

16.2.2011

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS 2010

LENTOLIIKENNE MARKKINAT

Heikosti sujuneen vuoden 2009 jälkeen vuosi 2010 oli palautumisen aikaa globaalissa lentoliikenteessä. IATA:n keräämien tilastojen mukaan koko toimialan volyymin kehitys osoitti matkustajaliikenteessä 8,2 prosentin kasvua ja rahtiliikenteessä jopa 20,6 prosentin kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. IATA:n markkina-alueiden joukossa Suomen kannalta tärkeät Euroopan markkinat kehittyivät tosin kaikista vaatimattomimmin, sillä matkustajaliikenteessä kasvu oli vain 5,1 prosenttia ja rahtiliikenteessä 10,8 prosenttia. Selvästi myönteisempää oli kehitys Aasian markkinoilla, jossa matkustajaliikenteen kasvu nousi 9,0 prosenttiin ja rahtiliikenteen 24,0 prosenttiin.

Eurocontrolin tilasto- ja ennusteyksikön Statforin mukaan Euroopan lentoliikenteen operaatiot kasvoivat 0,8 prosenttia. Ilman Islannin tuhkakriisiä, lukuisia työtaistelutoimenpiteitä ja loppuvuoden heikkoja sääoloja Euroopassa palautuminen olisi ollut selvästi nopeampaa.

Liikenneilmailun matkustajien kokonaismäärä Finavian lentoasemilla oli 16,5 miljoonaa matkustajaa, mikä merkitsee 1,6 prosentin kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Matkustajien määrä vastaa suurin piirtein vuoden 2006 tasoa. Kotimaan liikenteen matkustajamäärä väheni jo neljäntenä vuonna peräkkäin, nyt 6,1 prosenttia (-12,2 %). Kansainvälisessä liikenteessä kasvu oli 4,8 prosenttia (-5,7 %).

Laskeutumismäärät olivat jo toisena vuonna peräkkäin laskusuunnassa. Liikenneilmailun laskeutumisia oli yhteensä 1,0 prosenttia vähemmän kuin edellisenä vuonna (-6,1 %). Kotimaan liikenteessä laskeutumisten määrä väheni 7,1 prosenttia (-2,6 %) kun taas kansainvälisessä liikenteessä päästiin yhden vuoden notkahduksen jälkeen takaisin kasvuun, 4,6 prosenttia verrattuna edellisvuoteen (-9,1 %). Ylilentojen kokonaismäärä laski edellisvuodesta 0,1 prosenttia (+1,0 %).

Tavaraliikenteessä rahdin ja postin kokonaistonnimäärä kuroi 26,1 prosentin kasvullaan reilusti umpeen edellisen vuoden vähentymisen (-16,0 %). Rahdin osalta tonnimäärän kasvu nousi 30,0 prosenttiin, kun taas postin määrä väheni 9,9 prosenttia.

Finavia ei korottanut liikennemaksujen hintoja kertomusvuonna, vaan noudatti elokuussa 2009 tehtyä määräaikaista hinnoittelupäätöstä, jonka mukaan hintoja alennettiin 1.9.2009 lähtien keskimäärin 10 prosenttia.

TALOUDELLINEN TULOS 2010

Yhtiö rekisteröitiin 16.12.2009, joten yhtiön ensimmäinen tilikausi oli 16.12.2009 – 31.12.2010. Ilmailulaitoksen liiketoiminta siirtyi yhtiölle 1.1.2010 alkaen. Alla on esitetty Finavia - konsernin avainluvut vuodelta 2010 ja Ilmailulaitos-konsernin vastaavat luvut vuodelta 2009. Taseen tunnusluvuissa verrataan tilikauden avaavaa ja päättävää tasetta.

16.2.2011

Yhteenveto Vuoden 2010 avainluvuista

	Finavia- konserni	Liikelaitos- konserni
	2010	2009
Matkustajamäärän kasvu %	1,6 %	-7,7 %
Liikevaihto milj. euroa	318,0	321,0
Liiketulos ilman kertaluonteisia eriä milj.euroa	30,1	26,3
Tulos milj.euroa	36,4	-249,6 *
Liiketoiminnan rahavirta milj.euroa	60,5	35,9
Omavaraisuusaste %		
Alkava tase 1.1.	39,9 %	61,8 %
Päättävä tase 31.12.	44,3 %	44,70 % *
Taseen loppusumma milj.euroa	733,5	759,4
Sijoitetun pääoman tuotto %	7,1 %	-36,1 % *

* yhtiöittämisen yhteydessä vuoden 2009 tilinpäätöksessä tase uudelleenarvostettiin

Finavia konsernin vuoden 2010 liikevaihto laski 0,9 prosenttia ja oli 318,0 miljoonaa euroa (321,0 vuonna 2009). Liiketulos ilman kertaluonteisia eriä vahvistui viime vuodesta ja oli 30,1 miljoonaa euroa. Konsernin tulos oli 36,4 miljoonaa euroa.

Tulos sisältää kertaluonteisia eriä 11,6 miljoonaa euroa, joista merkittävimmät olivat omaisuuden myyntivoitoista kertyneet tuotot, eläkemaksun oikaisu sekä pakollinen varaus. Eläkemaksun oikaisu, 4 miljoonaa euroa, on kirjattu liiketoiminnan muihin tuottoihin. Yhtiöittämisen yhteydessä Finavialle siirtyi eläkevastuu, joka arvioitiin vuodenvaihteessa 35 milj. euron suuruiseksi. Eläkevastuun loppulaskelelma valmistui marraskuussa 2010 ja summaksi tuli 31 milj. euroa. Kertaluonteisissa menoissa on varaus 9,4 miljoonaa euroa; Finavialla on käynnissä useiden lentoasemien ympäristölupaprosessit, joiden yhteydessä voidaan joutua käynnistämään uuden ympäristölain edellyttämiä selvitys-, korjaus- ja rakentamistoimenpiteitä, joita luvan haltijalta edellytetään. Tuloksessa näkyy myös vuoden vaihteessa 2009 - 2010 tehty tase-erien uudelleenarvostaminen, joka pienentää yhtiön poistoja huomattavasti.

