Oy, FCA, ett dotterbolag till Finncomm som bedriver flygtrafik. Samtidigt avtalade parterna om att Finnair förvärvar alla aktier i de så kallade flygplansbolag som ingår i Finncomm-koncernen. Dessa bolag äger 12 stycken flygplan av typen ATR.

Parterna har för avsikt att förutom befintliga aktieägare hitta andra externa investerare som är intresserade av att gå in som delägare i FCA. Förhandlingar pågår mellan parterna om detaljerna i strukturaffären. Ambitionen är att slutföra förhandlingarna under första kvartalet 2011.

Finnair och Finncomm fortsätter sitt samarbete inom matartrafik på inrikeslinjerna och Östersjöregionen.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste tiden

Flyget är en av de konjunktürkänsligaste branscherna ur ett globalt perspektiv. Utvecklingen av BNP, investeringar och internationell handel påverkar i högsta grad efterfrågan på flygresor och flygfrakt.

Inneliggande bokningar av resor och frakt omfattar en så kort period att det är svårt att ställa prognoser långt in i framtiden. Oväntade externa chocker som askmolnet våren 2010 kan snabbt sätta spår i efterfrågan på flygtrafik.

Om passagerarbeläggningen eller kabinfaktorn förändras med en procentenhet, blir effekten på koncernens rörelseresultat närmare 15 miljoner euro. Ifall yelden från passagerartrafiken förändras med en procentenhet, påverkas koncernens rörelseresultat även då med nästan 15 miljoner euro.

Bränslet står för drygt 20 procent av koncernens totala kostnader. Det är en av de största osäkerhetsfaktorerna på kostnadssidan på grund av fluktuerande priser och valutakurser. Vi garderar oss mot fluktuationer i bränslepriser och valutakurser bland annat genom att teckna options- och terminskontrakt. Högre kostnader för säkringsåtgärder utgör också en risk.

En förändring på tio procent av världsmarknadspriset på bränsle ger en påverkan på vårt rörelseresultat med cirka 18 miljoner euro på årsbasis efter gjord säkring. Om dollarkursen förändras gentemot euron med tio procent, blir resultateffekten på årsbasis cirka 21 miljoner euro efter valutasäkring. Marknadspriset på bränsle steg med 34 procent jämfört med föregående år.

Finnair har en säkringspolicy som dämpar prisfluktuationerna för bränsle. Även konkurrenternas policy för bränslesäkring påverkar vår konkurrenskraft på kostnadssidan. Våra viktigaste konkurrenter har samma riktlinjer för sin säkringspolicy som vi.

Utsikter

Vi bedömer att efterfrågan på flygresor och flygfrakt kommer att vara fortsatt stark på våra marknadsområden. Ekonomin i dessa länder stärks och exportindustrin växer. Efterfrågeunderlaget ger möjligheter till ökad yield jämfört med året innan.

Vi förutspår att efterfrågan på paketresor återgår till samma nivå som före lågkonjunkturen, men konkurrensen skärps därför att en ny utländsk researrangör etablerat sig på marknaden.

Vi avser att öka kapaciteten för vår passagerartrafik med över tio procent under 2011 jämfört med föregående år. Tillväxt genereras nästan enbart i trafiken på Asien där vi bygger ut kapaciteten med drygt 20 procent. Antalet betalda passagerarkilometer inom reguljärtrafiken kommer sannolikt att öka, medan yelden från semesterflygen minskar en aning.

Vi strävar efter att maximera den totala intäkten och tror därför att kabinfaktorn kommer att ligga kvar på föregående års nivå eller något under den. Vi bedömer att nivån på yelden blir den samma som 2010.

Bränslekostnaderna kommer troligtvis att stiga under innevarande år jämfört med 2010 till följd av större kapacitet och högre pris på bränsle.

Fortsatta strukturaffärer är att räkna med inom branschen i Europa. Vi kommer att utvärdera vår egen roll i denna utveckling och välja de bästa alternativen från aktieägarsynpunkt. Ett väl utvecklat samarbetsnätverk kommer att ge oss en starkare marknadsposition.

Kabinpersonalens strejk fick återverkningar på bokningsläget. Detta i förening med normala säsongsvariationer i efterfrågan gör att det operativa resultatet för det första kvartalet kommer att ligga på minus. Omsättningen väntas öka med drygt tio procent och vi förutspår en operativ vinst för helåret.

