

A man in a dark blue high-visibility jacket with reflective yellow-green stripes is holding two red wands high in the air. He is wearing a headset and looking upwards. The background is a clear blue sky with a few clouds. The wands have a motion blur effect, suggesting they are being waved. The man's jacket has a name tag that says "K. FROST" and a logo that says "FINAVIA".

Finavia – Finlands port ut i världen

# Finavia öppnar förbindelser till världen

## INNEHÅLL

Finavia i korthet	4	Styrelsens verksamhetsberättelse	40
2007 händelser och nyckeltal	6	Resultaträkning	50
Generaldirektörens översikt	8	Balansräkning	51
Strategi	12	Finansieringsanalys	52
Flygtrafiken	16	Noter för bokslutet	53
Flygplatsaffärsverksamheten	18	Bokslutets och verksamhetsberättelsens underskrifter	62
Affärsverksamheten för flygtrafiktjänster	22	Revisionsberättelse	62
Kommersiell affärsverksamhet	26		
Dotterbolag	28		
Personal	30		
Ansvar	32		
Ledarskap	34		
Styrelse	36		
Ledningen	37		



# Säkerhet som utgångspunkt för verksamheten

Luftfartsverket Finavia skapar förutsättningar för det finländska näringslivets konkurrenskraft. Finland ligger geografiskt avlägset och kan vara globalt närvarande endast med hjälp av flygtrafiken.

Finavia erbjuder internationellt konkurrenskraftiga flygplats- och flygtrafiktjänster samt affärsverksamheter som stöder dem. Finland har ett av världens tätaste flygplatsnätverk i förhållande till antalet invånare. Tack vare goda flygförbindelser är det möjligt för finländarna att närvara globalt.

## VIKTIGASTE UPPGIFTER

Finavias viktigaste uppgift är att genom säkra, högklassiga och kostnadseffektiva flygtrafiktjänster och infrastruktur skapa centrala förutsättningar för finländarnas, det finländska samhällets och de finländska områdenas konkurrensförmåga, finländarnas rörlighet och landets internationalisering. Finavias kunder är flygbolag, flygpasagerare, den militära luftfarten samt det finländska och globalt verksamma näringslivet.

Finavia är ett affärsverk som finansieras av användarna och ägs i sin helhet av finska staten. Statsrådet ställer årligen verksamhets- och resultatmål för Finavia.

Finavia upprätthåller ett flygplatsnätverk med 25 flygplatser. Antalet anställda vid koncernen är omkring 2 500.

## VISION

Finavia är ett kundorienterat, lönsamt växande och förnyande serviceaffärsverksamhet med en kompetent, motiverad och serviceinriktad personal.

## STRATEGI

Finavias strategi är att svara på den kraftiga ökningen av gateway-trafiken, det allt mer globaliserade näringslivet och den ökade rörligheten av människor och varor, de ökade kraven på kostnadseffektivitet och servicebehoven inom flygtrafiken i olika delar av Finland.

Finavia vill vara globalt konkurrenskraftig. Detta förutsätter bästa europeiska kvalitet och effektivitet i samtlig verksamhet.

## AFFÄRSVERKSAMHETER

Finavias mål uppnås via de fem centrala affärsverksamheterna som upptagits i Finavias strategi:

**Flygplatsaffärsverksamheten** svarar för utveckling av och smidighet i flygplatsens processer, flygplatsens infrastruktur och produktion av tjänster som motsvarar efterfrågan.

**Affärsverksamheten för flygtrafiktjänst** svarar för kontroll av användningen av Finlands lufterum samt erbjuder flygtrafiktjänster på Finavias flygplatser. Verksamhetens mål är att erbjuda säkra, smidiga och kostnadseffektiva tjänster utan förseningar.

Den **kommersiella affärsverksamheten** svarar bland annat för uthyrning av flygplatsernas affärslokaler, affärs- och restaurangverksamheten, parkeringstjänsterna och uthyrning av reklamplatser.

**Airpro Oy** är ett helägt dotterbolag till Finaviakoncernen, som producerar och utvecklar mångsidiga mark- och passagerartjänster för flygtrafiken för alla flygplatser i Finland samt för inhemska och utländska flygbolag. Airpro erbjuder också säkerhetstjänster för flygtrafiken.

**Fastighetsaffärsverksamheten** består av LAK – Lentoasemakiinteistö Oy och IP-kiinteistö Oy. LAK Oy hyr ut verksamhetsutrymmen i första hand till företag som är verksamma inom flygtrafiken eller utnyttjar den samt utvecklar markområden som ägs av Finaviakoncernen. IP-kiinteistö Oy svarar för underhåll av försvarsmaktens byggnader och konstruktioner på flygplatserna.

## VÄRDERINGAR

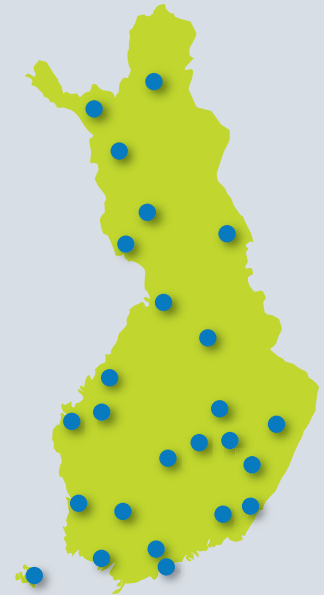
**Säkerhet.** Säkerheten för flygtrafiken är utgångspunkten för vår verksamhet som vi inte gör några undantag från. Säkerheten bygger på vår kompetens, samarbetsförmåga och ansvars känsla.

**Kundintresse.** Kundintresset är själva drivkraften för vår verksamhet. Kunden kan lita på oss i alla situationer. Vi reagerar snabbt och effektivt på all kundrespons.

**Effektivitet och förnyelse.** Vi har initiativförmåga, vi utvecklar vår yrkeskunskap och vi är mottagliga för nyheter. Vi beaktar verksamhetens miljöaspekter.

**Samarbete.** Vi värdesätter varandras arbete. Vårt samarbete bygger på diskussion, öppenhet och inbördes förtroende.

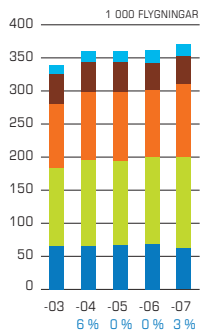
## FINAVIAS VERKSAMHETSSTÄLLEN I FINLAND



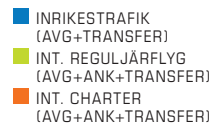
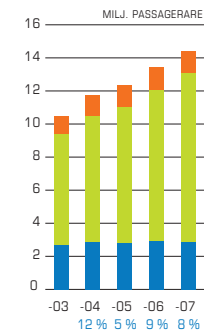
### FINAVIAKONCERNENS AFFÄRSVERKSAMHETSSTRUKTUR



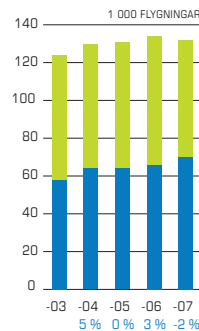
### FLYGNINGAR 2003–2007



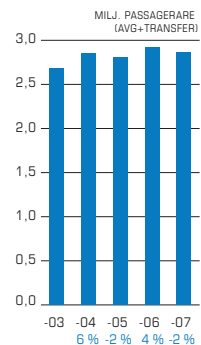
### PASSAGERARE 2003–2007



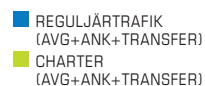
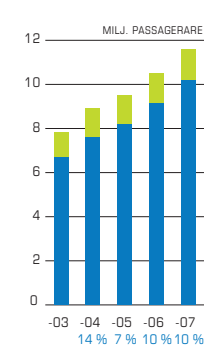
### TRAFIKFLYGETS LANDNINGAR 2003–2007



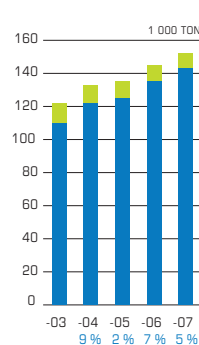
### INRIKESTRAFIK 2003–2007



### INTERNATIONELL TRAFIK 2003–2007



### FRAKTTRAFIK 2003–2007



## PUBLICERINGSDATUM FÖR FINAVIAS DELÅRSRAPPORTER 2008

1.1–30.3.2008: 9.5.2008  
 1.4–30.6.2008: 28.8.2008  
 1.7–30.9.2008: 30.10.2008

## LÄNKAR SOM HÄNFÖR SIG TILL FINAVIAS VERKSAMHET:

- Finnair's webbplats: [www.finnair.fi](http://www.finnair.fi)
- Airpro Oy: [www.airpro.fi](http://www.airpro.fi)
- LAK–Lentoasemakiinteistö Oy: [www.lak.fi](http://www.lak.fi)
- Utvecklingsprojektet för Helsingfors-Vanda flygplats: [www.finnair.fi/hkivantaa\\_kehittyty](http://www.finnair.fi/hkivantaa_kehittyty)
- Finnair's miljööversikt: [www.finnair.fi/ymparisto/julkaisut](http://www.finnair.fi/ymparisto/julkaisut)
- flyginformationspublikationer: [www.ais.fi](http://www.ais.fi)
- [www.lentoliikennejailmasto.fi](http://www.lentoliikennejailmasto.fi)
- Kampanjen Turvallinen kiitotie (Säker startbana): [www.kiitotie.fi](http://www.kiitotie.fi)
- Utredningsarbetet gällande framtiden för Malmis flygplats i Helsingfors och verksamheterna där: [www.toinenlentokentta.info](http://www.toinenlentokentta.info)

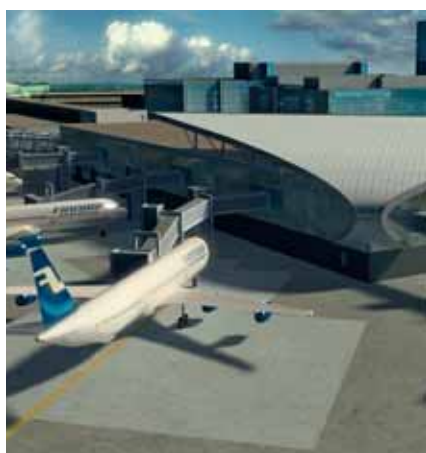
# 2007 händelser och nyckeltal



Kajana flygplats vann priset Årets flygplats 2007. Kajana flygplats hade sammanlagt 91 000 passagerare år 2007.



Flygtrafiken mellan Finland och Asien ökade med 39 procent jämfört med året innan. Antalet passagerare var 1,3 miljoner.



Utbyggnaden av utrikesterminalen på Helsingfors-Vanda flygplats färdigställs hösten 2009.



På Helsingfors-Vanda flygplats utfördes en ombyggnad av taxibanan. Flygtrafiken löpte väl trots byggarbetena.



I december färdigställdes passagerarterminalen i Kittilä, som till sin yta är näst störst i Finland.

## JANUARI

- Finavia får ny strategi
- Kampanjen Via Helsinki inleds
- Hotel Helsinki-Vantaa Airport uppnår takhöjd

## FEBRUARI

- Berömligt vitsord för tillståndet för byggd egendom (ROTI-utvärdering)
- 35 år flygningar till Kuusamo
- Finavias enhet Informations- och kommunikationstekniska tjänster tilldelades Cancerorganisationernas pris "Hållbar arbetsplats 2006" (Tukeva työpaikka 2006)

## MARS

- Luftfartsverket: Finavia fyller 35 år
- Helsingfors-Vanda för sjunde gången bland de bästa i världen i passagerarenkäten Airport Service Quality
- Helsingfors-Vandas brandmän vinner dubbet guid i VM för brandmän i Australien

## APRIL

- Arbetet med att bygga om taxibanorna på Helsingfors-Vanda flygplats inleds

## MAJ

- Internetservicen i Finavias flyginformationstjänst (AIS) utvidgas
- Den nya underhållscentralen i Åbo når takhöjd
- Hjärtkampanjen inleds på Finavia. Evenemanget "Luftfart som yrke 2007" (Ilmailusta ammatti 2007) på Jyväskylä flygplats
- Kuopio flygplats blir rökfri – Hjärtområdet överläter tacktavla

## JUNI

- Beslut om organisationsmodell som utgår från affärsverksamhet
- Ombyggnaden av terminalutrymmena i Uleåborg inleds

NYCKELTAL	2007	2006	2005	2004	2003
OMSÄTTNING, MILJONER EURO	290,2	266,9	243,1	233,8	219
- FÖRÄNDRING, %	8,7	9,8	4	6,8	8,2
DRIFTSBIDRAG, MILJONER EURO	75,8	64,9	63,6	57,1	59,3
- DRIFTSBIDRAG, % AV OMSÄTTNINGEN	26,1	24,3	26,2	24,4	27,1
RÖRELSEVINST	33,1	23,3	23,6	17,2	18,5
- RÖRELSEVINST, % AV OMSÄTTNINGEN	11,4	8,7	9,7	7,4	8,4
VINST, MILJONER EURO	31,4	22,8	22,2	15	16,6
- VINST % AV OMSÄTTNINGEN	10,8	8,5	9,1	6,4	7,6
AVKASTNING PÅ SYSSELSATT KAPITAL, %	5,1	3,9	3,8	2,8	3,3
AVKASTNING PÅ GRUNDKAPITALET, %	17	12,4	12	8,1	9
AVKASTNING PÅ HELA KAPITALET, %	4	3,1	3,1	2,1	2,5
SOLIDITET, %	73,7	77,6	76,4	76,2	75,1
INVESTERINGAR, MILJONER EURO	74,4	59,9	48,2	48,2	43,1
INVESTERINGAR, % AV OMSÄTTNINGEN	25,6	22,4	19,8	20,6	19,7
FÖRÄNDRING I TRAFIKPRISERNA, % I MEDELTA	4,98	4,1	-0,5	-2,3	9,3
ANTAL ANSTÄLLDA	1 703	1 707	1 807	1 819	1 803
LÖNER OCH ARVODEN, MILJONER EURO	71,5	69,5	71,1	68,6	65,7

PASSAGERARE (FLYGRESOR)	2007	2006	FÖRÄNDRING, %
TOTALT	14 430 992	13 419 828	8 %
INRIKES REGULJÄRTRAFIK (AVG+TRANSFER)	2 844 232	2 898 318	-2 %
INTERNATIONELL REGULJÄRTRAFIK (AVG+ANK+TRANSFER)	10 193 615	9 128 560	12 %
INTERNATIONELL CHARTER (AVG+ANK+TRANSFER)	1 375 685	1 375 591	0 %
INTERNATIONELL REGULJÄRTRAFIK OCH CHARTER	11 569 300	10 504 151	10 %
ÖVRIGA (INKL. INRIKES CHARTER OCH TAXIFLYG)	17 460	17 359	1 %

FLYGNINGAR	2007	2006	FÖRÄNDRING, %
TOTALT	316 063	312 853	1 %
INRIKES REGULJÄRTRAFIK	57 689	64 196	-10 %
INRIKES CHARTER OCH TAXIFLYG	4 029	4 144	-3 %
INTERNATIONELLA REGULJÄRFLYG	123 380	116 139	6 %
INTERNATIONELLA TAXIFLYG OCH CHARTER	15 617	15 177	3 %
INTERNATIONELLA FLYG (REGULJÄR, CHARTER OCH TAXI)	138 997	131 316	6 %
ÖVERFLYGNINGAR	37 080	36 713	1 %
INTERNATIONELL TRAFIK	176 077	168 029	5 %
ÖVRIG CIVIL LUFTFART	50 689	49 354	3 %
MILITÄRFLYG	31 608	31 274	1 %

## JULI

- Helsingfors-Vanda fyller 55 år
- Startbana 1 på Helsingfors-Vanda flygplats stängs under den tid då byggarbetet pågår
- Kuopio flygplats stängd på grund av ombyggnad av startbana

## AUGUSTI

- Finavias historia utges i bokform: Aika matka kiitotiella ("Lång väg på startbanan")
- I en av kommunikationsministeriets utförd utredning föreslås att huvudstadens andra flygplats byggs i Borgå
- Hotel Hilton Helsinki-Vantaa Airport öppnas

## SEPTEMBER

- Finavia får energi- och klimatprogram
- Ombyggnaden av taxibanan på Helsingfors-Vanda flygplats blir färdig
- Ett nytt passagerarinformationssystem tas i bruk på Uleåborgs flygplats
- Den kommersiella reguljära trafiken till Villmanstrand avbryts
- Tammerfors-Birkala flygplats får miljötillstånd

## OKTOBER

- Den miljonte passageraren till Asien uppvaktas med blommor
- Finavia byter ut olja mot pellets på sex flygplatser
- Handbok för motionärer utdelas till hela personalen

## NOVEMBER

- Kajana flygplats väljs till Årets flygplats 2007
- Säkerhetskontrollen på Helsingfors-Vanda flygplats börjar använda personscanner
- Grundstenen för utbyggnaden av utrikesterminalen på Helsingfors-Vanda flygplats muras
- Finavias personal samlar in 11 100 euro genom motionsprestationer till barnsjukhusen i Finland

## DECEMBER

- Finavia får nytt 5-årigt tillstånd att bevilja flygtrafik-tjänster
- I Kittilä färdigställs passagerarterminalen, som till sin yta är näst störst i Finland
- Beslut om öppnande av low cost-terminal i Åbo

# Finavia garanterar förbindelser ut i världen

Närvaro i Europa och litet längre bort är en absolut nödvändighet för finländare i den moderna globala ekonomin.

Flygtrafiken förbinder det geografiskt avlägset belägna Finland med den övriga världen. Tack vare flygtrafiken hinner affärsmännen till möten, maskiner i fabriker får reservdelar och finländarna kan resa på semester till soligare länder. Om vi inte hade möjlighet att röra oss snabbt mellan olika länder och världsdelar skulle finländsk know-how eller vår höga utbildningsnivå inte vara internationellt kända och våra idrottare och konstnärer skulle inte skörda framgångar ute i världen. Flygtrafiken formar också våra tankar eftersom vi på våra resor bekantar oss med andra kulturer och olika sätt att se på världen och vår egen mänsklighet.

Flygtrafiken är en nödvändighet för Finlands näringsliv. Vi kan inte förbli en avlägsen ö bortom havet, Finland måste kunna skapa finländsk välfärd på samma sätt som hittills. Vid sidan av den ekonomiska politiken och innovationer är flygtrafiken en av de viktigaste konkurrensfaktorerna för Finland. Den förbinder Finland med den globala exportmarknaden. Med ett fungerande flygtrafiksystem är Finland globalt närvarande.

Det finländska flygtrafiksystemet har tre starka sidor: flygtrafiken i Europa, flygtrafiken till Asien och flygplatsnätverket som täcker hela landet. Den viktigaste faktorn som inverkar på konkurrenskraften hos Finlands nationella ekonomi och näringsliv är trafiken i Europa eftersom 60 procent av Finlands export riktar sig till EU-området.

## VÄGARNAS TILL EUROPA OCH ASIEN ÄR ÖPPNA

Omkring 75 procent av den kommersiella flygtrafiken till Finland går till Helsingfors-Vanda flygplats. Via Luftfartsverkets flygplatser reste år 2007 totalt 17 miljoner passagerare, av vilka 13 miljoner via Helsingfors-Vanda. Den näst största flygplatsen var Uleåborg som hade omkring 840 000 passagerare.

Helsingfors-Vanda flygplats fungerar som port för Asientrafiken via vilken gateway-passagerare som anländer till Finland fortsätter till Europa. Dagligen kommer man från Helsingfors till 40 städer i Europa med direkta förbindelser utan mellanlandningar. Flygtätheten är hög: det är möjligt att nå de viktigaste målen ett halvt dussin gånger per dag och till vissa destinationer går det hela tjugo flyg om dagen! Då man dessutom beaktar tidsskillnaden är Finland närvarande i Centraleuropa och Storbritannien på ett helt annat sätt än många av våra grannländer.

Tack vare Helsingfors-Vandas ställning som port har Finland jämfört med några av de största konkurrentländerna, exempelvis Sverige, överlägsna dagliga reguljära trafikförbindelser till Asien: 11 direkta destinationer så gott som dagligen, 60 veckoflyg, över 100 flyg i månaden enbart till Kina.

Utan förbindelserna till Asien skulle flygförbindelserna från Finland till Europa inte vara mer än hälften av utbudet idag. Detta skulle vara absolut otillräckligt för Finlands konkurrenskraft. För att Finland

skall kunna bevara sin nuvarande konkurrensställning måste vi också i framtiden kunna behålla Finland-huben, dvs. Helsingfors-Vandas starka gateway-ställning. Inkomsterna som trafiken från den ger, bidrar till underhållet av Finnavias flygplatsnätverk som täcker hela landet.

## FINLAND-HUBEN ÄR VIKTIG FÖR OSS ALLA

Finländarna har goda flygförbindelser vid en internationell jämförelse. Vårt land har i förhållande till antalet invånare ett av världens tätaste nätverk av flygplatser. Tack vare det bor varje finländare på ett relativt kort avstånd från en flygplats – och i de flesta fall inte längre än en timmes flygresa från Helsingfors-Vanda, som förbinder också landskapen i Finland med den globala världen.

Förutom till näringslivet och medborgarna erbjuder det täckande nätverket av flygplatser möjligheter också för de passagerare som anländer till Helsingfors-Vanda. Det är enkelt för dem att bekanta sig med den mångsidiga och unika finländska naturen som ligger bara en timmes flygresa från Helsingfors. Allt fler asiater som reser till Europa gör en avstickare till Lappland och förälskar sig i dess nordliga charm: norrskenet och snön. Minst lika många vill se våra berömda sjöar eller Polcirkeln. Finland har många sidor och tack vare flygplatsnätverket ligger de alla nära turisterna.

När flygtrafiken bedöms som en trafikform är det viktigt att identifiera dess



## GENERALDIREKTÖRENS ÖVERSIKT

centrala ställning för Finland. Helsingfors-Vanda flygplats ensam skapar direkt 14 000 och indirekt omkring 72 000 arbetsplatser. Helsingfors-Vandas inverkan på bruttonationalprodukten är över 3 procent.

Uppfattningarna om effekterna av utsläppen från flygtrafiken är ofta litet överdrivna. I Finland är luftfartens energi/utsläppseffekt 2–3 procent, dvs. lika stor som för järnvägstrafiken. Då man inkluderar inverkan av infrastrukturen i bedömningen går flygtrafiken förbi järnvägstrafiken. Detta visar till exempel trafikstudien FIN-MIPS som undersökte hur mycket naturresurser trafiken och dess infrastruktur förbrukar i förhållande till transporterade person- och tonkilometer.

Även om flygtrafikens utsläppseffekt nu är relativt liten eftersträvar vi naturligtvis att uppfylla vårt ansvar. Vi har förbundit oss att agera i det finländska samhällets och samtidigt de viktigaste finländska värdenas, som den särpräglade naturens intressen. Finavia bär sitt ansvar och utför sin andel. Samtidigt måste vi inse att flygtrafiken är absolut nödvändig för landets internationella konkurrenskraft.

### AFFÄRSVERKSAMHET INOM TJÄNSTER FÖR KUNDENS BEHOV

De finländska flygplatserna måste bibehålla sin konkurrenskraft för att Finland också i framtiden skall ha goda flygförbindelser ut i världen. Europa är det viktigaste marknadsområdet för Finland. Konkurrens om ställningen som gateway-flygplats finns bland annat mellan Helsingfors och Frankfurt, Helsingfors och Kastrup, Helsingfors och München, Helsingfors och Wien samt alla flygbolag som opererar på dessa flygplatser.

Den unika uppbyggnaden av affärsverksamheten utgör elementen i Finavias konkurrensförmåga. Förutom infrastruktur i likhet med flygplatser och banor ingår också flygtrafiktjänster och en fastighetsegendom som betjänar hela systemet i helhetskonceptet.

Våra starka investeringar grundar sig alltid på kundefterfrågan. Vi bygger upp

infrastrukturen och tjänster enligt affärsverksamhetsprincipen för att uppfylla våra kunders behov. Vi måste varje dag göra oss förtjänta av våra kunders förtroende. Vi har lyckats i vårt mål när flygpassagerarna upplever säkerhet, belåtenhet och kundförmåner. Därför betonar Finavia speciellt säkerhet, kvalitet, korta vänttider, kostnads-effektiva priser samt god kundservice.

Av affärsverkets stora investeringar kommer utbyggnaden av non-Schengen-terminalen och bagagesystemet (143 milj. euro) att bli färdiga i slutet av 2009. Det nya parkeringshuset för 2 400 bilar (27 milj. euro) står färdigt i januari 2009. Den år 2007 färdigställda fastigheten som tillhör vårt dotterbolag inhyser Finlands första äkta flygplatshotell. Hotellet är redan i full användning. Majoriteten av de övernattande är gateway-kunder, dvs. kinesiska, amerikanska, ryska och engelska flygpassagerare.

