



TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

YHTIÖKOKOUS

Finnlines Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään maaliskuun 16. päivänä klo 10.00 Ravintola Palacessa, 10 kerros, Eteläranta 10, 00130 Helsinki.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajalla, joka on viimeistään 6.3.2001 merkitty osakkeenomistajaksi Suomen Arvopaperikeskus Oy:n pitämään osakasluetteloon. Osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen, on ilmoitettava 14.3.2001 kello 16.00 mennessä joko kirjallisesti osoitteeseen Finnlines Oyj, Osakerekisteri, Lönnrotinkatu 21, PL 197, 00181 Helsinki, puhelimitse numeroon 010 343 4402 tai telefaxilla numeroon 010 343 4425.

OSINGONMAKSU

Hallitus on päättänyt ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että tilikaudelta 2000 jaetaan osinkoa 21.3.2001 7,00 markkaa eli 1,18 euroa osakkeelta. Osingonmaksun täsmäytyspäivä on 21.3.2001 ja osingon maksupäivä 28.3.2001, mikäli hallituksen ehdotus hyväksytään.

OSAKEREKISTERI

Osakkeenomistajaa pyydetään ilmoittamaan yhteystiedoissa tapahtuneet muutokset siihen arvo-osuusrekisteriin, jossa hänellä on arvo-osuustili.

TALOUDELLISET JULKAISUT

Finnlines Oyj:n vuosikertomus julkaistaan suomeksi, englanniksi ja saksaksi. Osavuosikatsaukset ja muut tiedotteet julkaistaan suomeksi ja englanniksi.

■ Osavuosikatsaus 3 kk	30.4.2001
■ Osavuosikatsaus 6 kk	Elokuu 2001
■ Osavuosikatsaus 9 kk	Lokakuu 2001
■ Tilinpäätöstiedote 2001	Helmikuu 2002
■ Vuosikertomus 2001	Maaliskuu 2002

Katsauksia voi tilata Finnlinesin pääkonttorista PL 197, 00181

Helsinki, puhelimitse numerosta 010 343 4402, telefaxilla

numerosta 010 343 4425 ja sähköpostitse: info@finnlines.fi

Finnlines julkaisee kaikki tiedotteensa internetissä osoitteessa www.finnlines.fi

HEX Helsingin Pörssi, kaupankäyntitunnus FLG1S.HE

SISÄLLYSLUETTELO



Finnlines lyhyesti	1
Vuosi 2000 lyhyesti	3
Liikeidea, arvot ja tavoitteet	4
Toimitusjohtajan katsaus	6

Liiketoimintakatsaukset



Toimintaympäristö	9
Varustamotoiminta ja merikuljetukset	11
Satamatoiminnot	15
Tietojärjestelmät	16
Osakkuusyhtiöt	16
Ympäristöraportti	17
Henkilöstö	22



Tilinpäätös

Hallituksen toimintakertomus	25
Tuloslaskelma	28
Tase	29
Rahoituslaskelma	30
Tilinpäätösperiaatteet	31
Tilinpäätöksen liitetiedot	33
Tietoa Finnlinesin osakkeesta	48
Finnlinesin hallinnointikäytäntö	50
Finnlinesin hallitus, konsernihallinto ja tilintarkastajat	52
Laivasto	54
Osoitteita	56





FINNLINES LYHYESTI

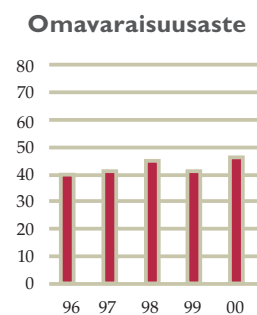
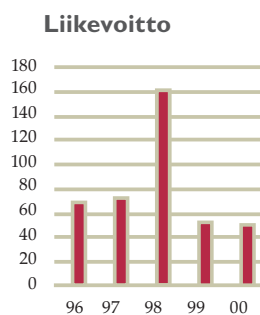
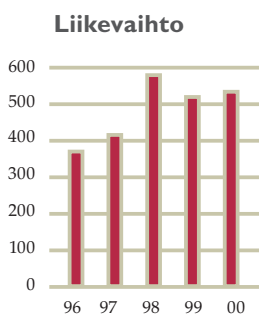
Finnlines on yksi Euroopan suurimmista rahdin kuljettamiseen erikoistuneista linjaliikennevarustamoista. Eurooppaan keskittyneiden merikuljetusten lisäksi yhtiö huolehtii asiakkaan toivomuksesta myös niihin liittyvistä maakuljetuksista. Yhtiön toinen päätoimiala on satamapalvelut, joita hoidetaan lähinnä Helsingissä ja Turussa. Näiden kahden päätoimialan tukena on varsin mittava IT-funktio, joka mahdollistaa paitsi liiketoimintaprosessien te-

hokkaan läpiviennin myös asiakkaaseen kohdistuvan joustavan ja tehokkaan informaatiopalvelun. Finnlinesilla on käytössään erityisesti pohjoisiin oloihin suunniteltu, moderni laivasto, joka koostuu 65:stä lähinnä roro-tyyppisestä jäävahvistetusta aluksesta. Yhtiöllä on tytäryhtiöt tai myyntikonttorit Saksassa, Belgiassa, Englannissa, Ruotsissa ja Venäjällä. Lisäksi yhtymän palvelutuotteita myy laaja agenttiverkosto ympäri Euroopan.

TUNNUSLUKUJA

	2000	1999
Liikevaihto, milj. euroa	532	510
Liikevoitto, milj. euroa	56	57
Tulos ennen satunnaisia eriä, milj. euroa	42	67
Tulos/osake, euroa	1,53	2,47
Osinko/osake, euroa	1,18 ^{*)}	1,01
Omavaraisuusaste kauden lopussa, %	46	41
Velkaantumisaste (gearing) kauden lopussa, %	63	75
Henkilöstö keskimäärin	1 937	2 055

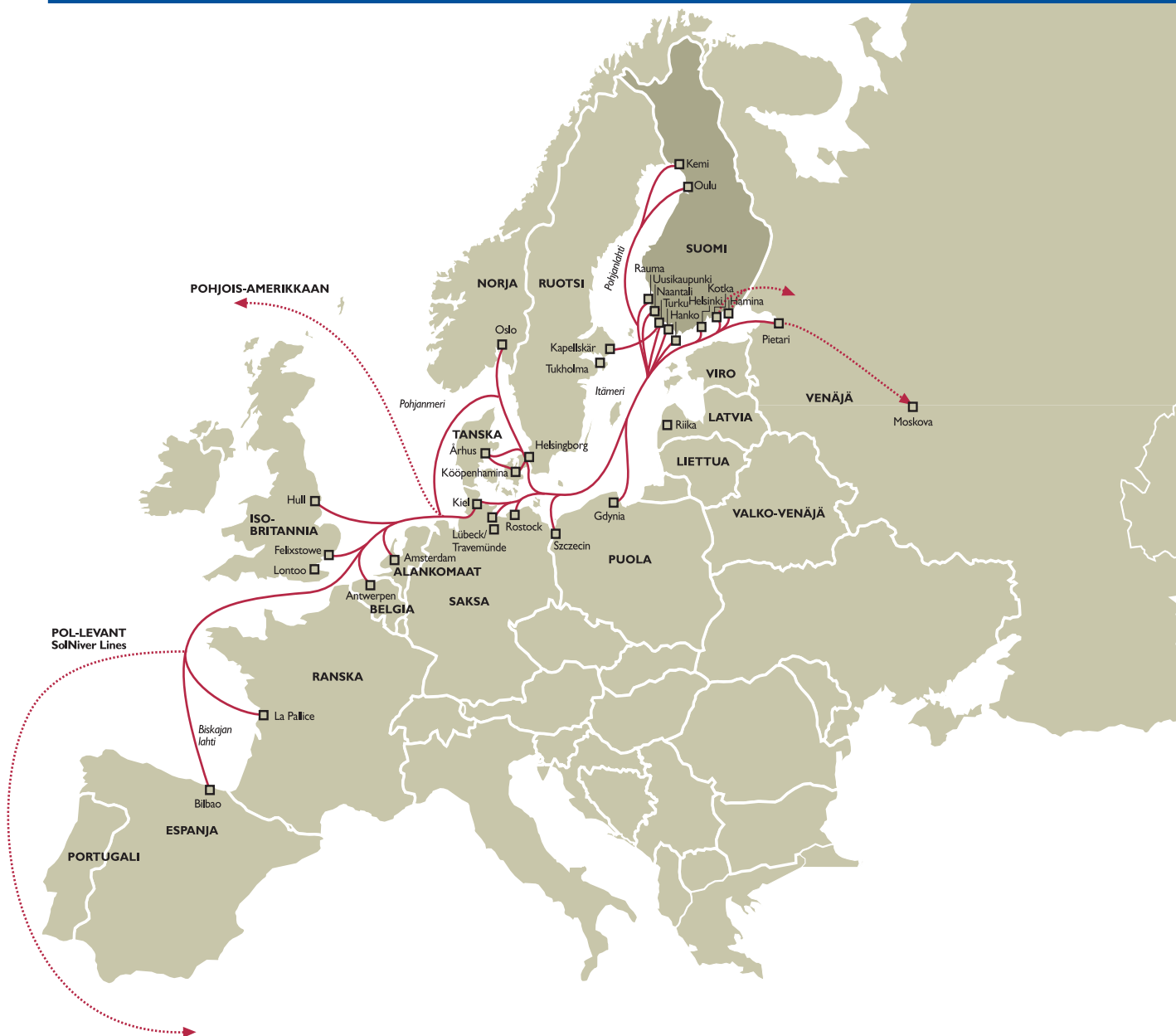
^{*)} Hallituksen esitys



LINJAKARTTA

Finnlinesin pääliikennealueet ovat Itämeri ja Pohjanmeri. Yhtymän reittiverkosto kattaa kaikki Suomen tärkeimmät satamat ja muualla Euroopassa noin 20 satamaa. Viikoittain lähtöjä Suomen satamista oli yli 90. Suomessa linjaliikenteen pääsatamat ovat Helsinki, Turku ja Naantali. Muita tärkeitä satamia ovat Kotka, Hamina, Rauma, Uusikaupunki, Oulu ja Kemi.

FINNLINESIN LINJALIIKENNE



VUOSI 2000 LYHYESTI

Finnlines sopi kesäkuussa Oy Transfennica Ab:n osakekannan ostamisesta sen omistajilta UPM-Kymmene Oyj:ltä (49,9 %), Metsä-Serla Oyj:ltä (32,7 %), Myllykoski Paper Oyj:ltä (9,0 %) ja Oy Metsä-Botnia Ab:ltä (8,4 %). Tehty yrityskauppa vaati kilpailuviranomaisten hyväksymisen. 15.12.2000 kaupan osapuolet ilmoittivat, että Transfennican myynti Finnlinesille oli peruuntunut, koska Kilpailuviraston kaupalle esittämät ehdot olivat sellaisia, joita Finnlines ei voinut hyväksyä.

Keväällä käytiin YT-neuvottelut konsernin merihenkilöstön (325 työpaikkaa) kanssa 11 suomalaisen aluksen siirtämisestä muiden EU-lippujen alle. Ulosliputusprosessi keskeytettiin Suomen hallituksen tehtyä päätöksen siitä, että merenkulkijoiden verot ja sosiaaliturvamaksut palautetaan työnantajalle täysimääräisesti ja että Suomeen laadittaisiin EU-käytännön mukainen tonnistoverolainsäädäntö. Verojen ja sosiaaliturvamaksujen palautus tuli voimaan 1.7.2000 alkaen. Tonnistoveroon liittyvä lainsäädäntö oli vuoden 2001 alussa vielä valmisteilla.

Finnlines pestasi elokuussa vuodesta 1992 lähtien voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti puolalaisen miehistön kahdelle Suomen lipun alla purjehtivalle alukselleen. Lisäksi Merimies-Uniopin kanssa sovittiin siitä, että kolmella muulla suomalaisaluksella siirrytään huomattavasti kustannuksia alentavaan kansainvälisen käytännön mukaiseen vuorottelujärjestelmään.

Finnlinesin merikuljetuksiin erikoistunut tytäryhtiö Finncarriers Oy Ab ja laivojen miehitykseen ja tekniikkaan erikoistunut FG-Shipping Oy Ab fuusioitiin emoyhtiö Finnlines Oyj:hin 31.12.2000. Samassa yhteydessä Finnlinesin saksalainen tytäryhtiö Poseidon Schiffahrt AG muutti nimensä Finnlines Deutschland AG:ksi ja Finncarriers N.V Finnlines Belgium N.V:ksi. Konsernin satamayhtiöt, Helsingin satamassa operoiva Finnsteve Oy Ab ja Turun satamassa operoiva Oy A.E.Erickson Ab, fuusioitiin 31.12.2000 yhdeksi yhtiöksi, joka jatkaa Finnsteve Oy Ab-nimellä. Oslon satamassa terminaalitoimintoja harjoittava Finncarriers A/S muutti nimensä Norsteve A/S:ksi.