Styrelsens förslag till utdelning

Finnair Abp:s utdelningsbara medel uppgår till 339,4 miljoner euro. Styrelsen föreslår bolagsstämman ingen utdelning till aktieägarna för räkenskapsåret 2010.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Medie- och analytikerkonferens

Finnair anordnar en presskonferens för massmedia den 4 februari 2011 kl. 11.00 och en analytikerträff kl. 12.30. Båda äger rum på Flygarvägen 3, Helsingfors flygplats. Mer information och anmälan: ring Teija Kirjavainen, telefon 09 818 4941, eller e-posta till teija.kirjavainen@finnair.fi

Finnair Abp
Kommunikation
Christer Haglund
Kommunikationsdirektör

Närmare information ges av:

Erno Hildén, ekonomidirektör
Telefon (09) 818 8550
erno.hilden@finnair.fi

Christer Haglund, kommunikationsdirektör
Telefon (09) 818 4007
christer.haglund@finnair.fi

Taneli Hassinen, direktör för ekonomisk information och IR
Telefon (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

www.finnair.fi/konserni

FINNAIR-KONCERNENS BOKSLUTSKOMMUNIKÉ FÖR RÄKENSKAPSPERIODEN 1.1.-31.12.2010

NYCKELTAL

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring
milj. euro	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Omsättning	516,9	457,7	12,9	2.023,3	1.837,7	10,1
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	38,0	12,1	-	176,6	21,2	-
Leasingkostnader för flygplan	14,3	18,3	-21,9	63,1	74,4	-15,2
Operativa rörelseresultat, EBIT*	-6,7	-37,7	-	-4,7	-171,1	-
Förändringar i verkligt värde på derivat och valutakurser för service och underhåll	5,6	4,2	-	-6,4	55,5	-
Realisationsvinst av anläggningstillgångar och poster av engångskaraktär	-3,6	-7,9	-	-2,2	0,7	-
Rörelseresultat, EBIT	-4,7	-41,4	-	-13,3	-114,9	88,4
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-5,4	-35,4	-	-23,0	-95,3	75,9

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	-1,3	-8,2	-	-0,2	-9,3	-
EBITDAR % av omsättningen*	7,4	2,6	-	8,7	1,2	-
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK *	71,3	65,0	9,6	70,3	67,2	4,5
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/RTK*	72,6	72,9	-0,4	70,2	74,3	-5,5
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK*	45,9	45,6	0,7	45,6	43,6	4,6
Resultat/aktie € före och efter utspädning **	-0,06	-0,29	-	-0,24	-0,76	-
Eget kapital/aktie €	6,67	6,45	3,4	6,67	6,45	3,4
Bruttoinvesteringar milj. euro	27,1	8,8	-	183,5	347,6	-
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	5,2	1,9	-	9,1	18,9	-
Soliditet, %				36,2	34,2	
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				27,8	26,8	
Justerad skuldsättningsgrad, %				79,6	90,0	
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				-0,4	-7,8	
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				-2,7	-12,1	

* utan realisationsvinster, förändringar i verkligt värde på derivat, valutakurser för service och underhåll och poster av engångskaraktär.

Enhetsintäkter från flygverksamheten c/RTK = Intäkter från flygverksamheten/RTK från flygverksamheten

Enhetskostnader inom flygverksamheten c/RTK = Rörelsekostnader inom flygverksamheten/RTK från flygverksamheten

Enhetskostnader inom flygverksamheten c/ATK = Rörelsekostnader inom flygverksamheten/ATK inom flygverksamheten

** Ingår ränta av Hybrid bond.

FORMLER FÖR NYCKELTAL

Resultat/aktie,

Periodens resultat

Emissionsjusterat antal aktier i genomsnitt under perioden

Eget kapital/aktie:

Eget kapital

Emissionsjusterat antal aktier vid periodens slut

Skuldsättningsgrad, %:

Räntebärande nettoskulder * 100

Eget kapital + Innehas utan bestämmande inflytande

Operativ rörelsevinst:

Rörelsevinst utan reavinster förändringar i verkligt värde,
på derivat, valutakurser för service och underhåll
och engångsposter

Avkastning på sysselsatt kapital, %: (ROCE)

Resultat före skatter + räntekostnader och övriga finansiella kostnader * 100

Balansomslutning - räntefria skulder (i genomsnitt)

Räntebärande skulder:

Räntebärande skulder - räntebärande tillgångar - börsnoterade aktier

Soliditet i %:

Eget kapital + Innehas utan bestämmande inflytande * 100

Balansomslutning - erhållna förskott

Avkastninga på eget kapital i %: (ROE)

Resultat * 100

Eget kapital + Innehas utan bestämmande inflytande (i genomsnitt)

Eget kapital = som är hänförligt till moderbolagets aktieägare

Uppgifterna i bokslutskommunikén har inte granskats av bolagets revisorer.