Liiketoiminnan rahavirta oli 60,5 miljoonaa euroa (35,9). Omavaraisuusaste vahvistui ja oli 44,3 prosenttia (avaavassa taseessa 39,9). Vuoden 2010 sijoitetun pääoman tuotto oli 7,1 prosenttia ja oman pääoman tuotto 11,1 prosenttia.

Konsernin toimintakulut olivat 263,3 miljoonaa euroa (242,5), mikä on 8,2 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Kulujen lisäys ilman kertaluonteisia eriä ja konsernirakenteessa tapahtuneita muutoksia oli 1,0 prosenttia. Emoyhtiössä jatkettiin toiminnan tehostamisohjelmaa ja toimintakulut pysyivät vuoden 2009 tasolla.

Henkilöstökulut olivat 129,2 miljoonaa euroa (117,5), jossa kasvua 9,9 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Kasvu henkilöstökuluissa johtuu suurimmaksi osaksi Airpron yrityskaupan kautta lisääntyneestä henkilömäärästä. Palkkakustannusten aiheuttama kasvu viime vuoden vertailukelpoisesta luvusta oli 3,3 %.

Materiaali- ja palveluostojen kulut vähentyivät 4,3 prosenttia. Suurin säästö on saavutettu ulkopuolisten palveluostojen kuluissa, jotka ovat laskeneet viime vuodesta 9,4 prosenttia, eli 4,8 miljoonaa euroa. Ulkopuolisten palveluiden säästö tulee suureksi osaksi turvapalveluiden kehittämisen ja tehosta-

16.2.2011

misen kautta. Konsernirakenteessa tapahtuneista järjestelyistä eliminoitu kulujen vähennys oli 5,4 prosenttia.

Muut kulut, ilman kertaluonteisia eriä ja konsernirakenteen muutoksia, kasvoivat 3,0 %.

Liiketoiminta-alueiden kehitys

Finavia - konsernin liiketoiminta on jaettu neljään liiketoiminta-alueeseen ja näitä tukevaan muuhun toimintaan. Malli noudattaa eurooppalaisten lentoasemaoperaattoreiden omaksumaa käytäntöä.

Lentoasema (Airport)

Liiketoiminta-alueen liikevaihto oli 224,0 (230,5) miljoonaa euroa vuonna 2010 ja laski 2,8 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Liiketulos oli 62,1 miljoonaa euroa (54,9). Liiketoimintaan on kirjattu kertaluonteisia eriä yhteensä 10,0 miljoonaa euroa.

Matkustajamäärä kääntyi toisen vuosineljänneksen aikana kasvuun ja päättyi lopulta koko vuoden osalta 1,6 % yli viime vuoden. Liikenneilmailun laskeutumiset vähenivät prosentin. Liikevaihdon kehitykseen on vuoden varrella vaikuttanut liikenteen hintoihin 1.9.2009 tehdyt määräaikaiset hinnanalennukset sekä toiminnan häiriöt kuten tuhkapilvi ja toimialan työtaisteluista aiheutuvat tulonmenetykset. Tuloksessa näkyy myös energialiiketoiminnasta luopuminen, joka vaikuttaa sekä tuotto- että kulupuolella.

Lentoaseman kaupalliset tuotot kehittyivät koko vuoden osalta erittäin positiivisesti ja kaupallisen toiminnan tuoma kasvu helpottikin liikenteen tuottojen vähentymisen vaikutusta. Oman myyntitoiminnan ja kaupallisten tilojen vuokratuottojen kasvu toi suurimman osan liikevaihdon lisäyksestä. Omien myymälöiden liikevaihtoa on kasvattanut toimintakonseptien kehittäminen ja käyttöönotto, myynnin edistämistoimenpiteet, sekä uusien myyntipisteiden avaukset. Vuokratuottojen kehitykseen on vaikuttanut etenkin uusien kaupallisten liiketilojen avaaminen Helsinki-Vantaalla ja uusitut sopimukset. Mainostuotot ovat kehittyneet myös positiivisesti, kun taas maaliikenteen tuotot (lähinnä pysäköinti) vähentyivät edellisvuodesta. Alkuvuoden kylmä talvi ja lumen paljous vähensi lentomatkustajien oman auton käyttöä, mikä on pienentänyt tuottoja. Tuhkapilven vaikutukset realisoituivat huhti -toukokuussa, mikä myös tyhjensi parkkihalleja.

Vuoden 2010 aikana Finavia on ryhmitellyt lentoasemansa liikennevirtojen mukaan viiteen eri toiminnalliseen konseptiin. Konseptityössä pääpaino on moniosaajuuden hyödyntämisessä. Tämä näkyy jo toiminnan tehostumisena ja ostopalvelukulujen selvänä pienentymisenä.