Vår största kund har med stöd av sina aktieägare gjort en omfattande strategisk investering i ny tillväxt och utveckling. Finavia stöder denna utveckling genom att bygga nya terminalutrymmen efter behov. I praktiken utgörs slutanvändaren av våra tjänster av det finländska näringslivets konkurrensförmåga. Detta inverkar i sin tur direkt på varje enskild medborgares välfärd.

### INVESTERINGAR KRÄVER ETT BRA RESULTAT

Finavia försöker uppnå sina mål med hjälp av den år 2007 implementerade affärsverksamhetsmodellen. Vi har upptagit fem centrala affärsverksamheter i vår strategi (flygplatsaffärsverksamhet, affärsverksamheten för flygtrafiktjänst, kommersiell affärsverksamhet samt fastighetsaffärsverksamhet och Airpros serviceaffärsverksamhet). Med hjälp av dem producerar vi tjänster för nätverket av flygplatser och via dem konkurrensförmåga för det finländska näringslivet och vårt land på den globala marknaden.

I personalpolitiken iakttar vi principerna för hållbar kontinuitet. Finavia har ett resultatbaserat, fungerande bonussystem och en personalfond. Då affärsverket är

framgångsrikt får personalen, som är i en nyckelställning då det gäller serviceproduktionen, en del av resultatet. I år fick personalfonden omkring 1,8 milj. euro av vårt resultat på omkring 31,4 milj. euro. Detta har en starkt motiverande inverkan. Affärsverksamhetsprincipen känns nära för oss alla och det skapar också ett resultatbaserat element i lönerna.

År 2007 överskred vi resultatmålen. Vi uppnådde ett klart rekord, omkring 31,4 milj. euro med en omsättning på 290,2 milj. euro. Detta innebär ett resultat som är 10 miljoner större än året innan – och utan att trafikavgifterna höjdes. Orsaken till det goda resultatet var kostnadseffektivitet och ett särskilt tack går också till affärsverkets engagerade och kunniga personal. Till det goda resultatet bidrog våra kunder och samarbetspartners tillsammans med vilka vi skapar förutsättningar för framgångsrik finländsk luftfart även i framtiden.

Finansieringen av vårt omfattande investeringsprogram kräver ett bra resultat. Under det kommande året kommer vi att effektivera våra affärsverksamheter och vår förmåga att uppfylla kundernas behov. Vidare skall vi utveckla servicekonceptet, styrningen och ledningen.

Affärsverksmodellen har fungerat bra vad gäller underhållet av nätverket av flygplatser. Bolagiseringen som ägaren överväger skulle garantera liknande konkurrensförutsättningar för den av Finavia erbjudna finländska servicehelheten som våra centraleuropeiska konkurrenter redan har. Finavias hela nätverk av flygplatser kan skötas enkelt också i bolagsmodellen. Vi står nu på en stadig grund, men det kvarstår ännu mycket arbete. Detta faktum håller oss välmotiverade. Vi på Finavia vill hålla Finland i luften också i fortsättningen!

Samuli Haapasalo  
Generaldirektör



# Flygförbindelser – nyckeln till finländska framgångar

Finavia skapar förutsättningar för finländarna att vara rörliga samt för Finlands konkurrensförmåga.

Det finns bara ett sätt för det geografiskt avlägsna Finland att uppnå global närvaro: med hjälp av flygtrafiken. Vid sidan av den ekonomiska politiken och ett bra utbildnings- och innovationssystem är flygtrafiken en av de tre viktiga konkurrensfaktorer utan vilka Finland inte kan uppnå framgång i den globala konkurrensen.

## NÄTVERKET AV FLYGPLATSER

Vårt land är glest bebott och avstånden är långa och därför är det speciellt viktigt att alla ekonomiska regioner i Finland har en förbindelse till det globala nätverket. Det är alltså inte tillräckligt att Helsingfors har goda förbindelser ut i världen, det måste också vara möjligt att nå den globala marknaden från till exempel Uleåborg och Rovaniemi.

För att detta skall vara möjligt behöver Finland ett nätverk av flygplatser som täcker de ekonomiska regionerna i hela landet.

Finavia upprätthåller 25 flygplatser, med Helsingfors-Vanda flygplats som nätverkets centrum, vilka utgör den grund från vilka finländarna tar sats ut i världen. Via Helsingfors-Vanda flygplats har finländarna bättre flygförbindelser till olika internationella destinationer än vad till exempel svenskarna har via Arlanda.

## FINLANDS STÄLLNING SOM PORT

Grunduppgiften i Finavias affärsverksamhet är att genom säkra, högklassiga och kostnadseffektiva flygtrafiktjänster skapa förutsättningar för finländarnas rörlighet, det finländska samhällets och de finländska

områdenas konkurrensförmåga och internationalism. Verksamheten finansieras i sin helhet med de intäkter som Finavia får från tjänsterna som det erbjuder sina kunder. Detta är en mycket utmanande uppgift i ett avlägset beläget land med liten befolkning och långa avstånd.

Trots detta har vi lyckats vända situationen till vår fördel i Finland. Även om vårt land i jämförelse med Europa är en avlägsen "ö bortom havet", ser situationen annorlunda ut sett ur en global synvinkel. Finland ligger i mitten av rutterna från Europa till Asien och från Indien till Amerika och därför fungerar Helsingfors-Vanda flygplats som en naturlig port, en gateway-flygplats, till exempel för dem som reser från Asien till Europa – eller vice versa.

Finavias mål är att upprätthålla Helsingfors-Vanda flygplats starka portställning också i fortsättningen eftersom den utgör uttryckligen grunden för finländarnas goda flygförbindelser ut i världen. Samtidigt som en port öppnas för asiaterna via Helsingfors ut till Europa, öppnar sig samma port också för finländarna. Ett lika stort flygutbud skulle inte vara möjligt, om det endast skulle grunda sig på finländarnas behov.

## FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET

Finavias arbete är av stor betydelse för det finländska näringslivet. Förutom förbindelserna till Europa öppnar Helsingfors-Vanda flygplats starka ställning som port för Asientrafiken också möjligheter för den finländska industrin. Tack vare den täta

trafiken som riktar sig till Asien ligger den kraftigt växande marknaden i Asien inom räckhåll för finländarna.

Inverkan av Asientrafiken har en indirekt effekt på hela landet ända från söder till norra Lappland eftersom intäkterna från trafiken på Helsingfors-Vanda flygplats används för att finansiera de delar av flygplatsnätverket som är av stor betydelse för det finländska näringslivet och för finländarnas rörlighet, men inom vilkas verksamhetsområde det inte finns 300 000 passagerare per år som är gränsen för en lönsam flygplats.

Dessutom matar Helsingfors-Vanda flygplats trafik till hela Finland. Ökad turism och därigenom större välkändhet ger Finland större dragningskraft och landskapen runt om i Finland får nya utvecklingsmöjligheter och inkomstkällor. Flygplatsen har en stor sysselsättande effekt: det uppstår omkring tusen arbetsplatser per en miljon passagerare. Helsingfors-Vanda flygplats är som en liten stad: på dess område finns omkring tusen organisationer och där arbetar cirka 14 000 anställda. Enligt beräkningar är huvudflygplatsens andel av Finlands bruttonationalprodukt över tre procent.

## SÄKERHET

Utgångspunkten för Finavias samtliga verksamheter är säkerheten som vi inte gör några undantag från. Finavias säkerhetsverksamheter inkluderar såväl flygtrafikens säkerhet (safety) som säkerhetsfrågor gällande passagerare och bagage (security).



Gynnsam geografi. Från Finland avgår dagligen flyg till alla hörn av världen. De rakaste flygrutterna från USA:s östkust till Indien eller från Centraleuropa till Kina, Japan och övriga länder i Fjärran Östern går över Finland.

## STRATEGI

Finavia utvecklar kontinuerligt säkerheten i sin verksamhet samt kvalitetsgarantiarbetet i anslutning till den. Riskhantering utgör en väsentlig del av det interna övervakningssystemet.

### FLYGPLATSEN ÄR EN GOD GRANNE

Finavia är starkt engagerad i främjandet av den finländska konkurrensförmågan och välfärden. Målet är säker, regelbunden och ekonomiskt fungerande flygtrafik som belastar miljön så litet som möjligt.

Finavia vill att flygplatsen skall vara en god granne och en attraktiv omgivning i vars närhet det är bra att bo och arbeta. Ett bra exempel på goda grannförhållanden är

Aviapolis med det lovordade bostadsområdet Herrgårdsforsen som uppförts kring Helsingfors-Vanda flygplats. Motsvarande områden planeras nu också kring några av de andra Finavias flygplatserna.

### KUNDINRIKTAD AFFÄRSVERKSAMHET

Finavia verksamhet utgår från kunden och följer en god etisk kod. Målet är att erbjuda kunderna kapacitet som motsvarar efterfrågan och att lyssna noga till kundernas, flygbolagens och flygpassagerarnas önskemål och behov.

Finavias hela infrastruktur, exempelvis flygplatsbyggnaderna, startbanorna, parkeringsbyggnaderna eller Finlands första

riktiga flygplatshotell Hilton – har alla sitt ursprung i verklig efterfrågan.

### DEN BYGGDA INFRASTRUKTUREN I TOPPSKICK

Den finländska flygtrafikens infrastruktur är av högsta möjliga kvalitet. Finavia har en kompetent planerings- och byggorganisation. Detta bevisas av ROTI-undersökningen som utvärderar tillståndet och utvecklingen av byggd egendom, där flygtrafiknätverket som upprätthålls av Finavia var det enda flygtrafiknätverket som fick betyget berömligt. Finavias arbete visar på ett utmärkt sätt riktningen för väg- och gatu-, ban- samt vattenvägsnätverket.



## FÖRNYELSE

Trots att Finavias huvudflygplats Helsingfors-Vanda flygplats har ett bra geografiskt gateway-läge är det inte någon självklarhet att flygplatsen – och därmed också Finland – uppnår framgång. Den internationella konkurrensen mellan de europeiska flygplatserna är hård. Finavia måste uppvisa bästa europeiska nivå i den hårda konkurrensen: tjänsterna måste vara säkra och hålla hög kvalitet.

Bra tjänster och kostnadseffektivitet har sin grund i lyckad affärsverksamhet. Därför är förnyelse viktig för Finavia. Finavia skärpte ytterligare styrningen av affärsverk-

samheten genom att under redovisningsåret implementera de fem affärsverksamheter som upptagits i strategin (flygplatsaffärsverksamhet, affärsverksamhet för flygtrafiktjänst, kommersiell affärsverksamhet, fastighetsaffärsverksamhet och Airpro). Med hjälp av dem fördjupar Finavia såväl verksamhetens kundinriktning som verksamheternas transparens och helhetsbetoning. Finavias samtliga intäkter härrör från kunderna och därför är investeringsförmågan och därmed också framtiden beroende av vinsterna. Säkerheten förutsätter också att affärsverksamheten bedrivs framgångsrikt.

## MOTIVERAD PERSONAL

Grunden för Finavias högklassiga tjänster och strategiska förnyelse skapas av kunniga, motiverade och engagerade människor. Finavia vill vara en organisation som har en kunnig ledning och som genuint uppmuntrar till samarbete och förnyelse.

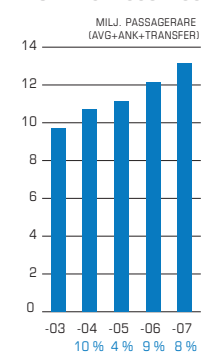
Finavia utvecklar kontinuerligt personalen och ledarskapet. Tack vare detta är det möjligt att förverkliga kundinriktade och miljövänliga verksamhetsätt i hela organisationen och därigenom bidra till att skapa möjligheter för Finland att uppnå framgång i den allt hårdare globala konkurrensen.



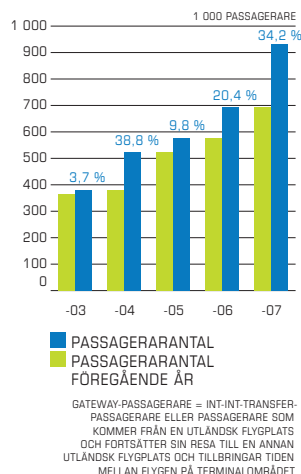
# Konkurrensen om gateway-ställningen blir allt hårdare

Den europeiska flygtrafiken fortsätter att öka. Helsingfors-Vanda konkurrerar med övriga europeiska flygplatser om ställningen som gateway-flygplats för Asientrafiken.

PASSAGERARE PÅ HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS 2003-2007



GATEWAY-PASSAGERARE PÅ HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS 2003-2007



Enligt statistik från organisationen för europeisk flygnavigering och flygsäkerhet EUROCONTROL (European Organisation for Safety of Air Navigation) ökade antalet flygningar i Europa med 5,1 procent jämfört med år 2006 och överskred för första gången 10 miljoner. Dagligen var antalet flygningar i Europa i medeltal 27 700. Till ökningen bidrog i första hand lågprisflyg-bolagen vilkas flygmängder ökade med en fjärdedel jämfört med året innan. Affärsflygen ökade med 10 procent. Den starkaste tillväxten uppvisade flygtrafiken i Östeuropa.

Flygtrafiken fortsatte att öka också i Finland under år 2007. Via Finavias flygplatser reste sammanlagt över 17 miljoner passagerare år 2007. Antalet passagerare var nästan en miljon större än år 2006 (+5,9 %). Antalet passagerare i den internationella trafiken var 10 procent högre än år 2006. Antalet överflygningar uppvisade en ökning då däremot inrikes-trafiken minskade med 9,7 procent jämfört med året innan (+2,7 %).

Minskningen av inrikestrafiken berodde i första hand på flygbolagens minskade och mera oregelbundna utbud av inrikestrafik samt bättre landsvägs- och spårtrafikförbindelser. Den sammanlagda flygtrafiken i Finland ökade med 1,0 procent (1,7).

## PASSAGERARREKORD PÅ HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS

Finland är beläget i korsningen av flygrutorna från Europa till Asien och från Indien till Amerika. Helsingfors-Vanda har blivit en av de snabbast växande gateway – eller transferflygplatserna i Europa. År 2007 översteg passagerarantalet på Helsingfors-

Vanda flygplats första gången 13 miljoner vilket innebär en ökning på 8 procent jämfört med året innan.

Flygtrafiken från Finland till Asien ökade under året med hela 40 procent (avresande passagerare och transferpassagerare). Antalet passagerare som flög till Asien uppgick nu till 648 000, medan cirka 462 000 personer reste till Asien år 2006. Totaltrafiken mellan Asien och Finland (avresande och ankommande passagerare samt transferpassagerare) överskred gränsen för 1,28 miljoner passagerare (+39 %).

För första gången var Tyskland det populäraste europeiska resmålet, dit reste 783 000 avresande passagerare och transferpassagerare (+17 %). Sverige placerade sig på andra plats med 655 000 avresande passagerare och transferpassagerare (-3 %). Till det tredje populäraste europeiska resmålet, Storbritannien, reste 468 506 passagerare (+3 %) år 2007.

## GATEWAY-STÄLLNINGEN FÖR MED SIG FÖRBINDELSER TILL EUROPA

Helsingfors-Vanda flygplats trafik till Fjärran Östern har en stor betydelse såväl för Finavia som för Finland och dess näringsliv. Tack vare de anslutningar som asiaterna behöver får finländarna bättre flygförbindelser till Europa. Helsingfors-Vanda erbjuder fler direkta förbindelser till Europa än vad till exempel svenskarna har via Arlanda. Destinationerna i och förbindelserna till Asien är fler och tätare än från de övriga nordiska flygplatserna.

Antalet Gateway-passagerare, dvs. internationella transferpassagerare som kommer från utlandet och fortsätter sin resa till utlandet, ökade med 34 procent och uppnådde gränsen för 930 000 passagerare.



År 2007 ökade antalet gateway-passagerare till Asien med rekordartade 51 procent och uppgick till 387 000.

De populäraste destinationerna i Asien år 2007 var Kina (+15 %) Thailand (+27 %) och Japan (+47 %). Snabbast växte Asien-trafiken till Indien (+390 %) och Hongkong (+69 %).

#### TILLVÄXT I TAMMERFORS-BIRKALA

Efter Helsingfors-Vanda var de näst livligaste flygplatserna Uleåborg, Tammerfors-Birkala och Rovaniemi. I Uleåborg uppgick antalet passagerare under året till 840 000, trots att passagerarantalet började sjunka redan i mars (-1 %). Tammerfors-Birkala hade närmare 690 000 passagerare (+9 %) och Rovaniemi nästan 450 000 passagerare (+4 %). Passagerarantalet i både Vasa, Åbo och Kuopio var mer än 300 000.

Passagerarantalet ökade klart också i Kemi-Torneå (9 %) och Vasa (5 %). Den största tillväxten uppvisade Enontekis (44 %), där 95 procent av årets passagerarantal uppstår under en månad, dvs. december. Antalet passagerare i Enontekis under hela året var sammanlagt 25 000.

Mest minskade passagerarantalet på Varkaus flygplats (-81 %), där den reguljära trafiken avbröts i mars samt i Villmanstrand (-53 %), där trafiken avbröts vid ingången av september. På båda flygplatserna fortsätter flygtrafiken år 2008.

#### ROVANIEMI POPULÄRAST I NORRA FINLAND

Rovaniemi och Kittilä var igen de mest populära målen för jultrafiken i norra Finland. Rovaniemi hade under året 33 000 och Kittilä 30 000 avresande internationella passagerare. Antalet julturister till Enontekis

(12 000) översteg motsvarande antal till Ivalo (9 000).

Det totala antalet passagerare på internationella flyg till Norra Finland nådde inte riktigt upp till samma rekordnivå som år 2006 (-3 %), trots att trafiken ökade rejält ännu i januari (20 %) och februari (33 %).

Det största antalet internationella julturister till norra Finland kom från Storbritannien, sammanlagt 79 300 (-3 %). Näst mest julturister kom från Ryssland (+27 %), Frankrike (+9 %) och Irland (-20 %).

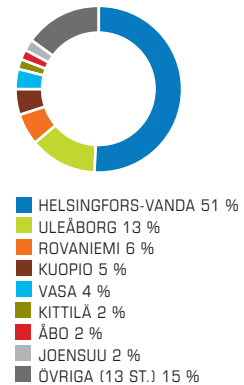
#### FLYGTRAFIKEN FORTSÄTTER ATT VÄXA

Enligt Eurocontrols bedömning kommer flygtrafiken i Europa fortsätta att öka år 2008, även om ökningen är litet måttligare än år 2007. Den årliga ökningen uppskattas vara 4,2 procent.

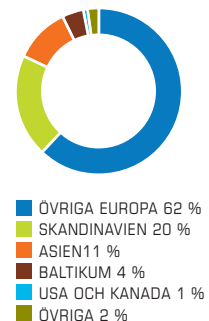
Enligt Finavias bedömning kommer den internationella flygtrafiken att fortsätta växa relativt starkt i Finland, trots att världsekonomin tillväxt avtar. Tillväxten av den internationella trafiken på Helsingfors-Vanda flygplats förutspås fortsättningsvis vara större än på Stockholm, Köpenhamns och Oslo flygplatser. Ökningen av trafiken till Fjärran Östern uppskattas jämnas ut sig under år 2008.

Inrikestrafiken förväntas förbli på samma nivå som under år 2007. Inrikesflygtrafiken uppskattas på lång sikt ha etablerat sig på den nivå som det är möjligt för den att uppnå med den nuvarande näringslivsstrukturen och invånarantalet i Finland.

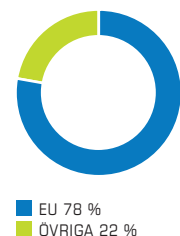
INRIKESFLYGETS DESTINATIONER 2007



UTRIKESFLYGETS DESTINATIONER 2007



UTRIKESFLYGETS DESTINATIONER 2007



# Flygplatstjänster till konkurrenskraftigt pris

Finavias flygplatser erbjuder sina kunder snabba vändtider och högklassiga terminaltjänster. Flygplatsavgifterna är fortsättningsvis förmånligare än för de europeiska flygplatserna i genomsnitt.

Finavias flygplatsnätverk som täcker hela landet omfattar 25 flygplatser. Målet för flygplatsaffärsverksamheten är att bevara flygplatsnätverkets konkurrensförmåga och utveckla nätverket vidare. Detta förutsätter att tjänsterna som erbjuds till kunderna är av europeisk toppklass.

Finavia svarar både för flygplatsterminalerna externa och interna infrastruktur samt för tjänster i anslutning till dem från byggande av utrymmen till en smidigt fungerande servicekedja. Alla tjänster grundar sig på kundernas behov. Flygplatsaffärsverksamheten utvecklar sin verksamhet genom att planera smidiga processer i första hand med tanke på flygbolagen och passagerarna.

Man vill erbjuda flygbolagen snabba vändtider och bagagehanteringsprocesser, högklassiga ramp- och trafikområdestjänster samt tillräcklig terminalkapacitet. Snabb incheckning, smidig säkerhetskontroll och trivsamma terminalutrymmen planeras för passagerarna.

Via Finavias flygplatser reste totalt fler än 17 miljoner passagerare år 2007, av vilka 13 miljoner via Helsingfors-Vanda. Finavias näst livligaste flygplats var Uleåborg.

## STÄRKANDE AV TURISMEN

Finavia skapar med hjälp av sina flygplatser förutsättningar för finländarnas rörlighet och näringslivets konkurrensförmåga. Stärkandet av turismen, som är en växande näring, blir viktigare för varje år.

Inom turismen är flygtrafiken av väsentlig betydelse för hela Finland.

Under jultid besöker som bäst 200 charterflyg Finavias turistflygplatser i Lappland under ett veckoslut. Enbart Kittilä har varje säsongveckoslut över 10 charterflyg. Lilla Enontekis är den mest internationella flygplatsen i Finland eftersom den har koncentrerat sig på turisttrafik. Många andra flygplatser, exempelvis Kuopio eller Ivalo, har också i fråga om flygplatstjänster utmärkta resurser för främjande av turism.

Finavia försöker tillsammans med landskapen samt lokala äventyrsreseföretag och researrangörer hela tiden skapa nya förutsättningar för turism. Ett bra exempel på detta är den år 2008 färdigställda sjöterminalen i Kuopio som är den första i sitt slag i hela världen. Den öppnar en ny led vattenvägen – eller längs isen – från flygplatsen direkt till stadens centrum och turistattraktioner.

## KONKURRENS MELLAN DE EUROPEISKA FLYGPLATSERNA

Finavias mål är att utveckla Helsingfors-Vanda till den bästa transferflygplatsen i hela världen. Finlands huvudflygplats har ett optimalt geografiskt läge: via den går den rakaste och snabbaste ruten mellan Europa och Asien samt den kortaste ruten till exempel från Delhi till New York. Enbart ett bra läge är dock inte tillräckligt.

Omkring 50 flygbolag opererar regelbundet på Helsingfors-Vanda flygplats.

Flygbolagen väljer flygplats utgående från flygruttens längd och beaktar dessutom nivån på flytplatsens tjänster, deras smidighet och prissättning samt hur pålitlig verksamheten är.

Helsingfors-Vanda flygplats konkurrerar om transferpassagerartrafiken, och därmed om sin gateway-ställning med flygplatserna i grannländerna samt de övriga gateway-flygplatserna i Centraleuropa. Priskonkurrensen är hård och blir allt tuffare. Under året sänkte till exempel Arlanda flygplats sina priser till en lägre nivå än Helsingfors-Vanda flygplats.

År 2007 hade Finavia förmånligare flygplatsavgifter än de europeiska flygplatserna i genomsnitt. Av de största konkurrenterna var Arlanda förmånligare än Finavia medan Köpenhamn var dyrare. De europeiska flygplatserna har mycket olika utgångslägen för konkurrens. De flygplatser som kan dra nytta av stor inrikestrafik har haft möjlighet att sänka sina priser. Många flygplatser i Centraleuropa är självständiga kommersiella aktörer och de subventionerar inte ett omfattande nationellt flygplatsnätverk på samma sätt som Finavia.

Finavia konkurrerar genom att förutom en hög säkerhetsnivå erbjuda sina kunder också billiga priser i europeisk jämförelse samt snabba vändtider. Till Finlands trumfkort hör dessutom kapacitet, kvalitet och tjänster som baserar sig på efterfrågan. Helsingfors-Vanda flygplats har redan i tio års tid placerat sig bland de bästa i Europa



## FLYGPLATSAFFÄRSVERKSAMHETEN

i internationella passagerarundersökningar. År 2007 utvärderade passagerare i den världsomfattande ASQ-undersökningen (Airport Service Quality) Helsingfors-Vanda till den tredje bästa flygplatsen i Europa.

### INVESTERINGAR I KUNDBEHOV

Finavia har vidtagit flera åtgärder för att uppfylla kraven som den växande trafiken på Helsingfors-Vanda ställer och för att göra flygplatstjänsterna smidigare. Under året utökades säkerhetskontrollpunkterna för transferpassagerare i utrikesterminalen med en extra linje och en ny säkerhetskontrollpunkt upprättades vid avgångsport 33.