RESULTATRÄKNING

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring
milj. euro	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Omsättning	516,9	457,7	12,9	2.023,3	1.837,7	10,1
Tillverkning för eget bruk	2,4	3,2	-25,0	8,7	4,7	85,1
Övriga rörelseintäkter	3,9	3,8	2,6	14,0	14,9	-6,0
Realisationsvinst av anläggningstillgångar *	4,2	1,7	-	6,1	32,9	-
Rörelseintäkter	527,4	466,4	13,1	2.052,1	1.890,2	8,6
Rörelsekostnader						
Personalkostnader	114,0	111,8	2,0	438,8	482,3	-9,0
Bränsle	106,6	101,2	5,3	431,7	450,3	-4,1
Leasingkostnader för flygplan	14,3	18,3	-21,9	63,1	74,4	-15,2
Övriga hyror	27,0	20,3	33,0	88,0	81,4	8,1
Service och underhåll av plan	31,9	26,7	19,5	120,7	92,5	30,5
Luftfartsavgifter	44,9	40,0	12,3	188,5	171,1	10,2
Markservice och catering	42,7	36,0	18,6	172,9	130,2	32,8
Produktion av paketresor	34,5	34,4	0,3	120,0	131,1	-8,5
Försäljning och marknadsföring	22,0	22,4	-1,8	83,7	77,2	8,4
Avskrivningar	30,4	31,5	-3,5	118,2	117,9	0,3
Övriga kostnader	61,6	59,8	3,0	225,1	220,0	2,3
Operativa resultat totalt	529,9	502,4	5,5	2.050,7	2.028,4	1,1
Operativa rörelseresultat EBIT	-6,7	-37,7	-	-4,7	-171,1	-
Förändringar i verkligt värde på derivat och valutakurser för service och underhåll	5,6	4,2	33,3	-6,4	55,5	-
Engångsposter	-7,8	-9,6	-	-8,3	-32,2	-
Kostnader totalt	532,1	507,8	4,8	2.065,4	2.005,1	3,0
Rörelseresultat, EBIT	-4,7	-41,4	-	-13,3	-114,9	88,4
Finansiella intäkter	1,6	2,2	-27,3	6,5	8,9	-27,0
Finansiella kostnader	-6,4	-4,6	39,1	-26,3	-18,7	40,6
Resultatandel i intressebolag	-0,1	0,1	-	0,1	0,1	-
Resultat före skatter	-9,6	-43,7	-	-33,0	-124,6	73,5
Direkta skatter	3,9	8,3	-	10,2	29,4	-65,3
Räkenskapsperiodens resultat	-5,7	-35,4	-	-22,8	-95,2	76,1

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare av räkenskapsperiodens resultat	-5,4	-35,4		-23,0	-95,3	
Innehav utan bestämmande inflytande	-0,3	0,0		0,2	0,1	
Resultat per aktie räknat på resultat av räkenskapsperiodens resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare						
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,06	-0,29		-0,24	-0,76	
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,06	-0,29		-0,24	-0,76	

* Ingår inte i de operativa rörelseresultaten.

BALANSRÄKNING

milj. euro	31.12.2010	31.12.2009	1.1.2009
TILLGÅNGAR			
Långfristiga tillgångar			
Immateriella tillgångar	38,6	46,1	48,1
Materiella anläggningstillgångar	1.406,6	1.469,0	1.272,1
Andelar i intresseföretag	7,6	8,3	6,1
Övriga finansiella tillgångar	13,6	20,5	21,5
Uppskjutna skattefordringar	48,0	52,1	70,2
Totalt	1.514,4	1.596,0	1.418,0
Kortfristiga tillgångar			
Omsättningstillgångar	47,5	36,8	35,1
Kundfordringar och övriga fordringar	252,3	197,5	231,8
Övriga finansiella tillgångar	517,3	598,2	373,8
Likvida medel	9,6	9,2	18,3
Totalt	826,7	841,7	659,0
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	70,7	19,4	19,4
Tillgångar totalt	2.411,8	2.457,1	2.096,4
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare			
Aktiekapital	75,4	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	777,1	748,3	638,4
Totalt	852,5	823,7	713,8
Innehav utan bestämmande inflytande	0,8	0,9	1,1
Eget kapital totalt	853,3	824,6	714,9