Finavia panostaa matkustajakokemuksen parantamiseen. Asiakastytyväisyyttä seurataan asematasomittauksilla 16 Finavian lentoasemalla sekä ASQ -tutkimuksella Helsinki-Vantaalla. Vuonna 2010 mitattu asiakastytyväisyyden kokonaistulos oli 3,35 (asteikolla 1-5) ja pysyi vuoden 2009 tyydyttävällä tasolla. Kansainvälisessä ASQ -tutkimuksessa Helsinki-Vantaa sijoittui sijalle 19 Eurooppa-kategoriassa mukana olleista 53 lentoasemasta. Toteutunut tulos heikentyi vuodesta 2009, jolloin olimme sijalla 11. Tähän on vaikuttanut terminaali 2:n saneeraustyöt. Töiden valmistuttua Helsinki-Vantaan palvelutaso nousee, mikä tulee todennäköisesti näkymään positiivisesti myös ASQ:n tutkimustuloksissa. Kuitenkin myös matkustajien kasvaneet odotukset ja kilpailevilla kentillä tehdyt palvelutason parannukset näkyvät ASQ -tutkimuksen tuloksessa.

Lennonvarmistus (Air Navigation Services)

Lennonvarmistuksen liikevaihto laski 7,8 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Hinnanalennukset, jotka vaikuttavat vahvasti myös lennonvarmistusliiketoimintaan, painoivat liikevaihdon laskuun. Koko vuoden liikevaihto oli 54,6 miljoonaa euroa (59,2). Liiketulos oli -8,6 miljoonaa euroa (-12,5).

16.2.2011

Lennonvarmistuksen tärkeimmät suoritteet jäivät alle viime vuoden, vaikka loppuvuoden osalta nähtävissä olikin jo selvästi positiivisia merkkejä. Liikenneilmailun laskeutumisesta vähenivät viime vuodesta 1,0 prosenttia ja ylilennot 0,1 prosenttia. Eurocontrolin tilastojen mukaan kaikkien lentojen keskivii-veellä mitattuna lennonjohdolliset viiveet Suomessa olivat selkeästi alle Euroopan keskiarvon. Finaviasta johtuneiden viivästyneiden lentojen osuus liikenteestä oli 0,7 prosenttia.

Lennonvarmistusliiketoiminnassa vietiin loppuun vuoden 2010 aikana useita kehityshankkeita, joilla pyritään vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin ja tehostamaan toimintaan. Syyskuussa päättyi lennonneuvonnan keskittämiprojekti, jolla saavutettiin merkittävät henkilöstösäästöt. Aluelennonjohdon keskittämiprojekti valmistui marraskuussa 2010. Projektin lopputuloksena aluelennonjohtopalvelut annetaan yhdestä toimipisteestä Suomessa. Toimintoja virtaviivaistettiin ja saavutettiin kestäviä kustannussäästöjä.

Kiinteistöliiketoiminta

Kiinteistöliiketoiminnan liikevaihto oli 6,8 prosenttia alle viime vuoden päätyen 14,0 miljoonaan euroon (15,0). Liiketulos vahvistui 6,6 miljoonaan euroon (2,8). Tulokseen on kirjattu kertaluonteisia eritä 3,4 miljoonaa euroa, mikä syntyi LAK Oyj:n tekemän maakaupan myyntivoitosta.

Helsinki-Vantaalla sijaitsevan Hilton-hotellin laajennustyöt ovat edenneet suunnitellun aikataulun ja kustannusarvion mukaan. LAK Oyj:n omistaman rakennushankkeen myötä hotellin kapasiteetti lisääntyy noin 80 huoneen verran. Työt valmistuvat toukokuussa 2011.

Konsernin kiinteistöomaisuuden järjestelyjen johdosta LAK Oyj:n tase kasvoi 105,6 miljoonaan euroon (77,9).

Airpro liiketoiminta

Airpro liiketoiminta-alue sisältää Airpro Oy:n ja sen kesäkuussa 2010 ostaman tytäryhtiö RTG Groud Handling Oy:n liiketoiminnan. Liikevaihto vuonna 2010 oli 42,7 miljoonaa euroa, kasvua vuoteen 2009 verrattuna oli 37,5 %. Liiketulos kohentui viime vuoden 3,1 miljoonasta eurosta 4,1 miljoonaan euroon.

Airpron huolehtimat lennot lisääntyivät, mikä osaltaan selittää liikevaihdon vahvaa kasvua. Työmarkkinaselkkaukset vuoden aikana ja kevään tuhkapilvi olivat haasteellisia kannattavuuden kehityksen kannalta. Ankara talvi kuitenkin lisäsi tarvetta yritysten tuottamiin palveluihin. Aikaisemmat tehostamistoimenpiteet ovat luoneet vakaan sisäisen toimintatavan, mikä haasteista huolimatta mahdollisti hyvän tuloskehityksen.

Yrityskaupan vaikutus näkyy Airpron toisen vuosipuoliskon liikevaihdossa ja tuloksessa. Yrityskaupan myötä on syksyn aikana tehostettu toimintaa yhtenäistämällä ja keskittämällä yritysten sisäisiä ja ulkoisia prosesseja. Yritysten välisiä synergioita on tunnistettu myös operatiivisella tasolla ja integraatioprosessi jatkuu kaikilla tasoilla tulevan tilikauden aikana.

INVESTOINNIT

Konsernin vuoden 2010 investoinnit olivat 55,3 miljoonaa euroa (78,4). Investointitaso on laskenut huomattavasti edellisten vuosien tasosta. Tämä johtuu sekä viaHelsinki investointiohjelman valmistumisesta että taantuman vuoksi käynnistetyistä säästötoimenpiteistä, joiden seurauksena investointien määrä on sopeutettu kassavirran mukaan.

Vuoden 2010 suurimmat investointihankkeet olivat Helsinki-Vantaan terminaalilaajennushankkeen viimeistely, Helsinki-Vantaan terminaalin saneeraus ja Oulun terminaalilaajennushanke.