Grundstenen för utvidgningen av utrikesterminalen som inleddes år 2006 och för de nya utrymmena för bagagehantering murades i november. De nya utrymmena blir färdiga hösten 2009 och då stiger Helsingfors-Vandas terminalkapacitet till 16 miljoner passagerare och bagagehan-

ringskapaciteten till 13,5 miljoner bagage, vilket är cirka tre miljoner passagerare och enskilda bagage mer än år 2007. Avsikten är att ytterligare utvidga den nuvarande terminalen genom att bygga tre passagerarbryggor för Schengen-delen och två bryggor för non-Schengen-delen varvid utrikes-terminalens kapacitet ökar till 18 miljoner passagerare på årsnivå.

Utrikesterminalens utvidgningsdel beräknas kosta totalt 143 miljoner euro och detta är Finavias alla tiders största investering. Utvidgningen är avsedd i första hand för trafiken till Fjärran Östern. När utvidgningen är färdig har Helsingfors-Vanda åtta passagerarbryggor för breda flygplan.

Vid sidan av flygtrafiktjänster utvecklar Finavia aktivt Helsingfors-Vandas övriga serviceutbud. LAK Oyj har bland annat låtit bygga en internationell hotellfastighet i anslutning till flygplatsen.

### VIKTIGA HÄNDELSER 2007

I april fortsatte på Helsingfors-Vanda flygplats ombyggnaden av nätverket av taxi-banor och av ramper. Arbetet färdigställdes i slutet av september. Under underhållsarbetet använde största delen av flygtrafiken de vanliga start- och landningsriktningarna.

På Kuopio flygplats genomfördes också ett omfattande beläggningsarbete. Flygplatsen var stängd i juli på grund av beläggning av start- och taxibanorna samt andra ombyggnader.

Kittilä flygplats var stängd från midsommaren till medlet av augusti och Nyslott flygplats nästan hela augusti. Reguljärtrafiken till Varkaus avbröts i mars och reguljärtrafiken till Villmanstrand i september. Flygtrafiken fortsätter på båda flygplatserna år 2008.

Kommunikationsministeriet lät utföra en utredning av flygplatserna i Helsingfors-

### FLYGPLATSER 2007

	PASSAGERARE 2007		TRAFIKLUFTFART	LANDNINGAR 2007		
	INRIKES	INTERNATIONELL		ALLMÄNFLYG	MILITÄRFLYG	ÖVRIGA
HELSINGFORS-VANDA	2 875 296	10 266 326	89 444	304	974	1 693
ULEÅBORG	764 674	75 484	5 395	2 529	773	1 043
ROVANIEMI	348 275	101 661	2 763	1 032	4 677	685
KUOPIO	270 430	33 774	2 823	1 629	5 467	757
VASA	213 833	108 095	4 349	2 272	190	814
KITTIILÄ	145 675	96 291	1 086	288	221	47
JOENSUU	132 436	10 836	1 535	1 295	62	181
ÅBO	130 666	178 116	5 028	6 051	315	4 734
JYVÄSKYLÄ	125 476	13 465	2 240	2 566	10 345	652
IVALO	117 305	28 565	750	246	65	113
TAMMERFORS-BIRKALA	113 713	573 998	5 113	4 488	5 563	7 547
KEMI-TORNEÅ	89 661	2 804	1 374	535	4	342
KAJANA	87 061	3 741	854	106	86	31
KRONOBY	84 615	11 629	1 741	1 502	328	234
KUUSAMO	84 279	23 876	669	119	13	12
BJÖRNEBORG	58 962	6 725	1 600	1 535	108	9 267
MARIEHAMN	53 269	10 032	2 919	350	0	520
VILLMANSTRAND	18 955	4 036	769	496	63	310
NYSLOTT	17 558	1 774	533	93	7	43
VARKAUS	2 337	30	119	4	2	19
HELSINGFORS-MALM	1 174	0	11	11 022	31	41 812
ENONTEKIS	856	24 230	95	0	1	3
KAUHAVA	203	0	5	301	7549	102
UTTI	9	38	9	189	3299	518
HALLI KUOREVESI	0	17	0	248	2455	130
TOTALT	5 736 718	11 575 543	131 224	39 200	42 598	71 609

regionen som tog upp placeringen av verksamheterna på Malm flygplats. Enligt utredningen skulle Backas i Borgå vara den bästa platsen för en ny flygplats i Helsingforsregionen. Om en ny flygplats byggs skulle till exempel delägarskap i bolaget som opererar flygplatsen vara en lämplig roll för Finavia.

I november valdes Kajana flygplats till Årets flygplats 2007. Motiveringar för valet var bland annat kundbelåtenheten och chefsarbetet.

Ett beslut om Europeiska unionens nya direktiv om flygplatsavgifter väntas i slutet av år 2008. Syftet med direktivet är att förenhetliga prissättningen av flygplatsernas tjänster och genom detta ge bättre transparens i prissättningen och större jämlikhet mellan kunderna. Om direktivförslaget godkänns kräver det bland annat att kunderna hörs regelbundet i samband med betalningsförändringar vilket

ingår i Finnvias verksamhetsått redan från tidigare.

De striktare säkerhetskraven gällande passagerare och bagage har lett till ökade kostnader för luftfarten under de senaste åren och bromsat upp smidigheten i resandet. År 2007 ökade inköpstjänsterna för säkerhetskontrollen med 8,0 miljoner euro och de utgjorde totalt omkring 11 procent av Finnvias kostnader.

Inga nya regelverk gällande säkrande av den civila luftfarten kom år 2007. Under året rådde en väntande stämning eftersom EU kommer att förnya alla rättsakter som gäller säkrande av den civila luftfarten. Reformen kommer sannolikt inte att medföra några väsentliga lättnader till de gällande kraven.

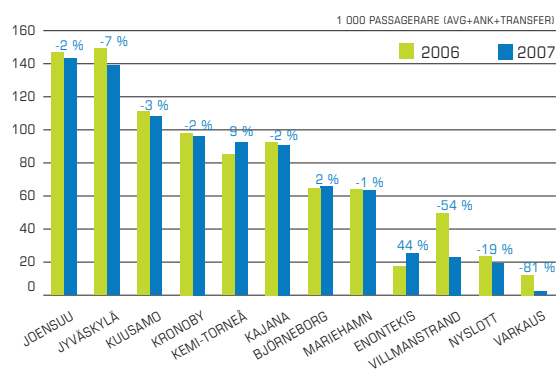
#### FRAMTIDSUTSIKTER

Flygplatsaffärsverksamheten fortsätter med utvecklingen av den nya strukturen och

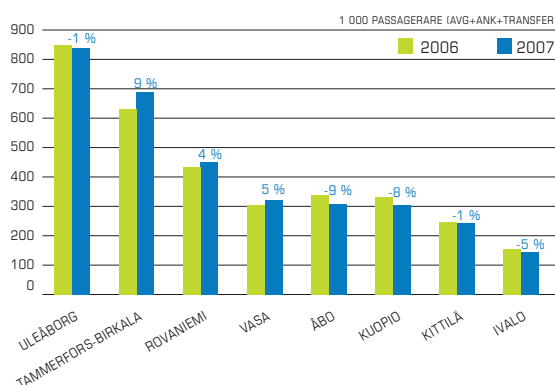
processerna, fördjupandet av kostnadsuppföljningen samt förbättrandet av lönsamheten. Den internationella priskonkurrensen bidrar till en förbättring av effektiviteten eftersom den begränsar möjligheterna att höja priserna. Uppgången av den allmänna prisnivån och ökad inflation bidrar också till behovet av kontinuerlig förbättring av effektiviteten.

Marknadsföringen av Finnvias flygplatsnätverk stärks genom att en marknadsföringsenhet grundas i början av år 2008. Enheten har i uppgift att sälja Finnvias hela flygplatsnätverk som en helhet samt undersöka olika tillväxtpotentialer för transit-, turism-, lågpris- och fraktrafik i Finland. Förutom nya flygbolagskunder försöker Finavia också få nya samarbetsflygplatser åtminstone i Fjärran Östern.

PASSAGERARANTAL PÅ FLYGPLATSERNA 2006-2007



PASSAGERARANTAL PÅ FLYGPLATSERNA 2006-2007



# Säker och smidig flygtrafik

Finavias flygtrafiktjänster som täcker hela landet garanterar en säker flygtrafik utan förseningar. Finlands fördel jämfört med Centraleuropa är att det inte råder rusning i luftrummet.

Finavias flygtrafiktjänstverksamhet ansvarar för kontroll av användningen av Finlands luftrum samt flygtrafiktjänsterna på Finavias flygplatser. Målet är att erbjuda flygbolagen och aktörerna inom militär luftfart och allmänflyg säkra och smidiga tjänster utan förseningar som är effektiva för dem som använder luftrummet.

Flygtrafiktjänstverksamhetens organisation är delad i tre delar: Den operativa flygtrafiktjänsten svarar för flygtrafiktjänstens olika servicekoncept, deras utveckling och funktion samt ekonomi. Den tekniska flygtrafiktjänsten sköter flygtrafiktjänstsystemens funktion och ekonomi. Stabsverksamheten koordinerar verkställandet av planering och utvecklingsarbete samt myndighetssamarbetet i anslutning till flygtrafiktjänster.

## INGEN TRÄNGSEL OCH TILLÄGGSKAPACITET

Flygbolagen väljer sina rutter i det övre luftrummet enligt det alternativ som är mest ändamålsenligt, ekonomiskt fördelaktigt och smidigast. Finland är optimalt beläget med tanke på många flygrutter, men Finavias flygtrafiktjänster konkurrerar med tjänsterna som de övriga länderna i Skandinavien och Centraleuropa erbjuder.

I fjärrtrafiken till Asien jämför flygbolagen Helsingfors-Vanda flygplats och Finavias flygtrafiktjänster med Arlanda, Kastrup, Frankfurt, München, Paris, London Heathrow, Wien och de övriga största europeiska flygplatserna och deras flygtrafiktjänster.

I en prisjämförelse mellan konkurrerande flygplatser och ruttalternativ placerar sig Finavia bland de tre förmånligaste. Förutom konkurrenskraftiga priser kan Finland också erbjuda luftrum utan trängsel samt flexibel kapacitet. Danmarks och Södra Sveriges luftrum hör redan delvis till trängselområdet i Centraleuropa.

## VIKTIGA HÄNDELSER 2007

Luftfartsförvaltningen beviljade Finavia i december 2007 ett nytt tillstånd för produktion av flygtrafiktjänster. Tillståndet är i kraft t.o.m. år 2012.

På Helsingfors-Vanda flygplats togs i november 2007 i användning independent-inflygningar där flygplan kan landa på två parallella banor, dvs. startbanorna 1 och 3, samtidigt oberoende av varandra.

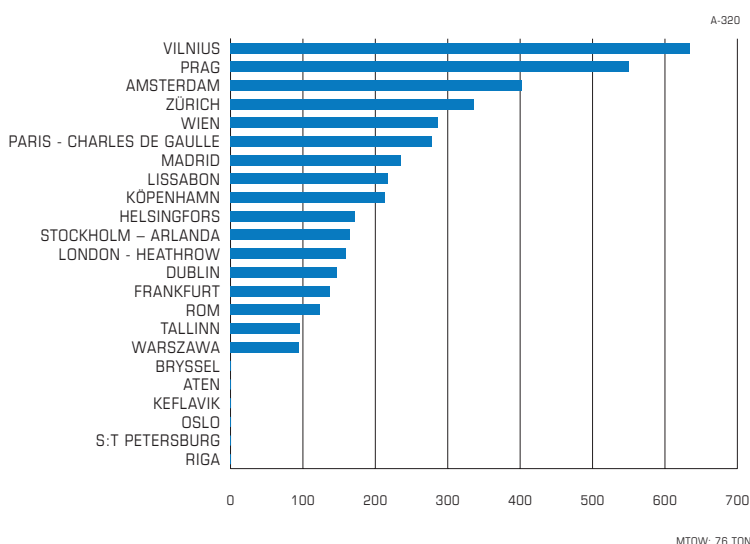
Independent-inflygningarna gör det möjligt att flexibelt utnyttja Helsingfors-Vandas sammanlagda startbanekapacitet på 80 operationer enligt den avgående och ankommande trafikens efterfrågan.

Det nya flygkontrollsystemet gjorde Helsingfors-Vanda till en av de modernaste flygplatserna i Europa eftersom independent-inflygningar används förutom i Finland endast i Paris, Amsterdam och München.

Utvecklingen av flexibiliteten i flygkontrolltjänsterna fortsätter. År 2008 fortsätter HELMA-projektet för utveckling av marktrafiken i Helsingfors. Projektets syfte är att Helsingfors-Vandas operationer skall kunna delas ännu flexiblare mellan två landningsbanor även då sikten är dålig.

Ett annat av de viktigaste projekten år 2007 var förnyandet av flygkontrollsys-

FLYGPLATSERNAS FLYGTRAFIKAVGIFTER 2007



## FLYGTRAFIKTJÄNSTCENTRALERNA 2007

IFR-FLYG	INRIKESFLYG	INTERNATIONELLA FLYG	ÖVERFLYGNINGAR	TOTALT
SÖDRA FINLAND (TAMMERFORS)	81 264	139 426	30 198	250 888
NORRA FINLAND (ROVANIEMI)	27 863	3 148	7 511	38 522
HELA FINLAND	62 063	139 686	36 101	237 850

temen på samarbetsflygplatserna. Samarbetsflygplatserna har i hög grad militär lufttrafik och på dem ger Finavia flygtrafikens tjänster i ett integrerat system till flygvapnet samt bygger den infrastruktur som flygvapnet behöver. Samarbetsflygplatserna är: Jyväskylä, Kuopio, Rovaniemi och Tammerfors-Birkala.

När projektet är färdigt har alla samarbetsflygplatser enhetlig utrustning och flygkontrollsystem som representerar den modernaste tekniken. De nya flygkontrolltornen i Kuopio och Rovaniemi med sin toppmoderna utrustning kommer att tas i bruk i början av år 2008. Enligt Finavias bedömning kommer de nya flygkontrollsystemen att vara i användning också i Jyväskylä och Tammerfors-Birkala före utgången av år 2008, dvs. åtminstone på alla de största samarbetsflygplatserna.

## FÖRSENINGARNA UNDER DE EUROPEISKA MÅLVÄRDENA

År 2007 stannade förseningarna på grund av Finavias egen verksamhet klart under de europeiska och till och med internationella målvärdena. Kvaliteten hos Finavias flygkontroll baserar sig i hög grad på samarbetet mellan Helsingfors-Vanda flygplats och områdeskontrollen. Det råder inte lika stor trängsel i Finlands luftrum som i Centraleuropas luftrum vilket bidrog till att minska förseningarna.

Förseningar på grund av Finavias verksamhet har minskat sedan år 2003 från 1,35 procent till 0,57 procent. Utvecklingen har varit ännu starkare inom områdeskontrollen: mängden förseningar har minskat från 1,9 procent till 0,12 procent. Resultatet för år 2007 är utmärkt eftersom en omfattande

ombyggnad av landningsbanor och ramper genomfördes på Helsingfors-Vanda flygplats. Vidare var det möjligt att garantera önskade verksamhetsförutsättningar utan begränsningar för flygvapnet.

Förutom avsaknaden av förseningar omfattar smidigheten också förmågan att tillåta inflygning för landande flygplan utan dröjsmål eller omvägar. Tack vare detta kan flygbolagen göra kostnadsinsparningar och skona miljön.

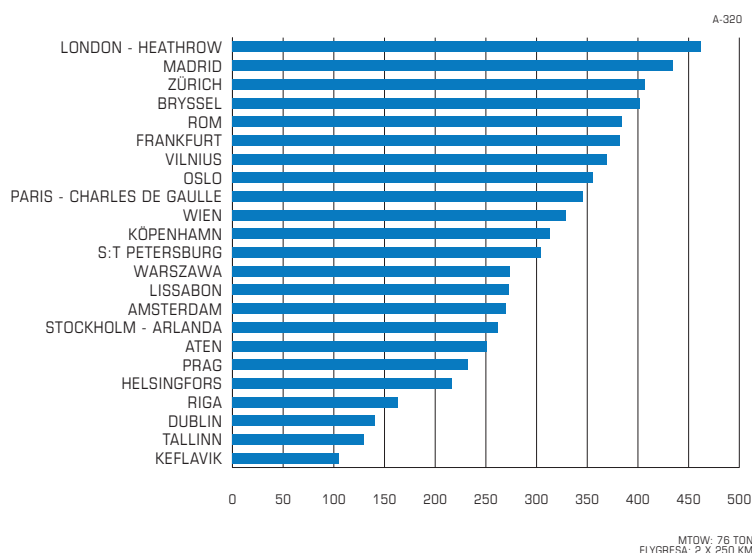
## FRAMTIDSUTSIKTER

Tillväxten i flygtrafiken har lett till stockningar i Europas luftrum. I syfte att garantera säker och smidig lufttrafik trots ökad trafik vill Europeiska unionen granska trafikströmmarna och utveckla användningen av luftrummet oberoende av medlemsländernas gränser.

Det gemensamma området som alla EU-ländernas luftrum bildar kallas för Single European Sky (det gemensamma europeiska luftrummet). EU försöker inom det skapa effektivare och enhetligare verksamhetsmodeller.

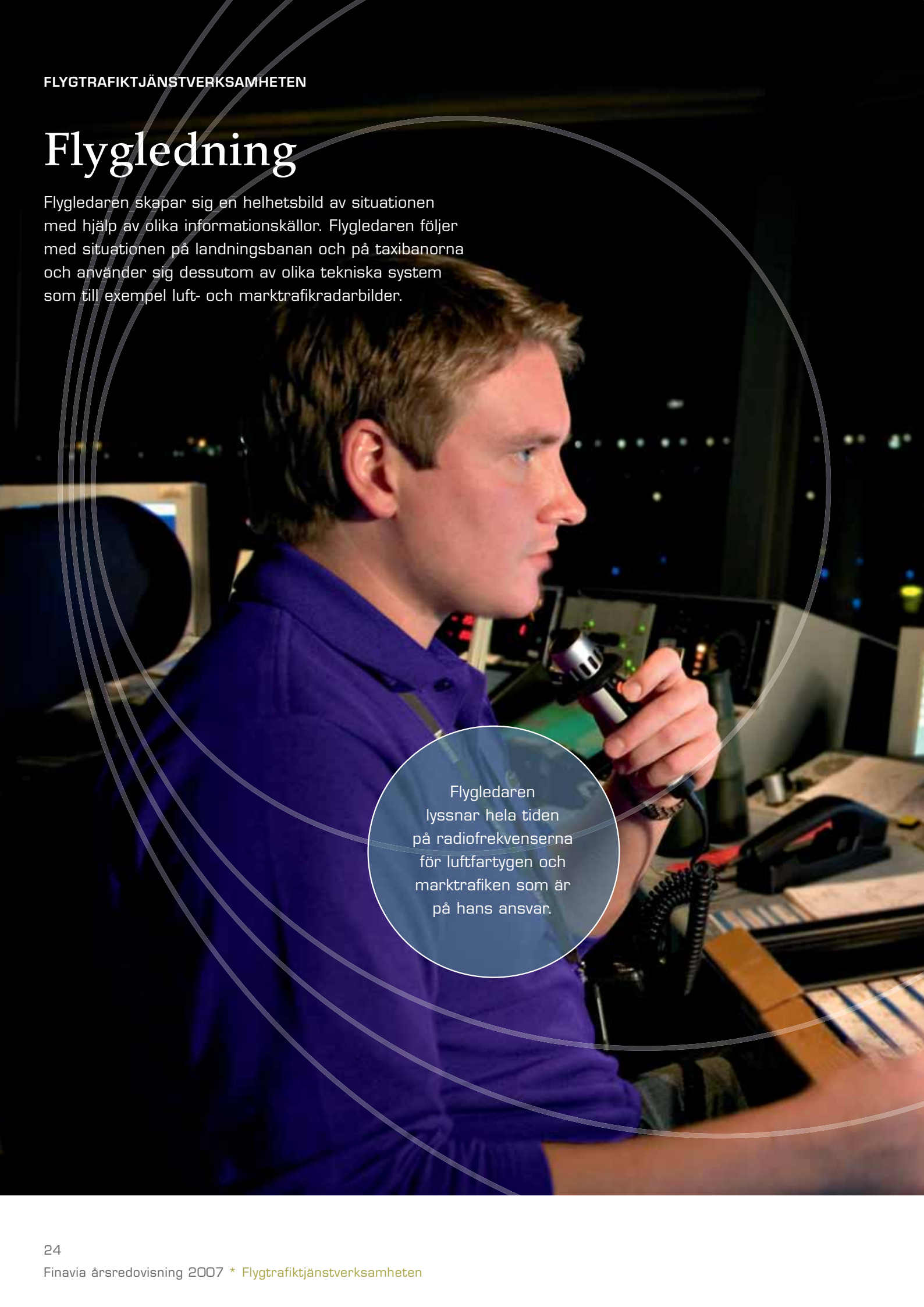
Det första steget i integrationen har varit en strävan att bilda funktionella luftrumsblock som betjänar flygtrafikens behov bättre än de nuvarande systemen. Ökningen av Helsingfors-Vandas startbanekapacitet och Finlands luftrum som har mindre stockningar än Centraleuropas luftrum möjliggör en ökning av antalet reguljära flyg och överflygningar också i fortsättningen.

UNDERVÄGSAVGIFTER 2007




# Flygledning

Flygledaren skapar sig en helhetsbild av situationen med hjälp av olika informationskällor. Flygledaren följer med situationen på landningsbanan och på taxibanorna och använder sig dessutom av olika tekniska system som till exempel luft- och marktrafikradarbilder.

A young man with short brown hair, wearing a blue uniform, is shown in profile from the chest up. He is sitting at a workstation in an air traffic control room, holding a microphone to his mouth. The background is dark with some blurred lights, suggesting a night-time setting. The workstation has several monitors and a keyboard. A circular callout box is overlaid on the image, containing text.

Flygledaren lyssnar hela tiden på radiofrekvenserna för luftfartygen och marktrafiken som är på hans ansvar.



Flygplatskontrollens viktigaste uppgift är att säkra att landningsbanan inte används av fler än ett avgående eller landande flygfartyg åt gången.

Flygledningen utnyttjar landningsbanorna för trafik utgående från den underhållsinformation som underhållet förmedlar.

För varje flyg uppgörs en strip som innehåller flygets radioanrop och information om färdplanen. Flygledaren antecknar på stripen flygledningsredogörelser, exempelvis information om landningsbanor samt höjd och riktningssanvisningar.

# Högklassiga tjänster för flygpassagerare

Finavia sörjer för att flygpassagerarna på flygplatserna får de tjänster som de vill ha, oberoende av om det gäller till exempel parkering eller restaurangtjänster. Intäkterna från den kommersiella affärsverksamheten gör det möjligt för Finavia att erbjuda flygbolagen flygtrafiktjänster till ett i internationell jämförelse konkurrenskraftigt pris samt att sköta hela nätverket av flygplatser.

Finavias mål är att erbjuda flygpassagerare en så högklassig servicekedja som möjligt från det ögonblick som de anländer till flygplatsen. Den kommersiella affärsverksamheten som inledde sin verksamhet i december har i uppgift att centraliserat sköta planeringen och utvecklingen av de kommersiella tjänsterna på Finavias samtliga flygplatser. Finavias flygplatsnätverk betraktas nu som en helhet i stället för att, som tidigare, utveckla de olika flygplatsernas kommersiella tjänster separat.

Den kommersiella affärsverksamheten svarar för flygplatsernas butiks-, kiosk- och restaurangtjänster samt parkerings-, mötes- och reklamutrymmen. Tjänsterna produceras till största delen av samarbetspartners, men servicehelheten koordineras och utvecklas av Finavia.

Finavias utmaning i egenskap av den som driver flygplatserna är att till

varje flygplats hitta de rätta tjänsterna för respektive flygplats passagerarprofil samt högklassiga företagare och samarbetspartners som erbjuder dem. Samtidigt skapar den kommersiella affärsverksamheten verksamhetsförutsättningar för företagen som driver verksamhet på flygplatserna.

Den kommersiella affärsverksamheten förbättrar Finavias resultat och stöder nätverksprincipen samt gör det möjligt att erbjuda flygbolagstjänster till internationellt sett konkurrenskraftiga priser. En tredjedel av Finavias intäkter genereras från annat än direkt från flygtrafikavgifter.

## ALLT MÅNGSIDIGARE FLYGPLATSTJÄNSTER

Flygplatserna utvecklas till allt mångsidigare servicehelheter. På de stora flygplatserna finns det lika mycket tjänster som i små städer. På Helsingfors-Vanda flygplats

finns det tiotals olika butiker vilkas sortiment omfattar allt från märkeskläder till elektronik, böcker, kosmetik och smycken samt design och bruksföremål för vardagen. Utbudet av restauranger och kaféer omfattar allt från en irländsk pub till en internationell vinbar. På flygplatsen finns också till exempel en frisörsalong och ett apotek.

Finavia utvecklar kontinuerligt de kommersiella tjänsterna på flygplatserna tillsammans med företagen som driver verksamhet på flygplatsen. All verksamhet utgår från flygpassagerarnas behov och önskemål. Den kommersiella affärsverksamheten stöder de olika flygplatserna i utvecklingen av deras egen kommersiella verksamhet. Målet är att förutom den interna effektiviteten också förbättra kunskaperna om internationella trender och koncept och genom det kunna ännu bättre svara på den internationella kundkretsens behov.