Långfristiga skulder			
Uppskjutna skatteskulder	103,3	99,1	120,6
Finansiella skulder	677,7	637,4	261,1
Pensionsåtaganden	2,5	0,0	6,1
Totalt	783,5	736,5	387,8
Kortfristiga skulder			
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	0,3	0,0	1,5
Avsättningar	100,4	112,0	109,6
Finansiella skulder	98,5	201,8	48,5
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	575,8	582,2	834,1
Totalt	775,0	896,0	993,7
Skulder totalt	1.558,5	1.632,5	1.381,5
Eget kapital och skulder totalt	2.411,8	2.457,1	2.096,4

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare												
milj. euro	Aktie- ka- pital	Över- kurs- fond	Reserv- fond	Säkrings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Omräk- ningsdif- ferenser	Balan- serad vinst	Totalt	Innehav utan bestäm- mande inflytande	Hybrid- lånet	Hybrid- lånet räntä	Eget kapital totalt
Eget kapital 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
Dividendutdelning							0,0	0,0	-0,3	0,0	-	-0,3
Poster i en utökad resultaträkning 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
Hybrid lånet								0,0	0,0	119,4	-	119,4
Periodens resultat							-95,3	-95,3	0,1		-	-95,2
Periodens utökade resultat											-	
Omräkningsdif- ferenser						0,5		0,5			-	0,5
För-ändring av likvida tillgångar				12,0				12,0			-	12,0

som inne-has för försäljning												
Skatteandel				-4,2				-4,2			-	-4,2
För-ändring i verkligt värde på säkringsinstrument				73,3				73,3			-	73,3
Skatteandel				-25,7				-25,7			-	-25,7
Periodens utökade resultat	0,0	0,0	0,0	85,3	0,0	0,5	0,0	-9,5	0,0	0,0	-	-9,4
Eget kapital totalt 30.12. 2009	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,9	119,4	-	824,6

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare												
milj. euro	Aktie-ka-pital	Över-kurs-fond	Reserv-fond	Säkrings-reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Omräk-ningsdif-ferenser	Balan-serad vinst	Totalt	Innehav utan bestäm-mande inflytande	Hybrid-lånet	Hybrid-lånet räntä	Eget kapital totalt
Eget kapital 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
Dividendutdelning							0,0	0,0	-0,3	0,0		-0,3
På basis av aktie avgift							-0,1	-0,1				-0,1
Poster i en utökad resultat-räkning 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
Periodens resultat							-23,0	-23,0	0,2	0,0		-22,8
Periodens utökade resultat												
Hybrid lånet räntä efter skatteandel							0,0	0,0		0,0	-8,0	-8,0
Skatteandel											2,8	2,8
Omräkningsdif-ferenser						-0,5		-0,5	0,0			-0,5
För-ändring av likvida tillgångar som inne-has för försäljning					1,5			1,5				1,5
Skatteandel				-0,5				-0,5				-0,5

Förändring i verkligt värde på säkringsins- trument				58,9				58,9				58,9
Skatteandel				-20,7				-20,7				-20,7
Periodens utökade resultat	0,0	0,0	0,0	60,4	0,0	-0,5	-23,0	36,9	0,2	0,0	-8,0	29,1
Eget kapital totalt 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

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare												
milj. euro	Aktie- ka- pital	Över- kurs- fond	Reserv- fond	Säkrings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Omräk- ningsdif- ferenser	Balan- serad vinst	Totalt	Innehav utan bestäm- mande infly- tande	Hybrid- lånet	Hybrid- lånet räntä	Eget kapital totalt
Eget kapital 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
Förändrad redovisnings- princip							-35,6	-35,6	0,0	0,0	-	-35,6
Justerat kapital 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

KASSAFLÖDESANALYS

	1.1.-31.12.2010	1.1.-31.12.2009
milj. euro		
Kassaflöde från löpande verksamhet		
Räkenskapsperiodens resultat	-22,8	-95,2
Justeringar av periodens resultat1)	108,0	74,7
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	26,3	18,7
Ränteintäkter	-6,2	-8,6
Övriga finansiella intäkter	-0,2	-0,2
Dividendintäkter	-0,1	-0,1
Skatter	-10,2	-29,4
Förändringar i rörelsekapital:		
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	-20,0	32,7