16.2.2011

Syksyllä valmistuivat Helsinki-Vantaan asematason työt ja matkustajasillat 31 - 33 otettiin käyttöön. Investointihanke valmistuu kokonaisuudessaan vuoden 2011 loppuun mennessä. Myös terminaali 2:n muutos- ja peruskorjaushanke jatkuu vielä vuonna 2011. Hankkeella saavutetaan useita sekä matkustajakokemuksen että infrastruktuurin parantamiseen liittyviä tavoitteita; turva-tarkastustilojen uudistaminen ja lisäys, lähtöaulojen ilmeen uudistaminen sekä porttialueen myymälöiden uudelleen sijoittelu ja ehostaminen. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 18 miljoonaa euroa.

Helsinki-Vantaan uuden jäänpoistoalueen rakentaminen käynnistyi keväällä 2010. Tämän ympäristöinvestoinnin ensimmäinen vaihe valmistuu syksyllä 2011. Tavoitteena on kehittää hulevesien käsittelyä ja saavuttaa säästöjä jätevesimaksuissa. Lisäksi jääpoistotoiminta tehostuu sekä tilaa vapautuu asematasolla. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 12 miljoonaa euroa.

Oulun terminaalilaajennushanke etenee suunnitellusti. Hankkeen asematason työt valmistuivat loka-kuussa ja perustusurakka marraskuussa 2010. Teräsrakennetyöt ovat käynnissä. Laajennus valmistuu elokuussa 2011 ja vanhan osan saneeraus joulukuussa 2011. Hankkeen kokonaiskustannukset ovat 21 miljoonaa euroa, josta Finavian rahoitusosuus on 9 miljoonaa euroa. Muu rahoitus tulee seutukunnalta ja valtion budjettitalouden piiristä.

Lennonvarmistuksessa on meneillään Eurocat FRESH-järjestelmän jatkokehitysprojekti. Kustannusarvioltaan noin 12 miljoonaa euroa olevan projektin päätavoite on päivittää Helsinki-Vantaan tutkaesitysjärjestelmä vastaamaan sisäisiä ja ulkoisia vaatimuksia liikenteen turvalliselle, taloudelliselle, ympäristöystävälliselle ja asiakaslähtöiselle johtamiselle.

RAHOITUS JA KASSAVIRTA

Kertomusvuonna konsernin tulorahoitus riitti kattamaan myös investointimenot. Vuoden aikana ei nostettu uutta lainaa. Yhtiöittämisspätöksen yhteydessä Finavia veloitettiin osallistumaan Kehäradan rakentamisen rahoittamiseen vuosina 2010 -2014 yhteensä 45 miljoonalla eurolla. Tämän rahoitusvastuun kattamiseksi konserni sai lainapäätöksen Euroopan Investointipankista. Laina voidaan nostaa vuosien 2011 - 2014 välisenä aikana.

Konsernin korollisten lainojen määrä laski vuoden aikana ja oli vuoden lopussa 295,2 miljoonaa euroa (avaavassa taseessa 1.1.2010 332,6). Näistä pitkäaikaisia korollisia lainoja oli vuoden lopussa yhteensä 275,9 (313,9) miljoonaa euroa ja lyhytaikaisia korollisia lainoja 19,4 miljoonaa euroa (18,7). Lainojen lyhennykset olivat 17,2 miljoonaa euroa. Konsernin korollisten lainojen keskiporkko oli vuoden lopussa 1,9 prosenttia. Vuoden 2010 lopussa konsernin suojausaste oli 66 prosenttia, mikä on konsernin korkoriskipolitiikan mukaista. Suojaavien koronvaihtosopimusten vaikutus on huomioitu lainojen keskiporkkoa laskettaessa. Korollisten lainojen keskimaturiteetti oli 11,3 vuotta. Kaikilla emoyhtiön pitkäaikaisilla lainoilla on edelleen voimassa valtion takaus, josta maksetaan takausprovisio Valtiokonttorille. EIB:n lainapäätöksessä vakuutena on yhtiön rahoituskovenantit.

Kehäradan rahoitusvastuu on kirjattu pitkäaikaisiin korottomiin lainoihin, 35 miljoonaa euroa ja lyhytaikaisiin vuoden 2011 rahoitusosuus 4 miljoonaa euroa.

Konsernin tytäryhtiöt eivät ottaneet uutta lainaa rahoitusmarkkinoilta vuoden aikana. Emoyhtiön tytäryhtiöilleen antamien omavelkaisten takauksen määrä ei kasvanut vuoden aikana. Pääomallainan ehtoista rahoitusta annettiin tytäryhtiöille 4,2 miljoonan euron edestä.

Konsernin leasing-vastuiden määrä kasvoi avaavan taseen 25,6 miljoonasta eurosta päättävän taseen 54,4 miljoonan euroon. Vastuiden kasvun syynä oli Helsinki-Vantaan leasing - rahoituksella toteutettu matkatavaroiden kuljetusjärjestelmän käyttöönotto.

Kertomusvuoden aikana konsernin liiketoiminnan kassavirta ennen investointeja vahvistui ja oli 60,5 miljoonaa euroa (35,9). Kassavirta investointien jälkeen oli 29,4 miljoonaa euroa. Avaavassa tasees-

16.2.2011

sa kassavarat olivat 49 miljoonaa euroa ja vuoden lopussa 54,1 miljoonaa euroa. Kassavaroja vahvistettiin omaisuuden myynnit. Kassavarojen talletus- ja sijoitustoiminnan nettovaikutus vuonna 2010 oli 1,3 miljoonaa euroa. Kaikki kassasijoitukset on tilinpäätöksessä arvostettu hankintahintaan tai sitä alemman todennäköiseen luovutushintaan tulosvaikutteisesti.