Den kommersiella affärsverksamheten undersöker flygpassagerarnas önskemål och planerar utgående från dem de kommersiella tjänsterna på Finavias flygplatser.



# Mångsidiga tjänster för flygtrafikkunder

Finavias dotterbolag Airpro Oy och LAK – Lentoasemakiinteistöt Oyj erbjuder kundinriktade och konkurrenskraftiga tjänster inom sina egna verksamhetsområden.

## AIRPRO OY

Finavias dotterbolag Airpro är i sin mångsidighet ett ganska unikt företag. Airpro Oy:s kunder är flygbolagen och flygplatserna. Airpro utvecklar och producerar trafik-, flygplats- och resetjänster för trafik- och turistföretag samt direkt för passagerare.

Airpros omsättning under räkenskapsperioden 2007 uppgick till 25,6 miljoner euro (23,6), en ökning med 8,4 procent (45) jämfört med året innan. Bolagets resultat var 0,4 miljoner euro (0,5).

Airpro har omkring 700 anställda, av dessa är hälften fastanställda och hälften timanställda. Personalens styrka är multi-kompetens, tack vare den kan alla funktioner på flygplatsen skötas på ett högklassigt sätt – oberoende av om det gäller säkerhetskontroll, incheckning eller underhåll.

Personalen omfattar också flygplanens kabinpersonal (Cabin Crew). Många, speciellt utländska flygbolag, köper kabinper-

sonaltjänster för sina flygningar i Finland av Airpro.

Airpros affärsverksamhetsområden är Handling, Security and Services. Handling-kunder är flygbolagen. De erbjuder alla tjänster som flygbolaget och flygplanet behöver när planet har landat och förbereder sig för en ny flygning. Securities-affärsverksamheten erbjuder i sin tur passagerar-, bagage- och personalsäkerhet på flygplatserna i Finland.

På Helsingfors-Vanda flygplats sköter Airpro rampbusstjänsterna, underhålls-, brand- och räddningstjänsten, infodiskarna och servicestället Travel Point som är alltid öppen. Airpro svarar också för verksamheten i den andra terminalen på Tammerfors-Birkala flygplats och skapar på detta sätt omständigheterna för lågprisbolagens koncept. Vidare erbjuder bolaget tjänster för den stora mängden charterflyg till Norra Finland.

## LAK – LENTOASEMAKIINTEISTÖT OYJ

LAK – Lentoasemakiinteistöt Oyj är ett av Finavia ägt fastighetsplaceringsbolag som utvecklar byggnadsprojekt och äger byggnader. LAK:s kunder är flygbolag, catering-, markservice- och flygfraktföretag samt företag som stöder sig på flygtrafiken, till exempel hotell och kontorstjänster.

LAK:s omsättning under räkenskapsperioden 2007 uppgick till 8,0 miljoner euro (7,1). Resultatet uppvisade en liten vinst (0,010). Bolagets balansomslutning 31.12.2007 uppgick till 81,9 miljoner euro (70,2).

LAK utvecklar flygplatsområdet utgående från den kommersiella efterfrågan. Det centrala området är Aviapolis i Helsingfors-Vandas omgivning. Fastighetsplacering är långsiktig verksamhet, LAK:s hyreskontrakt sträcker sig från tre månader ända upp till 20 år. LAK idkar inte fastighetsaffärsverksamhet som inte har anknytning till flygtrafiken.

LAK äger hotellfastigheten Hilton Helsinki-Vantaa Airport som är det första riktiga flygplatshotellet i Finland. Hotellet togs i användning i augusti 2007 och verksamheten är i full gång. Investeringen förverkligades i enlighet med budgeten och uppgick till 30,5 miljoner euro.



Airpro Oy erbjuder flygbolagen nödvändiga tjänster från incheckning till avisning. Bolaget sköter också low cost-terminalerna i Tammerfors-Birkala och Åbo.



# Personalens kompetens utgör grunden för utveckling av strategin

Finavia utvecklar kontinuerligt personalens kompetens. Målet är en organisation som har bra ledarskap och kan förnya sig och som betjänar kunderna på ett ändamålsenligt och smidigt sätt

För att kunna vara ett företag som på riktigt är lyhört för kundernas behov och uppvisar en lönsam tillväxt, behöver Finavia en kompetent, motiverad och serviceinriktad personal som möjliggör kundinriktade och miljövänliga verksamhets sätt i Finavias hela organisation.

Vid utgången av 2007 uppgick antalet anställda vid Finaviakoncernen till 2 571 (2 536), en ökning med 1,3 procent (6). Medelantalet anställda vid Finavia år 2007 var 1 704 personer (1 713). Omsättningen av personal låg på samma nivå som år 2006. På Finavias flygplatser arbetade vid sidan av den egna personalen också personer som är anställda av utomstående arbetsgivare, bland annat tusen säkerhetskontrollörer.

## CENTRALISERADE TJÄNSTER

År 2007 innebar stora förändringar i Finavias personalförvaltning. Verksamheten gjordes effektivare genom att hela Finavias löne-, anställningsförhållande- och rekryteringsärenden koncentrerades till koncernförvaltningen. Tidigare hade samma arbeten utförts utspritt på de olika flygplatserna. Som mål uppställdes personaltjänster som genuint stöder personalen och affärsverksamheten.

I samband med organisationsreformen hösten 2007 uppdelades personalförvaltningens tjänster i två delar, operativa och strategiska verksamheter. HR-enheten koncentrerar sig på konsulterande och strategiska verksamheter som stöder affärsverksamheten. Två centraliserade serviceenheter ingår i de operativa verksamheterna: Löne- och arbetstidstjänster svarar för lönefrågor och Personaltjänster

sköter frågor som gäller anställnings- och tjänsteförhållanden.

## ARBETSROTATION OCH MULTIKOMPETENS

Utveckling av verksamheten i enlighet med strategin återspeglades under året i hela nätverket av flygplatser. Multikompetens fick en allt mer framträdande roll på flygplatser med litet trafik.

Som ett led i förverkligandet av strategin i Finavia uppmuntrades de anställda till arbetsrotation som gör det möjligt att byta uppgifter och samtidigt ökar Finavias interna innovativitet. I framtiden vill man utvidga möjligheten till arbetsrotation till att omfatta hela flygplatsnätverket expertuppgifterna medräknade.

## CHEFSKUNSKAPER OCH LEDARSKAPSARBETE

Finavia anser att kontinuerlig utveckling av ledarskapsarbetet är viktigt. Det centrala temat för ledarskapsarbetet under året var implementering av koncernens nya strategi i ledarskapsarbetet i praktiken. Våren 2007 anordnades för samtliga chefer på Finavia en två dagar lång workshop om det nya ledarskapsystemet. Det personliga ledarskapsarbetet understöddes genom utbildningen Esimiehen oppimispolku (Inlärningssteg för chefer).

Regelbundna mätningar utförs av chefsarbetet och arbetstillfredsställelsen. Prestationsbedömningen i anslutning till chefssamtalen förnyades så att cheferna förutom av sig själva också utvärderas av såväl deras medarbetare som chefer. Särskild uppmärksamhet fästs vid genomgång

ARBETSINSATSER VID FINAVIAKONCERNENS VERKSAMHETSSTÄLLN 2007, PERSONER \*)

	2007	2006
FINAVIAS KONCERNFÖRVALTNING	177	174
FINAVIAS INTERNA SERVICEENHETER	129	127
AVIA COLLEGE	29	30
ENONTEKIS FLYGPLATS	4	3
HALLI FLYGPLATS	6	6
HELSINGFORS-MALM FLYGPLATS	20	20
HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS	580	587
IVALO FLYGPLATS	25	26
JOENSUU FLYGPLATS	22	22
JYVÄSKYLÄ FLYGPLATS	48	49
KAJANA FLYGPLATS	20	20
KAUHAVA FLYGPLATS	19	18
KEMI-TORNEÅ FLYGPLATS	23	22
KITILÄ FLYGPLATS	16	17
KRONOBY FLYGPLATS	22	22
KUOPIO FLYGPLATS	60	60
KUUSAMO FLYGPLATS	14	14
VILLMANSTRANDS FLYGPLATS	16	19
MARIEHAMNS FLYGPLATS	19	20
ULEÅBORGS FLYGPLATS	58	61
BJÖRNEBORGS FLYGPLATS	26	26
ROVANIEMI FLYGPLATS	73	72
NYSLOTTS FLYGPLATS	14	15
TAMMERFORS-BIRKALA FLYGPLATS	60	60
ÅBO FLYGPLATS	52	53
UTTI FLYGPLATS	9	10
VASA FLYGPLATS	38	37
VARKAUS FLYGPLATS	4	4
SÖDRA FINLANDS FLYGTRAFIKTJÄNSTCENTRAL	117	114
NORRA FINLANDS FLYGTRAFIKTJÄNSTCENTRAL	4	5
AIRPRO OY	530	470
LENTOASEMAKIINTEISTÖT OYJ	4	4
KIINTEISTÖ OY TURUN LENTORAHTI	2	1
TOTALT	2 240	2 188

\*) INKLUDERAR OCKSÅ UTOMSTÄENDE ARBETSTAGARE OCH SÅDANA SOM INKALLAS VID BEHOV.

av resultatet av enkäten om arbetstillfredsställelse och chefsutvärderingen. Alla chefer förväntas också föra utvecklingssamtal med sina medarbetare.



Multikompetens är allt viktigare på flygplatser med litet trafik. Samma person kan arbeta till exempel som säkerhetskontrollör, inom underhållet eller med brand- och räddningsuppdrag.

### INCITAMENTSYSTEM

Finavia uppskattar en starkt engagerad och motiverad personal som är intresserad av att utveckla färdigheter. Finavias personalfond var på sin tid den första inom den offentliga sektorn. Hela personalen med undantag av ledningen omfattas av bonus-systemet. År 2007 inbetalades i fonden 1,8 miljoner euro i bonus.

Vid sidan av personalfonden tillämpas också ett annat ekonomiskt incitamentsystem, nämligen ett separat resultatpremiestystem. Det viktiga arbetet fortsätter: ett av de viktigaste målen för personalförvaltningen år 2008 är vidare utveckling av belönings- och lönesystemen.

### UTSIKTER FÖR ÅR 2008

Tyngdpunkter inom utvecklingen av personalförvaltningen år 2008 är förenhetligande av Finavias arbetshälsoarbete, utveckling av personalens kompetens samt löne- och belöningsystemen.

Man eftersträvar att utveckla Finavias nyckelpersonsverksamhet i en mer kontrollerad och enhetlig riktning. Identifieringen av nyckelpersoner och utvecklingen av deras kompetens förbättras genom karriärplanering och möjlighet till arbetsrotation.

Utvecklingen av incitament som stöder arbetsrotationen fortsätter och den högre ledningens ledarskapsarbete understöds genom en möjlighet att delta i ett personligt träningsprogram.

Utvecklingssamtalsblanketterna förs över till det elektroniska systemet för kompetenshantering där både chefen och medarbetaren kan se dem.

Flygledarnas kollektivavtal löper ut i november 2008. Nya, drygt två år långa kollektivavtal för de övriga yrkesgrupperna ingicks hösten 2007.

### AVIA COLLEGE

Personalens kompetens utvecklas kontinuerligt så att utbildningen stärker målen i anslutning till koncernens säkerhet, kundfokusering samt kostnadseffektivitet. Finavias specialyrkesläroanstalt Avia College stöder strategiarbetet genom att säkerställa att personalens yrkeskompetens håller en hög standard. Målet för undervisningsverksamheten är en lärande organisation.

Avia College erbjuder högklassig utbildning för olika luftfartsyrken för såväl Finavias som samarbetsföretagens personal. Läroanstalten utbildar exempelvis flygledare och ger kompetenser för underhålls-, räddnings- och säkerhetskontroll inom luftfarten. Dessutom anordnar Avia College också yrkesinriktad grund-, vidare- och påbyggnadsutbildning samt kompletterande utbildning som utgår från de behov som Finavias olika sektorer har.

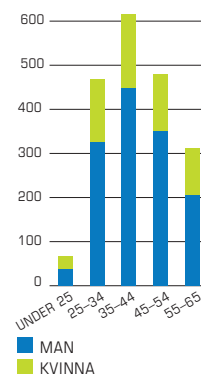
År 2007 studerade vid Avia College sammanlagt omkring 2 500 personer (1920). Nästan hälften av dem arbetade för utomstående företag. Under året gav Avia College cirka 24 000 (24 800) timmar utbildning. Läroanstalten utarbetade bland annat för de 400 samarbetsföretagen på flygplatserna ett enhetligt utbildningsprogram för kör- och signalverksamhet samt för hantering av farliga ämnen.

ARBETSINSATSER I KONCERNEN 2007

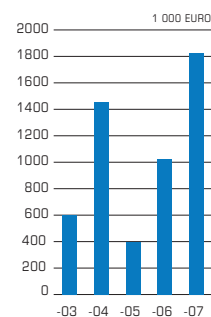


- HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS 580
- DOTTERBOLAG 536
- FINAVIAS HUVUDKONTOR 177
- INTERNA SERVICEENHETER 129
- FLYGTRAFIKTJÄNSTCENTRALERNA 121
- ÖVRIGA FLYGPLATSER, TOT. 668
- AVIA COLLEGE 29

ÅLDERS- OCH KÖNSFÖRDELNING 2007



BONUS 2003-2007



# Ansvar för samhället, miljön och individen

Finland har ett av världens tätaste flygplatsnätverk i förhållande till invånarantalet. Korta avstånd till flygplatserna innebär smidig persontrafik och ett samhälle med välfungerande logistik.

Finavia skapar en grund för smidig, säker och fungerande flygtrafik som i sin tur ger det finländska näringslivet konkurrenskraft på den globala marknaden. Sålunda utgör den grundläggande uppgiften för Finavias affärsverksamhet i sig själv skötsel av samhällsansvaret.

## EKONOMISKT ANSVAR

Finaviakoncernen betjänar samhället också via ekonomiskt ansvar. År 2007 uppgick Finaviakoncernens omsättning till 310,3 milj. euro och investeringarna till 93,5 milj. euro. Under året utdelades i dividender 11,4 milj. euro.

Finavias verksamhetsätt är kostnads-effektivt. Verksamheten finansieras i sin helhet med de intäkter som Finavia får från de till kunderna riktade tjänsterna. Målet är att bevara den europeiskt sett förmånliga prisnivån. Endast genom ekonomiskt lönsam och kostnadseffektiv verksamhet kan Finavia göra nödvändiga investeringar i utvecklingen av flygtrafiken och bidra till att skapa förutsättningar för det finländska näringslivets verksamhet.

Tack vare sin sunda ekonomi kan Finavia även i framtiden varje år redovisa en del av sin vinst till staten enligt det fastställda avkastningskravet.

Under året koncentrerade sig Finavia på att stärka affärsverkets upphandlingsstrategi. Målet är att höja kvalitetsnivån ännu högre och förbättra processerna. Arbetet främjar den allmänna kvaliteten och säkerheten hos Finavias verksamhet samt underlättar resurstrycken. Vidare garanterar det att Finavias upphandling sker på ett etiskt och ur miljösynvinkel sett hållbart sätt.

Finavia skapar genom sin verksamhet nya arbetsplatser samt förutsättningar

för företag som stöder sig på flygtrafiken, exempelvis turism. År 2007 utkom ett av Helsingin kauppakorkeakoulu (Finska handelshögskolan) producerat forskningsprojekt som utredde de ekonomiska effekterna för Helsingfors-Vanda flygplats. Undersökningen visade att flygplatsen direkt skapar 14 000 arbetsplatser och indirekt cirka 72 000 arbetsplatser. Deras sammanlagda andel av Finlands bruttonationalprodukt överstiger 3 procent.

## ANSVAR FÖR MILJÖN

Ett av Finavias mål är att göra miljöfrågor till en naturlig del av det arbete som varje anställd på Finavia utför. Finavia har ett tiotal personer vilkas huvudsyssla är att sköta koncernens miljöfrågor. De flesta av dem arbetar på Finavias miljöenhet som centraliserat har hand om miljötillståndsprocesserna och stöder affärsverksamheterna i deras miljöarbete. I miljöarbetet på flygplatserna deltar åtminstone flygplatschefen, underhållschefen samt den miljöansvariga.

Finavia har långsiktigt arbetat i syfte att förbättra verksamhetens energieffektivitet. År 2007 inledde koncernen utarbetandet av ett energi- och klimatprogram, vars syfte är att minska den egna energiförbrukningen och utsläppen som uppkommer av den. Programmet fastställer praktiska åtgärder för systematisk och kontinuerlig förbättring av energieffektiviteten. Programmet utgör en del av den globala

flygtrafiks- och luftfartsindustrins engagemang i energimedveten verksamhet och information om den. Flygtrafikens andel av de totala koldioxidutsläppen i världen uppgår till 2–3 procent.

Miljötillståndsprocesserna förenhetligades år 2000 då den nya miljöskyddslagen trädde i kraft. Miljötillstånd krävs inte automatiskt för varje flygplats, istället är det den regionala miljöcentralen som fattar beslut om inledning av tillståndsprocessen.

År 2007 fick Finavia beslut om miljö-tillstånd för Tammerfors-Birkala och Mariehamns flygplatser. Finavia ansökte om ändring i bestämmelserna i miljötillståndet för Mariehamns flygplats. Finavia ansåg att tillståndets bestämmelser om styrning av flygtrafiken stred mot luftfartslagen. Besväret gällde inte miljökraven i tillståndet. Ålands förvaltningsdomstol ändrade tillståndsbestämmelserna i enlighet med Finavias ändringsansökan.

Utfrågningar i anslutning till miljö-tillståndsprocesserna anordnades för Helsingfors-Malm, Joensuu och Kuopio flygplatser. Finavia inlämnade ansökningar om miljö-tillstånd för Halli och Joensuu flygplatser. Ansökan gällande Helsingfors-Vanda flygplats inlämnades i december 2007.

År 2007 utfördes i Helsingfors bullerutredningar enligt EU:s direktiv om miljöbuller. Utredningar utförs om huvudtrafikleder, järnvägar och flygplatser. Av utredningarna framgick att väg- och



Urpo Kärris konstverk på Rovaniemi flygplats.

spårtrafiken står för den största delen av allt samhällsbuller. Exempelvis hälften av Helsingfors befolkning, omkring 270 000 personer, bor så att de är utsatta för buller från väg- och spårtrafiken. I huvudstadsregionen bodde cirka 10 000 personer inom området för flygplansbuller.

Finavia bytte ut oljan mot träpellets på Jyväskylä, Ivalo, Kemi-Torneå, Kajana, Joensuu och Kronoby flygplatser. Tack vare detta togs 15 oljepannor ur bruk och på årsnivå ersattes 1,4 miljoner liter olja med förnybart, inhemskt biobränsle.

Den första av Helsingfors-Vandas centraliserade avisningspunkter för flygplan blev färdig i december 2007 och kommer att tas i bruk under år 2008 vilket möjliggör effektivare uppsamling av avisningsmedlen.

### **SOCIALT ANSVAR**

Finavia vill vara en god arbetsgivare som satsar på medarbetarnas välbefinnande, kompetens och arbetshälsa. Finavia sörjer för personalens yrkeskunskap och utveckling av den bland annat via sin egen specialyrkesläroanstalt, Avia College. Utveckling i arbetet och kontinuerlig inläring av nytt uppskattas.

Finavia fäster kontinuerligt uppmärksamhet vid utveckling av ledarskapet samt skapandet av ett bra arbetsklimat. Personalen uppmuntras också till att delta i arbetsrotation.

Finavia vill också belöna engagerad personal. Finavia har ett bonussystem och en personalfond som var den första som grundades inom statsförvaltningens organisation.

Personalen uppmuntras till att motivera och sköta sin hälsa. Under året genomfördes ett stort antal arbetshälsokampanjer bland annat med hälsosam mat och motion som teman.

Hösten 2007 deltog de anställda på Finavia i en kampanj där Finavia donerade en euro till barnklinikerna i Finland för varje 30 minuter lång idrottsprestation. Personalen samlade in 11 100 euro som användes för att köpa nödvändig utrustning till klinikerna.

### **KULTURELLT ANSVAR**

Finavia är en betydande byggherre vars arkitektur har fått såväl internationell som inhemsk erkänsla. Fastighetsägarna och Byggherrarna i Finland RAKLI rf utdelade priset för bästa byggherre 2007 till Finavia. År 2007 fick Finavia beröm för sitt sätt att underhålla den byggda egendomen. Byggnadsingenjörsförbundet RIL gav flygtrafiknätverket skolvitsordet 9,5 i utvärderingen av tillståndet för byggd egendom 2007 (ROTI).

Målen för kultursponsoring har valts så att de stöder de enskilda flygplatserna och deras närområden samt bidrar till att skapa passagerarflöde. Till målen hör bland

annat operafestivalen i Nyslott, Vanda Barock, Backas Jazz, kammarkonserterna i Särestö och kammarorkestern Avanti!. Koncernen köper konst för att öka passagerarnas och personalens trivsel och stöda lokala konstnärer.

# Ledarskap

Luftfartsverket är ett affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk (1185/2002). Luftfartsverkets verksamhetsområde och uppgifter finns definierade i 2–5 § i lagen om Luftfartsverket.

## STYRELSEN

Den högsta beslutanderätten i Finavia innehas av styrelsen, vars uppgifter och beslutanderätt fastställs i lagen om affärsverk, lagen om Luftfartsverket, förordningen om Luftfartsverket samt i Finavias arbetsordning.

Finavias styrelse leder och övervakar Finavias verksamhet samt sörjer för att affärsverkets förvaltning och verksamhet har organiserats på ett lämpligt sätt och att dess verksamhet uppfyller riksdagens och övriga myndigheters beslut och bestämmelser. Vidare övervakar styrelsen att Finavias bokföring och övervakningen av finansförvaltningen är organiserade på ett behörigt sätt.

Styrelsen beslutar om utvecklingen av Finavias verksamhet inom ramen för de av riksdagen och ministeriet ställda verksamhetsmässiga och ekonomiska målen samt följer upp och rapporterar om uppnåendet av målen. Styrelsen fattar beslut om huvuddragen för Finaviakoncernens organisation och dess riktlinjer.

Styrelsen gör upp koncernens bokslut och verksamhetsberättelse och gör ett förslag utgående från dem om åtgärder som vinst eller förlust föranleder. Styrelsen godkänner budgetförslagen för följande räkenskapsperiod, förslagen till service- och övriga verksamhetsmål samt till resultat- och redovisningsmål. Styrelsen beslutar om lån och betydande investeringar och övriga utgifter med lång verkningstid. I styrelsens befogenheter ingår vidare beslut om grunderna för prissättningen av produkter och tjänster.

Styrelsen väljer bland sina medlemmar gransknings- och belöningsutskottet och beslutar om principerna för Finavias

personal- och lönepolitik samt om bonus-systemet och tillämpningen av det.

Styrelsen utnämner verkställande direktören och direktörerna som rapporterar direkt till verkställande direktören.

## FINAVIAS VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Uppgifterna och ansvaren för Finavias verkställande direktör fastställs i lagen om statliga affärsverk (20.12.2002/1185) samt i Finavias arbetsordning.

Finavias verkställande direktör leder med resultatansvar Finavias verksamhet. Verkställande direktören utvecklar affärsverkets verksamhet, sörjer för dess affärsverksamhet, för att bokföringen följer lagen samt för att finansförvaltningen är organiserad på ett pålitligt sätt. Verkställande direktören svarar för utvecklingen av infrastrukturen hos Finavias affärsverksamhet på ett sådant sätt att den skapar förutsättningar för Finlands viktigaste konkurrensfaktor, nämligen flygtrafiken. Verkställande direktören verkställer styrelsens beslut och informerar styrelsen om åtgärder och händelser som är viktiga för affärsverkets verksamhet. Verkställande direktören svarar för utvecklingen av Finavias strategiprocess.

## VICE VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

Vice verkställande direktören fungerar vid behov som verkställande direktörens ställföreträdare. Vice verkställande direktörens uppgifter omfattar ledning och utveckling av Finavias concertjänster samt av verkställande direktören anvisade uppdrag, projekt och utvecklingsprojekt som hänför sig till ledning av koncernen.

## FINAVIA-KONCERNENS LEDNINGSGRUPP

Ledningsgruppen och den utvidgade ledningsgruppen bistår verkställande direktören i ledningen av Finaviakoncernen.

Ledningsgruppen och den utvidgade ledningsgruppen består av personer som verkställande direktören kallar. Koncernens ledningsgrupp behandlar efter verkställande direktörens övervägande frågor i anknytning till ledning och utveckling av Luftfartsverkets affärsverksamhet. Koncernens ledningsgrupp bistås på koncernnivå av säkerhets- och kvalitetsledningsgruppen, ledningsgruppen för miljöfrågor samt av den strategiska ledningsgruppen för Helsingfors-Vanda flygplats.