Förändring i omsättningstillgångar	5,8	-1,7
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	0,4	-103,7
Betalda räntor	-19,1	-12,7
Betalda finansiella kostnader	-3,7	-2,3
Erhållna räntor	4,7	7,0
Erhållna finansiella intäkter	0,1	0,2
Betalda skatter	-1,9	0,0
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	61,1	-120,6
Kassaflöde från investeringar		
Förvärv av dotterbolag	-0,1	0,0
Investeringar i immateriella tillgångar	-5,2	-9,4
Investeringar i materiella anläggningstillgångar *	24,6	-316,1
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handelssyfte	112,0	-295,8
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	1,6	0,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	10,8	61,9
Erhållna dividender	0,1	0,1
Förändring i långfristiga fordringar	6,9	-1,6
Nettokassaflöde från investeringar	150,7	-560,9
Kassaflöde från finansiering		
Ökning av långfristiga skulder	49,5	611,1
Återbetalningar och förändringar av lån	-219,4	-129,5
Hybrid Bond, räntä/kapital	-10,8	119,4
Nettokassaflöde från finansiering	-180,7	601,0
Förändringar i kassaflöden	31,1	-80,5
Förändringar i likvida medel		
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	262,9	343,4
Förändringar i likvida medel	31,1	-80,5
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	294,0	262,9

Noter till kassaflödesanalysen, koncernen	1.1.-31.12.2010	1.1.-31.12.2009
1) Justeringar av periodens resultat		
Avskrivningar	118,7	132,8
Anställningsförmåner	7,0	-11,0
Förändringar i verkligt värde på derivat och valutakurser		
för service och underhåll	6,4	-55,5
Övriga justeringar	-24,1	8,4
Totalt	108,0	74,7
Övriga finansiella tillgångar	517,3	598,2
Likvida medel	9,6	9,2
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	526,9	607,4
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-206,7	-318,7
Aktier som innehas för försäljning	-26,2	-25,8
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	294,0	262,9

*) Finansiell leasing för ett flygplan är typen A330 ingår inte siffran.

KONCERNENS DELÅRSRAPPORT, NOTER

1. UTGÅNGSPUNKT

Koncernens delårsrapport har upprättats i enlighet med IAS 34, den internationella standarden för delårsrapporter.

2. REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciperna överensstämmer med de riktlinjer som följts när koncernens bokslut för 2009 upprättades med undantag för redovisning av basunderhåll på leasing motorer. En mer detaljerad beskrivning av de konkreta effekterna på enskilda resultat- och balansposter under jämförelseperioden ges i vår andra kvartalsrapport 2010.

Följande nya standarder samt uppdateringar, nya tolkningar och tillämpningar av standarderna som infördes 1.1.2010 är relevanta för koncernen:

- IFRS 5 (reviderad) Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och awecklade verksamheter. Ändringen specificerar de upplysningskrav som finns för långfristiga anläggningstillgångar (eller avyttringsgrupper) som klassificeras som anläggningstillgångar som innehas för försäljning eller awecklade verksamheter. Den klargör också att det allmänna kravet i IAS fortfarande gäller, särskilt punkt 15 (att ge en rättvisande bild) och punkt 125 (källor till osäkerhet i uppskattningar).

- IFRS 8 (reviderad) Rörelsesegment Ändringen klargör att bara företag vars rörelseresultat regelbundet granska av företagets högsta verkställande beslutsfattare ska redovisa segmentinformation. Dessutom har vissa mindre ändringar av teknisk karaktär gjorts i standarden.

- IAS 7 (reviderad) Kassaflödesanalys. Ändringen innebär att endast kostnader som resulterar i att en tillgång redovisas i balansräkningen kan klassificeras som investeringsverksamhet.

- IAS 17 (reviderad) Leasing Förändringen innebär att vid klassificering av mark ska hänsyn tas till det faktum att mark har obegränsad livslängd. Leasing av mark ska klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing enligt reglerna i standarden.

- IAS 39 (reviderad) Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Förändringen förtydligar att en långivare som får återbetalning av ett lån i förtid kan kompenseras för kommande förlust av räntetäkter genom inlösen av optioner. Återinvesteringsrisken minskar och därmed den ekonomiska förlusten. Derivatet ska vara nära relaterat till en kapitalskuld.

- IAS 39 (reviderad) Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Ändring av stycke 2 (g) klarlägger att IAS 39 bara tillämpas på (a) bindande (termins)kontrakt mellan köpare och säljare för att kunna slutföra ett förvärv någon gång i framtiden, att (b) löptiden för ett terminskontrakt inte får överstiga den tid som rimligen åtgår för att erhålla nödvändiga beslut och kunna slutföra ett förvärv och att (c) undantaget inte ska tillämpas på optionskontrakt som vid genomförandet leder till bestämmande inflytande i ett bolag eller på liknande investeringar i intressebolag eller på transaktioner av samma slag. Förväntat kassaflöde ger resultatpåverkan.