Konsernin rahoitusriskien hallinnassa on keskitytty tuloksen, taseen ja kassavirran vaihtelun vähentämiseen ja pyritty turvaamaan konsernille kilpailukykyinen rahoitus muuttuvilla markkinoilla. Riskikeskittymät kuten, korko-, vastapuoli- ja likviditeettiriskit on pyritty tunnistamaan ja suojautumaan tarkoituksenmukaisesti.

YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Lentoasemien ympäristövaikutusten hallintaan liittyy erityisesti lentomelun ja jäänestoaineiden ympäristövaikutusten ehkäiseminen sekä oman toiminnan energiatehokkuus.

Lentoasemilla käytettävät kiitoteiden liukkaudentorjunta-aineet ja lentokoneiden jäänestoaineet voivat aiheuttaa vesistökuormitusta. Kiitoteiden liukkaudentorjuntaan Finavia käyttää pääasiassa asetaattitai formiaattipohjaisia aineita, jotka hajoavat luonnossa. Lentokoneiden jäänestoon maahuolintayhtiöt käyttävät propyleeniglykolinesteitä. Propyleeniglykoli on hyvin veteen liukeneva ja nopeasti biohajoava aine, eikä sillä ole todettu olevan myrkyllisiä vaikutuksia. Sen suurimmat haittavaikutukset ovat hajoamisen vesistöissä aiheuttama hapenkulutus sekä epämiellyttävä haju.

Vuoden 2010 talvi ja loppusyksy olivat säätilaltaan normaalia kylmempiä. Liukkaudentorjunnan kannalta säät olivat hyvät. Tämän vuoksi vuonna 2010 käytettiin 1035 tonnia liukkaudentorjunta-aineita, mikä on 35 % vähemmän kuin edellisellä vuonna. Vuosittaiset vaihtelut ovat suuria, esimerkiksi vuonna 2006 käyttömäärä oli lähes 2600 tonnia.

Aluehallintovirastoihin jätettiin vuonna 2010 yksi lentoaseman toimintaa koskeva ympäristölupahakemus, joka koski Enontekiön lentoasemaa. Ympäristölupapäätöksen saivat Ivalon ja Kittilän lentoasemat. Utin lentoaseman päätöstä täydennettiin melun ja Tampere-Pirkkalan päätöstä vesiasioiden osalta. Vaasan hallinto-oikeus antoi ratkaisunsa Oulun luvasta tehtyihin valituksiin. Vuoden lopussa vireillä olivat Turun, Helsinki-Vantaan, Kemi-Tornion, Rovaniemen ja Enontekiön lupahakemukset.

Tampere-Pirkkalassa tiukennettiin aiempaa määräystä glykolivesien keräilystä. Lentoasemalla on imuriauton käytöllä päästy noin 55 % keräysasteeseen, mutta uusi vaatimus on 65 %. Finavia joutui ensimmäistä kertaa valittamaan päätöksestä, sillä ennen alueen kunnallisten jätevedenpuhdistamojen kehittämistä vaatimustasoa ei voida saavuttaa. Oulussa hallinto-oikeuden ratkaisun mukaan sotilasilmailun pitää käyttää kiitotietä aina meren suunnasta tai meren suuntaan. Tätä toimintatapaa Finavia piti käytännössä mahdottomana päiväaikana, jolloin siviili liikennettä on runsaasti. Finavia on valittanut päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Energia- ja ilmasto-ohjelman mukaisesti rakennusten energiakatselmuksia tehtiin kahdella lentoasemalla sekä Tampereen lennonvarmistuskeskuksessa. Rakennustilavuuden ja sään mukaan normeerattu energiankulutus pieneni 7 prosenttia. Kuitenkin rakennusmäärän ja kylmän talven vuoksi reaalin energiankulutus kasvoi 8 prosenttia.

Lentokoneiden melun leviämistä koskevia selvityksiä tehtiin Helsinki-Vantaalla, Kuopiossa ja Utissa. Oulussa laadittiin laaja valumavesien hallintaselvitys ja Kuusamossa ympäristöriskikartoitus. Maaperätutkimuksia rakennushankkeiden yhteydessä tehtiin Helsinki-Vantaan, Kuopion, Oulun ja Tampere-Pirkkalan lentoasemilla.

Vantaalla rakennetaan Kehärataa, joka yhdistää Martinlaakson radan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta pääraataan. Radan rakennuttaja Liikennevirasto havaitsi syksyllä 2010 Kehäradan tunnelityömaalla bakteerikasvustoa, joka mahdollisesti olisi johtunut lentoturvallisuuteen keskeisesti liittyvästä

16.2.2011

lentokoneiden jäänpoistotoiminnasta vuosikymmenten aikana. Finavia ja liikennevirasto ovat käynnistäneet havainnon tutkimukset. Asian selvittely on kesken. Tilanne on olennaisesti muuttunut vuosien aikana, sillä nykyisin lentokoneiden käsittelypaikkoja on rajoitettu ja jääneston valumavedet johdetaan jätevesiviemäreihin, ja sitä kautta jätevedenpuhdistamolle.

Finavia julkaisee vuosittain Ympäristöraportin, joka sisältää mm. ympäristötunnusluvut lentoasemittain.

SISÄINEN VALVONTA JA RISKIEN HALLINTA

Finavian sisäisen valvonnan tavoitteena on varmistaa yhtiön tavoitteiden ja päämäärien saavuttaminen, resurssien taloudellinen ja tehokas käyttö, yhtiön toimintaan liittyvien riskien asianmukainen hallinta sekä taloudellisen ja muun tiedon luotettavuus ja oikeellisuus. Lisäksi pyritään varmistamaan toiminnan jatkuvuus, käytettävien tietojärjestelmien asianmukaisuus sekä lakien, määräysten ja yhtiön sisäisten toimintatapojen noudattaminen.