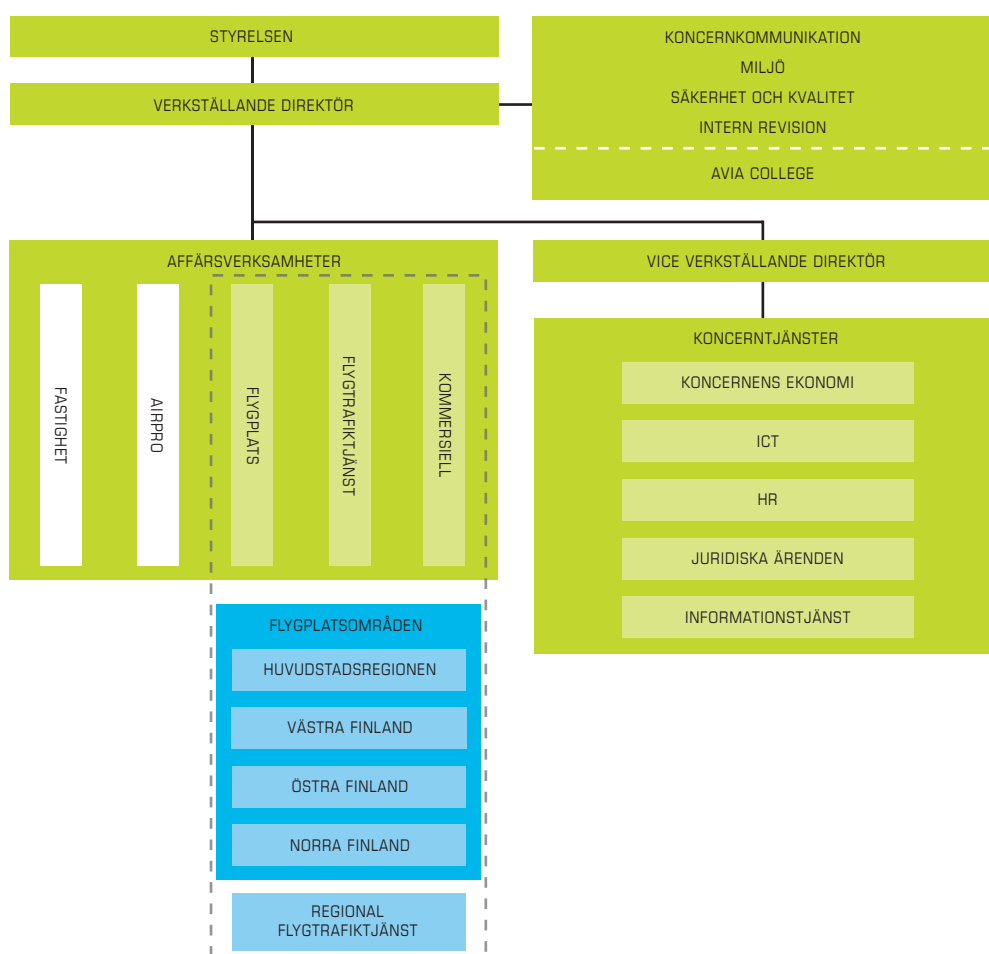
## AFFÄRSVERKSAMHETER

Koncernledningen leder via Finavias affärsverksamheter resultatenheterna på den strategiska och taktiska nivån samt på nivån för affärsverksamheternas mål. Deras ansvar omfattar koppling av de fastställda målen och processerna samt ledningsförfarandena till områdenas verksamhet och via dem vidare till flygplatsernas verksamhet och mål. Respektive affärsverksamhets ansvar omfattar planering och ledning av den egna affärsverksamheten som löper genom hela koncernen, utveckling av tjänster, styrning av produktionen av kundprocesser samt tjänster och uppföljning med hjälp av mätare.

## RESULTATOMRÅDEN

Resultatområdena utgör Finavias resultatenheter. Deras ansvar omfattar säkerställande av att målen för affärsverksamheterna och de gemensamma tjänsterna uppnås och att riktlinjerna och föreskrifterna följs

## KONCERNORGANISATION



inom området och på flygplatserna samt styrning av användningen av områdets gemensamma resurser.

### FLYGPLATSEN

Flygplatsen är resultatområdets resultatansvarighet. Flygplatsen svarar inom ramarna för de uppställda strategierna och riktlinjerna för det ekonomiska och operativa resultatet av flygplatsens affärsverksamhet och för

utveckling av det. Flygplatsen har i uppgift att producera säkra passagerar-, marktrafik-, ramp-, trafikområdes- och flygtrafiktjänster samt övriga kommersiella tjänster som är lämpliga för flygplatsverksamheten.

### INTERN REVISION

Finavias enhet för intern revision är en oberoende enhet som direkt underlyder styrelsens granskningsutskott och

verkställande direktören. Enheten hjälper organisationen att uppnå målen genom att systematiskt utvärdera koncernens riskhanterings-, övervaknings- samt lednings- och förvaltningsprocesser och främja deras utveckling.

# Styrelsen



## Jussi Järventausta

Ordförande

- f. 1951
- Utbildning: TK., jur.lic., vicehäradshövding
- Huvudsyssla: verkställande direktör, Företagarna i Finland
- Arbetserfarenhet: högsta förvaltningsdomstolen, extraordinarie föredragande 1977, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund, villkorsombud 1977–1982, justitieministeriet, lagstiftningsråd 1982–1986, Livförsäkringsaktiebolaget Nova, juridisk direktör 1987–1990, Finlands Företagare (Suomen Yrittäjien Keskusliitto), vice verkställande direktör 1990–1993, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund, verkställande direktör 1993–1995, justitieminister 1998–1999
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2000–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: ordförande för Patent- och registerstyrelsens styrelse 2004–



## Rita Linna

Vice ordförande

- (fr.o.m. 1.11.2007)
- f. 1966
- Utbildning: jur.mag., MBA
- Huvudsyssla: konsultativ tjänsteman, affärsverksamhetsenheten vid kommunikationsministeriet
- Arbetserfarenhet: regeringsråd 2005–2007, äldre regeringssekreterare, trafikpolitiska avdelningen vid kommunikationsministeriet 2001–2005, överinspektör, jordbruksavdelningen vid jord- och skogsbruksministeriet 1998–2000
- Medlem av Finavias styrelse: 1.11.2007–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: –



## Pirkko Juntti

f. 1945

- Utbildning: vicehäradshövding
- Huvudsyssla:
- Arbetserfarenhet: HSH-Nordbank Corporate Finance Oy, Senior Advisor 1998–2003, JPM-organ (London), direktör, expert- och ledningsuppdrag inom den internationella finansbranschen 1983–1998
- Medlem av Finavias styrelse: 1.11.2007–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: Rautaruukki Oyj, styrelseledamot, AB Svensk Exportkredit (Stockholm), styrelseledamot



## Sinikka Mönkäre

f. 1947

- Utbildning: med. o. kir. dr
- Huvudsyssla: verkställande direktör, Penningautomatföreningen.
- Arbetserfarenhet: 17 år som läkare på sjukhus och hälsocentraler, specialistbehörighet i allmänmedicin och lungsjukdomar. Riksdagsledamot i 15 år, varav 10 år som minister i olika ministerier (social- och hälsovårdsministeriet, arbetsministeriet, handels- och industriministeriet, minister med ansvar för bostadsärenden vid miljöministeriet)
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2006–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: medlem av Ilmarinens förvaltningsråd fr.o.m. 2007



## Eva Niskavaara

- f. 1953
- Utbildning: magister i ekonomiska vetenskaper
- Huvudsyssla: konsult inom affärsledning, företagare
- Arbetserfarenhet: konsult inom affärsledning sedan år 1986
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2003–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: Styrelseordförande för A-Besiktning Ab t.o.m. 15.4.2003, styrelseordförande för Valkeakosken Osuuspankki fr.o.m. 1.1.2003



## Hannu Seristö

- f. 1962
- Utbildning: ekon.dr
- Huvudsyssla: professor (internationell affärsverksamhet) och prorektor, Helsingin kauppakorkeakoulu
- Arbetserfarenhet: uppgifter inom internationell affärsverksamhet, särskilt marknadsföring (Finnair Oyj, McKinsey & Co., Polar Electro och Suunto Oy)
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2006–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: styrelseledamot i Cele-res Rahastoyhtiö Oy, styrelseordförande för Helsinki School of Economics Executive Education Oy, styrelseledamot vid Helsingin kauppakorkeakoulu



## Heikki Vaalgamaa

- f. 1946
- Utbildning: merkonom
- Huvudsyssla: inspektör, Finavia
- Arbetserfarenhet: Oy Paragon Ab, representant 1969–1973, Finlands FN-bataljon, Cypern 1974–1976, Luftfartsstyrelsen/Luftfartsverket 1976–
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2006–
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: huvudförtroendeman och ordförande för Finavias personalfond

STYRELSEMEDLEMMAR SOM AVGÅTT  
UNDER RÅKENSKAPSPERIODEN



**Leena Kostiander**

Vice ordförande för styrelsen  
(t.o.m. 31.10.2007)

- f. 1973
- Utbildning: ekon.mag
- Huvudsyssla: konsultativ tjänsteman, kommunikationsministeriet.
- Arbetserfarenhet: kommunikationsministeriet, KMPG Corporate Finance, Postbanken
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2006–31.10.2007
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: –



**Mona Björklund**

- f. 1943
- Utbildning: diplomekonom
- Huvudsyssla: styrelseproffs
- Arbetserfarenhet: turism- och finansbranschen
- Medlem av Finavias styrelse: 1.1.2006–31.10.2007
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag:
- Viktigaste samtidiga förtroendeuppdrag: –

# Finavias ledning



I bakre raden (från vänster) Erkki Pitkänen, Reijo Tasanen, Pekka Hurtola, Samuli Haapasalo, Martti Huomo, Mats Rosin, Mikko Viinikainen, Janne Enarvi och Ari Haapanen. Sittande i främre raden (från vänster) Anne Ilola och Irmeli Paavola.

**Samuli Haapasalo**

Generaldirektör

- f. 1952
- Utbildning: jur.lic., vicehäradshövding

**Martti Huomo**

Vice verkställande direktör, direktör för affärsverksamheten för flygtrafiktjänst (i pension fr.o.m 1.1.2008).

- f. 1942
- Utbildning: dipl.ing.

**Reijo Tasanen**

Direktör för flygplatsaffärsverksamheten

- f. 1948
- Utbildning: ingenjör

**Anne Ilola**

Direktör för affärsverksamheten för flygtrafiktjänst (fr.o.m. 12.11.2008)

- f. 1967
- Utbildning: transportingenjör, ekon.mag., MBA

**Mats Rosin**

Direktör för den kommersiella verksamheten

- f. 1958
- Utbildning: nat.kand.

**Ari Haapanen**

Ekonomidirektör

- (vice verkställande direktör för Finaviakoncernen fr.o.m. 1.1.2008)
- f. 1955
- Utbildning: ekon.mag.

**Pekka Hurtola**

Direktör, utvecklings- och strategiuppdrag

- f. 1959
- Utbildning: jur.lic.

**Erkki Pitkänen**

Förvaltningsdirektör

- f. 1945
- Utbildning: jur.lic., vicehäradshövding

**Janne Enarvi**

Säkerhets- och kvalitetsdirektör

- f. 1954
- Utbildning: flygledare

**Mikko Viinikainen**

Miljödirektör

- f. 1959
- Utbildning: fil.mag.

**Irmeli Paavola**

Kommunikationsdirektör

- f. 1943
- Utbildning: fil.mag.



# Styrelsens verksamhetsberättelse

# Styrelsens verksamhetsberättelse 2007

- Luftfartsverket är ett affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk (1185/2002).
- Luftfartsverkets verksamhetsområde och uppgifter finns definierade i 2–5 § i lagen om Luftfartsverket.
- Luftfartsverket och dess dotterbolag Airpro Oy, Lentoasemakiinteistöt Oy, Koyj Lentäjätie 1, Koyj Lentäjätie 3, Koy Turun Lentorahti och IP-Kiinteistöt Oy bildar en affärsverkskoncern som definieras i 3 § i affärsverkslagen.
- År 2007 var Luftfartsverkets 17:e år som affärsverk.
- Luftfartsverket tog i maj 2006 i bruk en ny logotyp och bifirman Finavia.
- Luftfartsverket förblir det officiella namnet, men huvudsakligen används namnet Finavia.

## UTVECKLING AV LUFTFARTSVERKETS AFFÄRSVERKSAMHETSMILJÖ 2007

### FLYGTRAFIKENS UTVECKLING

Utvecklingen av flygtrafiken var fortsatt positiv år 2007. Enligt Eurocontrols statistik- och prognosenheter Statfors statistik växte den europeiska flygtrafiken mätt i antalet flygningar med 5,1 procent (4,1) år 2007. I synnerhet ökade flygningarna till Östeuropa och lågprisflygbolagens flygningar i antal. Enligt den internationella flygplatsorganisationen ACI Europas rapport ökade passagerarantalet på de 49 europeiska huvudflygplatserna med 5,9 procent jämfört med år 2006 (5,5).

Inom den finländska flygtrafiken ökade totalantalet flygningar med 1,0 procent (1,7). Antalet reguljär-, charter- och taxifygningar minskade med 9,7 procent (+2,7). Antalet internationella flygningar ökade med 4,8 procent jämfört med förra året (3,9); i denna siffra ingår överflygningar.

I Finland blev ökningen i passagerarantalet något jämnare jämfört med året innan. Tillyväxten låg på samma nivå som genomsnittet i Europa: på Luftfartsverkets flygplatser fanns 5,9 procent fler passagerare än år 2006 (8,0). Passagerarantalet inom den internationella trafiken ökade med 10,1 procent (10,2). Passagerarantalet inom inrikestrafiken minskade med 1,8 procent (+4,2). Via Luftfartsverkets flygplatser reste 17 miljoner passagerare (16). Passagerarantalet på Helsingfors-Vanda

flygplats ökade med 8,2 procent (9,1) och uppgick till 13 miljoner passagerare.

Mätt i antalet operationer utvecklades den finländska flygtrafiken i motsatt riktning jämfört med genomsnittet i Europa. Antalet avgångar och landningar var 2,1 procent färre än året innan (+3,0). I hela Europa var motsvarande siffra +5,1. Inom inrikestrafiken minskade antalet avgångar och landningar med 9,7 (+2,7), men inom utrikestrafiken ökade antalet med 5,8 procent (3,4). Siffrorna gäller den reguljära trafiken, chartertrafiken och taxitrafiken.

Antalet överflygningar fortsatte att öka, liksom under hela 2000-talet. År 2007 var antalet överflygningar (exkl. Kvarken) 1,8 procent fler än år 2006 (9,8). Antalet överflygningar inom Transpolar-trafiken mellan Europa och Fjärran Östern minskade med 0,5 procent jämfört med år 2006 (+6,3). Antalet ton inom godstrafiken var 4,7 procent större än året innan (7,2).

	FÖRÄNDRING FRÅN FÖREGÅENDE ÅR, %		
	2005	2006	2007
PASSAGERARE (AVRESANDE OCH ANKOMMANDE PASSAGERARE SAMT TRANSFERPASSAGERARE)	3,6	8,0	5,9
TRAFIKFLYGETS OPERATIONER	-0,2	3,0	-2,1
ÖVERFLYGNINGAR (INKL. KVARKEN)	5,7	5,9	1,0

### VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÅKENSKAPSPERIODEN

Via Luftfartsverkets flygplatser reste år 2007 totalt 17 miljoner passagerare, dvs. närmare en miljon fler än år 2006. Totaltrafiken mellan Asien och Finland ökade med 39 procent (30 %). Vid ingången av septem-

ber började man uppbära en säkerhetsavgift på 4,51 euro för varje internationell transferpassagerare.

I juni beslutade Luftfartsverkets styrelse att ändra koncernens organisation så att den bygger på affärsverksamheter. I december godkände styrelsen den nya instruktionen om Corporate Governance för Luftfartsverket.

På Helsingfors-Vanda flygplats genomfördes en omfattande ombyggnad av taxibanan mellan april och slutet av september. Till följd av ombyggnadsarbetet stängdes startbana 1 från och med juli. Flygtrafiken återgick till det normala i slutet av september. Trots ombyggnadsarbetet löpte flygtrafiken väl och förseningarna, som främst inföll under eftermiddagsrusningen, blev kortare än 15 minuter.

I december färdigställdes passagerarterminalen i Kittilä, som till sin yta är näst störst i Finland. Den gamla terminalen förstördes delvis i en brand sommaren 2006. Totalkostnaden för investeringen uppgick till 5,1 miljoner euro. Den reguljära trafiken till Villmanstrand avslutades 1.9.2007, men inleddes på nytt i januari 2008.

Hotellfastigheten Hilton Helsinki-Vantaa Airport, som ägs av Luftfartsverkets dotterbolag LAK – Lentoasemakiinteistöt Oy, togs i bruk i augusti 2007. Investeringen realiserades i enlighet med budgeten och dess värde uppgick till 30,5 miljoner euro.

Luftfartsförvaltningen beviljade 20.12.2007 Luftfartsverket ett nytt tillstånd till att producera flygtrafiktjänster. Tillståndet är i kraft t.o.m. 20.12.2012.

I september fick Tammerfors-Birkala flygplats ett miljötillstånd efter en sex år lång ansökningsprocess. Tillståndet var det första stora beslutet för en flygplats som verkar på det finska fastlandet. Dess omfattning påverkades av flygavsnets bas, som har verksamhet på flygplatsen. I december lämnade man in en ansökan om miljötillstånd för Helsingfors-Vanda flygplats.

Den nya strategin, som godkändes i slutet av år 2006, låg till grund för chefsutbildningen och utvecklingen av ledningen år 2007. För cheferna arrangerades en workshop om strategin och i november anordnades utbildning i den nya affärsverksamhetsstrukturen.

## LUFTFARTSVERKETS SERVICEMÅL ÅR 2007

I samband med handläggningen av statsbudgeten godkände riksdagen de centrala målen för Luftfartsverkets tjänster. Utgående från 8 § 2 mom. i lagen om statliga affärsverk (1185/2002) beslutade kommunikationsministeriet om resultatmålet och målen för Luftfartsverkets tjänster. Nedan presenteras målen och uppnåendet av dessa år 2007.

### FLYGPLATS- OCH FLYGTRAFIKTJÄNSTERNAS SÄKERHET OCH EFFEKTIVITET

*"Luftfartsverkets mål är att erbjuda flygtrafiken behövliga flygplats- och flygtrafiktjänster så säkert och effektivt som möjligt. Luftfartsverket tillhandahåller också de tjänster som försvarsförvaltningen och räddningsmyndigheterna samt luftfartsutbildningen behöver. Luftfartsverket sörjer för att flygtrafiktjänster och övriga tjänster tillhandahålls enligt förutsättningarna för lönsam affärsverksamhet. Målet är att trafikflyget skall ha goda och säkra verksamhetsförutsättningar på de flygplatser som Luftfartsverket driver och i Finlands luftrum och att förseningarna i flygtrafiken på grund av Luftfartsverkets verksamhet skall vara mindre än hälften av medelnivån i Europa."*

### SÄKERHET

Luftfartsverket utvecklar kontinuerligt säkerhetshandlingen inom sin egen verksamhet.

Luftfartsverkets noggranna rapportering producerade fortfarande exakt information om avvikelserna inom flygtrafiken. Totalt insamlades 1 266 (1 210) anmälningar från flygtrafiktjänsterna och flygplatsernas fältsektorer. Merparten gällde luftfartygens verksamhet eller deras tekniska problem, men även i betydande grad Finavias egen verksamhet. Siffran inkluderar inte Luftfartsverkets tekniska felrapportering. Med hjälp av rapporteringen kan säkerhetshandlingen utvecklas kontinuerligt.

Inga olyckor (0) inträffade på grund av Luftfartsverkets verksamhet, men briserna i verksamheten var en medverkande faktor i ett (1) skadefall. Det uppstod två (2) allvarliga farliga situationer som var oberoende av Luftfartsverkets verksamhet.

År 2007 arbetade tio (10) personer på Luftfartsverkets säkerhets- och kvalitetsenhet. Under räkenskapsperioden utvidgades verksamheten i synnerhet inom undersökningen, auditeringarna och säkerhetsgranskningarna.

Under räkenskapsperioden gjorde man auditeringar på Luftfartsverkets alla enheter. Totalt 35 auditeringar genomfördes. På flygplatserna gjorde man auditeringar inom flygtrafiktjänst- och flygplatsaffärsverksamheten (auditeringsprocessen i enlighet med ISO-standarderna) samt inom underhålls-, flygtrafiktjänst- och räddningsfunktionerna. Utgående från auditeringarna konstaterade man att Luftfartsverkets säkerhetskultur ligger på en god nivå.

Systematiken inom säkerheten och kvalitetskontrollen utvecklades genom att man förnyade strukturen, innehållet och kvaliteten i Finavias verksamhetshandbok. Styrningen av verksamheten förbättrades genom att man gjorde upp ännu tydligare och mer omfattande processbeskrivningar.

Under år 2007 utbildade säkerhets- och kvalitetsenheten 30 personer för att ansvara för genomförandet av säkerhetsgranskningarna. De utbildade kom från den regionala flygtrafiktjänsten, flygplatserna och koncernförvaltningen. Vid utgången av år 2007 hade 59 personer utbildats. Säkerhetsgranskningen är en del av säkerhetshandlingssystemet, genom vilken man kan identifiera, analysera och hantera de systemriskerna som riktas mot luftfartygen under hela deras livscykel, ända från planeringen.

Ledningsgrupperna inom organisationen för hantering av säkerheten arbetade regelbundet år 2007. Säkerhets- och kvalitetskommittén sammanträdde sju gånger (7), trafikjänstavdelningens säkerhets- och kvalitetsnämnd 11 gånger (11), flygplatsavdelningens säkerhets- och kvalitetsnämnd tio gånger (10) samt flygplatsernas och enheternas säkerhets- och kvalitetsgrupper 173 gånger.

### EFFEKTIVITET

Effektiviteten i Luftfartsverkets centrala affärsverksamheter, dvs. i flygplats- och flygtrafiktjänsterna, mäts i antalet årsverken och antalet prestationer.

#### MÅTARE, FÖRÄNDRING FRÅN FÖREG. ÅR, %

	2005	2006	2007
PASSAGERARE/ÅRSVERKE	4,3 %	14,0 %	6,1 %
FLYGNINGAR/ÅRSVERKE	0,3 %	7,4 %	0,3 %

Mätt i passagerarantalet ökade effektiviteten i Luftfartsverkets flygplatstjänster per årsverke med 6,1 procent (14,0) jämfört med föregående år. Antalet anställda minskade endast en aning, så förklaringen till förändringen är det ökade passagerarantalet. Antalet flygningar per årsverke ökade med endast 0,3 procent (7,4), vilket beror på att antalet flygningar minskade med 0,2 procent.

I den senaste jämförelsen av kostnads- effektiviteten inom flygtrafiktjänstsektorn,

som Eurocontrol publicerade år 2005, placerade sig Luftfartsverket bland de tio mest effektiva tjänsteleverantörerna. I Finland uppgick kostnaderna per flygtimme till 283 euro (2004: 273 euro), medan kostnaderna i jämförelseländerna uppgick till i genomsnitt 395 euro (392 euro). Jämförelsen omfattade över 30 Eurocontrol-länder och den utredde kostnadseffektiviteten i både flygvägstjänsten och flygplatsernas flygtrafiktjänst (kostnader/flygtimmar). Undersökningen, som bygger på uppgifterna för år 2006, färdigställs i slutet av våren 2008.

LUFTFARTSVERKET'S PLACERING I UNDERSÖKNINGEN

	2004	2005
LUFTFARTSVERKET'S PLACERING I UNDERSÖKNINGEN	8.	10.
ANTAL ORGANISATIONER I UNDERSÖKNINGEN	34	35
KOSTNADER EURO/FLYGTIMME I FINLAND	273	283
KOSTNADER EURO/FLYGTIMME I EUROPA	392	395

PUNKTLIGHET

Luftfartsverket följer upp förseningarna via den regionala flygtrafiktjänsten, främst utgående från data från Eurocontrols Central Flow Management Unit (CFMU). CFMU koordinerar och kan vid behov på medlemsländernas begäran reglera flygtrafiken och flygtrafikströmmarna i hela Europa.

Enligt statistiken över punktlighet var Luftfartsverkets verksamhet på Helsingfors-Vanda flygplats år 2007 punktlig. Av alla avgående flyg försenades enbart 0,9 procent (0,7) med mer än 15 minuter på grund av Luftfartsverkets verksamhet. Andelen av sådana förseningar av alla längder vilka berodde på flygkontrollen minskade något, och uppgick förra året till 4 procent (4,4) av avgångarna. År 2007 ökade flygtrafikens operationer på Helsingfors-Vanda flygplats med 1,4 procent jämfört med år 2006 (5,4).