- IAS 39 (reviderad) Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Förändringen klargör att värdeförändringar på derivat som tecknas för att säkra framtida kassaflöden ska föras från eget kapital och redovisas i resultaträkningen under den period då det säkrade framtida kassaflödet har resultatpåverkan.

Inga väsentliga effekter har uppstått på koncernens resultat och finansiella ställning vid tillämpningen av dessa reviderade standarder.

IASB utvecklar nya standarder och tolkningar som ska tillämpas från 2011 och 2012. Vi kommer att ge en mer detaljerad redogörelse för dem i redovisningsprinciperna för upprättande av koncernbokslutet 2010.

3. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

För att kunna upprätta denna delårsrapport måste ledningen göra bedömningar och antaganden som påverkar tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter i bokslutet. De verkliga resultaten kan avvika från dessa värden.

De väsentliga bedömningar som ledningen gjort om koncernens redovisningsprinciper och större osäkerhetsfaktorer vid upprättande av denna delårsrapport är de samma som genomfördes inför årsredovisningen 2009.

4. INFORMATION PER SEGMENT

Vår rapportering per segment följer koncernens operativa indelning i affärsområden. Affärssegment är affärsområdena Flygtrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

INFORMATION PER AFFÄRSSEGMENT 1.1–31.12.2010

	Flygtrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli-mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
milj. euro						
Extern omsättning	1.594,6	113,2	315,5			2.023,3
Intern omsättning	145,8	315,8	1,4	-463,0		0,0
Omsättning	1.740,4	429,0	316,9	-463,0	0,0	2.023,3
Rörelseresultat	-7,9	10,5	-2,3		-13,6	-13,3
Resultatandel i intresseföretag					0,1	0,1
Finansiella intäkter					6,5	6,5
Finansiella kostnader					-26,3	-26,3
Inkomstskatter					10,2	10,2
Innehav utan bestämmande inflytande					-0,2	-0,2
Periodens resultat						-23,0
Avskrivningar	99,1	16,4	1,8	0,0	1,4	118,7

INFORMATION PER AFFÄRSSEGMENT 1.1–31.12.2009

	Flygtrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli-mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
milj. euro						
Extern omsättning	1.387,2	105,8	344,7			1.837,7
Intern omsättning	150,7	315,5	1,8	-468,0		0,0
Omsättning	1.537,9	421,3	346,5	-468,0	0,0	1.837,7
Rörelseresultat	-182,1	29,8	-4,3		41,7	-114,9
Resultatandel i intresseföretag					0,1	0,1
Finansiella intäkter					8,9	8,9
Finansiella kostnader					-18,7	-18,7
Inkomstskatter					29,4	29,4
Innehav utan bestämmande inflytande					-0,1	-0,1
Periodens resultat						-95,3
Avskrivningar	99,3	30,6	1,3	0,0	1,6	132,8

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
milj. euro						
Flygtrafik	432,8	370,9	16,7	1.740,4	1.537,9	13,2
Flygtjänster	109,8	111,1	-1,2	429,0	421,3	1,8
Resetjänster	90,2	94,0	-4,0	316,9	346,5	-8,5
Koncernelimineringar	-115,9	-118,3	-2,0	-463,0	-468,0	-1,1
Totalt	516,9	457,7	12,9	2.023,3	1.837,7	10,1

RÖRELSERESULTAT EXKL. REAVINSTER AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, FÖRÄNDRINGAR AV VERKLIGT VÄRDE PÅ DERIVAT, VALUTAKURSER FÖR SERVICE OCH UNDERHÅLL OCH ENGÅNGSPOSTER PER KVARTAL

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
milj. euro						
Flygtrafik	-8,1	-45,4	-82,2	1,9	-161,4	-101,2
Flygtjänster	1,4	9,9	-85,9	8,1	7,3	11,0
Resetjänster	2,1	1,2	75,0	0,0	-4,3	-100,0
Icke fördelade poster	-2,1	-3,4	-38,2	-14,7	-12,7	15,7
Totalt	-6,7	-37,7	-82,2	-4,7	-171,1	-97,3

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2010	2009	Förändring
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Flygtrafik	3.524	3.925	-10,2
Flygtjänster	2.685	3.347	-19,8
Resetjänster	1.110	1.289	-13,9
Övrig verksamhet	259	236	9,7
Totalt	7.578	8.797	-13,9

5. HANTERING AV FINANSIELLA RISKER

Inga nämnvärda förändringar skedde i koncernens riskhanteringspolicy under redovisningsperioden. Mål och principer för riskhanteringen är de samma som angavs i noterna till årsredovisningen 2010.

Tabellerna nedan visar det nominella värdet eller den nominella mängden samt det verkliga nettovärdet på derivat som koncernen använder i sin säkringsredovisning.