Hallitus vahvistaa vuosittain riskienhallinnan periaatteet sekä käsittelee yhtiön toimintaan liittyvät merkittävimmät riskit. Kertomusvuoden aikana riskienhallinnan kehittämistyötä jatkettiin. Riskienhallinnan prosessien kehittäminen eteni ja yhtiöön luodaan koko konsernin kattava kokonaisvaltainen riskienhallinnan toimintamalli, joka otetaan käyttöön vuoden 2011 aikana.

Yhtiön toiminnan merkittävimmät riskit liittyvät edelleen toimialan yleiseen kehitykseen, poliittisiin päätöksiin ja viranomaispäätöksiin sekä lentoturvallisuuteen. Merkittävimpien riskien kokonaisvakavuudessa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia. Vuoden 2010 aikana toteutui luonnonvoimiin liittyvä riski vulkaanisen tuhkan rajoitettua ilmailua merkittävästi. Vaikka Finavian tappio rajoitusten johdosta oli useita miljoonia euroja, luonnonvoimiin liittyvien riskien ei edelleenkään katsota kuuluvan kokonaisvakavuudeltaan yhtiön merkittävimpiin. Vuoden aikana toimialan eri henkilöstöryhmien työtaistelu-toimenpiteet aiheuttivat häiriöitä säännölliseen toimintaan. Vastaavia säännöllisen toiminnan häiriöitä saattaa olla odotettavissa myös tulevina vuosina.

Lentoturvallisuudenhallintajärjestelmä on olennainen osa Finavian riskienhallintaa. Sen avulla hallitaan järjestelmällisesti ilmailun turvallisuuskriittisiä toimintoja ja pyritään varmistamaan hyvän ja luotettavan turvallisuustason säilyttäminen yhtiön tuottamissa palveluissa ja tuotteissa. Järjestelmä perustuu toiminnan huolelliseen suunnitteluun, järjestelmälliseen tiedonkeruuseen, tapahtumien analysointiin, toimenpiteistä päättämiseen, sekä toimenpiteiden tehokkuuden ja vaikutusten arviointiin. Järjestelmään sisältyvät menettelyt, joiden avulla arvioidaan uusien, käyttöön otettavien laitteiden, järjestelmien ja toimintatapojen turvallisuutta hankkeen suunnittelun ja toteutuksen eri vaiheissa. Turvallisuustasoa analysoidaan kattavasti ja korjaavat sekä ehkäisevät toimenpiteet tehdään asian edellyttämällä kiireellisyydellä ja laajuudella. Turvallisuutta koskevat havainnot raportoidaan hallitukselle säännöllisesti vuoden aikana.

Vuoden alussa käynnistyneen yhtiön omaisuus ja toiminta vakuutettiin. Lentoturvallisuuteen liittyvät riskit on vakuutettu toimialan käytännön mukaisesti Aviation liabilities - vakuutuksella.

Sisäinen tarkastus avustaa hallitusta tuottamalla sille tarkastustyön kautta tietoa Finavian valvonta- ja riskienhallintajärjestelmien toimivuudesta ja riittävytydestä. Finavian hallitus on hyväksynyt sisäisen tarkastuksen toimintaperiaatteet ja vuosittaisen tarkastusohjelman. Sisäinen tarkastus on myös sitoutunut noudattamaan toiminnassaan sisäisen tarkastuksen kansainvälisiä ammattistandardeja.

Kertomusvuoden aikana suoritettavat tarkastukset kohdistuivat konsernin liiketoimintoihin ja niitä tukeviin prosesseihin. Tarkastuksissa arvioitiin mm. toiminnan tuloksellisuutta ja tehokkuutta, taloudellisen ja toiminnallisen raportoinnin luotettavuutta, toiminnan lainmukaisuutta ja varojen turvaamista. Painopisteenä oli lisäksi yhtiömuodon edellyttämien muutosten ja säästötoimenpiteiden toteutuminen konsernissa.

16.2.2011

MERKITTÄVÄT VIRANOMAISMENETTELYT JA MUUT AVOIMET ASIAT

Hallitus on antanut joulukuussa Eduskunnalle esityksen (HE 313/2010) laiksi lentoasemaverkosta ja -maksuista. Lailla on tarkoitus panna voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY lentoasemamaksuista ja lentoasemanverkkoyhtiön velvollisuudesta ylläpitää valtakunnallista lentoasemaverkkoa ja lentoasemapalveluita. Yhtiön käsityksen mukaan lain voimaantulolla ei ole oleellista vaikutusta yhtiön toimintaan. Tulevan lainsäädännön sisältö on huomioitu Finavian yhtiöittämisen yhteydessä mm. yhtiöjärjestyksessä ja yhtiö noudattaa jo nykyisellään ns. verkostoperiaatetta hinnoittelussaan.

Single European Sky (SES) on Euroopan neuvoston vuonna 1999 käynnistämä hanke, jonka tavoitteena on yhtenäistää EU-alueen lennonvarmistuspalvelut ja hinnoittelu sekä turvata ilmatilan riittävyys ja toiminnan tehokkuus. Ensi vaiheessa perustetaan Eurooppaan toiminnalliset ilmatilalohkot, joiden toiminta tauvoiteaikataulun mukaan käynnistyy vuoden 2012 aikana. Finavian lennonvarmistusliiketoiminta on osallistunut aktiivisesti kansainväliseen kehittämistyöhön.