Suomen talouskasvu oli selvästi vahvempaa kuin EU-maissa keskimäärin, mikä näkyi myös kasvavina vienti- ja tuontimäärinä. Finnlinesin tuoloksentekokykyä heikensivät kuitenkin merikuljetusten heikko hintataso, polttoaineen korkea hinta, dollarin vahvuus suhteessa euroon sekä meriliikenteen viennin ja tuonnin välinen epätasapaino.

LIIKEIDEA, ARVOT JA TAVOITTEET

LIIKEIDEA

Finnlines edistää kansainvälistä kauppaa tarjoamalla tehokkaita kuljetuspalveluja lähinnä eurooppalaisen teollisuuden, kaupan ja kuljetusalan tarpeisiin.

TALOUDELLISET TAVOITTEET

Finnlinesin keskeiset taloudelliset tavoitteet ovat mahdollisimman suuren lisäarvon tuottaminen omistajien yhtiöön sijoittamalle pääomalle sekä terveen rahoitusrakenteen ylläpitäminen. Vahva taserakenne auttaa kestämään liiketoimintaan liittyvät riskit ja alan suhdannevaihtelut. Se myös mahdollistaa hallitun kasvun ja kehittämisen sekä syntyvien liiketoimintamahdollisuuksien hyödyntämisen.

OSINKOPOLITIikka

Yhtiö on jakanut osinkona viimeisten viiden vuoden aikana keskimäärin kolmanneksen jakson nettotuloksesta. Vuosittaisessa osingonjakoesityksessään hallitus ottaa tuloskehityksen ohella huomioon yhtiön tulevaisuuden näkymät sekä investointi- ja kehittämistarpeet.

ARVOT

asiakastyytyväisyys Tyytyväinen asiakas on Finnlinesin kestävä menestyksen perusedellytys. Tunnistamalla asiakkaiden tarpeet Finnlines pystyy jatkuvasti kehittämään palvelutuotteitaan ja tuomaan asiakkailleen konkreettista lisäarvoa.

tuloksellisuus Omistajien tyytyväisyys ja luottamus yhtiöön perustuu yhtiön kykyyn tuottaa tasaisesti kasvavaa tulosta, mikä luo edellytykset suotuisalle osakkeen kurssikehitykselle ja osinkopolitiikalle.

henkilöstötyytyväisyys Finnlines on luotettava ja innostava työnantaja, joka kohtelee henkilöstöään tasa-arvoisesti.

vastuu ympäristöstä Ympäristövastuullisuus on osa Finnlinesin päivittäistä toimintaa. Yhtiö pyrkii vähentämään haitallisia ympäristövaikutuksia sekä käyttämään energiaa ja muita luonnonvaroja ympäristön kannalta parhaalla mahdollisella tavalla taloudelliset tekijät huomioonottaen.

turvallisuus Turvallisuusnäkökohdat huomioidaan yhtiön kaikessa toiminnassa.

STRATEGISET TAVOITTEET

Markkina-aseman säilyttäminen Suomi-sidonnaisessa liikenteessä

- orgaanisen kasvun tyydyttäminen
- jatkuva kuljetus- ja satamapalvelujen tuotekehitys
- tehokas informaatiopalvelujen tuottaja

Vahvempi asema Venäjän tavaraliikenteessä

- tehokas kuljetusten markkinointi ja myynti Suomen kautta Venäjälle ja Venäjältä kulkevassa rahdissa
- Keski-Euroopan ja Venäjän Itämeren satamien välisten kuljetusten kehittäminen ja markkinointi

Vahvempi asema Itämerellä ja Pohjanmerellä kolmansien maiden välisessä liikenteessä

- uudet linjat
- yritysostot

Kannattavuuden kasvu paremman tuottavuuden avulla

- yhteistyössä asiakkaiden kanssa liikenteen reititys siten, että saavutetaan paremmat täyttöasteet
- laivaston iän ja rakenteen jatkuva kehittäminen
- käyttökustannusten optimointi

Kannattavuuden kasvu paremman toiminnan ohjauksen ja informaation avulla

- uusimman informaatiotekniikan hyödyntäminen koko kuljetusketjussa, toiminnan ohjauksessa, asiakaspalvelussa ja markkinoinnissa

Kannattavuuden kasvu hyvällä ympäristö- ja turvallisuusasioiden hoidolla

- ympäristö- ja turvallisuusasioiden järjestelmällinen kehittäminen taloudellista lisäarvoa tuottavaksi toiminnaksi siten, että otetaan huomioon turvallisuusnäkökohdat ja kestävä kehityksen periaatteet

Tuloksen kasvu osaavamman henkilöstön avulla

- henkilöstön osaamisen jatkuva kehittäminen.

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS



“Olosuhteisiin nähden hyvin sujuneen vuoden jälkeen uskon, että tulevaisuuden suhteen voimme olla optimistisia. Finnlinesilla on osaava ja motivoitunut henkilöstö, vahva taloudellinen asema, moderni ja tehokas laivasto sekä alan kehittyneimmät tietojärjestelmät.”

Suomen ulkomaankauppaa harjoittavien yritysten yritysmaat ja kuljetusvolyymit ovat kasvaneet selvästi viime vuosien aikana. Samoin maakuljetusyrityksiä on leimannut voimakas kansainvälinen keskittyminen. Asiakassektorilla tapahtunut kehitys edellyttää, että myös merenkulkualalla on tarpeeksi suuria yrityksiä, jotka pystyvät vastaamaan asiakkaiden vaatimuksiin.

Suomalaiset metsäteollisuusyritykset olivat halukkaita siirtämään Euroopan kuljetuksensa ja myymään omistamansa merikuljetusyhtiö Transfennican Finnlinesille. Tätä on pidettävä merkittävänä osoituksena luottamuksesta, jota suuret asiakkaat tuntevat Finnlinesin tarjoamia palveluja kohtaan sekä vahvana tahdonilmaisuna siitä, että metsäteollisuus on päättänyt luopua omista merikuljetustoiminnoistaan. Suomen kilpailuviranomaiset kuitenkin esittivät kaupalle sellaisia ehtoja, joita Finnlines ei voinut hyväksyä. Viranomaisen keskittyminen pelkästään kotimarkkinoiden tarkasteluun estää suomalaisten yritysten kehittämisen ja heikentää niiden kilpailuasemaa suuriin kansainvälisiin toimijoihin nähden.

Suomen hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta teki kesäkuussa päätöksen merenkulun tukipaketista, joka sisälsi merenkulkijoiden verojen ja sosiaaliturvamaksujen täysimääräisen palautuksen sekä siirtymisen ns. tonnistoveromalliin useimpien muiden EU-maiden tavoin vuoden 2001 alusta. Näistä päätöksistä johtuen Finnlines luopui toistaiseksi laivojen ulosliputuksesta ja teki Merimies-Unionin kanssa sopimuksen uuden-

laisesta palkkausmallista suomalaisilla aluksilla. Finnlinesin jatkotoimenpiteet riippuvat vielä tekeillä olevan tonnistoverolainsäädännön lopullisesta muodosta.

Vuoden 2000 aikana yhtiön toiminta häiriintyi tuntuvasti erilaisten työmarkkinaselkkausten johdosta. Useimmissa Euroopan maissa työntekijöillä ei ole lain mukaan lakko-oikeutta silloin, kun työehtosopimus on voimassa. Suomessa on kritisoitu avainalojen tuki- ja vauhdituslakkoja, joissa Finnlines on usein joutunut sijaiskärsijäksi olematta neuvotteluosapuoli kiistatilanteessa.

Vuoden vaihteessa Finnlinesissa toteutettiin organisaatiouudistus, jonka yhteydessä merikuljetus- ja logistiikkaosaaminen keskitettiin Finnlinesin nimen alle. Suomen ja Ruotsin välistä rahtiliikennettä jatkaa kovasti markkina-asemaansa vahvistanut FinnLink. Kolmantena vahvana brandina yhtymällä on Helsingin ja Turun satamia operoiva Finnsteve. Yhtiö- ja brandimuutokset lisäävät työympäristön haasteita. Tässä yhteydessä on mietittävä työn vaatimuksia, toimintatapoja ja asenteita ja uskallettava luopua vanhoista toimintamalleista, jos ne eivät palvele yhtiön strategisia tavoitteita.

Finnlines aikoo edelleen kasvaa kannattavasti. Suomen positiiviset vienti- ja tuontiennusteet antavat tähän hyvän mahdollisuuden. Myös Venäjän talouskehitys on pitkästä ajasta ilahduttavaa. Poliittisesti maan tilanne vaikuttaa vakaalta ja vakavia pyrkimyksiä lainsäädännön kansainvälistämiseen on ollut havaittavissa. Tämä suotuisa kehitys luo hyvän pohjan Suomen kautta Venäjälle mene-

vän tavaraliikenteen kasvulle. Venäjän politiikkana on myös ohjata mahdollisimman paljon liikennettä omiin satamiinsa, mikä merkitsee väistämättä Itämeren laivaliikenteen lisääntymistä ja Itämeren alueen kiinnostavuuden ja painoarvon kasvua.

Olosuhteisiin nähden hyvin sujuneen vuoden jälkeen uskon, että tulevaisuuden suhteen voimme olla optimistisia. Finnlinesilla on osaava ja motivoitunut henkilöstö, vahva taloudellinen asema, moderni ja tehokas laivasto sekä alan kehittyneimmät tietojärjestelmät.

Kaikki Finnlines-konsernin työntekijät ansaitsevat lämpimät kiitokset hyvin tehdystä työstä.

Kiitän asiakkaitamme ja yhteistyökumppaneitamme yritystämme kohtaan osoitetusta luottamuksesta ja hyvästä yhteistyöstä.

Kiitän omistajiamme ja kaikkia arvopaperimarkkinoilla toimivia yhteistyökumppaneitamme arvostuksesta työtämme kohtaan kasvun ja paremman tulevaisuuden hyväksi.

Helsingissä 13.2.2001



Antti Lagerroos



TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Suomen ulkomaankaupalle merenkulku on elinehto. Yli 80 % maamme rajat ylittävästä rahtituonnista ja -viennistä kulkee laivoilla. Kolmen viime vuosikymmenen aikana Suomen merikuljetukset ovat kasvaneet yli kolminkertaisiksi. Tärkeimmät eurooppalaiset vienti- ja tuontimaat ovat Saksa, Ruotsi, Iso-Britannia, Benelux-maat ja Puola.

Merenkulkuilastojen mukaan paperin osuus viennistä oli vuonna 2000 noin 28 %, metalliteollisuustuotteiden osuus noin 6 % ja kappaletavaran osuus lähes 20 %. Kappaletavaraliikenne on kasvanut erityisen voimakkaasti viimeisen kymmenvuotiskauden aikana. Kauttakulkuliikenteen, joka on pääsääntöisesti kappaletavaraliikennettä, osuus Suomen satamien kuljetuksista on ollut 5-9 %.

Finnlines on erikoistunut sekä paperiteollisuustuotteiden että ns. suuryksiköitävissä olevan tavaran kuljettamiseen. Suuryksiköitävissä oleva tavara voidaan kuljettaa rahdinkuljetusyksiköissä, joita ovat rekkojen perävaunut, trailerit, kontit ja erilaiset lavat. Suuryksiköiden käyttö perustuu teknologiaan, jonka tavoitteena on joustava kuljetustavan valinta ja lastin lastaus- ja purkaustoimintojen suorittaminen vain kerran. Tämä säästää aikaa, mahdollistaa kuljetusmuodon vaihtamisen (intermodaaliliikenne) joustavasti toimitusketjun eri vaiheissa. Toimitusten nopeusvaatimukset ovat lisääntyneet niin, että kokonaistoimitusaika tilauksesta asiakkaalle on lyhentynyt jopa viikkoon. Samalla kuljetusten eräkoot ovat pienentyneet. Kiireellisten tilausten käsittelyssä joudutaan yhä enemmän turvautumaan suoriin kuljetuksiin. Joustavimmat kuljetukset ja jakelujärjestelmät tulevat lisäämään kilpailua eri reittien ja kuljetus-

muotojen välillä. Tulevaisuudessa sähköinen kaupankäynti todennäköisesti vielä lisää toimitusten nopeus- ja täsmällisyysvaatimuksia.

Kansainvälinen kehitys on johtanut kuljetuspalveluiden teknisten järjestelmien yhdentymiseen, lisäarvopalvelujen tarjontaan, asiakasyritysten jakelujärjestelmien ja toimitusketjujen keskittymiseen ja joustavuuteen sekä uusien palvelukonseptien kehittämiseen. Kuljetusyrityksille kehitys merkitsee suurempaa kilpailua ja mittakaava- ja laajuusasetujen saavuttamisen tärkeyttä. Suuryksiköivät kuljetukset mahdollistavat erilaisten lastien yhdistämisen samoihin aluksiin ja samoille reiteille. Lisäksi kuljetusten hintakilpailukyky edellyttää korkeaa käyttöastetta sekä etelään että pohjoiseen kulkevassa liikenteessä. Meriliikenteessä erityisesti monitoimialukset ovat olennaisesti parantaneet asiakkaan preferenssien huomiointia ja vaihtoehtojen tarjontaa.