DERIVATAVTAL

Derivat	31.12.2010				31.12.2009			
	Nominellt värde	Positiva verkligt värde	Negativa verkligt värde	Värkligt nettovärde	Nominellt värde	Positiva verkligt värde	Negativa verkligt värde	Värkligt nettovärde
Valutaderivat, milj. euro								
Derivat som uppfyller kraven för säkringsredovisning:								
Valutasäkring av flygbränsle	324,2	12,7	-3,4	9,3	299,1	4,7	-7,7	-3,0
Valutasäkring av flygplansförvärv								
Verkligt värde säkring	297,4	17,1	-1,7	15,4	491,0	11,2	-4,1	7,1
Kassaflöde säkring	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutasäkring av leasingbetalningar	42,8	1,0	-0,4	0,6	36,2	0,3	-0,9	-0,6
Totalt	664,4	30,8	-5,5	25,3	826,3	16,2	-12,7	3,5
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:								
Kassaflödessäkring, (terminen)	160,8	1,0	-4,8	-3,8	214,8	2,3	-1,4	0,9
Kassaflödessäkring, (optionen) valutaoptioner								
Köpta valuta optioner	37,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utställda, valuta optioner	33,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Säkring av balansposter	92,8	3,6	0,0	3,6	90,0	2,0	-0,1	1,9
Valutaderivat totalt	324,4	4,6	-5,0	-0,4	304,8	4,3	-1,5	2,8
Valutaderivat	988,8	35,4	-10,5	24,9	1.131,1	20,5	-14,2	6,3

DERIVATAVTAL

	31.12.2010				31.12.2009			
	Nominellt värde (ton/MWh)	Positiva verkligt värde (Milj. euro)	Negativa verkligt värde (Milj. euro)	Värkligt nettovärde (Milj. euro)	Nominellt värde (ton/MWh)	Negativa verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Värkligt nettovärde (Milj. euroa)
Varuderivat								
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:								
Flygbränsleterminer	547.350	35,3	-5,2	30,1	538.600	13,4	-48,1	-34,7
Elektricitet, MWh	127.402	1,3	0,0	1,3	0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:								
Flygbränsleterminer	101.750	6,6	0,0	6,6	48.400	1,1	-0,4	0,7
Terminer på gasoil	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Terminer på jet differential	22.000	0,6	0,0	0,6	120.500	4,3	0,0	4,3
Optioner								
Köpta, flygbränsle, ton	83.750	4,7	0,0	4,7	68.000	0,8	0,0	0,8
Utställda, flygbränsle, ton	162.750	0,0	-1,6	-1,6	80.500	0,2	-0,6	-0,4
Köpta, gasoil	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Utställda, gasoil	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Elektricitet, MWh	39.157	0,1	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
Totalt		48,6	-6,8	41,8		19,8	-49,1	-29,3

DERIVATAVTAL

	31.12.2010				31.12.2009			
	Nominellt värde	Positiva verkligt värde	Negativa verkligt värde	Värkligt nettovärde	Nominellt värde	Positiva verkligt värde	Negativa verkligt värde	Värkligt nettovärde
Räntederivat, milj. euro								
Valuta- och ränteswappar								
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0	4,7	5,0	-7,6	-2,6
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	2,6	2,7	-3,9	-1,2	6,9	7,5	-11,3	-3,8
Totalt	2,6	2,7	-3,9	-1,2	11,6	12,5	-18,9	-6,4
Ränteswappar								
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	25,0	0,0	-0,3	-0,3	20,0	0,0	-0,2	-0,2
Totalt	25,0	0,0	-0,3	-0,3	20,0	0,0	-0,2	-0,2
Aktiederivat, milj. euro								
Optioner								
Köptioner på aktier	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

6. FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Koncernen har sålt sin intresseandel i fastighetsbolaget Kiinteistö Oy Lentäjantie 3 och förvärvat en majoritetsandel på 100 procent i det estniska bolaget Back Office Services Estonia OÜ.

7. INKOMSTSKATT

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt på årets resultat och uppskjuten skatt som har redovisats i resultaträkningen till gällande skattesats.

8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

Bolagsstämman beslutade den 31 mars 2010 att ingen dividend delas ut för räkenskapsåret 2009.