Enligt de europeiska flygbolagens organisation Association of European Airlines (AEA) var Helsingfors-Vanda flygplats under det tredje kvartalet år 2007 den åttonde mest punktliga flygplatsen i Europa, när jämförelsen inkluderar alla förseningar, inbegripet sådana som är oberoende av flygplatsens verksamhet. AEA följer kvartalsvis upp hur punktliga flygbolagen och flygplatserna är och gör varje år upp ett sammandrag. I statistiken beaktas endast förseningar på mer än 15 minuter i de reguljära flygen.

INTERNATIONELL KONKURRENSFÖRMÅGA

*”Luftfartsverkets flygplatser drivs och utvecklas som en helhet enligt den företagsekonomiska efterfrågan på deras tjänster. Luftfartsverkets mål är att producera pris- och kvalitetsmässigt internationellt konkurrenskraftiga flygplats- och flygtrafiktjänster.”*

Luftfartsverket följer kontinuerligt upp flygtrafikavgifternas utveckling i Europa, och målet är att behålla den nuvarande positionen i förhållande till de andra flygplatsernas prissättning. I den internationella jämförelsen av avgifterna ingår de europeiska huvudflygplatserna (24 flygplatser) och de allmännaste luftfartygstyperna. I jämförelsen beaktas alla flygplats- och flygtrafiktjänstavgifter, inklusive undervägsavgifterna.

Helsingfors-Vanda flygplats placerar sig bland de tio mest förmånliga flygplatserna. Placeringen varierar något beroende på luftfartygstyp. Till exempel var Helsingfors-Vanda den sjunde förmånligaste flygplatsen i jämförelsen för Airbus 320-planen. I spetsen fanns Madrid, Rom, Tallinn, S:t Petersburg, Riga och Dublin. Till de dyraste flygplatserna hörde Amsterdam, Zürich, Vilna, Paris och Frankfurt. Flygtrafikavgifterna i Helsingfors-Vanda är 14–18 procent lägre än avgifterna på de 23 andra flygplatser som ingår i jämförelsen.

I jämförelsen av flygtrafikavgifterna på de nordiska huvudflygplatserna växlar Helsingfors-Vandas placering med Oslo och Stockholm mellan billigast och näst dyrast. I till exempel jämförelsen av avgifterna för Airbus 320 är Helsingfors-Vanda billigast, medan avgifterna för MD-11 och Airbus 340 är lägre i både Oslo och Stockholm än i Helsingfors-Vanda. Den dyraste av de nordiska huvudflygplatserna är Köpenhamns flygplats. Luftfartsverket tillämpar samma trafikavgifter på alla de flygplatser som verket driver. Totalt sett har Luftfartsverket i någon mån förlorat sin relativa prissättningsställning bland flygplatsaktörerna. Detta beror bl.a. på att Luftfartsverket driver ett landsomfattande flygplatsnätverk i motsats till de flesta andra aktörer i Europa. Dessutom ansvarar verket för ett betydande investeringsprogram och finansieringen av detta.

År 2007 uppskattade passagerarna att Helsingfors-Vanda flygplats är den tredje bästa flygplatsen i Europa. I Europa kom Portos flygplats på första plats och på andra plats kom Zürichs flygplats. Tredje plats delades av Helsingfors-Vanda flygplats och Münchens flygplats.

I ASQ-undersökningen för år 2007 ombads passagerarna utvärdera 34 delområden som mäter kvaliteten på de tjänster som flygplatserna tillhandahåller. Undersökningen genomfördes av ACI (Airports Council International). I undersökningen för år 2007 deltog 90 flygplatser, på vilka man intervjuade närmare 200 000 passagerare från olika delar av världen.

I gallupundersökningen Skytrax, som bygger på flygpassagerarnas feedback, var Helsingfors-Vanda näst bäst vid bagagehantering år 2007.

I de internationella jämförelserna hör Helsingfors-Vanda sedan år 1997 till de bästa flygplatserna. De viktigaste framgångsfaktorerna har bland andra varit att flygplatsen i allmänhet är trivsamt, att

personalen är artig, att terminallokalerna är snygga och att man känner sig trygg.

Luftfartsverket undersöker regelbundet inrikespassagerarnas belåtenhet med servicen. Serviceundersökningen görs enligt de periodvisa tidtabellerna och en sammanfattning av responsen rapporteras en gång om året.

År 2007 var totalvitsordet för alla inrikesflygplatser på skalan 1-7 nästan oförändrat och uppgick till 5,59 (5,63). Orsakerna till det något sämre totalvitsordet ligger i förändringarna i flygplatsernas trivsel och i säkerhetskontrollernas smidighet.

#### SÄKERHETSKONTROLLERNAS EFFEKTIVITET OCH KVALITET

*"Säkerhetskontrollerna görs så att kraven på smidighet i flygplatsens verksamhet uppfylls och att väntetiden till säkerhetskontrollen under rusningstid kan vara högst 15 minuter."*

Luftfartsverket har satsat mycket på att utveckla säkerhetsåtgärderna så att säkerhetskontrollerna på flygplatserna skall motsvara EG-förordningen 2320/2002 och de förordningar och myndighetsbestämmelser som utfärdats med stöd av denna. Samtidigt har man fäst allt större uppmärksamhet vid hela säkerhetskontrollprocessens smidighet och vid kundinriktning som en del av servicehelheten. I regel löper säkerhetskontrollen smidigt och inga långa väntetider uppstår. Även under rusningstid uppnås målnivån för väntetiden. Säkerhetskontrollprocessen utvecklas kontinuerligt som en del av terminaltjänsterna.

#### ÖVRIGA MÅL SOM STÄLLTS UPP AV KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

*"Luftfartsverkskoncernens förmåga att producera offentligt och ekonomiskt värde utvärderas genom att man fastställer de mätare och kalkylmodeller som anknyter till ägarens ekonomiska värde och effektivitet."*

Processen, som inleddes utgående från en ägarstrategisk utredning som kommunikationsministeriet lät göra, var inte slutförd 31.12.2007.

*"Luftfartsverkskoncernens planering, beräkning och rapportering utvecklas, så att dessa blir mer omfattande och förutsebara."*

År 2007 gjorde Luftfartsverket upp två resultatprognoser. Dessutom publicerades fyra delårsrapporter för koncernen. Utvecklingen av beräknings- och rapporteringssystemen fortsätter.

*"Luftfartsverket skall i målen och bokslutet redogöra för verksamhetens omfattning och betydelse i dotterbolagen med tanke på affärsverkets kärnuppgifter."*

Informationen om dotterbolagens verksamhet i noterna till Luftfartsverkets bokslut utökades.

*"Luftfartsverket gör upp en rapport för kommunikationsministeriet om hur statsrådets beslut om avgränsande av skadeståndsansvar och försäkrande (29.12.2005) fungerar och om beslutets ändamålsenlighet. I utvärderingen fästs uppmärksamhet vid det statsekonomiska helhetsintresset, konkurrensneutraliteten och ordnandet av de offentliga förvaltningsuppgifterna samt vid Luftfartsverkets riskhanteringssystem. Utvärderingen används vid beredningen av ett nytt beslut av statsrådet."*

Utvärderingen gjordes upp och lämnades till kommunikationsministeriet i oktober 2007.

#### RESULTATMÅL

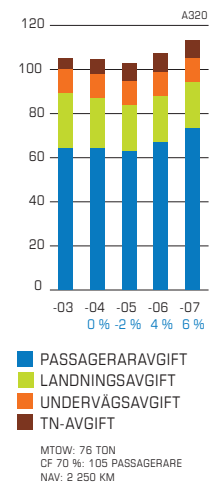
*"Kommunikationsministeriets resultatmål för Luftfartsverket uppgår till 27,3 miljoner euro för år 2007."*

Resultatmålet för år 2007 uppnåddes, och affärsverksamheten gav ett resultat på 31,4 miljoner euro.

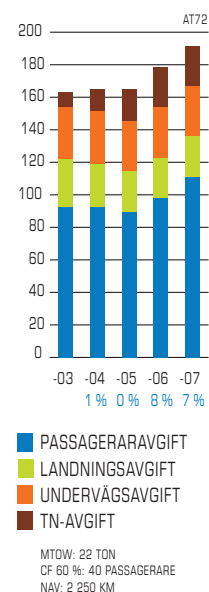
#### REDOVISNINGSMÅL

*"Kommunikationsministeriets redovisningsmål för Luftfartsverket uppgår till 50 procent av vinsten år 2007, dock minst 5 miljoner euro."*

#### TRAFIKAVGIFTER I INTERNATIONELL TRAFIK 2003-2007



#### TRAFIKAVGIFTER I INRIKESTRAFIK 2003-2007



*(Valtioneuvoston palvelu- ja muut tavoitteet Ilmailulaitokselle 2007)*

Lufftartsverkets styrelse föreslår att hälften av räkenskapsperiodens vinst, dvs. 15,7 miljoner euro, redovisas för år 2007.

**LUFTFARTSVERKETS MILJÖARBETE**

Till de viktigaste miljöaspekterna på flygplatserna hör halkbekämpningen på banorna som sköts av Lufftartsverket, aviseringen och förhindrandet av isbildning på flygplanen som sköts av markspeditionsbolagen samt flygbolagens, försvarsmaktens och privata aktörers flygverksamhet. Affärsverksamheten för flygtrafiktjänst styr användningen av luftrummet och inverkar indirekt på luftfartygens utsläpp och buller.

Miljökonsekvenserna på flygplatserna bedöms och regleras i förfarandet för miljö-tillstånd, och en del av förfarandet utgörs av att i stor utstäckning höra intressegrupper. Under räkenskapsperioden kungjordes ansökningarna om miljö-tillstånd för flygplatserna i Kuopio, Joensuu och Malm i Helsingfors. Myndigheterna fortsatte handläggningen av ansökningarna för flygplatserna i Åbo, Uleåborg och Halli. Ansökan om miljö-tillstånd för Helsingfors-Vanda lämnades in i december 2007.

Under redogörelseåret beviljades Finavia ett tillståndsbeslut gällande Tammerfors-Birkala flygplats. De viktigaste bestämmelserna i beslutet gäller i vilken grad vattenglykollösningen, som används vid aviseringen,

samlas in samt i vilken omfattning vattnet på banorna belastar vattendragen.

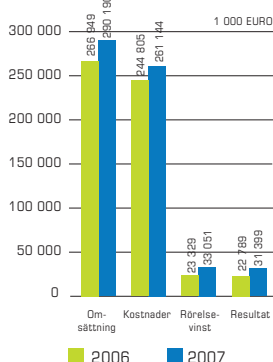
Flygplatsernas miljönyckeltal publiceras separat i miljörapporten för år 2007.

**RESULTATUTVECKLING**

**PRISERNA I FLYGTRAFIKEN**

Lufftartsverkets mål är att hålla prisförändringarna moderata så att en eventuell höjning uppgår till maximalt 50 procent av den uppskattade inflationen. Målet inkluderar inte de kostnader som kan orsakas av oförutsedda externa faktorer, exempelvis säkerhetsbestämmelserna. De striktare EU-säkerhetsbestämmelserna har höjt Lufftartsverkets säkerhetskostnader

RESULTATJÄMFÖRELSE 2006-2007



NYCKELTAL (MILJ. EURO)

	2004	2005	2006	2007 BUDG. PROGNOS	2007 BUDG.	2007
OMSÄTTNING	233,8	243,1	266,9	265,1	287,7	290,2
- FÖRÄNDRING, %	6,8	4,0	9,8	- 0,7	7,8	8,7
DRIFTSBIDRAG	57,1	63,6	64,9	65,8	73,1	75,8
- DRIFTSBIDRAG I % AV OMSÄTTNINGEN	24,4	26,2	24,3	24,8	25,4	26,1
RÖRELSEVINST	17,2	23,6	23,3	23,7	30,9	33,1
- RÖRELSEVINST I % AV OMSÄTTNINGEN	7,4	9,7	8,7	8,9	10,7	11,4
VINST	15,0	22,2	22,8	18,5	27,3	31,4
- VINST I % AV OMSÄTTNINGEN	6,4	9,1	8,5	7,0	9,5	10,8
AVKASTNING I % PÅ SYSSELSATT KAPITAL <sup>(1)</sup>	2,8	3,8	3,9	3,2	4,3	5,1
AVKASTNING PÅ GRUNDKAPITALET, %	8,1	12,0	12,4	10,0	14,8	17,0
AVKASTNING PÅ HELA KAPITALET, %	2,1	3,1	3,1	2,3	3,4	4,0
SOLIDITETSGRAD, % <sup>(2)</sup>	76,2	76,4	77,6	73,4	74,7	73,7
INVESTERINGAR	48,2	48,2	59,9	85	99,4	74,4
INVESTERINGAR I % AV OMSÄTTNINGEN	20,6	19,8	22,4	32,1	34,5	25,6
PRISFÖRÄNDRING FÖR TRAFIKEN I % I MEDELTALET <sup>(3)</sup>	- 2,3	- 0,5	4,1	0,6	4,98	4,98
ANTAL ANSTÄLLDA	1 819	1 807	1 707	1 770	1 734	1 703
LÖNER OCH ARVODEN	68,6	71,1	69,5			71,5

(1) RESULTAT FÖRE EXTRAORDINÄRA POSTER + FINANSIELLA KOSTNADER/SYSSELSATT KAPITAL (BALANSOMSLUTNING - ICKE RÄNTEBÄRANDE SKULDER)  
 (2) EGNA KAPITAL + AVSÄTTNINGAR/BALANSOMSLUTNING  
 (3) STÖRSTA DELEN AV PRISFÖRÄNDRINGARNA ÅR 2006 KAN FÖRKLARAS AV ATT SÄKERHETSavgiften HÖJDES. FRÅNSETT DEN HÖJDA SÄKERHETSavgiften VAR HÖJNINGEN AV TRAFIKavgifternA 0,86 %.

betydligt och till stor del utan vederbörlig förvarning.

Flygtrafikavgifterna ökade med i genomsnitt 4,98 procent (4,07). Ökningen berodde enbart på att säkerhetsavgiften höjdes från 3,24 euro till 4,51 euro. Trafikavgifterna höjdes inte alls. Fr.o.m. 1.9.2007 började man dessutom uppbära en säkerhetsavgift för de internationella transferpassagerarna.

#### LUFTFARTSVERKETS RESULTAT

Luftfartsverkets resultat år 2007 var 31,4 miljoner euro (22,8). Resultatet förbättrades med 8,6 miljoner euro jämfört med år 2006 (0,6). Statsrådets resultatmål för Luftfartsverket uppgick till 27,3 miljoner euro (17,0),

och målet överskreds med 4,1 miljoner euro jämfört med förra året (5,8).

Luftfartsverkets omsättning var 290,2 miljoner euro år 2007 (266,9). Jämfört med förra året uppgick ökningen till 23,2 miljoner euro (23,9) och tillväxtprocenten var 8,7 (9,8). Största delen av omsättningsökningen, dvs. 17,6 miljoner euro, kom från de ökade trafikintäkterna (17,2). De kommersiella intäkterna ökade med 5,9 miljoner euro (9,1).

Intäkterna från den internationella trafiken ökade med 15,4 miljoner euro (10,1) och intäkterna från inrikestrafiken med 1,2 miljoner euro (4,5) jämfört med föregående år. Intäkterna från den militära luftfarten ökade med 1,2 miljoner euro

(2,2). Förklaringen till de ökade trafikintäkterna är tillväxten inom den internationella trafiken och höjningen av säkerhetsavgiften.

De kommersiella intäkterna ökade med 5,9 miljoner euro (9,1). Tillväxten bygger på de ökade butiksintäkterna och intäkterna från bilparkering till följd av ökningen i passagerarantalet. De övriga intäkterna från affärsverksamheten var 2,8 miljoner euro mer än år 2006, vilket berodde på fastighetsaffärerna år 2007.

De realiserade driftskostnaderna uppgick till 218,4 miljoner euro (203,3), och de överskred budgeten med 1,0 miljoner euro (9,8).

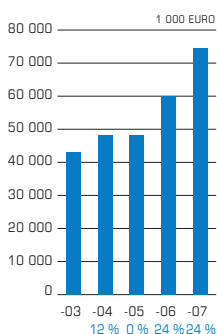
LUFTFARTSVERKETS INKOMSTFÖRDELNING	2007		2006	
	1000		1000	
OMSÄTTNING OCH ÖVRIGA INTÄKTER AV RÖRELSEN	294 195		268 134	
KOSTNADER FÖR SERVICEPRODUKTION	-110 371		-100 953	
FINANSIELLA INTÄKTER	4 389		3 427	
EXTRAORDINÄRA INTÄKTER	0		0	
<b>FÖRDELNINGSBELOPP</b>	<b>188 212</b>	<b>100 %</b>	<b>170 608</b>	<b>100 %</b>
FÖRSKOTTSSINNEHÅLLNING	21 052		20 716	
SOCIALSKYDDSAVGIFTER	2 177		2 016	
ARBETSLÖSHETSFÖRSÄKRINGSPREMIER	1 531		1 385	
AVGIFT FÖR ERSÄTTNINGAR FÖR OLYCKSFALL OCH EKONOMISKT STÖD	485		466	
FASTIGHETSSKATT	1 706		1 523	
AVGIFTER TILL MYNDIGHETERNA	8 205		7 621	
ÖVRIGA OFFENTLIGA AVGIFTER	376		343	
<b>1. SAMHÄLLET</b>	<b>35 532</b>	<b>19 %</b>	<b>34 071</b>	<b>20 %</b>
UTBETALDA LÖNER	71 503		69 540	
FÖRSKOTTSSINNEHÅLLNING	-21 052		-20 716	
PENSIONSPREMIER	15 709		13 474	
SOCIALSKYDD- OCH ARB.LÖSHETSFÖRS.PREMIER	(-4194)		(-3867)	
ÖVRIGA PERSONALKOSTNADER	2 416		2 241	
UTBILDNING	3 906		3 729	
<b>2. PERSONAL</b>	<b>72 483</b>	<b>39 %</b>	<b>68 268</b>	<b>40 %</b>
FINANSIELLA KOSTNADER INKL. VÄRDERINGSPOSTER	6 041		3 966	
<b>3. FINANSIÄRER</b>	<b>6 041</b>	<b>3 %</b>	<b>3 966</b>	<b>2 %</b>
UNDERHÅLL AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	42 759		41 523	
FÖRÄNDRING I AVSÄTTNINGAR	0		0	
ICKE UTDELAD VINST	31 399		22 789	
<b>4. UTVECKLANDE AV INFRASTRUKTUREN</b>	<b>74 158</b>	<b>39 %</b>	<b>64 313</b>	<b>38 %</b>
<b>FÖRDELNINGSBELOPP I FÖRHÅLLANDE TILL ANTAL FLYGNINGAR OCH FLYGPASSAGERARE</b>				
ANTAL FLYGNINGAR	316 063		312 853	
ANTAL FLYGPASSAGERARE	14 430 992		13 419 828	
FÖRDELNINGSBELOPP (EURO)				
PER FLYGNING	595		545	
PER FLYGPASSAGERARE	13		13	

INVESTERINGAR 2007



- BYGGNADER 40 %
- MASKINER OCH INVENTARIER 34 %
- FLYGFÄLT 22 %
- MARKOMRÅDEN 3 %
- ÖVRIGA INVESTERINGAR 1 %

INVESTERINGAR 2003-2007



Personalkostnaderna ökade med 4,5 miljoner euro (-0,2) jämfört med år 2006. Ökningen berodde på de höjda lönerna och den förhöjda pensionspremieprocenten. Personalkostnaderna översteg det budgeterade beloppet på 1,2 miljoner euro, vilket berodde på de slutliga pensionspremierna för år 2006, som betalades ut år 2007.

De övriga kostnaderna överskred budgeten med 0,1 miljoner euro (9,1), och jämfört med föregående år ökade dessa med 10,6 miljoner euro (22,8). Till följd av den ökade trafiken och de striktare säkerhetskontrollkraven ökade omkostnaderna för flygplatsfunktionerna. Inköpstjänsterna för säkerhetskontrollen ökade med 8,0 miljoner euro (9,3), inköpen för butiksfunktionerna med 1,2 miljoner euro samt el- och energikostnaderna med 0,7 miljoner euro.

LUFTFARTSVERKSKONCERNENS VIKTIGASTE NYCKELTAL, MILJONER EURO

	2005	2006	2007
OMSÄTTNING	258,6	285,6	310,3
- FÖRÄNDRING, %	5,1	10,4	8,6
RÖRELSEVINST	30,2	27,4	33,9
- RÖRELSEVINST, 1 % AV OMSÄTTNINGEN	11,7	9,6	10,9
VINST	25,8	23,7	28,7
- VINST 1 % AV OMSÄTTNINGEN	10,0	8,3	9,2
SOLIDITETSGRAD, %	67,7	66,7	63,1
INVESTERINGAR	62,7	84,2	93,5
ÅRSVERKE	2 129	2 182	2 239

LUFTFARTSVERKSKONCERNENS

RESULTAT 2007

Luftfartsverkskoncernens omsättning för år 2007 uppgick till 310,3 miljoner euro (285,6). Omsättningen ökade med 8,6 procent (10,4). Koncernens driftskostnader uppgick till 228 miljoner euro (211,9), en ökning på 7,6 procent jämfört med året innan (12,6). Koncernens resultat uppgick till 28,7 miljoner euro (23,7), vilket innebar en ökning på 5,0 miljoner euro jämfört med året innan (-2,1). Förändringarna i koncernens resultat beror till största delen på Luftfartsverkets resultat.

INVESTERINGAR 2007

I statsbudgeten för år 2007 beviljades Luftfartsverket rätt att göra investeringar för totalt 100 miljoner euro år 2007 (75). Luftfartsverket beviljades befogenhet att ingå förbindelser gällande investeringar, som under kommande år leder till utgifter på totalt 150 miljoner euro.

Luftfartsverkets investeringar under räkenskapsperioden var totalt 74,4 miljoner euro (59,9). I anknäpning till investeringar och tiden efter räkenskapsperiodens utgång, ingicks förbindelser för totalt 67,8 miljoner euro.

Utvidgningen av utrikesterminalen på Helsingfors-Vanda flygplats framskred enligt tidsplanen år 2007 (kostnadsberäkning 143 miljoner euro). En ny underhållscentral och kontorsbyggnad togs i bruk på flygplatsen år 2007 (11,4 miljoner euro). Dessutom byggdes en central för förhindrande av isbildning på området mellan startbanorna. Centralen för förhindrande av isbildning kommer att färdigställas vintern 2008 (kostnadsberäkning 4,0 miljoner euro). Trafikens flexibilitet förbättrades genom att man sanerade taxibanan Z (7,3 miljoner euro). År 2007 inleddes även byggandet av det nya parkeringshuset P3 på Helsingfors-Vanda flygplats (kostnadsberäkning 27 miljoner euro).

Ombyggnaden av flygtrafikområdena på Kuopio flygplats, som är en del av Luftfartsverkets program för ombyggnad av flygtrafikområdena, genomfördes sommaren 2007 (3,2 miljoner euro). På Kuopio flygplats inleddes dessutom byggarbetet med Sjöterminalen. Terminalen blev färdig i januari 2008. Utbyggnaden och saneringen av terminalen på Kittilä flygplats efter branden sommaren 2006 färdigställdes inför jultrafiken 2007.

År 2007 uppgick hela koncernens investeringar till totalt 93,5 miljoner euro (84,2). Lentoasemakiinteistöt Oyj:s investeringar uppgick till 15,1 miljoner euro (18,8). De allokerades näst helt till en hotellfastig-

het på Helsingfors-Vanda flygplats som färdigställdes på sommaren.

## FINANSIERING 2007

Statsrådet berättigade Luftfartsverket att uppta ett nytt långfristigt lån till ett sammanlagt belopp av högst 50 miljoner euro (40). Dessutom berättigades Luftfartsverket att utan krav på motsäkerhet ställa proprieborgen på totalt högst 50 miljoner euro som säkerhet för de lån (60) som upptagits av de dotterbolag som producerar flygplats- och flygtrafiktjänster eller de fastighetsbolag som har anknytning till Luftfartsverkets verksamhetsområde.

År 2007 upptog Luftfartsverket ett lån på 50 miljoner euro på Europeiska investeringsbanken. Med detta lån finansieras utbyggnaden av utrikesterminalen på Helsingfors-Vanda flygplats. År 2008 gav Luftfartsverket ingen proprieborgen som säkerhet för dotterbolagens lån. För två dotterbolag till koncernen lyftes sammanlagt 19,25 miljoner euro i långfristigt kapital utan proprieborgen av affärsverket.

Luftfartsverkets och dotterbolagens räntebärande lån vid årets slut uppgick till sammanlagt 279,0 miljoner euro inklusive de amorteringar som skall betalas år 2008 (222,3). De långfristiga räntebärande lånen uppgick vid årets slut till sammanlagt 260,6 miljoner euro (219,3) och de kortfristiga räntebärande lånen till 18,4 miljoner euro (3,0). I nya lån upptogs sammanlagt 69,3 miljoner euro (26,3) och de gamla lånen amorterades med 12,4 miljoner euro (15,1). Beloppet av de räntebärande lånen steg med 56,7 miljoner euro jämfört med föregående år (10,8).