VARUSTAMOTOIMINTA JA MERIKULJETUKSET

Finnlinesin varustamotoiminta ja merikuljetukset -toimiala sisältää Finnlines Cargo Services ja FinnLink-palvelut. 31.12.2000 Finnlines Oyj:n tytäryhtiöt Finncarriers Oy Ab ja FG-Shipping Oy Ab fuusioitiin emoyhtiö Finnlinesiin. Samalla Finnlinesin saksalainen tytäryhtiö Poseidon Schiffahrt AG muutti nimensä Finnlines Deutschland AG:ksi ja Finncarriers N.V Finnlines Belgium N.V:ksi. Muutoksilla haluttiin sekä tehostaa Finnlines-konsernin toimintaa että selkeyttää konsernin ulkoista kuvaa.

Varustamotoiminta ja merikuljetusalan liikevaihto oli 465 miljoonaa euroa ja sen palveluksessa oli vuoden vaihteessa 1 036 henkilöä.

LAIVASTO

Yhtymän liikenteessä oli vuonna 2000 keskimäärin 65 alusta. Alukset ovat pääosin roro-rahti- aluksia tai roro-matkustajarahtialuksia. Aluksista yhtymä omistaa 21. Linjaliikenteessä olevan laivaston kokonaiskapasiteetti oli vuoden 2001 alussa noin 78 600 kaistametriä, joista yhtymän omistama osuus oli noin 43 700 kaistametriä. Omistetun laivaston keski-ikä oli noin 11 vuotta.

Omat alukset purjehtivat vuoden vaihteessa Suomen, Saksan ja Ruotsin lippujen alla. Nämä alukset olivat yhtymän omassa hoidossa. Laivojen hoito- ja miehityspalvelusopimus oli lisäksi voimassa kymmeneen yhtymän ulkopuoliseen eri teollisuusyritysten omistamaan alukseen, jotka hoitivat näiden yritysten omia kuljetuksia.

Vuoden aikana aikarahdattiin yhteensä kuuden aluksen tilaussarjasta kaksi uutta Kiinassa valmistettua roro-alusta ja kolmas vastaavanlainen alus tuli liikenteeseen vuoden 2001 alusta. Nämä alukset liikennöivät Suomen ja Iso-Britannian välillä ja Iso-Britannian lipun alla. Vuoden 2001 alusta lähtien Finnlinesin liikenteeseen tuli lisäksi neljä uudehkoa roro-alusta, jotka liikennöivät Pohjois-Suomesta muualle Eurooppaan.

Uudisrakennusvalvontaa yhtymä on myynyt myös ulkopuolisille yrityksille. Tällaisia sopimuksia oli voimassa neljään Palkkiyhtymä Oy:n ja

B&N Norsjöfrakt AB:n Puolassa rakennettavaan rolo-alukseen.

LIIKENNEALUEET

Finnlinesin pääliikennealueet ovat Itämeri ja Pohjanmeri. Yhtymän reittiverkosto kattaa kaikki Suomen tärkeimmät satamat ja ulkomailla noin 20 satamaa. Viikoittain lähtöjä Suomen satamista oli yli 90. Linjaliikenteen pääsatamat Suomessa ovat Helsinki, Turku ja Naantali. Nämä satamat ovat ns. kappaletavarasatamia, jotka palvelevat lähinnä rekka- ja traileriliikennettä. Näiden satamien tavaravirrat ovat parhaiten tasapainossa tavaraviennin ja -tuonnin suhteen. Muut yhtymän pääsatamat Suomessa ovat Kotka, Hamina, Rauma, Uusikau-punki ja vuoden 2001 alusta Oulu ja Kemi. Nämä ovat lähinnä vientiä palvelevia tuotesatamia, joihin luonnollinen tuontivirta on vähäistä.

Säännöllistä linjaliikennettä harjoitettiin Itämerellä Suomen ja Ruotsin (FinnLink), Puolan (PolFin Line), Saksan ja Skandinavian välillä, Pohjanmerellä Suomen ja Iso-Britannian, Belgian ja Hollannin satamien välillä ja Suomen ja Biskajanlahden välillä sekä junalauttaliikennettä Suomen ja Saksan välillä. Yhtymä liikennöi myös Saksasta suoraan Venäjälle TransRussia Express-nimellä. Vuonna 2001 aloitettiin uusi liikenne Pohjois-Suomen satamista Saksaan, Belgiaan, Englantiin ja Biskajanlahdelle. Baltic Cargo Services-nimellä aloitettiin marraskuussa liikenne Kielin (Saksa) ja Riikan (Latvia) välillä.

Pientonnistoliikennettä harjoitettiin Suomen ja



Skandinavian, Manner-Euroopan, Iso-Britannian ja Biskajanlahden satamien välillä. Oy Intercarriers Ltd (omistus 51 %) hoiti pientonniston rahtaustointimintaan liittyviä välitys- ja laivanselvityspalveluja. Pientonnistoliikennettä päätettiin selkeyttää. Pohjanlahden satamista harjoitettu liikenne myytiin Oy W. Hacklin Ltd:lle ja kaikki muu pientonnistoliikenteeseen liittyvä toiminta siirrettiin Oy Intercarriers Ltd:iin vuoden 2001 alussa.

Yhtymä tarjosi myös asiakkaan tarpeisiin perustuvia door-to-door- kuljetuksia ja terminaali-palveluja sekä toimi Svenska Orient Linien AB:n pääagenttina Suomessa Itäisen Välimeren liikenteessä. Svenska Orient Linien AB ja kreikkalainen Scan Orient Shipping Co. Ltd käynnistivät vuoden 2000 aikana yhteisliikenteen Itäisen Välimeren alueelle. Toimintaa markkinoidaan nimellä SOL-Niver Lines ja Finnlines toimii myös uuden yhtiön pääedustajana Suomessa. Finnlines toimii uutena pääedustajana Suomessa myös puolalaiselle POL-LEVANT Shipping Lines Ltd-nimiselle yhtiölle Itäisen Välimeren liikenteessä vuoden 2001 alusta lähtien.

Yhtymä osallistui F-Ships-nimellä sopimusliikenteeseen Suomen ja Manner-Euroopan, Välimeren ja Pohjois-Amerikan välillä yhteistyökumppaneinaan Palkkiyhtymä Oy ja ruotsalainen B&N Norsjöfrakt AB, kukin osapuoli kolmanneksen osuudella. Liikenteeseen on tilattu kahdeksan uudisrakennusta, joista neljä rolo-alusta rakennetaan Puolassa ja neljä lolo-alusta Kiinassa. Uudet alukset tulevat mainittujen yhteistyökumppaneiden omistukseen. Finnlines ei jatka liikenteen sopimusosapuolena vuoden 2001 alusta lähtien, mutta vastaa edelleen liikenteen markkinoinnista, ope-roinnista ja hallinnoinnista. F-Ships markkinoi ja operoi lisäksi irtolastikuljetuksia Itämerellä toimeksiantajiensa lukuun. Toiminta keskittyi metsä- ja prosessiteollisuuden raaka-ainekuljetuksiin.

TAPAHTUMIA VUONNA 2000

Finnlines sopi kesäkuussa Oy Transfennica Ab:n osakekannan ostamisesta sen omistajilta UPM-Kymmene Oyj:ltä (49,9 %), Metsä Serla Oyj:ltä (32,7 %), Myllykoski Paper Oy:ltä (9,0 %) ja Oy Met-sä-Botnia Ab:ltä (8,4 %). Tehty yrityskauppa vaati kilpailuviranomaisten hyväksymisen. 15.12.2001 kaupan osapuolet ilmoittivat, että Transfennican myynti Finnlinesille oli peruuntunut, koska Kilpailuviraston kaupalle esittämät ehdot olivat sellaisia, joita Finnlines ei voinut hyväksyä.

Itämeren liikenteessä avattiin uusi linja Travemündesta (Saksa) Uuteenkaupunkiin. Reitti perustuu säännöllisiin, kaksi kertaa viikossa tapahtuviin lähtöihin. Baltic Cargo Services -nimellä avattiin uusi viikoittainen linja Kielistä (Saksa) Riikaan (Latvia).

Rationointisyyistä liikenne Suomen ja Göteborgin välillä päätettiin lopettaa toistaiseksi. Muu Skandiavian liikenne jatkuu entisellään.

Ensimmäiset kaksi aikarahdattua Kiinasta tilattua alusta tuli Suomen ja Iso-Britannian väliseen liikenteeseen kesäkuun lopulla. Niiden työllistäminen perustuu pitkäaikaiseen sopimukseen lastinantajien, sataman, terminaalinpitäjän ja varustamoiden kesken.

FinnLink-liikennettä jatkettiin edelleen kuudella päivittäisellä lähdöllä Naantalin (Suomi) ja Kapellskärin (Ruotsi) välillä. Nopea yhteys ja kilpailukykyiset aikataulut ovat nostaneet FinnLinkin markkinaosuuden Suomen ja Ruotsin välisestä yksikköliikenteestä noin 40 %:iin.

Vuoden aikana jatkettiin toimenpiteitä liikenteen palvelutason nostamiseksi. Merikuljetuksiin olennaisesti liittyvien satamapalvelujen palvelutarjontaa laajennettiin tavoitteena sataman läpikulku-aikojen lyhentäminen ja turvallisuuden lisääminen. Yksiköiden täsmällinen purkausaika on mahdollista määrittää ja ilmoittaa asiakkaalle

ja siten tehostaa asiakkaan oman kuljetuskaluston käyttöä. Sekä Helsingissä että Saksassa kuljetusyksiköiden tavaraturvallisuutta on huomattavasti kehitetty. Tavarantoimitusjärjestelmää on automatisoitu, minkä lisäksi yksikkö valokuvataan vastaanoton ja luovutuksen yhteydessä. Nämä toimenpiteet ovat lisänneet tavaraturvallisuutta ja toimituksen luotettavuutta.

Kertomusvuoden alussa voimaan tullut merilain muutos mahdollistaa suomalaisen aluksen rekisteröimisen toiseen EU-maahan ilman aluskauppaa. Tämän seurauksena Finnlines ilmoitti harkitsevansa 11 Suomen lippua käyttävän aluksen rekisteröintiä jonkin toisen EU-maan alusrekisteriin. Tämän johdosta yhtiössä käytiin YT-neuvottelut merihenkilöstön kanssa. Neuvottelujen tuloksena todettiin, että vaihtoehtoisuudelle on siirtyminen osittaiseen sekamiehitykseen. Merialojen työehtosopimukset solmittiin maaliskuussa pitkällisten neuvottelujen jälkeen. Suomen Merimies-Unionin kanssa sopimus syntyi vasta valtakunnansovittelijan avustuksella. Päälystöliittojen kanssa tehdyt sopimukset

mahdollistavat sekamiehitykseen siirtymisen. Myös Merimies-Unionin kanssa tehdyssä sopimuksessa on määritelty neuvottelumekanismi kustannussäästöjen hakemiseksi. Kun aluskohtaiset säästöneuvottelut eivät johtaneet tulokseen, Finnlines päätti sekamiehittää kaksi alustaan, MS Finnmerchantin ja MS Oihonnan. Sekamiehityksen seurauksena Merimies-Unioni saartoi alukset. Tilanne ratkesi valtakunnansovittelijan kanssa käytyjen neuvottelujen jälkeen. Kummankin aluksen miehistö koostuu 4:stä suomalaisesta ja 14:stä puolalaisesta päällystöstä ja merimiehestä.

MATKUSTAJALIIKENNE

Yhtymä tarjosi vuoden aikana Helsinki-Travemünde/Lyypekki-reitillä rahdista riippumattomille matkustajille paikkoja viidellä matkustajatoro-aluksella. Näiden alusten kokonaismatkustajakapasiteetti oli noin 1000 paikkaa. Tästä kapasiteetista jatkuvasti noin neljännes oli varattuna rahtiin liittyville matkustajille. Yhtymän matkustajapaikkojen myynnistä ja markkinoinnista vastaa yksityinen matkatoimisto Nordic Ferry Center Oy.



SATAMATOIMINNOT

Satamatoiminnot on yhteisnimike sataman alueella tapahtuvalle rahdin liikuttamiselle ja varastoimiselle sekä niihin liittyville informaatiopalveluille. Sataman perustoimintoja ovat ahtaus (=laivojen purkaus ja lastaus) sekä erilaiset terminaali-, palveluvarasto- ja konttivarikkopalvelut. Kokonaiskuljetus- ja käsittelykustannukset pyritään minimoimaan ja sataman läpi kulkevalle yksikköliikenteelle pyritään varmistamaan sujuva ja nopea käsittely.

SATAMATOIMINTOJEN LIIKEVAIHTO

Vuonna 2000 satamatoimintojen liikevaihto oli 94 miljoonaa euroa ja se työllisti keskimäärin 901 henkilöä.

Pääkaupunkiseudulla konserni harjoitti satamatoimintoja Finnsteve Oy Ab -nimellä Helsingissä Sompasaassa, Länsi- ja Eteläsatamassa sekä Kantvikin satamassa Kirkkonummella. Helsinki on Suomen tärkein tuontisatama ja merkittävä tekijä myös viennissä. Sataman toiminnot perustuvat suuryksikköjen eli rekkojen, konttien ja perävaunujen käsittelyyn. Toimipaikoista Sompasaari palvelee Itämeren liikennettä ja Länsisatama lähinnä valtamerisatamien syöttöliikennettä. Yhteyksiensä perusteella Helsingin satamalla on kilpailuetu kaikkiin muihin maamme satamiin nähden, sillä Helsingissä käy keskimäärin 10 laivaa päivässä.