9. FÖRÄNDRING I MATERIELLA OCH IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

milj. euro	31.12.2010	31.12.2009
Bokföringsvärde i början av räkenskapsperioden	1.534,5	1.339,6
Investeringar i anläggningstillgångar	183,5	413,2
Förändring i förskott	-62,3	-22,2
Minskningar	-4,6	-63,3
Transfer	-16,5	-
Avskrivningar	-118,7	-132,8
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1.515,9	1.534,5

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av räkenskapsperioden	19,4	19,4
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av räkenskapsperioden	70,7	19,4

10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Lån amorterades enligt plan. Resten av de lån som redovisas i bokföringen utgör gamla lån som tagits upp mot säkerhet. De har en avvikande avtalsstruktur och av den orsaken bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

11. ANSVARSFÖRBINDELSER

milj. euro	31.12.2010	31.12.2009
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	593,4	680,0
Borgensförbindelser för koncernbolag	65,5	78,1
Borgens förbindelser för andra	2,6	3,3
Totalt	661,5	761,4

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1.100,0 miljoner euro den 31 december 2010 (1.100.0).

12. ÅTAGANDEN

milj. euro	31.12.2010	31.12.2009
Leasingåtaganden för flygplansflottan	282,3	226,5
Övriga åtaganden	249,8	270,4
Totalt	532,1	496,9

13. INSIDERINFORMATION

Insiderinformation ges i Finnairs årsredovisning för 2010. Inga väsentliga förändringar har skett efter bokslutstillfället.

Beloppen av transaktioner med intresseföretag och koncernkontosaldon var marginella under räkenskapsperioden.

14. TRAFIKINFORMATION 1.1.– 31.12.2010

	Trafiken	Europa	Nord- Amerika	Asien	Finland	Reguljärtrafik	Semester trafik-	Frakt
Passagerarantal (1000)	7.139	3.588	147	1.243	1.274	6.251	887	
Förändring/året innan, %	-4,0	-2,3	-11,0	7,4	-3,1	-0,9	-21,0	
Frakt och post (1000 kg)	123.154	21.429	8.206	72.910	2.287	104.832	1.142	123.154
Förändring/året innan, %	38,0	16,8	23,5	23,0	-14,9	20,5	-10,7	38,0
Offererade passagerarkilometer (milj.)	25.127	7.479	1.215	11.150	1.182	21.025	4.102	
Förändring/året innan, %	-4,3	-1,5	-8,0	4,1	-1,8	1,0	-24,5	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	19.222	4.938	972	9.085	669	15.664	3.558	
Förändring/året innan, %	-3,6	-2,5	-11,0	7,9	-6,4	2,5	-23,4	
Kabinfaktor %	76,5	66,0	80,0	81,5	58,7	74,5	86,8	
Förändring/året innan, %-enh.	0,6	-0,7	-2,7	2,9	-6,6	1,1	1,2	
Offererade tonkilometer (milj.)	3.808							1.029
Förändring/året innan, %	-2,9							21,4
Betalda tonkilometer (milj.)	2.471							749
Förändring/året innan, %	7,6							46,4
Total lastfaktor %	64,9							72,8 *
Förändring/året innan, %-enh.	6,3							12,4

* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

15. POSTER I EN UTÖKAD RESULTATRÄKNING

Orealiserade värdeförändringar av derivat som säkringsredovisas ska presenteras i en utökad resultaträkning. Posterna har hittills redovisats direkt i eget kapital. Derivat ska säkra framtida kassaflöden samt skydda mot kursdifferenser på grund av förändrade valutakurser.

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring
milj. euro	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Periodens resultat	-5,7	-35,4	-	-22,8	-95,2	-
Övriga poster i den utökade resultaträkningen						
Hybrid lånet, räntä	-8,0	0,0		-8,0	0,0	
Skatteandel	2,8	0,0		2,8	0,0	
Omräkningsdifferenser	0,0	0,0	-	-0,5	0,5	-
Förändring av likvida tillgångar som innehas för försäljning	4,2	0,1		1,5	12,0	
Skatteandel	-1,4	0,0		-0,5	-4,2	
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument	30,9	29,0	-	58,9	73,3	-
Skatteandel	-10,9	-10,2		-20,7	-25,7	
Övriga poster i den utökade resultaträkningen, totalt	27,1	29,1	-	51,9	85,8	-
Periodens utökade resultat	21,4	-6,3	-	29,1	-9,4	-
Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till moderbolagets ägare	21,7	-6,3		28,9	-9,5	
Del av periodens utökade resultat innehav utan bestämmande inflytande	-0,3	0,0		0,2	0,1	

16. VIKTIGA HÄNDELSER EFTER RAPPORTPERIODEN

Bokslutskommuniké informerar även om händelser av väsentlig betydelse som har inträffat efter rapportperiodens utgång. Inga andra väsentliga händelser har inträffat.