Luftfartsverkets räntebärande lån uppgick i slutet av året till 157,8 miljoner euro (116,4), inklusive amorteringarna år 2008. Under året amorterade Luftfartsverket lånestocken med 8,5 miljoner euro (8,5).

Medelräntan på Luftfartsverkets räntebärande lån var vid årets slut cirka 4,41 % (3,59). Enligt koncernens ränterisk-

policy skall 25–100 procent av lånestocken vara skyddad. I slutet av år 2007 var 43 procent (35) av Luftfartsverkets lån skyddade. Effekten av de skyddande avtalen har beaktats i beräkningen av medelräntan på lånen. Koncernens öppna ränterisk minskas också av de kort- och långfristiga ränteplaceringarna i balansräkningen. Ränteplaceringarna och -derivaten täckte tillsammans närmare 90 procent av koncernens ränterisk vid årsskiftet.

Kassaflödet från Luftfartsverkets affärsverksamhet före investeringar uppgick till 65,5 miljoner euro (59,7), vilket är 5,8 miljoner euro mer än året innan. Kassaflödet efter investeringar var 11,2 miljoner euro (3,3). De långfristiga värdepappersplaceringarna, som utgjort finansiella tillgångar, gav under året en realisationsvinst på cirka 2,2 miljoner euro (2,0).

I bokslutet är alla finansiella placeringar värderade till anskaffningspris eller ett lägre sannolikt överlåtelsepris med resultatpåverkan.

## PERSONAL

Medelantalet anställda vid Luftfartsverket år 2007 var 1 703 (1 707), räknat i antalet årsverken. Vid utgången av år 2007 uppgick antalet anställda i hela koncernen till 2 571 (2 536). Antalet anställda i koncernen ökade med cirka 1,3 procent (6). Mest ökade antalet anställda på Airpro Oy, vars medelantal anställda var 530 (470).

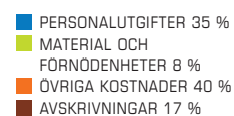
Under räkenskapsperioden fokuserade Finavias personalstrategi på intern arbetsrotation. De anställdas inställning till arbetsrotationen var i huvudsak positiv, men antalet personer som bytte arbetsuppgifter var ännu litet.

Den nya strategin, som godkändes under föregående räkenskapsperiod, låg till grund för all chefsutbildning och utveckling av ledningen år 2007. För cheferna arrangerades en två dagar lång workshop om strategin och i november en en dag lång utbildning i den nya affärsverksamhetsstrukturen.

INTÅKTER 2007



KOSTNADER 2007



År 2007 genomfördes många kampanjer i syfte att främja arbetshälsan. Dessutom genomfördes en chefsundersökning, där chefen själv, hans/hennes medarbetare och den egna chefen utvärderade chefsarbete.

I omorganiseringen, som genomfördes hösten 2007, inriktades personalförvaltningens verksamhet på operativa ärenden samt utvecklings- och strategifrågor. Verksamheten effektiviserades genom att man i organisatoriskt avseende centraliserade löneförvaltningen och personalförvaltningens operativa verksamhet till koncernförvaltningen. Målet var en personalförvaltning som verkligen betjänar personalen och stödjer affärsverksamheten.

Sedan år 2003 har bolaget betalat bonus till personalen på basis av resultatet av affärsverksamheten. I enlighet med bonusprinciperna blir personalens bonus av Luftfartsverkets resultat år 2007 totalt 1,8 miljoner euro (1,027), som betalas in på personalfonden. Kostnaden upptas under personalkostnader i resultaträkningen.

Luftfartsverket har också ett av styrelsen godkänt resultatpremiesystem för koncernförvaltningens direktörer, direktörerna för de olika affärsverksamheterna, regiondirektörerna, flygplatscheferna och medlemmarna i ledningsgruppen för Helsingfors-Vanda flygplats. De personer som får resultatpremie är inte medlemmar i personalfonden. År 2006 utbetalades totalt cirka 0,08 miljoner euro i resultatpremie (2005: 0,03). Uppgifter om resultatpremierna för år 2007 finns ännu inte att tillgå. Styrelsen fastställer resultatpremiernas storlek.

### FÖRÄNDRINGAR

#### I ADMINISTRATIONEN

Verksamhetsperioden för Luftfartsverkets styrelse är tre år. Räkenskapsperioden 2007 var det andra verksamhetsåret för styrelsen, som utsågs år 2006.

Ordförande för Luftfartsverkets styrelse är VD Jussi Järventaus. Vice VD 1.1.2006–31.10.2007 var konsultativa tjänstemannen Leena Kostander och fr.o.m. 1.11.2007 konsultativa tjänstemannen Rita Linna. Övriga medlemmar var ekonomie magister Eeva Niskavaara, VD Sinikka Mönkäre, professor Hannu Seristö, inspektör Heikki Vaalgamaa som representant för personalen, diplomekonom Mona Björklund 1.1.2006–31.10.2007 och fr.o.m. 1.11.2007 vicehäradschef Pirkko Juntti. Under räkenskapsperioden sammanträdde styrelsen 11 gånger. Av styrelsemedlemmarna avgick Leena Kostander och Mona Björklund på egen begäran 31.10.2007.

Ordförande för revisionsutskottet, som styrelsen utsåg inom sig, var Eeva Niskavaara och medlemmar var Leena Kostander och Hannu Seristö. Fr.o.m. 1.11.2007 var medlemmar Rita Linna och Pirkko Juntti. Under räkenskapsperioden sammanträdde revisionsutskottet 4 gånger.

Styrelsen tillsatte inom sig ett belöningsutskott under räkenskapsperioden 2007. Belöningsutskottet sammanträdde 6 gånger under räkenskapsperioden. Ordförande för belöningsutskottet var Jussi Järventaus och medlemmar var Mona Björklund och Leena Kostander. Fr.o.m. 1.11.2007 var medlemmarna Rita Linna och Hannu Seristö. Sekreterare för styrelsen och dess utskott var Erkki Pitkänen.

Styrelsen beslutade i juni att Finavia-koncernens organisation utvecklas så att dess verksamhet utgår från affärsverksamheter. Fr.o.m. 1.7.2007 utnämnde styrelsen Reijo Tasanen till direktör för flygplatsaffärsverksamheten, Martti Huomo till direktör för affärsverksamheten för flygtrafiktjänst utöver tjänsten som vice VD, Mats Rosin till direktör för den kommersiella affärsverksamheten, Antti Ala-Heikkilä till direktör för fastighetsaffärsverksam-

heten och Gun Näse till direktör för Airpro-affärsverksamheten.

Juha-Pekka Pystynen utnämndes till chef för Helsingfors-Vanda flygplats fr.o.m. 1.12.2007.

Efter att Martti Huomo gick i pension 31.12.2007 utnämnde styrelsen ekonomidirektör Ari Haapanen till vice VD för Finavia fr.o.m. 1.1.2008. Styrelsen utnämnde Anne Ilola till direktör för affärsverksamheten för flygtrafiktjänst fr.o.m. 12.11.2007.

### VERKSAMHETSRISKER OCH RISKHANTERING

Riskhanteringen är en del av Luftfartsverkets interna kontrollsystem. Luftfartsverkets styrelse har godkänt koncernens riskhanteringspolicy, som fastställer riskhanteringsvision, mål, verksamhetsprinciper, ansvar och rapportering. I samband med verkställandet av strategin tar Luftfartsverket affärsrisker, som kan kontrolleras så att de håller en godtagbar nivå eller så att konsekvenserna av ett utfall blir skäliga.

Luftfartsverkets försäkringar, med undantag av de lagstadgade försäkringarna för de anställda och motorfordonsförsäkringarna, anskaffas på den konkurrerade marknaden. Luftfartsverkets egendom och verksamhet är försäkrade enligt den av styrelsen godkända försäkringspolicyen.

Luftfartsverkets mål är att utveckla riskhanteringen som en del av ledningen. Flygsäkerhetsverksamheten (safety) och säkerhetsverksamheten (security) spelar en viktig roll i Luftfartsverkets riskhantering.

Revisionsutskottet, som styrelsen utsett inom sig, bistår styrelsen med att sköta den kontrolluppgift som ankommer på den. Revisionsutskottet bereder, styr och utvärderar riskhanteringen, de interna kontrollsystemen, organiseringen av den ekonomiska rapporteringen, revisionen samt de frågor som gäller den interna revisionen i enlighet med sin arbetsordning.

Enheten för intern revision bistår revisionsutskottet genom att genom revisionsarbetet producera information om hur kontrollsystemen och riskhanteringen fungerar och om deras tillräcklighet. Enheten för intern revision iakttar i sin verksamhet de verksamhetsföreskrifter som har utarbetats för enheten och godkänts av Luftfartsverkets ledning och styrelse. Den interna revisionen har också förbundet sig att iaktta de internationella yrkesstandarderna för intern revision. Under räkenskapsperioden genomförde enheten revisioner och utvärderingar av den interna övervakningen inom koncernen i enlighet med en årsplan som godkänts av revisionsutskottet.

Områdena för revisionerna var bl.a. revision av anskaffningsfunktionen, hantering av avtalen, inköp av system, hantering av registren för försäkrad egendom samt hantering av de pågående anläggningstillgångsinvesteringarna. Dessutom genomfördes utvärderingsrevisioner av den interna övervakningen. Revisionsbesöken gjordes förutom på enheterna inom centralförvaltningen även i den lokala flygtrafiktjänstcentralen, dotterbolaget och på flygplatserna. Under året har Finavia till många delar vidtagit åtgärder för att rätta till de brister i kontrollen som upptäckts i samband med revisionerna.

Utifrån revisionerna år 2007 kan man anse att Finavias riskhanterings-, kontroll-, lednings- och förvaltningsprocesser är tillräckligt effektiva och att de fungerar på en tillräckligt hög nivå.

De mest betydande riskerna som inverkar på Luftfartsverkets ekonomi och verksamhet gäller de omständigheter som anknyter till den internationella flygtrafikens utveckling, t.ex. oljepriset, eventuella internationella störningsfaktorer och den globala ekonomiska utvecklingen. Terminalinvesteringarna med anledning av den

kraftigt växande Asientrafiken är av ovan nämnda orsaker också förknippade med riskfaktorer och de har beaktats genom att tillbyggnaden sker i etapper och genom att man förbereder sig för alternativ användning av terminalen.

**BETYDANDE MYNDIGHETS FÖRFARANDE**  
Luftfartsförvaltningen beviljade Luftfartsverket ett nytt tillstånd för produktion av flygtrafiktjänster 20.12.2007. Tillståndet är i kraft t.o.m. 20.12.2012.

Beslutet om miljötillståndet för Tammerfors-Birkala flygplats fattades 3.9.2007. Under räkenskapsperioden lämnade bolaget in ansökningar om miljötillstånd för flygplatserna i Halli, Joensuu och Jyväskylä. Ansökan gällande Helsingfors-Vanda lämnades in i december 2007.

Europeiska kommissionen fattade 10.7.2007 ett beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande angående statliga stöd enligt artikel 88.2 EG. Förfarandet gällde arrangemangen i den s.k. low-cost-terminalen på Tammerfors-Birkala flygplats. Kommissionen granskar och bedömer om dessa arrangemang är förenliga med regleringen gällande statliga stöd och om de lämpar sig för den gemensamma marknaden. I sitt svar 13.11.2007 ansåg Finland att de vidtagna åtgärderna inte inkluderar något statligt stöd. Behandlingen av ärendet inom kommissionen är inte slutförd.

Det finns inte kännedom om betydande rätttegångar som skulle leda till väsentliga påföljder för Luftfartsverkskoncernen.

#### **KONCERNSTRUKTUREN OCH FÖRÄNDRINGAR I KONCERNRELATIONERNA UNDER RÄKENSKAPSPERIODEN**

Under räkenskapsperioden har det inte skett några förändringar i Luftfartsverkskoncernens struktur.

#### **VÄSENTLIGA TILLDRAGELSER EFTER RÄKENSKAPSPERIODEN OCH UTSIKTER FÖR ÅR 2008**

Den internationella flygtrafiken kommer att fortsätta växa relativt starkt, trots att världsekonomin tillväxt avtar. Inrikestrafiken kommer inte att växa jämfört med år 2007. Luftfartsverkets resultat förutspås minska något jämfört med resultatet under räkenskapsperioden 2007.

I januari 2008 inledde det ekonomisk-politiska ministerutskottet en utredning av hur de statliga affärsverken organiseras i framtiden. Arbetet bygger på Europeiska kommissionens beslut enligt vilket de aktörer som har skyddats mot konkurs inte genuint kan konkurrera på marknaden.

I januari 2007 offentliggjorde Europeiska kommissionen ett förslag till direktiv om flygplatsavgifter. Syftet med förslaget är att förenhetliga flygplatsernas praxis när det gäller prissättningen av tjänsterna, vilket ger bättre transparens i prissättningen och större jämlighet mellan kunderna. För Luftfartsverkets del inkluderar kommissionens förslag positiva förändringar som stödjer den befintliga prissättningspraxisen. För Luftfartsverket är framställningarna i direktivförslaget genomförbara och tvingar inte till ändringar. Kommissionen behandlade direktivförslaget under år 2007, och Europaparlamentet förväntas fatta beslut i slutet av år 2008.

Enligt Luftfartsverkets prognos växer flygtrafiken i mindre mån år 2008 än år 2007. Tillväxten är fortsatt starkast inom den internationella trafiken och minskningen av inrikestrafiken förväntas upphöra. Luftfartsverkets resultat beräknas ligga på samma nivå år 2008 som år 2007. Kommunikationsministeriets resultatmål för Luftfartsverket uppgår till 30,5 miljoner euro. Under normala förhållanden kommer detta resultatmål att uppnås.

## RESULTATRÄKNING 1.1.2007-31.12.2007

1 000 €	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
<b>Omsättning</b>	<b>310 293</b>	<b>285 643</b>	<b>290 190</b>	<b>266 949</b>
Övriga rörelseintäkter	769	1 226	4 005	1 185
<b>Material och tjänster</b>				
Material och förnödenheter				
Inköp under räkenskapsperioden	22 821	21 619	21 943	20 776
Ökning (-)/minskning (+) av lager	-442	-430	-440	-413
Tjänster av utomstående	62 006	55 378	71 555	62 804
Material och tjänster	84 385	76 567	93 058	83 167
<b>Personalkostnader</b>				
Löner och arvoden	85 874	82 172	71 503	69 540
<b>Lönebikostnader</b>				
Pensionskostnader	18 018	15 507	15 709	13 474
Övriga lönebikostnader	5 136	4 745	4 155	3 861
Personalkostnader totalt	109 028	102 424	91 367	86 875
<b>Avskrivningar och nedskrivningar</b>				
<b>Enligt plan</b>				
Byggnader och konstruktioner	17 300	16 746	13 323	13 039
Maskiner och inventarier	16 801	16 291	15 882	15 506
Markkonstruktioner	14 419	13 557	12 830	12 007
Immateriella rättigheter	720	990	717	962
Övriga utgifter med lång verkningstid	7	10	7	10
Avskrivningar	49 247	47 594	42 759	41 524
<b>Övriga rörelsekostnader</b>	34 544	32 912	33 960	33 240
<b>Rörelsevinst</b>	<b>33 858</b>	<b>27 371</b>	<b>33 051</b>	<b>23 329</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>				
Intäkter av övriga placeringar under bestående aktiva	33	15	33	15
Övriga ränte- och finansiella intäkter	5 948	4 393	4 355	3 412
Nedskrivn. av placeringar under bestående aktiva	95	-81	95	-81
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	-11 067	-7 561	-6 136	-3 885
	<b>-4 991</b>	<b>-3 235</b>	<b>-1 652</b>	<b>-539</b>
<b>Vinst före extraordinära poster</b>	<b>28 867</b>	<b>24 137</b>	<b>31 399</b>	<b>22 789</b>
<b>Vinst före bokslutsdispositioner och skatter</b>	<b>28 867</b>	<b>24 137</b>	<b>31 399</b>	<b>22 789</b>
Inkomstskatter	-215	-222		
Latenta skatter	5	-150		
Minoritetsandelar	16	-89		
<b>Räkenskapsperiodens vinst</b>	<b>28 673</b>	<b>23 677</b>	<b>31 399</b>	<b>22 789</b>

**BALANSRÄKNING 31.12.2007**

1 000 €	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
<b>Aktiva</b>				
<b>Bestående aktiva</b>				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter	1 922	2 035	1 910	2 025
Övriga utgifter med lång verkningstid	0	7	0	7
	1 922	2 042	1 910	2 031
Materiella tillgångar				
Mark- och vattenområden	47 046	45 665	44 888	44 284
Byggnader och konstruktioner	348 803	316 923	224 697	218 959
Maskiner och inventarier	121 999	118 505	114 107	112 784
Markkonstruktioner	217 603	211 103	198 077	194 024
Förskottsbetaln. och pågående arbeten	61 671	55 693	59 629	35 150
	797 122	747 888	641 398	605 200
Placeringar				
Andelar i intresseföretag	8	8		
Andelar i koncernens dotterbolag			35 786	35 544
Aktier och andelar	491	468	483	460
Övriga placeringar	3 232	18 682	3 232	18 682
	3 731	19 158	39 501	54 686
<b>Rörliga aktiva</b>				
Omsättningstillgångar				
Material och förnödenheter	2 396	2 479	2 396	2 479
Färdiga produkter/varor	1 625	1 064	1 514	955
	4 021	3 542	3 910	3 434
Fordringar				
Kortfristiga				
Kundfordringar	29 889	25 281	26 427	22 433
Fordringar hos företag inom samma koncern			745	678
Övriga fordringar	3 541	2 906	3 299	2 026
Resultatregleringar	2 526	4 962	2 210	4 650
	35 956	33 150	32 681	29 788
Finansiella värdepapper				
Övriga värdepapper	65 232	27 521	65 232	27 521
Kassa och bank	11 958	10 883	5 640	2 111
	<b>919 942</b>	<b>844 184</b>	<b>790 272</b>	<b>724 772</b>
<b>Passiva</b>				
<b>Eget kapital</b>				
Grundkapital	184 542	184 542	184 542	184 542
Övrigt eget kapital	237 130	237 096	237 130	237 096
Ackumulerade vinstmedel	126 581	114 298	126 264	114 869
Räkenskapsperiodens vinst	28 673	23 677	31 399	22 789
	576 925	559 612	579 335	559 296
<b>Minoritetsintresse</b>	4 554	4 569		
<b>Avsättningar</b>				
Övriga avsättningar	3 143	3 388	3 036	3 290
<b>Främmande kapital</b>				
Långfristigt				
Skulder till kreditinstitut	260 587	206 884	149 319	107 851
Övriga skulder	1 789	1 201	3 413	2 311
Latent skatteskuld	1 820	1 759		
	264 195	209 844	152 732	110 162
Kortfristigt				
Skulder till kreditinstitut	18 422	15 373	8 532	8 532
Erhållna förskott	751	2 232	579	2 082
Skulder till leverantörer	22 745	21 893	21 331	18 395
Skulder till företag inom samma koncern			1 191	691
Övriga skulder	7 537	6 206	6 557	5 454
Resultatregleringar	21 670	21 067	16 979	16 871
	71 125	66 771	55 169	52 025
	<b>919 942</b>	<b>844 184</b>	<b>790 272</b>	<b>724 772</b>

## FINANSIERINGSANALYS

1 000 €	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
<b>Kassaflöde från affärsverksamheten</b>				
Inbetalning av försäljningsintäkter	307 878	284 150	288 158	266 034
Inbetalning av övriga rörelseintäkter	584	433	549	428
Betalning av rörelsekostnader	-233 457	-214 256	-221 856	-206 164
Kassaflöde från affärsverksamheten före finansiella poster och skatter	75 004	70 327	66 852	60 298
Betalda räntor och finansiella kostnader	-10 343	-7 196	-5 817	-4 090
Erhålla räntor från affärsverksamheten	4 824	3 655	4 428	3 445
Erhålla finansieringsvederlag	1 201	766	0	0
Erhålla dividender	33	15	33	15
Betalda direkta skatter	-225	-189	0	0
Kassaflöde före extraordinära poster	70 495	67 378	65 496	59 668
<b>Kassaflöde från affärsverksamheten</b>	<b>70 495</b>	<b>67 378</b>	<b>65 496</b>	<b>59 668</b>
<b>Kassaflöde från investeringar</b>				
Investeringar i materiella och immateriella tillgångar	-93 466	-84 193	-74 436	-59 878
Inkomst av försäljning av materiella och immateriella tillgångar	266	1 386	3 701	126
Investeringar i andra placeringar	15 545	2 105	15 545	2 105
Investeringar i dotterbolags aktier		1 474	-242	764
Anslutningsavgifter och garantiinnehållning	588	513	1 102	564
<b>Kassaflöde från investeringar</b>	<b>-77 068</b>	<b>-78 715</b>	<b>-54 329</b>	<b>-56 319</b>
<b>Kassaflöde från finansiering</b>				
Upptagning av kortfristiga lån	1 276	100	0	0
Återbetalning av kortfristiga lån	-1 400	-557	0	-3 788
Upptagning av långfristiga lån	69 250	26 350	50 000	0
Återbetalning av långfristiga lån	-12 373	-15 113	-8 532	-8 532
Betalad vinstutdelning	-11 394	-10 000	-11 394	-10 000
<b>Kassaflöde från finansiering</b>	<b>45 359</b>	<b>780</b>	<b>30 074</b>	<b>-22 320</b>
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>38 786</b>	<b>-10 557</b>	<b>41 241</b>	<b>-18 971</b>
Likvida medel 1.1	38 404	48 961	29 632	48 603
Likvida medel 31.12	77 190	38 404	70 872	29 632

## NOTER TILL BOKSLUTET

### 1. KONCERNBOKSLUTSPRINCIPER

Luftfartsverkets bokslut för år 2007 är upprättat i enlighet med statsrådets förordning av 26.2.2004 om de statliga affärsverkets bokföring och bokslut (160/2004).

I koncernbokslutet ingår samtliga koncernbolag. Intresseföretaget Helsinki Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy ingår inte i koncernbokslutet eftersom det inte har någon väsentlig inverkan på koncernens eget kapital. Närmare uppgifter om de företag som hör till koncernen finns i noterna under punkt 8. Koncernbolag.

Affärsverkskoncernens interna transaktioner, interna fordringar och skulder har eliminerats. Inbördes aktieinnehav har eliminerats enligt anskaffningsutgiftsmetoden. Minoritetsintressena har avskilts från affärsverkskoncernens eget kapital och resultat och upptagits som en egen post i balansräkningen. Den på bokslutsdispositionerna beräknade skatteskulden har upptagits som en egen post.

### 2. OMSÄTTNINGSFÖRDELNING PER SEKTOR

	AFFÄRSVERKET	
	2007	2006
Luftfartsverkets omsättning fördelas på huvudsektorerna på följande sätt:		
Flygplatstjänster	141 649	125 775
Flygtrafiktjänster	54 171	52 445
Kommersiella tjänster	91 528	85 623
Offentliga uppgifter	2 842	3 106
	290 190	266 949

I övriga intäkter av affärsverksamheten ingår närmast realisationsvinster av anläggnings-tillgångar från försäljning av markområden.

### 3. LÖNER UNDER RÄKENSKAPSPERIODEN

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
Styrelsens, verkställande direktörens och vice verkställande direktörens Löner och arvoden	561	550	357	367

Affärsverkets personal omfattas av statens allmänna pensions-system. De prestationsbaserade pensionsavgifterna, uträknade på basis av lönebeloppet 2007 med iakttagande av försäkrings-matematiska beräkningsgrunder för full fondering, har upptagits till fullt belopp i resultaträkningen. Statskontoret fastställde att pensionsavgiften är 20,22 % (2006: 17,10 %). Pensionskostnaderna

### Värderingsprinciper för bokslutet

Anläggningstillgångarna har aktiverats till direkt anskaffnings-utgift. I koncernen har de planenliga avskrivningarna beräknats enligt enhetliga principer på basis av anläggningstillgångarnas ekonomiska användningstid. Värdepappren bland bestående aktiva och i finansieringstillgångarna har värderats till anskaffningsutgift eller ett lägre marknadspris.

Omsättningstillgångarnas värde har beräknats enligt medel-priset.

I noterna till bokslutet ingår de specificerade bokslut över elnäts- och elförsäljningsverksamheten som elmarknadslagen kräver.

### Noter till resultaträkningen

Siffrorna i tabellerna är i tusen euro, om inte annat angetts.

år 2006 ökas av Statskontorets tilläggsavgift på totalt 458 823 euro för år 2005. Man fastställde att den slutliga pensionsavgiften för år 2005 är 18,78 %. Statsrådets tilläggsavgift för år 2006 ökar på motsvarande sätt pensionskostnaderna för år 2007 med totalt 1 554 737 euro. Man fastställde att den slutliga pensionsavgiften för år 2006 är 19,19 %.

## 4. AFFÄRSVERKSKONCERNENS PERSONAL

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
Medelantal anställda	2 239	2 182	1 703	1 707
Antal anställda vid årets slut	2 571	2 536	1 875	1 772
fast anställda	1 936	2 079	1 592	1 653
visstidsanställda	635	457	283	119

I siffrorna gällande visstidsanställda för år 2007 ingår också personer som vid behov inkallas i arbete, både i moderbolaget och i koncernen.