Turussa ja Naantalissa konserni harjoitti satamatoimintoja kertomusvuonna Oy A.E. Erickson Ab:n nimellä ja aputoiminimellä Turku Shipping. Turussa konserni toimi Turun satamassa ja Pansion junalauttasatamassa. 31.12.2000 Oy A.E. Erickson ja Finnsteve Oy Ab fuusioitiin, joten

myös Turun ja Naantalien satamatoimintoja harjoitetaan vuodesta 2001 lähtien Finnsteve Oy Ab -nimellä.

Yhtymä harjoitti lastinkäsittely- ja terminaali-toimintaa Pietarin satamassa yhteistyössä venäläisen osapuolen kanssa RosEuroTrans Ltd-nimisen yhtiön nimissä. Finnlines-konsernin omistus kyseisestä yhtiöstä on 50 %.

Satamatoimintojen liikevaihtoon sisältyy myös Oslon sataman ahtaus- ja terminaali-toiminnot, joita harjoitetaan Norsteve A/S -yhtiön nimissä.

VUOSI 2000

Helsingin sataman liikenteessä saavutettiin kaikkien aikojen ennätys. Sataman kautta kulki 1 010 456 yksikköä. Tonneissa mitattuna kappale-tavaraliikenne oli yli 10,1 miljoonaa tonnia. Edellisvuoden vastaava tonnimäärä oli 9,0 miljoonaa.

Eryityisesti Turun satamassa keväinen työmarkkinaselkkaus ja kaupan kuljetusten boikotti vähensivät sataman kautta kulkevien yksiköiden määrää. Turun satamien kautta kulki 467 868 yksikköä, tonneissa mitattuna 3,9 miljoonaa tonnia. Vastaava tonnimäärä edellisenä vuonna oli 3,7 miljoonaa.

TIETOJÄRJESTELMÄT

Finnlinesin liiketoimintaa kehitetään kokonaisvaltaisen asiakaspalvelun suuntaan. Tässä ovat olennaisena osana tehokkaasti toimivat tietoyhteydet asiakkaan ja yhtymän eri osien välillä.

Tietojärjestelmiin on Finnlinesissa panostettu jo vuosien ajan. Järjestelmähankkeista merkittävimmät ovat olleet toiminnanohjausjärjestelmien kehittämiset merikuljetuksiin (Octopus) ja satamatoimintoihin (FIPS). Merikuljetusten Octopus-järjestelmällä hoidetaan lastitilavaraukset kaikista konsernin toimipisteistä Euroopassa. Järjestelmän avulla on päällekkäisyydet eri toiminnoissa voitu poistaa. Samoja tietoja käytetään lastitilavarauksessa, dokumentoinnissa ja laskutuksessa.

Uusimpana hankkeena on elektroninen lastikarttajärjestelmä, joka mahdollistaa laivan lastitietojen elektronisen tallentamisen lastipaikkojen tarkkuudella. Tämä puolestaan mahdollistaa mm. lastinseurannan, automaattisen aika-avisoinnin asiakkaalle sekä antaa mahdollisuuden suunnitella lastin purkaus etukäteen. Järjestelmä otettiin koekäyttöön Helsinki-Lübeck-liikenteessä vuoden 2001 alussa.

Toistaiseksi tarjotut palvelut ovat pääsääntöisesti perustuneet Edifact-sanomiin, joiden avulla kuljetuksiin liittyvät tiedot on voitu välittää elektronisesti asiakkaan tietojärjestelmiin automaattista jatkokäsittelyä varten. Pienemmille asiakkaille tarjotaan kuluvaan toimintavuoden aikana myös internet-tekniikkaan perustuvia järjestelmiä. Näiden etuna on se, että asiakkaat saavat käyttöönsä omaa kuljetusketjuaan hyödyntävää tosiaikaista tietoa ilman mittavia tietojärjestelmäinvestointeja. Matkustajaliikenteessä otetaan myös asteittain käyttöön internet-varausjärjestelmät siten, että matkatoimistoille palvelu tarjotaan vuoden 2001 alusta ja myöhemmin myös suoraan yksityisille matkustajille.

Satamatoimintojen FIPS-järjestelmä on kokonaisvaltainen tuotannosuunnittelu- ja ohjausjär-

jestelmä, joka ohjaa kuljetusyksikön liikkeitä koko satamakäsittelyn ajan. Turun satamassa on otettu käyttöön uusi INNOVO-ohjelmisto, joka sisältää tuonti- ja vientihuollinnan, laivanselvityksen, ahtauslaskutuksen ja terminaalivarastointiohjelmistot.

OSAKKUUSYHTIÖT

TEAM LINES GMBH & CO. (31,8 %)

Team Lines GmbH Co. on perustettu vuonna 1991. Yhtiön omistavat neljä tunnettua saksalaisvarustamo, Johannes Ick, Mathies Reederei GmbH, Ernst Russ GmbH & CO sekä Finnlinesin saksalainen tytäryhtiö Finnlines Deutschland AG (31,8 %).

Team Lines on yksi Pohjois-Euroopan suurimmista konttifeeder-operaattoreista. Sen laivasto koostuu 18 konttialuksesta. Yrityksellä on pääkonttori Hampurissa ja sivukonttori Bremerhavenissa. Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa Team Linesilla on tytäryhtiöt. Yhtiö harjoittaa säännöllistä liikennettä lähinnä Hampuriin ja Bremerhaveniin. Tarvittaessa liikennöidään myös Rotterdam/Amsterdamiin ja Felixstoween. Yhtiön liikennealueet ovat Norja (Oslo, Moss ja Kristiansand), Tanska (Frederica), Ruotsi (Göteborg, Århus, Karlshamn, Norköping, Tukholma ja Gävle), Suomi (Mäntyluoto, Rauma, Turku, Hanko, Helsinki ja Hamina), Venäjä (Pietari), Latvia (Riika), Liettua (Klaipeda) ja Puola (Gdynia). Kaikissa mainituissa satamissa käydään vähintään kerran viikossa, useimmissa jopa kolme kertaa viikossa.

YMPÄRISTÖRAPORTTI

Finnlines painottaa ekologisia ympäristöasioita merikuljetuksissa ja niiden suunnittelussa. Finnlines on sitoutunut jatkuvasti vähentämään haitallisia ympäristövaikutuksia sekä käyttämään energiaa ja luonnonvaroja ympäristön kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

MERENKULUN YMPÄRISTÖMÄÄRÄYKSET

Euroopan Unioni on suositellut merikuljetuksien lisäämistä liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi, koska vesitse tapahtuvat kuljetukset ovat yksi vähiten ympäristöä kuormittavista kuljetusmuodoista. Merenkulkua säädellään sekä kansainvälisesti että erilaisin kansallisin ja paikallisin sopimuksin. Kansainvälisesti merenkulkua säädellään sopimuksilla, jotka on laatinut Yhdistyneiden kansakuntien alajärjestö IMO (International Maritime Organisation). Merenkulun ympäristönsuojelua koskeva kansainvälinen lainsäädäntö perustuu pääosiltaan Marpol 73/78-sopimukseen. Meriturvallisuutta säätelee puolestaan ns. Solasyleissopimus.

Marpol-sopimus määrittelee Itämeren erikoisalueeksi. Itämeren alueella merenkulun ympäristönäkökohtia säätelee kansallisten ympäristölakien lisäksi Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva Itämeren suojelusopimus, HELCOM. Tämä sopimus säätelee mm. polttoaineen rikkipitoisuutta, jätevesipäästöjä ja kiinteiden jätteiden päästämistä mereen. Itämeren maiden kesken on lisäksi laadittu ns. Itämeristrategia, jossa Itämeren rantavaltiot puuttuvat yhteisesti alusten aiheuttamiin laittomiin öljypäästöihin.

Suomessa tuli 1.7.2000 voimaan alusjätelaki ja -asetus, joilla alukset velvoitetaan jättämään jätteensä aina satamaan. Lisäksi niiden on ilmoitettava jätteistään etukäteen tulosatamaan. Aluksille säädettiin lisäksi ns. alusjättemaksu, joka peritään

jokaiselta satamassa käyvältä alukselta riippumatta siitä, jättääkö alus satamaan jätteitä vai ei. Säännöllisesti liikenteessä oleville aluksille voidaan myöntää poikkeuksia näistä määräyksistä, jolloin niiden tulee osoittaa, että niillä on alan yritysten kanssa solmittu jätehuoltosopimus. Lainmuutoksen tultua voimaan Suomessa ja muissa Itämeren satamissa on selvästi tiukemmat alusten jätemääräykset kuin EU:n vasta valmisteluvaiheessa olevassa alusjäte-direktiivissä.

Suomen merenkululaitos on antanut aluekohtaiset suositukset merenkäynnin mukaisista nopeusrajoituksista Itämerellä. Ohjeissa määritellään aluksen suurin nopeus purjehdittaessa määrätyn korkuisessa aallokossa, koska tutkimukset ovat osoittaneet Itämeren aallokon oletettua vaativammaksi. Annetut ohjeelliset alusrajoitukset ovat laatuaan ensimmäiset maailmassa.

FINNLINES JA YMPÄRISTÖ

Finnlines painottaa ekologisia ympäristöasioita merikuljetuksissa ja niiden suunnittelussa. Finnlines on sitoutunut jatkuvasti vähentämään haitallisia ympäristövaikutuksia sekä käyttämään energiaa ja luonnonvaroja ympäristön kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

Finnlines luo kestävän ja tarkoituksenmukaisen pohjan yrityksen pitkäjänteiselle toiminnalle ottamalla ympäristöasiat huomioon investoinnissa ja minimoimalla mahdolliset toiminnalliset riskit taloudelliset tekijät huomioonottaen.



Yhtiö noudattaa seuraavia periaatteita:

- muutos ei saa heikentää meriturvallisuutta
- muutoksen on oltava teknisesti mahdollinen ja taloudellisesti järkevä
- muutoksen aiheuttama vaikutus ympäristön kannalta on oltava selvästi osoitettavissa.

FINNLINESIN YMPÄRISTÖPOLITIikka

Finnlinesin ympäristöpolitiikka määrittelee yhtiön ympäristönsuojelutavoitteet ja periaatteet. Yhtiön päämääränä ympäristöasioissa on:

- olla yksi alansa johtavista ympäristönäkökohtiin panostavista konserneista
- tarjota ensiluokkaisia ja turvallisia palveluja, joiden ympäristönäkökohdat on huomioitu koko konsernin toimintaketjun vaikutusalueella
- toimia vastuullisesti luonnonvarojen käytössä. Tämän mukaisesti yhtiö
- antaa toiminnassaan ympäristötyölle tärkeän sijan kestävän kehityksen vaatimusten mukaisesti
- panostaa jatkuvasti ympäristö- ja turvallisuusasioihin
- sisällyttää ympäristöohjelmat ja- toiminnot osaksi johtamisjärjestelmäänsä
- pyrkii jatkuvasti parantamaan ympäristöohjelmia ottaen huomioon teknisen kehityksen, asiakkaiden ja yhteistyökumppanien tarpeet ja yhteiskunnan vaatimukset
- kouluttaa työntekijänsä ja kannustaa heitä ympäristövastuuseen
- luo valmiussuunnitelmat sellaisten onnettomuuden varalta, joihin liittyy ympäristövahinkojen riski
- osallistuu yleiseen merikuljetusten ja satamatoimintojen ympäristöystävällisyyden kehittämiseen ja seuraa alan kehitystä
- edellyttää, että myös tavarantoimittajat ja alihankkijat täyttävät samat vaatimukset ympäristöasioissa
- edistää ympäristötietoutta sekä yhtiön sisällä että ulkopuolella

- sitoutuu Kansainvälisen Kauppakamarin Kestävän kehityksen peruskirjaan vuodelta 1996
- mittaa säännöllisesti ympäristötyönsä tuloksia.

FINNLINESIN YMPÄRISTÖ- JA TURVALLISUUSORGANISAATIO

Finnlinesin hallitus vahvistaa ympäristöpolitiikan sekä ympäristötyön tavoitteet ja suuntaviivat. Toimitusjohtaja vastaa käytännössä yhtiön ympäristöjohtamisesta. Yhtiön aluksilla päällikön johtama alusorganisaatio vastaa operatiivisesta ympäristö- ja turvallisuustyöstä.

Finnlinesin ympäristöpäällikkö vastaa yhtiön ympäristötyön koordinoimisesta. Ympäristöpäällikön tehtäviin kuuluvat ympäristöjohtamisjärjestelmän toteuttaminen ja ohjaus, raportointi järjestelmän toiminnasta yhtiön ylimmälle johdolle sekä ympäristönsuojelun tasoa parantavien toimenpiteiden ja hankkeiden valmistelu. Jokaisella tytäryhtiöllä on oma ympäristökoordinaattorinsa tai -päällikkönsä. Yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä ja raportointijärjestelmästä vastaavat turvallisuuspäälliköt.