Yhtiön näkemyksen mukaan muutoksella on vaikutuksia koko Euroopan ja myös Finavian lennonvarmistustoiminnan järjestämiseen ja palvelujen hinnoitteluun. Tulevana vuonna yhtiössä valmistaudutaan ns. SES-regulaation mukaiseen hinnoittelumalliin.

Euroopan unionin komissio teki 2007 päätöksen aloittaa valtioneuvostoa koskevan EY 88(2) artiklan mukaisen muodollisen tutkintamenettelyn, joka koskee järjestelyjä Tampere-Pirkkalan lentoaseman ns. low-cost -terminaalissa. Asian käsittely on edelleen kesken.

Kilpailuvirasto aloitti joulukuussa tarkastukset Finavia Oyj:ssä ja Finnair Catering Oy:ssä koskien lentoasemamyymälöiden tuotteiden hinnoittelua.

HENKILÖSTÖ

Vuoden 2010 lopussa konsernissa työskenteli 2938 (2719) henkilöä, joista määräaikaisia oli 743 (723). Keskimääräinen konsernin henkilöstömäärä oli 2407 (2218). Kasvu johtui yritysostosta. Emoyhtiössä oli vuoden lopussa 1827 (1870) työntekijää ja keskimääräinen henkilöstömäärä oli 1680 (1721).

Kertomusvuoden aikana Finavia Oyj:ssä pidettiin koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintaneuvottelut, joiden tavoitteena oli vähentää henkilöstöä noin 100:lla vuosien 2010–2011 aikana. Suurin osa vähennystarpeesta toteutettiin vuoden 2010 aikana eläköitymisillä ja yhteisesti sovittavilla irtautumispaketeilla, osa vähennystarpeesta siirtyi vuoden 2011 puolelle. Yhteistoimintaneuvottelut käytiin hyvässä hengessä henkilöstöjärjestöjen kanssa.

Vuoden aikana panostettiin moniin työhyvinvointihankkeisiin. Aloitettiin mm. maakuntakenttien kunnossapitohenkilöstöä koskeva työkykyä ja -kuntoa edistävä projekti. Kevään aikana järjestettiin esimiehille valmennusta muutoksen johtamisesta. Vuoden 2010 aikana saatiin päätökseen lennonvarmistus- ja lentoasemaliiketoiminnan ammatillisten osaamisten määrittelyt. Kertomusvuoden aikana kiinnitettiin erityistä huomiota lyhyiden poissaolojen vähentämiseen. Sairauspoissaolojen määrä pieneni 11 prosenttia ja tavoitteeksi asetettu alle neljän prosentin sairauspoissaolo prosentti saavutettiin.

Finavian tasa-arvosuunnitelman tavoitteiden kehittymistä seurataan vuosittain. Naisten osuus henkilökunnasta oli 31,4 prosenttia ja se osoitti hienoista kasvua. Naisten osuus yrityksen johdossa on kasvanut. Palkkatasa-arvoa kuvaava naisen euro Finaviassa kohosi hieman.

Hallitus hyväksyi joulukuussa tulevien vuosien henkilöstöstrategian, jossa painottuu vahvasti Finavian liiketoiminnan painopisteen siirtyminen asiakaskeskeiseen palveluliiketoimintaan.

16.2.2011

Finaviilla on käytössä henkilöstön voittopalkkiojärjestelmä. Vuoden 2010 osalta ei voittopalkkiota kertynyt, koska asetetut ehdot eivät täyttyneet.

HALLINTO JA TILINTARKASTAJAT

Yhtiön toiminta käynnistyi perustamispäätösten mukaan vuoden 2010 alussa.

Finavian yhtiökokous valitsi 29.12.2009 Finavia Oyj:lle uuden hallituksen, jonka toimikausi alkoi vuoden 2010 alusta. Hallituksen puheenjohtajaksi valittiin vuorineuvos Seppo Paatelainen ja jäseniksi varatuomari Pirkko Juntti, neuvotteleva virkamies Rita Linna, johtaja Erja Takala, logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen. Henkilöstön edustajana hallitukseen valittiin Pauli Manninen. Hallitus valitsi keskuudestaan varapuheenjohtajaksi Antti Vehviläisen.

Yhtiökokous valitsi Finavia Oyj:lle tilintarkastajaksi KHT-yhteisö Deloitte & Touche Oy:n päävastuullisena tilintarkastajana KHT Robert Kajander.

Finavia Oyj:n toimitusjohtajana toimii OTK, varatuomari Samuli Haapasalo.

Hallitus perusti valiokunnat seuraavasti. Nimitys- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajana on Seppo Paatelainen, jäsenenä Antti Vehviläinen ja Erja Takala. Tarkastusvaliokunnan puheenjohtajana on Pirkko Juntti, jäsenenä Seppo Paatelainen ja Rita Linna.

Hallitus kokoontui kertomusvuoden aikana yhteensä 15 kertaa. Tarkastusvaliokunta kokoontui 6 kertaa, ja nimitys- ja palkitsemisvaliokunta 4 kertaa

Yhtiön hallinnointiohjeet valmisteltiin vuoden aikana. Ne perustuvat Liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevien osakeyhtiöiden hallinnointiohjeeseen sekä soveltuvin osin Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n kesäkuussa 2010 hyväksymään Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodiin.

MUUTOKSET KONSERNIRAKENTEESSA JA HALLINNOSSA

Yhtiöittämisellä ei ollut vaikutusta konsernin liiketoimintarakenteeseen. Tytär- ja kiinteistöyhtiöt siirtyivät liikelaitokselta uuden osakeyhtiön tytäryhtiöiksi.