## 5. FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

Dividendintäkter				
Från övriga	33	15	33	15
Övriga ränteintäkter och finansiella intäkter				
Från övriga	5 948	4 393	4 355	3 412
Nedskrivningar på placeringar	95	-81	95	-81
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader				
Till övriga	-11 067	-7 561	-6 136	-3 885
Finansiella intäkter och kostnader totalt	-4 991	-3 235	-1 652	-539

## NOTER TILL BALANSRÄKNINGEN

## 6. MATERIELLA OCH IMMATERIELLA TILLGÅNGAR SAMT AVSKRIVNINGAR

Användningstiderna är följande:	År	
<b>IMMATERIELLA TILLGÅNGAR</b>		
Immateriella rättigheter	5	Linjär avskrivning
Övriga utgifter med lång verkningstid	5	Linjär avskrivning
<b>MATERIELLA TILLGÅNGAR</b>		
Byggnader och konstruktioner	10 - 40	Linjär avskrivning
Maskiner och inventarier	3 - 15	Linjär avskrivning
Markkonstruktioner	10 - 40	Linjär avskrivning

<b>Förändringar i balansposterna:</b>	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
<b>Immateriella rättigheter</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	6 991	7 257	6 978	7 257
+ Överföringar mellan poster	607	613	605	575
- Minskningar under perioden	-29	-879	-29	-853
Anskaffningsutgift 31.12	7 569	6 991	7 554	6 978
Ack. planenliga avskrivningar 1.1	-4 956	-4 816	-4 954	-4 816
Ack. avskrivningar på minskningarna	29	850	29	824
Avskrivningar under perioden	-720	-990	-717	-962
- Ack. planenliga avskrivningar 31.12	-5 647	-4 956	-5 642	-4 954
Bokföringsvärde 31.12	1 922	2 035	1 912	2 025
<b>Övriga utgifter med lång verkningstid</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	621	626	608	613
+ Överföringar mellan poster	0	0	0	0
- Minskningar under perioden	0	-5	0	-5
Anskaffningsutgift 31.12	621	621	608	608
Ack. avskrivningar 1.1	-615	-609	-601	-596
Ack. avskrivningar på minskningarna	1	6	0	5
Avskrivningar under perioden	-7	-12	-7	-10
- Ack. planenliga avskrivningar 31.12	-621	-615	-608	-601
Bokföringsvärde 31.12	0	7	0	7
<b>Mark- och vattenområden</b>				
MARK- OCH VATTENOMRÅDEN				
Anskaffningsutgift 1.1	43 333	41 580	42 908	41 155
+ Ökningar under perioden	1 260	1 923	883	1 923
- Minskningar under perioden	-281	-169	-281	-169
Anskaffningsutgift 31.12	44 312	43 333	43 510	42 908
ANSLUTNINGSAVGIFTER FÖR FASTIGHETER				
Anskaffningsutgift 1.1	2 332	1 709	1 375	913
+ överföringar mellan poster	402	623	0	462
- Minskningar under perioden	0	0	0	0
Anskaffningsutgift 31.12	2 734	2 332	1 375	1 375
<b>Mark- och vattenområden totalt</b>	47 046	45 665	44 885	44 284
<b>Byggnader och konstruktioner</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	495 387	480 765	376 412	367 698
+ Ökningar under perioden	0	85	0	0
+ Överföringar mellan poster	49 326	16 126	19 062	8 791
- Minskningar under perioden	-3 024	-1 588	-2 380	-77
Anskaffningsutgift 31.12	541 690	495 387	393 095	376 412
Ack. planenliga avskrivningar 1.1	-178 465	-162 076	-157 454	-144 492
Ack. avskrivningar på minskningarna	2 879	358	2 380	77
Avskrivningar under perioden	-17 300	-16 746	-13 323	-13 039
- Ack. planenliga avskrivningar 31.12	-192 887	-178 464	-168 397	-157 454
Bokföringsvärde 31.12	348 803	316 923	224 697	218 959
<b>Maskiner och inventarier</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	339 696	329 923	327 305	318 908
+ Överföringar mellan poster	20 380	17 360	17 267	15 932
- Minskningar under perioden	-6 017	-7 586	-5 983	-7 535
Anskaffningsutgift 31.12	354 060	339 696	338 589	327 305
Ack. avskrivningar 1.1	-221 191	-212 429	-214 521	-206 518
Ack. avskrivningar på minskningarna	5 931	7 529	5 921	7 503
Avskrivningar under perioden	-16 801	-16 291	-15 882	-15 506
- Ack. planenliga avskrivningar 31.12	-232 061	-221 191	-224 482	-214 521
Bokföringsvärde 31.12	121 999	118 505	114 107	112 784

## BOKSLUT

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
<b>Markkonstruktioner</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	387 274	371 942	365 568	356 093
+ Ökningar under perioden	0	22	0	0
+ Överföringar mellan poster	20 919	17 742	16 884	11 880
- Minskningar under perioden	-13	-2 431	-13	-2 405
Anskaffningsutgift 31.12	408 181	387 274	382 439	365 568
Ack. avskrivningar 1.1	-176 172	-165 037	-171 545	-161 943
Ack. avskrivningar på minskningarna	13	2 410	13	2 405
Avskrivningar under perioden	-14 419	-13 544	-12 830	-12 007
- Ack. planenliga avskrivningar 31.12	-190 578	-176 172	-184 362	-171 545
Bokföringsvärde 31.12	217 603	211 103	198 078	194 024
<b>Förskottsbetalningar och pågående arbeten</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	55 693	22 822	35 150	12 023
+ Ökningar under perioden	97 613	85 335	78 296	60 768
- Överföringar mellan poster	-91 635	-52 464	-53 817	-37 641
Anskaffningsutgift 31.12	61 671	55 693	59 629	35 150
<b>Aktier och andelar (dotterbolag och övriga aktier)</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	477	473	36 004	36 768
+ Ökningar under perioden	23	4	264	710
- Minskningar under perioden	0	0	0	-1 474
Anskaffningsutgift 31.12	499	477	36 269	36 004
<b>Totalt</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	1 331 805	1 257 096	1 192 310	1 141 428
+ Ökningar under perioden	98 896	87 368	79 443	63 401
Överföringar mellan poster	0	0	0	0
- Minskningar under perioden	-9 364	-12 659	-8 686	-12 518
Anskaffningsutgift 31.12	1 421 338	1 331 805	1 263 068	1 192 310
Ack. avskrivningar 1.1	-581 398	-544 968	-549 074	-518 365
Ack. avskrivningar på minskningarna	8 853	11 153	8 342	10 815
Avskrivningar under perioden	-49 247	-47 583	-42 759	-41 523
- Ack. planenliga avskrivningar 31.12	-621 794	-581 398	-583 491	-549 074
Bokföringsvärde 31.12	799 544	750 407	679 577	643 236

## 7. ÖVRIGA AKTIER OCH ANDELAR

	Aktier/ koncernbolag	Aktier/ intressebolag	Övriga aktier och andelar	Övriga placeringar
<b>KONCERNEN</b>				
Anskaffningsutgift 1.1		8	468	18 682
+ Ökningar under perioden			23	0
- Minskningar under perioden			0	-15 450
Anskaffningsutgift 31.12	0	8	491	3 232
<b>MODERBOLAG</b>				
Anskaffningsutgift 1.1	35 544		460	18 682
+ Ökningar under perioden	242		23	0
- Minskningar under perioden	0		0	-15 450
Anskaffningsutgift 31.12	35 786	0	483	3 232

## 8. KONCERNBOLAG

	Koncernens ägarandel %	Moderbolagets ägarandel %	Balans- omslutning i euro	Eget kapital 31.12.2007 i euro	Omsättning 31.12.2007 i euro	Räkenskaps- periodens vinst/ förlust i euro
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 1, Vanda	51,2	51,2	35 455 131,26	1 324 528,58	7 803 310,93	- 46 182,71
Airpro Oy, Vanda	100,0	100,0	6 090 912,23	25 554 009,06	1 655 022,90	400 183,90
Kiinteistö Oy Turun Lentorahti, Vanda	100,0	100,0	9 517 399,00	388 501,71	1 796 377,88	1 040,94
Kiinteistö Oyj Lentäjätie 3, Vanda	60,9	60,9	11 250 446,65	588 418,76	1 182 648,18	-1 436,72
Lentoasemakiinteistöt Oyj, Vanda	100,0	100,0	81 860 029,91	7 983 020,15	7 859 529,37	6 661,16
IP-Kiinteistöt Oy, Vanda	100,0	100,0	35 263 922,11	2 834 339,20	22 705 489,25	-189 685,09
ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG					30.9.2007	
Helsinki-Vantaan Lentoaseman Taksipalvelut Oy, Vanda	25,0	0,0			222 387,44	-16 345,78

## 9. FORDRINGAR HOS AFFÄRSVERSKONCERNENS DOTTERBOLAG

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
Kundfordringar			734	569
Resultatregleringar			11	109
Vid periodens slut			745	678

## 10. VÄSENTLIGA POSTER I RESULTATREGLERINGARNA

	2007	2006	2007	2006
Hysesfordringar	1 415	1 116	1 413	1 116
Räntefordringar	179	257	177	250
Utestående verksamhetsavgifter	80	934	15	877
Utestående finansieringsandel i investeringarna EU, kommuner) finansieringsandel i investeringarna	-176	987	-176	987
Företagshälsovårdens fordringar (FPA)	476	382	349	310
Övriga	553	1 286	432	1 111
Vid periodens slut	2 526	4 962	2 210	4 650

## 11. ÖKNING OCH MINSKNING AV POSTERNA I DET EGNA KAPITALET

Grundkapital				
Vid periodens början	184 542	184 542	184 542	184 542
+ökningar/-minskningar				
Vid periodens slut	184 542	184 542	184 542	184 542
Övrigt eget kapital				
vid periodens början	237 096	237 125	237 096	237 125
+ öknningar/-minskningar	35	-29	35	-29
Vid periodens slut	237 130	237 096	237 130	237 096
Vinst/förlust under tidigare perioder	133 242	119 898	137 658	124 869
Andel av avskrivningsdifferensen som upptagits under eget kapital	4 732	4 400		
Vinstutdelning till ägarna	-11 394	-10 000	-11 394	-10 000
	126 580	114 298	126 264	114 869
Räkenskapsperiodens vinst (+)/förlust (-)	28 511	23 344	31 399	22 789
Andel av avskrivningsdifferensen som upptagits under eget kapital	162	332		
Eget kapital totalt	576 925	559 612	579 335	559 296

Förändringen i det övriga egna kapitalet beror på att Luftfartsförvaltningen grundades 1.1.2006 och att anläggningstillgångarna överfördes tillsammans med myndigheten. Förändringen år 2007 anknyter till ett markområde som överfördes från Forststyrelsen i Luftfartsförvaltningens besittning.

## 12. AVSÄTTNINGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
Avsättningar	3 143	3 388	3 036	3 290

De största posterna bland avsättningarna 31.12.2007: För Eurocontrols icke täckta pensionsansvar har man år 2004 avsatt Luftfartsverkets andel på 3,8 milj. euro, som Luftfartsverket kommer under de kommande åren att betala till Eurocontrols pensions-

stiftelse (grundad 1.1.2005). Efter posterna, som betalats åren 2005-2007, återstår 3 036 452 euro av avsättningen. Airpro Oy har bokfört skadeståndsanspråk på 106 961 euro under avsättningar (tvisten med Flying Finns konkursbo om kvittning av fordran).

## 13. LÅNGFRISTIGT FRÄMMANDE KAPITAL

Skulder som förfaller efter längre tid än fem år.

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
Skulder till kreditinstitut	198 462	153 877	106 858	73 723

## 14. LATENT SKATTESKULD

För bokslutsdispositioner	1 819	1 759		
---------------------------	-------	-------	--	--

## 15. SKULDER TILL AFFÄRSVERSKONCERNENS DOTTERBOLAG

Skulder till leverantörer			1 105	594
Resultatregleringar			86	97
Vid periodens slut			1 191	691

## 16. VÄSENTLIGA POSTER I RESULTATREGLERINGARNA

Semesterlöneskuld inkl. socialkostnader	14 443	14 694	13 215	13 528
Löneperiodiseringar inkl. socialkostnader	1 575	1 466	1 035	877
APL-/StPL-avgifter	1 559	1 563	1 333	1 525
Ränteskulder	3 204	2 480	616	297
Övriga	888	864	780	644
Vid periodens slut	21 670	21 067	16 979	16 871

## 17. FINANSIERING GENOM STATSBUDETEN

	AFFÄRSVERKET	
	2007	2006
Finansiering för produktion av tjänster		
Till flygvapnet sålda tjänster	10 364	9 118
Ersättning för beredskapsuppgifter	1 887	2 121
Till Meteorologiska institutet sålda tjänster	1 552	1 670
Upprätthållande av räddningstjänster	440	440
Finlands flyginstituts verksamhet på Björneborgs flygplats	217	184
Nattöppethållning i Åbo för sjöräddningstjänsten	329	329
Understöd för yrkesutbildning	2 062	1 901
	16 850	15 763

Lagen om statliga affärsverk (1185/2002) gäller enligt övergångsbestämmelsen Luftfartsverket från och med början av år 2006.

Enligt lagens 2 § skall ett affärsverk skötas enligt företagsekonomiska principer och enligt 7 § kan i statsbudgeten intas ett anslag för finansiering av företagsekonomiskt olönsamma uppgifter som föreskrivits för affärsverken. År 2006 fick Luftfartsverket ur stats-

budgeten som nya ersättningar anslag för serviceproduktion för att Björneborgs flygplats hålls öppen för Finlands flyginstituts verksamhet och för att Åbo flygplats håller nattöppet för sjöräddningstjänsten. Dessutom ersätter inrikesministeriet kostnaderna för spanings- och räddningsverksamhet till fullt belopp.

Delfinansiering för investeringsprojekt och operativa funktioner				
För investeringsprojekt (via TE-centralerna)			282	1 692
För operativa funktioner (av Brottsförhållningsverket)			1 015	1 015
			1 297	2 707

## 18. PERSONAL ANSTÄLLD MED STATLIG FINANSIERING

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2007	2006	2007	2006
Antal anställda			21	21
Utbetalda löner och arvoden			292	314

## 19. FINANSIERING FRÅN EU OCH KOMMUNER

Delfinansiering för investeringsprojekt				
- av kommuner			33	0
- av EU via TE-centralerna			0	207

## 20. UTGIVNA BORGENSFÖRBINDELSER, PANTER OCH ANSVAR

Summorna motsvarar återstående kapitalvärden

Dotterbolagsskulder, för vilka borgen har ställts som säkerhet:

Skulder till kreditinstitut	66 003	68 932	66 003	68 932
Bankkontolimit	84	84	84	84
Företagscertifikatprogram	10 000	10 000	10 000	10 000
Utgivna borgensförbindelser totalt	76 087	79 016	76 087	79 016

Dotterbolagsskulder, för vilka pant har ställts som säkerhet  
(inteckning i hyresrätten och i dotterbolagets byggnad)

Skulder till kreditinstitut	36 592	21 159		
Panter för egen räkning totalt	38 523	38 523		

Som säkerhet för följande lån har Luftfartsverket och dotterbolagen kommit överens med finansören om klausuler: Kiinteistö Oy Turun Lentorahti

	6 296	3 152		
--	-------	-------	--	--

Enligt klausulerna skall soliditeten i Koy Turun Lentorahti Oy bevaras på avtalad nivå. Utan bankens skriftliga medgivande får gäldenären inte pantsätta eller annars ställa egendom som säkerhet. Luftfartsverket förbinder sig att behålla sin nuvarande ägarandel i Koy Turun Lentorahti.

IP-Kiinteistö Oy	10 484	10 790		
------------------	--------	--------	--	--

Enligt klausulerna har IP-Kiinteistö Oy förbundit sig att bevara soliditeten på avtalad nivå och Luftfartsverket har förbundit sig att behålla sitt innehav i IP-Kiinteistö Oy.

Övriga borgensförbindelser	83	83		
----------------------------	----	----	--	--

Leasingansvar

Att betalas under perioden 2007	5 264	4 641	4 435	3 983
Att betalas senare	18 546	19 043	15 580	16 638

Borgensförbindelser, panter och ansvar totalt	155 283	155 248	96 102	99 637
---	---------	---------	--------	--------

## ÖVRIGA ANSVAR

Luftfartsverket har genom derivatkontrakt (terminer) skyddat elanskaffningspriserna. I bokslutet för år 2007 var portföljens nominella värde 10 101 217 euro och derivatens verkliga värde 2 217 187 euro.

## BOKSLUT

### 21. LUFTFARTSVERKETS ELNÄTSVERKSAMHET

Särredovisat resultat av elnätsverksamheten och elförsäljningsverksamheten enligt elmarknadslagen (386/1995)

#### Principer för fördelningen av gemensamma kostnader och balansposter

##### Resultaträkning

###### Avskrivningar enligt plan

De planenliga avskrivningarna har beräknats enligt Luftfartsverkskoncernens gemensamma avskrivningsprinciper.

###### Affärsverksamhetens övriga kostnader

Till elverkets elnätsverksamhet på Helsingfors-Vanda flygplats hänförs en relativ andel av flygplatsens allmänna kostnader i förhållande till antalet personer. Dessutom hänförs en andel

av Luftfartsverkskoncernens/huvudkontorets kostnader till nätverksverksamheten i förhållande till de budgeterade kostnaderna.

##### Balansräkning

När elnätsverksamheten inleddes år 1996 utgjordes den ingående balansen av anläggningstillgångarna för nätverksamheten (anordningar och byggnader). Under passiva i balansräkningen uppdelades tillgångarna i grundkapital och övrigt eget kapital under startskedet.

##### Personal

Medelantalet anställda inom elnätsverksamheten var 7 (7) under räkenskapsperioden.

	ELVERKET			
	NÄTVERKSAMHET		FÖRSÄLJNINGSVÄRSAMHET	
	2007	2006	2007	2006
<b>Resultaträkningar</b>				
OMSÄTTNING	2 126	2 152	4 292	3 646
Material och tjänster				
Material och förmodenheter				
Inköp under räkenskapsperioden	28	97	4 082	3 417
Tjänster av utomstående	861	869	30	33
Personalkostnader				
Löner och arvoden	243	256	23	18
Lönebikostnader				
Pensionskostnader	50	44	5	3
Övriga lönebikostnader	13	13	1	1
Avskrivningar och nedskrivningar enligt plan				
Immateriella rättigheter	0	7		
Byggnader och konstruktioner	35	23		
Maskiner och inventarier	435	400		
	470	430		
Affärsverksamhetens övriga kostnader	481	277	17	39
RÖRELSEVINST	-20	166	134	135
Finansiella intäkter och kostnader				
Övriga räntekostnader och finansiella kostnader	-53	-24		
RESULTAT FÖRE BOKSLUTSDISPOSITIONER	-73	142	134	135
RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT	-73	142	134	135

**Balansräkning**

## NÄTVERKSAMHET

	2007	2006
<b>Aktiva</b>		
BESTÅENDE AKTIVA		
Materiella tillgångar		
Byggnader och konstruktioner	846	652
Maskiner och inventarier	5 141	4 656
Förskottsbetalningar och pågående projekt	94	67
	6 081	5 375
RÖRLIGA AKTIVA		
Fordringar		
Kortfristiga		
Kundfordringar	845	297
Resultatregleringar	0	5
	845	302
	6 926	5 677
<b>Passiva</b>		
EGET KAPITAL		
Grundkapital	1 312	1 312
Övrigt kapital under startskedet	875	875
Ackumulerade vinstmedel	1 353	1 212
Räkenskapsperiodens vinst	-73	142
	3 467	3 540
FRÄMMANDE KAPITAL		
Långfristigt		
Anslutningsavgifte	732	501
Kortfristigt		
Skulder till leverantörer	248	225
Övriga kortfristig	2 420	1 346
Resultatregleringar	59	65
	2 727	1 636
	6 926	5 677

NETTOINVESTERINGARNA år 2007 uppgick till 919 729,9 euro.

## AVKASTNING PÅ SYSSELSATT KAPITAL, %

För nätverksamhetens del var avkastningen på det sysselsatta kapitalet 0,62 % (4,33 % år 2006).

formel: 
$$\frac{\text{(rörelsevinst/-förlust + räntekostnader och övriga finansiella kostnader)}}{\text{eget kapital + räntebärande finansiella skulder}}$$

## 22. UTSLÄPPSRÄTTER

Luftfartsverkets enhet för vatten och energi har beviljats en utsläppskvot på 1987,0 tn/år för åren 2005–2007 (värmecentralen).

Uppföljningen för åren 2005–2006 presenteras nedan:

utsläppskvot 2005–2006	3 974,00 tn
utsläppsutfall	2 022,81 tn
sålda utsläppsrätter	1 000,00 tn
återstående utsläppsrätter	951,19 tn (överföring till följande år)
utsläppskvot år 2007	1 987,00 tn
utsläppsutfall	1 037,75 tn
återstående utsläppsrätter	949,25 tn
utsläppskvot 2005–2007	5 961,00 tn
utsläppsutfall	3 060,56 tn
sålda utsläppsrätter	1 000,00 tn
återstående utsläppsrätter	1 900,44 tn

### UNDERSKRIFTER I BOKSLUTET OCH VERKSAMHETSBERÄTTELSEN

Styrelsen föreslår att statsrådet fastställer bokslutet för 2007 och att 15 700 000 euro av räkenskapsperiodens vinst på 31 399 047,08 euro redovisas som vinst till staten och återstoden eller 15 699 047,08 euro överförs till vinst-/förlustkontona för föregående räkenskapsperioder.

Vanda den 28 februari 2008

Jussi Järventaus	Pirkko Juntti
Rita Linna	Sinikka Mönkäre
Eeva Niskavaara	Hannu Seristö
Heikki Vaalgamaa	Samuli Haapasalo, verkställande direktör

Bokslutet och verksamhetsberättelsen är upprättade enligt god bokföringssed. Berättelse över verkställd revision har lämnats idag.

Vanda den 4 mars 2008

Seppo Akselinmäki, OFR	Jorma Tuominen, CGR
------------------------	---------------------

### REVISIONSBERÄTTELSE

#### TILL STATSRÅDET

Vi har granskat Luftfartsverkets bokföring, bokslut, verksamhetsberättelse och förvaltning för räkenskapsperioden 1.1–31.12.2007. Styrelsen och verkställande direktören har upprättat verksamhetsberättelsen och bokslutet, omfattande balansräkning, resultaträkning, finansieringsanalys och noter för Luftfartsverket och affärsverkskoncernen. Utifrån granskningen ger vi ett utlåtande om bokslutet, verksamhetsberättelsen och förvaltningen.

Revisionen har utförts enligt god revisionsed. Härvid har vi granskat bokföringen samt redovisningsprinciperna, substansen och presentationen av bokslutet och verksamhetsberättelsen i tillräcklig omfattning för att konstatera att bokslutet och verksamhetsberättelsen inte innehåller väsentliga fel eller brister. Vid granskningen av förvaltningen har vi försäkrat oss om att affärsverkets styrelsemedlemmar och verkställande direktören har handlat i enlighet med lagen om statliga affärsverk.

Vårt utlåtande om dessa är att bokslutet och koncernbokslutet är upprättade i enlighet med lagar och bestämmelser om upprättande av bokslut. Bokslutet, koncernbokslutet och verksamhetsberättelsen ger en riktig och tillräcklig bild av verksamheten, ekonomin, den ekonomiska utvecklingen och de ekonomiska ansvaren. Verksamhetsberättelsen överensstämmer med bokslutet. Bokslutet och koncernbokslutet kan fastställas. Det finns inga hinder för styrelsens förslag till användning av räkenskapsperiodens vinst.

Luftfartsverkets förvaltning har skötts i enlighet med lagen och förordningar samt riksdagens, statsrådets och ministeriernas beslut samt övriga styrande beslut. Luftfartsverkets interna övervakning och revision är ordnade på vederbörligt sätt.

Vanda den 4 mars 2008

Seppo Akselinmäki, OFR	Jorma Tuominen, CGR
------------------------	---------------------

LUFTFARTVERKET FINAVIAS ÅRSREDOVISNING 2007

ANSVARIG REDAKTÖR: IRMELI PAAVOLA, FINAVIA

REDAKTÖR: NINA PINJOLA, FINAVIA

LAYOUT: MIKKO NILSSON, VIHHERJUURI

FOTO: MARJA HELANDER OCH JYRKI KOMULAINEN

TRYCKERI: LIBRIS

PAPPER: EDIXION 120 OCH 300 G/M<sup>2</sup>, GALERIE ART MATT 130 G/M<sup>2</sup>.

PAPPERSBRUKEN HAR MILJÖCERTIFIKATET ISO 1400.

FINAVIA

PB 50, 01531 VANDA

BESÖKSADRESS: PILOTVÄGEN 3, VANDA

TELEFONVÄXEL (09) 82771, FAX (09) 8277 2099

INFO@FINAVIA.FI, WWW.FINAVIA.FI