MERENKULUN YMPÄRISTÖNÄKÖKOHDAT JA FINNLINES

Turvallisuus

Turvallisuus on merikuljetus- ja ahtaustoiminnan merkittävin ympäristönäkökohta, johon panostetaan jatkuvasti. Suurimmalla osalla yhtymän linjaliikenteen aluksista on sertifikaatti kansainvälisen ISM-koodin mukaisesta turvallisuusjohtamisjärjestelmästä turvallisuus- ja ympäristöriskien vähentämiseksi. ISM-koodissa määritellään turvallisuusvaatimusten lisäksi suuntaviivat ja pakolliset toimenpiteet ympäristövahinkojen ennaltaehkäisemiseksi, mahdollisten vahinkojen seurausten minimoimiseksi sekä velvollisuudet vahinkojen ja poikkeamien raportoisesta viranomaisille. Suomessa ISM-sertifiointi on ollut pakollista 1.7.1998 lähtien ja se tulee pakolliseksi kansainvälisesti 1.7.2002 lähtien.

Hyvä merimiestaito on ennaltaehkäisevän ympäristö- ja turvallisuustoiminnan kulmakivi. Yhtiö ennaltaehkäisee onnettomuudet riskikartoitusten, toiminnallisten rutiinien ja henkilöstön jatkuvan koulutuksen ja ammattitaidon kehittämisen avulla. Kriisitilanteita harjoitellaan säännöllisesti laivoilla ja satamissa.

Energian käyttö

Merkittävät parannukset laivamoottorien hyötysuhteessa sekä laivojen rungon ja potkurin suunnittelussa ovat johtaneet polttoaineen ominaiskulutuksen vähenemiseen ja täten pakokaasujen vähenemiseen. Laivojen aiempaa suurempi lastikapasiteetti on osaltaan vähentänyt ilmansaasteiden määrää suhteessa kuljetettuun tavaramäärään. Laivojen runkojen malleihin suunniteltujen parannusten odotetaan tulevaisuudessa edelleen johtavan vähennyksiin polttoaineen kulutuksessa. Moottorien valmistajien uudet konetyypit vähentävät olennaisesti typen oksidien päästöjä.

Finnlinesin alukset käyttävät polttoaineina raskasta polttoöljyä ja apukoneissa satamassaoloihana vähärikkistä dieselöljyä. Oikealla ajotavalla ja matkan aikana tapahtuvalla moottoreiden käytön seurannalla voidaan minimoida polttoaineen kulutus. Polttoaineen kulutusta on pystytty vähentämään uuden sukupolven aluksissa myös moottoreiden parantuneen hyötysuhteen ansiosta. Merellä aluksen polttoaineen kulutus riippuu aikataulusta, nopeudesta sekä sää- ja jääolosuhteita

Laivoilla on toteutettu energian säästämiseksi erilaisia lämmön talteenottoratkaisuja. Energian käyttö on tehostunut pakokaasukattiloiden, koneiden jäähdytysvesien ja ilmastointi-ilman lämmön talteenottojärjestelmien avulla. Vuonna 2000 Finnlines Cargo Services -linjaliikenteen poltto- ja dieselöljyn kulutus oli 343 300 tonnia, mikä on 7 prosenttia enemmän kuin vuonna 1999. Muutos johtuu lähinnä kasvaneesta liikenteestä ja on suhteessa kasvaneisiin kuljetusmääriin.

Voitelu- ja hydraulioöljyjen käyttö

Voiteluöljyjä käytetään pää- ja apukoneissa, vaihteissa, akselilinjoissa, potkureissa, hydraulijärjestelmissä, laakereissa sekä useissa aggregaateissa ja komponenteissa. Lisäksi Finnlines-konsernissa on testattu vuoden 2000 aikana mm. orgaanisen rypsiöljyn käyttämistä hydraulipumpuissa. Mahdollisen vuodon sattuessa mereen valuva öljy on biologisesti hajoavaa, eikä siis aiheuta ympäristöongelmaa.

Ilmakehän kuormittaminen

Vuonna 1997 hyväksytyssä Marpol-sopimuksen uudessa ilmansuojeluliitteessä on haloneja, CFC-yhdisteitä, typen oksideja (NO_x), rikin oksideja (SO₂) ja haihtuvia orgaanisia yhdisteitä (VOC) koskevia päästörajoituksia. Esimerkiksi rikin oksidipäästöjä (SO₂) pyritään rajoittamaan polttoaineen rikkipitoisuutta alentamalla. Sopimuksen uusi liite on alistettu jäsenvaltioille ratifioitavaksi ja Suomi on jo ratifioinut sen. Uudet säädökset astuvat voimaan kun riittävä määrä muita jäsenvaltioita ratifioi sopimuksen.

Dieselmoottoreissa syntyy polttoaineen palaessa pakokaasuja, jotka sisältävät rikin ja typen oksideja sekä hiilidioksidi-, hiilimonoksidi- ja hiilivetypäästöjä. Yksi tärkeimmistä ympäristöhaasteista on pakokaasupäästöjen vähentäminen entistä tehokkaammin. Tämä voidaan tehdä kolmella tavalla: puhtaammilla polttoaineilla, vähemmän polttoainetta kuluttavilla koneilla tai tehokkaammalla pakokaasujen puhdistuksella. Finnlines työskentelee aktiivisesti kaikilla näillä alueilla löytääkseen taloudellisesti käyttökelpoisen tavan vähentää alusten ympäristövaikutuksia. Voimantuotantoon satamissa yhtymän laivat käyttävät apukoneissaan pääsääntöisesti vähärikkistä polttoainetta.

Vuonna 2000 Finnlines Cargo Services -linjaliikenteen kokonaisrikkidioksidipäästöt olivat 10 600 tonnia. Päästöt olivat hieman alemmalla tasolla



kuin vuonna 1999. Finnlines seuraa polttoaineen toimittajiensa rikkipitoisuuksia ja pyrkii suosimaan vähärikkistä polttoöljyä. Finnlines on myös vuoden 2000 aikana osallistunut Liikenneministeriön päästömittaushankkeeseen, jossa pyritään mittaamaan eri laivatyyppien päästöjä reaaliolosuhteissa.

Vuonna 1997 tehdyn sopimuksen mukaisesti merenkulussa asetettaneen tulevaisuudessa polttoaineen rikkipitoisuusrajaksi 4,5 % kansainvälisillä merialueilla ja 1,5 % Itämeren alueella. Finnlinesin käyttämien polttoaineiden rikkipitoisuus on yleisimmin alle 2 %. Merenkulussa käytettävän vähärikkisen polttoaineen saatavuutta ja jakelua rajoittaa sen vähäinen kysyntä, jonka seurauksena sen hinta pysyy korkeana.

Typhen oksidien päästöt

Vuonna 2000 Finnlines Cargo Services -linjaliikenteen typhen oksidien kokonaispäästöt olivat 23 700 tonnia, mikä merkitsee 16 % kasvua verrattuna vuoteen 1999. Typhen oksidien päästöjen kasvu on suhteessa liikenteen lisääntymiseen nopeammin laivojen ja kasvaneiden lastimäärien myötä. Uusimmissa laivoissa kokeillaan erilaisia teknisiä vaihtoehtoja typhen oksidien vähentämiseksi esim. vesiemulsiosysteemissä polttoaineeseen lisätty vesi vähentää typhenoksidipäästöjä. Finnlinesin liikenteeseen on tullut vuoden 2000 aikana kaksi vesiemulsiosysteemillä varustettua Kiinassa rakennettua laivaa, vuoden 2001 aikana näitä laivoja tulee vielä neljä lisää. Vuoden 2001 alussa saatiin liikenteeseen lisäksi yksi laiva, jossa on vesisuihkutusjärjestelmä.

Hiilidioksidipäästöt

Alusten dieselmoottoareiden hiilidioksidipäästöt ovat suoraan verrannollisia polttoaineen kulutukseen. Toistaiseksi ei ole olemassa alusten moottoreissa syntyvän hiilidioksidin vähentämiseen soveltuvaa tekniikkaa. Hiilidioksidipäästöjen vähen-

tämiseksi laivojen toiminnan tehokkuutta pyritään maksimoimaan, laivojen nopeus ja reitit sovitetaan lastin logistisille vaatimuksille ja erityisesti panostetaan reitteihin, joilla on lastia molempiin suuntiin.

Muut päästöt ilmaan

Hiilidioksidin, rikin ja typhen oksidien lisäksi alusten moottoreiden palamisprosessissa syntyy hiilimonoksidia ja hiilivetyjä. HCFC-yhdisteitä käytetään aluksilla jäähdytysaineena kylmä- ja ilmastointilaitteissa, jotka ovat yleensä täysin suljettuja keskusjärjestelmiä. Huoltojen yhteydessä jäähdytysaine tyhjenetään pulloihin ja käytetään uudelleen.

Päästöt ilmaan satamissa

Ilmansuojelusta satamissa on lainsäädännöllä määrätty niin tavoitteet kuin raja-arvot uusille satamatyökoneille. Pääasialliset päästöt satamissa koostuvat hiilidioksidista (CO₂), typpidioksidista (NO_x), rikkidioksidista (SO₂), hiilivedystä ja hiilimonoksidista ja noesta. Päästöjä on pyritty vähentämään seuraavilla toimenpiteillä:

- satamatyökoneet huolletaan ja säädetään valmistajan huolto-ohjeiden mukaisesti
- uusien satamakoneiden moottorit ovat Euro-Mot 1 ja vuonna 2001 Euro 2 -luokiteltuja. Uusien moottoreiden avulla päästään pienempiin pakokaasupäästöihin ja alhaisempiin melutasoihin.
- talviaikana kaikki suuret koneet pidetään kytkettyinä sähköön, jotta kylmäkäynnistys ei aiheuttaisi lisäpäästöjä
- sähkötrukkeja käytetään sisävarastoissa milloin mahdollista
- tuotannosuunnittelulla pyritään vähentämään koneiden ajomatkoja ja ajotunteja sekä parantamaan toiminnan tehokkuutta.
- koulutuksella ohjataan kuljettajia oikeaan ja taloudelliseen ajotapaan
- koneiden valmistajien kanssa tehdään yhteistyötä konekannan kehittämiseksi yhä vähäpäästöisemmiksi.

Finnlinesin päämääränä on tarjota ensiluokkaisia ja turvallisia kuljetuspalveluja, joiden ympäristönäkökohdat on huomioitu koko konsernin toimintaketjun vaikutusalueella.

Kiinteä jäte ja jätevedet

Merikuljetuksissa kiinteiden jätteiden ja jätevesien käsittely on myös kansainvälisesti säädelty. Laivoissa kaikki öljyiset vedet ja käymäläjätevedet puhdistetaan joko laivassa tai kerätään tankkiin ja toimitetaan maihin puhdistettavaksi. Sekä satamissa että laivoilla kiinteät jätteet lajitellaan kierrätettävään, ongelma- ja muuhun jätteeseen ja ne toimitetaan asianmukaisesti käsitteilyyn.

Alusten pohjamaalit

Finnlinesin alusten vedenalainen runko maalataan epoksi-pohjaisilla maaleilla, joista ei liukene myrkyllisiä aineita mereen. Alusten pohjat harjataan ja pestään vuosihuoltojen yhteydessä. Puhdas pohja vähentää aluksen vastusta ja vaikuttaa siten polttoaineen kulutukseen.

Melu

Laivaliikenteestä ja satamatoiminnoista aiheutuva melu saatetaan kokea häiritsevänä. Matalataajuista melua syntyy laivan apukoneiden tuottaessa sähköä satamassaoloaikana. Muita melulähteitä ovat ultraääninoinenpoisto, ajoramppien kolina sekä rekka- ja muu ajoneuvoliikenne sekä lastinkäsittely. Satamien meluhaittoja on pystytty vähentämään mm. muuttamalla työskentelytapoja. Alusten pakokaasujärjestelmiin asennettujen äänenvaimentimien ansiosta melutasoa on pystytty laskemaan.

Kemikaalit ja lisäaineet

Kemikaalien ja lisäaineiden käyttöä korvaavia menetelmiä tutkitaan. Kahdessa Finnlinesin yksikössä on kokeiltavana järjestelmiä, jotka säätelevät jäähdytysveden happamuutta ja sähkönjohtavuutta ilman lisäaineita. Samaa järjestelmää on myös hyvin kokemuksiin kokeiltu kattilaveden käsittelyssä.

YMPÄRISTÖPÄÄMÄÄRÄT

Finnlinesin ympäristöpäämäärät vuodelle 2001 ovat:
■ Ympäristövaikutusten selvittäminen ja mittaaminen sekä ympäristöjärjestelmien päivittäminen uuden organisaation mukaiseksi.