Tammikuussa Finavia myi Helsinki-Vantaan lentoaseman energialiiketoiminnat Vantaan Energia Oy:lle. Lentoasemilla olevat vuokra-asunnot myytiin sijoitusyhtiölle. Suurin osa kaupoista toteutui tammikuussa ja yksittäisiä asuntoja ja kiinteistöjä myytiin pitkin vuotta.

Helmikuussa vt. johtajana toiminut Sari Saari nimitettiin kaupallisesta liiketoiminnasta vastaavaksi johtajaksi.

Kesäkuussa Airpro Oy osti RTG Ground Handling Oy:n koko osakekannan. Yhtiöt jatkavat toimintaansa erillisinä yhtiöinä.

Kesäkuussa Finavia käynnisti kiinteistö-osakeyhtiöihinsä liittyvät järjestelyt. Järjestelyssä selkiytettiin emoyhtiön ja LAK Oyj:n rooleja. Emoyhtiön taseessa on Finavian omassa palvelutuotannossa tarvittavat kiinteistöt ja LAK Oyj omistaa ja hallinnoi lentoasemalla muille toimijoille vuokrattavia kiinteistöjä. Samassa yhteydessä erilliset kiinteistöosakeyhtiöt sulautettiin LAK Oyj:öön.

Finavia osti Koy Lentäjätie 3:n koko osakekannan ja vuoden vaihteessa Koy sulautui LAK Oyj:öön. Konserni pienensi omistusosuuttaan Koy Lentäjätie 1:ssä 51,2 prosentista 37,2 prosenttiin ja omistus siirrettiin joulukuussa emoyhtiöltä LAK Oyj:lle. Turun lentoaseman yhteydessä toimiva Koy Turun

16.2.2011

lento-rahti jakautui. Sen omistamat rahtiterminaalit siirtyivät joulukuussa LAK Oyj:n omistukseen. Jakautumisen yhteydessä Turun lentoaseman kunnossapitokeskus jäi emoyhtiön omaisuudeksi.

Marraskuussa Finavian hallitus päätti käynnistää hankkeen, jolla Finavia kehittää lennonvarmistukseen liittyviä koulutuspalveluja kansainvälisille markkinoille. Liiketoiminta käynnistyy kokonaan Finavian omistamana, SkyHow Oy nimisenä yhtiönä. Yhtiön toimitusjohtajaksi nimitettiin Ville Vuori.

Joulukuussa Finavia organisoi uudelleen alueellista toimintaansa. Finavialla on pääkaupunkiseudun lisäksi kolme lentoasema-alueita, joihin lentoasemat sijoittuvat. Maantieteellisen sijainnin lisäksi aluejakoon vaikuttaa lentoasemien liikennetiheys ja matkustajaprofiili. Lentoasemien päälliköt raportoivat aluejohtajille. Aluejohtaja Martti Oinas vastaa pohjoisen Suomen lentoasemista, joita markkinoidaan Lapland Airports – brändin alla. Aluejohtaja Raija Niskanen vastaa Keski- ja itäisen Suomen lentoasemista. Läntisen alueen johtajaksi nimitettiin joulukuussa Pertti Savisalo asemapaikkanaan Oulun lentoasema. Oulun lentoasema liitettiin Länsi-Suomen lentoasema-alueeseen, johon kuuluvat Oulun lisäksi Finavian keskeiset liikematkustuksen lentoasemat Turku ja Tampere.

TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

World Trade Center - Helsinki Airport aloitti helmikuussa toimintansa lentoasemalla osoitteessa Lentäjätie 3. Toiminnasta vastaa LAK Oyj.

UUODEN 2011 NÄKYMÄT

Statfor ennustaa Euroopan sisäisen lentoliikenteen kehittyvän kovin epäyhtenäisesti vuonna 2011. Pahimpina uhkatekijöinä nähdään polttoaineen hintakehitys, kansalliset budjettien leikkaussuunnitelmat sekä joissakin maissa matkailulle langetettavat verot. Statfor sisällyttää kuitenkin suurinta kasvua näyttävien maiden joukkoon myös Suomen, joka 7,1 prosentin operaatiomäärien ennustetulla kasvulaan ylittäisi selkeästi Euroopan keskimääräisen 3,6 prosentin tason.

Finavia olettaa matkustajamäärän palautuvan taantumaa edeltävälle tasolle. Finavian matkustajamäärät kasvoivat vuoden 2011 tammikuussa 9,5 % vuodentakaisesta tasosta.

Yhtiö on tehostanut toimintaansa merkittävästi kahden viime vuoden aikana ja sopeuttanut investointitarpeet kassavirtansa mukaan. Tätä tehostamista jatketaan edelleen. Kysynnän kasvu mahdollistaa suotuisan tuloskehityksen ja konsernin toiminnallisen tuloksen uskotaan hieman vahvistuvan.

16.2.2011

HALLITUKSEN ESITYS VOITONJAOSTA

Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat tilinpäätöksessä ovat 18 472 640,27 euroa, josta tilikauden 2010 voitto on 18 472 640,27 euroa.

Finavia jakaa voittoa valtionyhtiöissä noudatettavan käytännön mukaan 40 prosenttia tuloksestaan. Liikenne- ja viestintäministeriö päätti Finavian yhtiöittämisen yhteydessä alentaa vuodelta 2010 maksettavaa osinkoa 5 miljoonalla eurolla johtuen valtioneuvoston budjettiriihessä 2009 tehdyn linjauksen mukaan toteutetusta lentoliikenteen hintojen alentamisesta.

Hallitus esittää yhtiökokoukselle, että osinkona jaetaan 2 389 056,11 ja 16 083 584,16 euroa siirrettään kertyneisiin voittovaroihin.