Osana ympäristöjärjestelmiä erityisesti seuraaviin asioihin kiinnitetään huomiota:

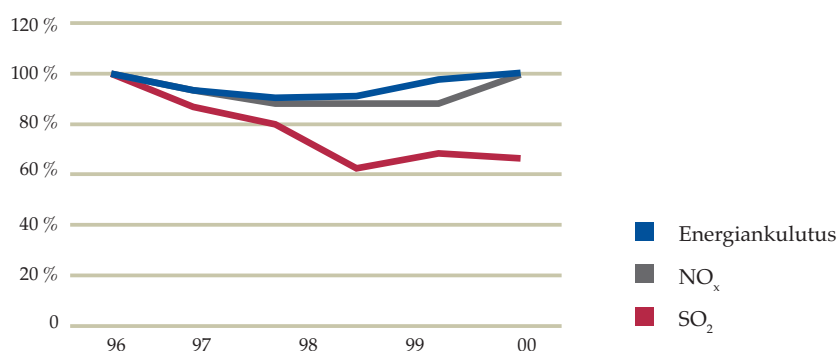
■ Nykyisiä toimintoja ja järjestelmiä kehitetään jatkuvasti sekä taloudelliset että ympäristönäkökohdat huomioonottaen.

■ Merkittävimpien asiakkaiden, alihankkijoiden ja muiden sidosryhmien kanssa käydään yhteydenpitoa ympäristöasioissa.

■ Kehitetään ja ylläpidetään laskentajärjestelmiä ympäristönäkökohtien seurantaan. Näistä merkittävimpiä ovat päästöt ilmaan ja energiankulutus suhteessa kuljetussuoritteeseen.

■ Ympäristöselvitykset uudisrakennusten ja investointien yhteydessä. Erityisesti kehitetään ja kokeillaan typen oksidien päästöjä vähentävää tekniikkaa.

LINJALIIKENTEEN LAIVOJEN TYPEN JA RIKIN OKSIDIPÄÄSTÖJEN JA ENERGIANKULUTUKSEN KEHITYS SUHTEESSA KULJETUSSUORITTEESEEN



HENKILÖSTÖ

Finnlinesin tavoitteena on olla luotettava ja innostava työntekijä, joka kohtelee henkilöstöään tasa-arvoisesti ja tukee henkilöstön osaamisen, ammattitaidon ja pätevyyden jatkuvaa kehittämistä. Konsernin henkilöstön palvelusvuosien määrä ja ikärakenne kertovat henkilöstön vankasta kokemuspohjasta. Ajankohtainen haaste on tämän osaamisen tehokas siirto nuoremmalle polvelle.

Konsernirakenteen uudistamiseen ja tehostamiseen tähtäävästä fuusiosta tiedotettiin kesäkuussa, jonka jälkeen toiminnan ja henkilöstön suunnittelussa keskityttiin uuden organisaation rakentamiseen. Organisaatiomuutokset tulivat voimaan 1.1.2001.

HENKILÖSTÖ

Tilikauden aikana konsernissa työskenteli keskimäärin 1937 (2055) henkilöä. Henkilöstömäärä vuoden lopussa oli 1731 (1999) henkilöä.

Henkilöstö muodostuu seuraavista henkilöstöryhmistä: toimihenkilöt (20 % koko henkilöstöstä), merihenkilöstö (30 %), ahtaajat ja työnjohtajat (50 %).

HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ TOIMINNOITTAIN:

Maahenkilöstö	2000	1999
Varustamotoiminta ja merikuljetukset	418	459
Satamatoiminnot	901	897
Merihenkilöstö		
Varustamotoiminta ja merikuljetukset	618	699
Yhteensä	1 937	2055

Luvuissa ei ole yhtiön liikenteessä olevien aikarahdattujen alusten miehistöä eikä omistettujen laivojen miehistöä siltä osin kuin laivojen hoitosopimus on tehty yhtiön ulkopuolisen hoitoyhtiön kanssa.

Naisia ja miehiä:

	Toimihenkilöt	Satamatoiminnot	Merihenkilöstö
Naisia	47 %	9 %	14 %
Miehiä	53 %	91 %	86 %

Kansallisuuksittain henkilöstö jakaantui seuraavasti:

Suomi	80 %
Saksa	15 %
Muut	5 %

Henkilöstön keski-ikä oli 43 vuotta. Keskimääräisen työsuhteen pituus oli noin 11 vuotta.

REKRYTOINTI JA PEREHDYTTÄMINEN

Henkilöstön määrään ovat merihenkilöstön kohdalla vaikuttaneet mm. alusmyynnit ja miehistön korvaaminen osittain puolalaisella miehistöllä kahdessa laivassa. Tilapäisten ahtaajien työsuhteita vakinaistettiin.

Sisäistä rekrytointia on suosittu tavoitteena luoda henkilöstölle alan monipuolinen osaaminen. Myös siirtymistä yhtiön ulkomaisten ja kotimaisten yksiköiden välillä on kannustettu. Perehdyttämistoimintaan on kuulunut tutustuminen toimialaan, yhtiöön, omaan yhtiöön, työyhteisöön ja omiin työtehtäviin. Perehdyttämisessä on korostettu toiminnan laatua.

HENKILÖSTÖN KEHITTÄMINEN JA KOULUTUS

Merihenkilöstön koulutuksessa on suurin panostus ollut pätevyyskirjojen uusimisesta johtuvan laajan koulutusohjelman toteuttamisessa. Uusien kansainvälisten määräysten mukaiset pätevyyskirjat astuvat voimaan 1.2.2002. Muita painopisteitä ovat olleet turvallisuuteen liittyvä koulutus sekä tietotekniikan koulutus.

Satamatoiminnoissa kehitettiin työnjohtoi-

mintaa ja ryhdyttiin uudistamaan koulutusjärjestelmää tavoitteena mahdollisimman tehokas ja tarkoituksenmukainen koulutus. Ammattitaitoa ylläpitävän koulutuksen ohella on keskitytty tietotekniikan valmiuksien sekä monipuolisen kielitaidon kehittämiseen.

Henkilöstön kehittämistarpeet on selvitetty mm. säännönmukaisten kehittämiskeskustelujen avulla. Koulutus on toteutettu sekä sisäisenä koulutuksena että osallistumalla ulkopuolisille kursseille.

HENKILÖSTÖTULOSLASKELMA

1000 Euroa	2000	1999
Liikevaihto	532 074	509 694
Henkilöstökulut		
Todelliset työajan kulut	71 432	66 207
Henkilöstön uusiutuminen (lomat, rekrytointi)	15 192	14 995
Henkilöstön kehittäminen	602	648
Henkilöstöedut ja -velvoitteet	6913	11 276
Muut liiketoiminnan kulut	394 848	369 621
Liikevoitto ennen muita liiketoiminnan tuottoja (operat. liikevoitto)	43 087	46 957
Liiketoiminnan muut tuotot	12 673	9 603
Liikevoitto	55 760	56 550

HENKILÖSTÖTUNNUSLUKUJA

Euroa	2000	1999
Liikevaihto/henkilö	274 690	248 026
Henkilöstökulut/henkilö	48 601	45 317
Operatiivinen liikevoitto/henkilö	22 244	22 845

68

66

64

62

60

58

56

54

52

50

48

46

44

42

40

38



HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Suomen meritse kuljetettu tonnimääräinen kokonaisvienti kasvoi toimintavuoden aikana vajaan prosentin ja tuonti yli 7 %. Paperiteollisuuden tuotteiden vienti kasvoi yli 8 % ja kappaletavaran tuonti, mukaanlukien kauttakulkuliikenne, lähes 8 %. Kappaletavaran kauttakulkuliikenne Suomen kautta Venäjälle oli edelleen volyymiltään vaatimattomalla tasolla, vaikka kasvua edellisvuoteen oli 52 %.

Öljyn korkea hintataso ja heikko euro nostivat toimintakustannuksia. Näitä ei kilpailutilanteesta johtuen saatu kokonaan siirretyksi rahtihintoihin.

Suomessa kevään työehtosopimusneuvottelujen aikana käydyt tukilakat aiheuttivat huomattavaa haittaa meriliikenteelle ja satamatoiminnoille. Ammattiliittojen painostustoimenpiteet kohdistuivat ns. kolmansiin osapuoliin, kuten Finnlines, jotka eivät olleet osapuolia mainituissa neuvotteluissa.

Suomen hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta teki kesäkuussa päätöksen merenkulkualan tukipaketista. Tämän päätöksen mukaan suomalaisten lastialuksilla työskentelevien merenkulkijoiden verot, sosiaaliturvamaksut ja lakimääräiset vakuutusmaksut palautetaan täysimääräisesti varustamotyönantajalle 1.7.2000 alkaen. Lisäksi talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti valtioneuvoston tiedotusyksikön tiedotteen nro 147/2000 mukaisesti antaa eduskunnalle esityksen 1.1.2001 voimaan tulevaksi laiksi tuloverolain muuttamisesta siten, että varustamot vapautettaisiin maksamasta tuloveroa varustamotoiminnan tuloksesta ja maksaisivat sen sijaan kiinteää aluksen nettovetoisuuteen perustuvaa alusmaksua (ns. tonnivero). Lakiehdotusta ei ole toistaiseksi annettu eduskunnalle.

Koska oli näköpiirissä, että Suomen hallitus on luomassa kilpailukykyistä lainsäädäntöä merenkulkualalle, alan päällystöliitot ja Finnlines sopivat vuodesta 1992 voimassa olleen kauppaluettelolain mukaisesti osittaisesta ulkomaisen työvoiman käytöstä yhtymän Suomen lipun alla

purjehtivilla aluksilla. Finnlines sovelsi tehtyä sopimusta siten, että kahdelle Suomen lipun alla purjehtivalle alukselle pestattiin puolalainen miehistö ja puolalaista päällystystä. Merimies-Unioni asetti kyseiset kaksi laivaa saartoon AKT:n tuella. Neuvottelujen jälkeen Finnlines ja Merimies-Unioni pääsivät sopimukseen, joka pyrkii turvaamaan suomalaisen merenkulkualan tulevaisuuden, edellyttäen että Suomeen saadaan kaikilta osin kilpailukykyinen lainsäädäntö.

LIKEVAIHTO JA TULOS

Konsernin liikevaihto oli 532,1 miljoonaa euroa, 4,4 % enemmän kuin vuonna 1999. Varustamotointi ja merikuljetukset -toimialan liikevaihto oli 464,8 milj. euroa (446,0 ed. vuonna) ja satamatoimintojen liikevaihto oli 93,6 (89,2 milj.euroa).

Liiketoiminnan muut tuotot olivat 12,7 (9,6) milj. euroa. Nämä koostuivat kertomusvuonna pääosin MS Antareksen myyntivoitosta. Edellisen vuoden vertailuluku oli pääosin ropax-alusten myöhästymiskorvauksia.

Konsernin liikevoitto oli 55,8 (56,5) milj. euroa. Liikevoittoon sisältyy alusmyyntivoittoja yhteensä 10,0 milj. euroa. Liikevoitto ennen kertaluonteisia eriä oli yhteensä 45,8 milj. euroa, 8,6 % liikevaihdosta. Edellisen vuoden liikevoitto ennen kertaluonteisia eriä oli 51,4 milj. euroa, 10,1 % liikevaihdosta. Liikevoittoa heikensivät merikuljetusten heikoksi kilpailtu rahtitaso sekä öljyn korkeasta hinnasta ja dollarin vahvuudesta johtuva kustannusten nousu.

Konsernin suunnitelman mukaiset poistot olivat 44,4 (42,7) milj. euroa. Poistojen kasvu johtuu vuonna 1999 liikenteeseen tulleista ropax-aluksista.

Konsernin nettokorot olivat -13,7 milj. euroa, 2,6 % liikevaihdosta. Nettokorot nousivat edellisvuodesta 4,7 milj. euroa, mikä johtui toisaalta korkotason noususta ja toisaalta keskimääräisen lainakannan kasvusta vuoden 1999 investointien johdosta (2 ropax-alusta, yhteensä noin USD 160 milj.).

Tilikauden kurssitappiot olivat 0,7 milj. euroa, kun edellisvuonna tulokseen sisältyi 18,7 milj. valuuttakurssivoittoja. Osinkotuottoja ei ollut, edellisen vuoden osinkotuotto (lähinnä Stevecon osinko) oli 1,8 milj. euroa.

Tulos ennen satunnaisia eriä oli 41,6 (67,3) milj. euroa. Satunnaiset kulut olivat 7,0 (0) milj. euroa. Nämä olivat vuoden 1990 Finn-Baltic-onnettomuuteen liittyviä vahingonkorvauksia lisättyinä koroilla ja kuluilla. Konsernin tilikauden verot olivat 8,7 milj. euroa, joka oli 25,1 % tuloksesta.

Tilikauden tulos oli 25,5 (49,4) milj. euroa. Tulos osaketta kohden oli 1,53 euroa. Sijoitetun pääoman tuotto oli 8,2 % ja oman pääoman tuotto 8,0 %. Edellisen vuoden vastaavat luvut ennen kertaluonteisia eriä olivat 11,5 % ja 13,3 %.

UUODEN 2000 KOLMANNEN KOLMANNEKSEN TULOS

Vuoden kolmannen kolmanneksen liikevaihto oli 178,0 (167,9) milj. euroa ja liikevoitto 18,7 (19,2) milj. euroa. Tulos ennen satunnaisia eriä oli 12,5 (16,9) milj. euroa.

INVESTOINNIT JA RAHOITUS

Liiketoiminnan kassavirta (tulos ennen satunnaisia eriä lisättyinä poistot) oli 86,0 milj. euroa, kun se edellisvuonna oli 110,0 milj. euroa. Liiketoiminnan kassavirta investoinneilla vähennettynä oli 73,2 (-53,8) milj. euroa.

Konsernin oma pääoma oli tilikauden lopussa 385,4 milj. euroa. Oma pääoma osaketta kohden oli 19,29 euroa, kasvua edellisvuodesta 0,27 euroa.

Konsernin taseesta laskettu omavaraisuusaste oli 45,7 (41,2) %. Konsernin velkaantumisasasteroin (gearing) oli vuoden lopussa 63,2, kun se edellisvuoden lopussa oli 74,9. Korolliset nettovelat

olivat vuoden päättyessä 244,5 (284,8) milj. euroa. Konserni ei toteuttanut merkittäviä velkarahoitusjärjestelyjä vuoden aikana.

HENKILÖSTÖ

Konsernin henkilöstömäärä oli vuoden aikana keskimäärin 1937, mikä on 118 henkilöä vähemmän kuin edellisvuonna. Tilikauden päättyessä henkilöstön määrä oli 1731, mikä oli 268 henkilöä vähemmän kuin edellisvuonna.

OSAKKEET

Yhtiön rekisteröity osakepääoma oli 39 957 958 euroa ja se jakautui 19 978 979:ään kahden euron nimellisarvoiseen osakkeeseen. Osakkeiden vaihto Helsingin Pörssissä oli tarkastelukauden aikana 5,7 miljoonaa kappaletta. Yhtiön pörssi-arvo oli vuoden lopussa 360 miljoonaa euroa.

KONSERNIRAKENTEEN MUUTOKSET

Finnlines Oyj:n merikuljetuksiin erikoistunut tytäryhtiö Finncarriers Oy Ab ja laivojen miehitykseen ja tekniikkaan erikoistunut FG-Shipping Oy Ab fuusioitiin emoyhtiö Finnlinesiin 31.12.2000. Samassa yhteydessä Finnlinesin saksalainen tytäryhtiö Poseidon Schiffahrt AG muutti nimensä Finnlines Deutschland AG:ksi. Yhtymän satamayhtiöt, Helsingin satamassa operoiva Finnsteve Oy Ab ja Turun satamassa operoiva Oy A.E. Erickson Ab, yhdistyivät yhdeksi yhtiöksi, joka jatkaa Finnsteve Oy Ab -nimellä. Muutoksilla pyritään tehostamaan konsernin toimintaa.

YHTIÖN JOHTO

13.3.2000 kokoontunut Finnlines Oyj:n varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen jäseniksi uudelleen L.J. Jouhkin (puheenjohtaja), Jukka Härmälän (va-

rapuheenjohtaja), Antti Lagerroosin, Pertti Laineen, Jouko K. Leskisen ja Thor Björn Lundqvistin. Uutena jäsenenä hallitukseen valittiin Pohjola-Yhtymä Vakuutus Oyj:n toimitusjohtaja Matti Kavetvu.

VALTUUTUS OSAKEPÄÄOMAN KOROTTAMISEEN

Yhtiökokous valtuutti hallituksen vuoden ajaksi valtuutuksen rekisteröinnistä lukien päättämään yhden tai useamman vaihtovelkakirjalainan ottamisesta ja/tai optio-oikeuksien antamisesta ja/tai päättämään osakepääoman korottamisesta yhdessä tai useammassa erässä siten, että vaihtovelkakirjoja annettaessa, optio-oikeuksien ehtojen mukaisia osakkeita merkittäessä ja uusmerkinnässä yhteensä annetaan merkittäväksi enintään 9 291 021 kpl uusia 2 euron nimellisarvoisia osakkeita. Osakepääomaa voidaan siis valtuutuksen nojalla korottaa enintään 18 582 042 eurolla enintään 60 000 000 euroon. Vuoden 2000 aikana Finnlines ei käyttänyt osakeantivaltuutusta.

YRITYSKAUPAT

Oy Transfennica Ab:n omistajien, UPM-Kymmene Oyj, Metsä-Serla Oyj, Myllykoski Paper Oyj ja Oy Metsä-Botnia Ab, ja Finnlines Oyj:n välillä solmittiin 28.6.2000 sopimus Transfennican myymisestä Finnlinesille. Kaupalle tuli hakea kilpailuviranomaisten hyväksyntä. Suomen Kilpailuviraston kaupalle esittämät ehdot olivat sellaisia, joita Finnlines ei voinut hyväksyä. Osapuolet sopivat kaupan purkamisesta 15.12.2000.

VÄLIMIESOIKEUDEN PÄÄTÖS

Välimiesoikeus antoi päätöksensä MS Finn-Baltic puskuproomuyhdistelmän kaatumisesta johtuneessa korvausasiassa. Finnlinesin tytäryhtiö FG-

Shipping Oy Ab tuomittiin maksamaan Rautaruukki Oyj:n tytäryhtiölle Oy JIT-Transille 28,9 miljoonan markan korvaussumman lisättynä koroilla ja kuluilla. FG-Shippingin hoitotonnistoon kuullut puskuproomuyhdistelmä Finn-Baltic kaatui Hangon edustalla joulukuussa 1990. Oy JIT-Trans haastoi FG-Shippingin välimiesoikeuteen elokuussa 1997. Vuonna 1997 Finnlines piti vaatimusta perusteettomana ja pitää nyt tehtyä välimiesoikeuden päätöstä perusteiltaan virheellisenä. Finnlines harkitsee jatkotoimia asiassa.

VIIDEN 2001 NÄKYMÄT

Vaikka maailmantaloudessa kasvu hidastuikin, euroalueen kasvu pysynee alueen historialliseen pitkän aikavälin kasvuvauhtiin verrattuna vielä vahvana. Suomessa viennin kasvu jatkuu hie- man hitaampana, mutta pysynee vielä kohtuullisena. Suomen tuonnin odotetaan kasvavan vientiä enemmän kotitalouksien vahvan rahoitusaseman tukemana. Suomen tuontilukuihin luetaan myös Venäjän transito, jonka arvioidaan kehittyvän suotuisasti Venäjän poliittisen tilanteen vakiinnuttua.

Öljyn hinta vakiintuu todennäköisesti alhaisemmalle tasolle kuin edellisenä vuonna ja Suomessa on toivottavasti parempi työmarkkinarauha, koska yli 90 % maan työvoimasta, mukaanlukien merenkulkijat ja satama- ja kuljetusalan työntekijät, on uuden kollektiivisen työehtosopimuksen piirissä. Uusi työehtosopimus on voimassa 31.1.2003 asti.

Yllämainitut toimintaympäristökijät huomioiden Finnlinesin liikevaihdon ja tuloksen oletetaan kehittyvän positiivisesti vuonna 2001.

TULOSLASKELMA

I 000 EUR	Viite	Konserni		Emoyhtiö	
		2000	1999	2000	1999
Liikevaihto	1	532 074	509 694	32 239	30 734
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista		829	-117		
Liiketoiminnan muut tuotot	2	12 673	9 603	953	157
Materiaalit ja palvelut	3	7 558	12 728		
Henkilöstökulut	4	91 259	92 482	2 320	1 927
Poistot ja arvonalentumiset	5	44 441	42 707	15 629	15 837
Liiketoiminnan muut kulut	6	346 558	314 713	5 064	1 947
Liikevoitto		55 760	56 550	10 179	11 180
Rahoitustuotot ja kulut	7	-14 164	10 777	-9 664	13 638
Tulos ennen satunnaisia eriä		41 596	67 327	515	24 818
Satunnaiset erät	8	-7 012		277	
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		34 584	67 327	792	24 818
Konserniavustukset				31 425	26 846
Tilinpäätössiirrot				-2 618	-8 663
Välittömät verot	9	-8 710	-17 631	-8 101	-11 709
Vähemmistöosuus		-332	-305		
Tilikauden voitto		25 542	49 391	21 498	31 292

TASE

I 000 EUR	Viite	Konserni		Emoyhtiö	
		2000	1999	2000	1999
Vastaavaa					
Käyttöomaisuus ja muut pitkävaikutteiset menot	10				
Aineettomat hyödykkeet		47 212	49 940	1 901	406
Aineelliset hyödykkeet		618 708	665 351	278 851	277 151
Sijoitukset		10 096	9 950	250 925	263 799
		676 016	725 241	531 677	541 356
Vaihto- ja rahoitusomaisuus					
Vaihto-omaisuus	11	3 234	3 717	1 088	
Pitkäaikaiset saamiset	12	625	670	226	339
Lyhytaikaiset saamiset	13	78 769	83 913	72 115	48 858
Rahoitusarvopaperit		58 149	88 000	58 149	88 000
Rahat ja pankkisaamiset		29 184	23 781	23 066	17 300
		169 961	200 081	154 644	154 498
		845 977	925 322	686 321	695 853
Vastattavaa					
Oma pääoma	14				
Osakepääoma		39 958	39 958	39 958	39 958
Ylikurssirahasto		53 731	53 731	53 731	53 731
Vararahasto		1 405	1 405		
Kertyneet voittovarot		264 811	235 581	90 266	79 136
Tilikauden tulos		25 542	49 391	21 498	31 292
		385 447	380 066	205 454	204 117
Vähemmistöosuus		1 503	1 324		
Tilinpäätössiirtojen kertymä	15			207 016	186 753
Vieras pääoma					
Laskennallinen verovelka	16	68 729	68 813		
Pitkäaikainen vieras pääoma	17, 19				
Korollinen		299 604	376 099	186 509	218 478
Koroiton		376	1 447	376	17
		299 980	377 547	186 885	218 495
Lyhytaikainen vieras pääoma	18, 19				
Korollinen		32 244	20 494	31 970	48 788
Koroiton		58 074	77 078	54 996	37 700
		90 318	97 572	86 966	86 488
		845 977	925 322	686 321	695 853

RAHOITUSLASKELMA

I 000 EUR	Viite	Konserni		Emoyhtiö	
		2000	1999	2000	1999
Liiketoiminta					
Liikevoitto		55 760	56 550	10 179	11 180
Poistot ja arvonalentumiset		44 441	42 707	15 629	15 837
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista oikaistuna osingoilla		-744	-665		
Käyttöomaisuuden myyntivoitot, tappiot ja romutukset		-10 990	-848	-933	-28
Muut		-7 012		31 426 ¹⁾	26 846 ¹⁾
		81 455	97 744	56 301	53 835
Käyttöpääoman muutos					
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (+), vähennys (-)		4 917	6 567	-6 315	1 159
Vaihto-omaisuus, lisäys (+), vähennys (-)		483	-1 699		
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+), vähennys (-)		-19 697	-45 565	-1 463	-32 244
		-14 297	-40 697	-7 778	-31 085
Liiketoiminnan kassavirta		67 158	57 047	48 523	22 750
Maksetut korot		-18 450	-12 991	-13 684	-12 285
Toteutuneet kurssierot		-699	18 736	-827	18 442
Maksetut verot		-8 101	-10 879	-8 101	-11 709
		-27 250	-5 134	-22 612	-5 552
Liiketoiminnan nettokassavirta		39 908	51 913	25 911	17 198
Investoinnit					
Käyttöomaisuuden myynti		28 733	10 516	6 247	8 986
Käyttöomaisuusinvestoinnit		-12 814	-163 746	-1 878	-209
Pitkäaikaisten sijoitusten lisäys		-145	-2 516		-2 948
Investointien kassavirta		15 774	-155 746	4 369	5 829
Kassavirta ennen rahoitusta		55 682	-103 833	30 280	23 027
Rahoitus					
Vähemmistöosuuden muutos, lisäys (+), vähennys (-)			735		
Pitkäaikaisten velkojen lyhennykset		-65 089	-44 931	-41 623	-41 751
Pitkäaikaisten velkojen lisäys			169 709		40 199
Maksetut osingot		-20 314	-33 604	-20 314	-33 604
Muut rahoituserät		5 273	5 032	7 570	7 481
Rahoituksen kassavirta		-80 130	96 941	-54 367	-27 675
Likvidien varojen muutos, lisäys (+), vähennys (-)		-24 448	-6 892	-24 087	-4 648
Likvidit varat 1.1. ²⁾		111 781	118 673	105 301	109 949
Likvidit varat 31.12.		87 333	111 781	81 214	105 301

1) Konserniavustukset

2) Rahat ja pankkisaamiset sekä rahoitusomaisuusarvopaperit

TILINPÄÄTÖSPERIAATTEET

Tilinpäätös laaditaan Suomen kirjanpitolain ja Suomessa voimassa olevien säännösten ja määräysten mukaisesti.

KONSOLOIDINTI

Konsernitilinpäätökseen sisältyy emoyhtiön Finnlines Oyj:n lisäksi kaikki ne yhtiöt, joissa Finnlines Oyj:n suora tai välillinen omistus ylittää 50 %:a äänistä.

Konsernitilinpäätös laaditaan hankintamenomenetelmällä.

Keskinäisen omistuksen eliminoinnissa syntynyt tytäryhtiön hankinta-arvon ja hankintahetken oman pääoman välinen ero kohdistetaan aina silloin kun se on mahdollista hankintahetken käyttöomaisuuserille siltä osin kuin niiden käypä arvo ylittää hankintahetken kirja-arvon. Käyttöomaisuuserille kohdistettu osuus poistetaan kyseisen hyödykkeen poistosuunnitelman mukaisesti. Loppuosaa käsitellään liikearvona, joka poistetaan vaiikutusaikanaan, kuitenkin enintään 20 vuodessa.

Tilikauden aikana hankitut tytäryhtiöt sisällytetään konsernitilinpäätökseen hankinta-ajankohdasta lukien.

Konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset, velat, sisäiset katteet ja sisäinen voitonjako eliminoidaan.

Vähemmistöosuus erotetaan omaksi eräkseen tuloslaskelmaan ja taseeseen.

Osakkuusyhtiöt, joissa konserni omistaa 20-50% äänivallasta, yhdistetään pääomaosuusmenetelmällä.

Pääomaosuusmenetelmässä konsernin osuus osakkuusyhtiön tuloksesta ja oman pääoman muusta muutoksesta konserniliikearvon poistolla vähennettynä tuloutetaan tuloslaskelmassa ja lisätään osakkeen arvoon.

Saadut osingot vähennetään näin syntyneestä osakkeiden arvosta.

LIKEVAIHTO

Liikevaihtoon luetaan myyntituotot ja myynnin

kurssierot vähennettynä alennuksilla sekä myyntiin perustuvilla välillisillä veroilla kuten arvonnalisäverolla.

LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan muihin tuottoihin kirjataan omaisuuden myyntivoitot ja muut ei varsinaiseen suoritemyyntiin liittyvät säännölliset tuotot kuten vuokrat.

MATERIAALIT JA PALVELUT

Erään kirjataan aluksilla myytävien tuotteiden ruoka- ja muiden tarvikkeiden ostot sekä sata-matoimintojen tarvikehankinnat. Edellisvuodesta poiketen bunkkeriostot ja bunkkerivaraston muutos on esitetty liiketoiminnan muissa kuluissa. Vertailutietoja on muutettu vastaavasti.

ULKOMAANRAHAN MÄÄRÄISET ERÄT

Ulkomaanrahanmääräiset saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Myyntisaamisten kurssierot kirjataan liikevaihtoon ja ostovelkojen kurssierot kirjataan liiketoiminnan kuluihin. Rahoitukseen liittyvät kurssierot kirjataan rahoituseriin.

Konsernitilinpäätöksen yhteydessä syntyvät ulkomaisten tytäryhtiöiden oman pääoman muutokset kirjataan kertyneisiin voittovaroihin.

Euroalueen ulkopuolisten tytäryhtiöiden tuloslaskelmat muutetaan euroiksi käyttäen kuukauden lopun kurssien perusteella laskettua keskikurssia. Ko. taseet muutetaan euroiksi tilinpäätöspäivän kurssiin. Taseen ja tuloslaskelman välinen muuntoero esitetään kertyneissä voittovaroissa.

JOHDANNAISSOPIMUKSET

Valuuttariskien hallintaan käytettävien johdannaisopimusten, kuten termiinisopimusten, optioiden sekä valuutanvaihtosopimusten toteutuneet arvonneutokset kirjataan rahoituseriin.

Korkoriskien hallintaan käytettävien johdannaisien korkotuotot tai -kulut jaksotetaan sopimus-

ajalle ja niillä oikastaan suojattavan erän korkoja.

Yhtymässä suojaudutaan myös polttoaineen hinnanmuutoksilta sisällyttämällä nk. bunkkerilausekkeita rahtisopimukseen sekä hyödykejohdannaisilla. Näistä johdannaisista syntyvä tulos kirjataan ao. kulueraan, kun vastaava tuotto tai kulu on toteutunut.

KÄYTTÖMAISUUS JA POISTOT

Käyttöomaisuus aktivoidaan välittömästi hankintakustannuksien vähennettynä poistoilla ja muilla vähennyksillä sekä lisätyn paikallisen säännösten mukaan mahdollisesti tehdyillä arvonorotuksilla. Alusten hankintameno on lisäksi aktivoitu rakennusaikaisia rahoituseriä.

Kuluvasta käyttöomaisuudesta tehdään suunnitelman mukaiset tasapoistot, jotka perustuvat hyödykkeen taloudelliseen käyttöikänsä.

Käytetyt poistoajat ovat:

Konserniliikearvo	5 - 20 vuotta
Muut pitkävaikutteiset menot	5 - 10 vuotta
Rakennukset	10 - 40 vuotta
Rakennelmat	5 - 10 vuotta
Alukset ja alusosuudet	30 vuotta
Ahtaustoiminnassa käytetyt koneet ja laitteet	5 - 15 vuotta
Vaunukalusto	10- 20 vuotta
Muut koneet ja laitteet	3 - 5 vuotta

Käytettyinä ostetut alukset poistetaan arvioidun taloudellisen käyttöikänsä mukaisesti.

LEASING

Leasing-vuokrat kirjataan kuluksi leasing-muodosta riippumatta.

VAIHTO-OMAISUUS

Alusten polttoaine-, voiteluöljy-, tarveaine-, ja muonavarastot sekä myyntitavarat aluksilla esi-

tetään vaihto-omaisuutena. Vaihto-omaisuus arvostetaan Fifo-periaatetta noudattaen välittömään hankintamenoon tai sitä alhaisempaan todennäköiseen luovutushintaan.

RAHOITUSOMAISUUSARVOPAPERIT

Se osa konsernin rahavaroista, joka on sijoitettu rahamarkkinainstrumentteihin, sisältyy taseessa rahoitusomaisuusarvopapereihin.

Rahoitusomaisuusarvopaperit, jotka ovat maturiteetiltaan yli vuoden pituisia, arvostetaan hankintamenoon tai sitä alhaisempaan tilinpäätöshetken markkina-arvoon.

ELÄKEKULUT

Eläkekulut kirjataan tulokseen kunkin toimintamaan käytännön mukaisesti. Kaikki kattamaton eläkevastuu kirjataan kuluksi ja velaksi.

SATUNNAISET ERÄT

Satunnaiset tuotot ja kulut ovat tavanomaiseen toimintaan kuulumattomia, olennaisia ja kertaluonteisia tapahtumia, esimerkiksi toiminnoista luopumisen yhteydessä syntyviä tuottoja ja kuluja.

LASKENNALLINEN VEROVELKA

Konsernitilinpäätöksessä kertynyt poistoero ja vapaaehtoiset muut varaukset jaetaan omaan pääoman, kertyneisiin voittovaroihin ja laskennalliseen verovelkaan. Laskennallisessa verovelkassa on 1.1.1999 alkaen huomioitu hyödynnettävissä oleviin tappioihin perustuva verosaaminen.

PAKOLLISET VARAUKSET

Vastaisuudessa toteutuvat menot ja ilmeiset menetykset, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden suorittamiseen konserni on velvoitettu tai sitoutunut ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida, kirjataan tuloslaskelmaan ja taseen pakollisiin varauksiin.

TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
I. LIIKEVAIHTO				
Toimialoittain				
Varustamatoiminta ja merikuljetus	464 826	445 986	32 239	30 734
Satamatoiminta	93 601	89 202		
Eliminoinnit	-26 353	-25 494		
Yhteensä	532 074	509 694	32 239	30 734
Konsernin sisäinen liikevaihto			32 235	30 734
2. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT				
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ¹⁾	10 990	848	933	28
Vuokrat	574	1 099	4	4
Muut ²⁾	1 109	7 656	16	125
Yhteensä	12 673	9 603	953	157
1) v. 2000 pääasiassa alusmyyntivoittoja				
2) v. 1999 pääasiassa Finneagle/Finnclipper-kompensaatiot				
3. MATERIAALIT JA PALVELUT				
Ostot tilikauden aikana				
Ostot	7 758	13 047		
Varaston muutos	-200	-319		
Yhteensä	7 558	12 728		
4. HENKILÖSTÖ JA HENKILÖSTÖKULUT				
Henkilöstö				
Henkilökunnan keskimääräinen lukumäärä	1 937	2 055	23	20
josta varustamatoiminta ja merikuljetukset	1 036	1 158		
ja satamatoiminnot	901	897		
Vuoden alussa yhtymän palveluksessa oli 1 999 henkilöä ja vuoden lopussa 1 731 henkilöä. Emoyhtiön henkilöstömäärä 31.12.2000 toteutettujen fuusioiden jälkeen oli 625.				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	75 175	76 283	1 553	1 345
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	8 280	8 943	608	459
Muut henkilösivukulut	7 804	7 256	159	123
Yhteensä	91 259	92 482	2 320	1 927
Palkat ja palkkiot				
Toimitusjohtajat	1 196	1 180		
Hallituksen jäsenet	99	99	99	99

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
5. POISTOT JA ARVONALENTUMISET				
Suunnitelman mukaiset poistot	44 441	42 707	15 629	15 837
6. LIIKETOIMINNAN MUUT KULUT				
Bunkkerit	66 603	34 468		
Bunkkerivaraston muutos	683	-1 380		
	67 286	33 088		
Muut	279 272	281 625	5 064	1 947
Yhteensä	346 558	314 713	5 064	1 947
7. RAHOITUSTUOTOT JA KULUT				
Tuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä			1 658	905
Muut	46	1 775	20	1 758
Yhteensä	46	1 775	1 678	2 663
Korkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä			1 564	452
Muut	4 739	3 741	4 452	4
Yhteensä	4 739	3 741	6 016	456
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Korkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä				1 585
Muut	476	277		3 432
Yhteensä	476	277		5 017
Muut rahoitustuotot				
Saman konsernin yrityksiltä				
Muut		61	15	
Yhteensä		61	15	
Kurssierot				
Voitot	443	19 393	137	19 576
Tappiot	-1 142	-657	-964	-1 134
Yhteensä	-699	18 736	-827	18 442
Korko- ja muut rahoituskulut				
Korkokulut				
Saman konsernin yrityksille			-1 030	-979
Muut	-18 450	-12 991	-12 655	-11 306
Yhteensä	-18 450	-12 991	-13 685	-12 285
Muut rahoituskulut				
Saman konsernin yrityksille (Arvon alentumiset pysyvien vastaavien sijoituksista, Strömsby-Investin lainan alaskirjaus)				
Muut	-277	-822	-2 723	-655
Yhteensä	-277	-822	-2 861	-655

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-14 164	10 777	-9 664	13 638
Korkotuotot ja -kulut yhteensä				
Korkotuotot	5 215	4 018	6 016	5 473
Korkokulut	-18 450	-12 991	-13 685	-12 285
8. SATUNNAISET ERÄT				
Satunnaiset tuotot (konserniavustus)			31 426	
Fuusiovoitto			277	
Satunnaiset kulut (JIT-Trans)	-7 012			
Yhteensä	-7 012		31 703	
9. VÄLITTÖMÄT VEROT				
Liiketoiminnan verot	-10 743	-17 631	1 013	-3 924
Verot satunnaisista eristä	2 033		-9 114	-7 785
Yhteensä	-8 710	-17 631	-8 101	-11 709
Tilikauden verot	-8 690	-12 459	-7 997	-11 591
Aik.kausien verot	-104	1 580	-104	-118
Laskennallisen verovelan muutos	84	-6 752		
Yhteensä	-8 710	-17 631	-8 101	-11 709

10. KÄYTTÖMAISUUS JA PITKÄAIKAISET SIOITUKSET, Konserni

10.1 Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Muut pitkävaikutteiset menot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2000	60 055	10 217	70 272
Lisäykset		1 001	1 001
Hankintameno 31.12.2000	60 055	11 218	71 273
Kertyneet poistot 1.1.2000	12 520	7 812	20 332
Tilikauden poisto	2 743	986	3 729
Kertyneet poistot 31.12.2000	15 263	8 998	24 061
Tasearvo 31.12.2000	44 792	2 420	47 212

10.2 Aineelliset hyödykkeet

	Maa- ja vesialueet	Rakennukset ja rakennelmat	Alukset	Alusosuudet	Koneet ja kalusto	Ennakkomaksut ja kesken.er.hank.	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2000	8 410	33 537	716 348	161	98 456	790	857 702
Lisäykset		324	6 886		3 889	714	11 813
Vähennykset		-1 332	-26 465		-7 214		-35 011
Siirto erien välillä			1 493			-1 493	
Hankintameno 31.12.2000	8 410	32 529	698 262	161	95 131	11	834 504
Kertyneet poistot 1.1.2000		11 878	132 373	63	48 037		192 351
Vähennysten kertyneet poistot		-1 332	-9 776		-6 160		-17 268
Tilikauden poisto		1 777	29 347	8	9 580		40 712
Kertyneet poistot 1.1.2000		12 323	151 944	71	51 457		215 795
Vähennysten kertyneet poistot		-1 332	-9 776		-6 160		-17 268
Tilikauden poisto		1 777	29 347	8	9 580		40 712
Kertyneet poistot 31.12.2000		12 323	151 944	71	51 457		215 795
Tasearvo 31.12.2000	8 410	20 206	546 318 ¹⁾	90	43 674	11	618 709

10.3 Muut pitkävaikutteiset sijoitukset

	Osuudet omistusyhteisyrityksiltä	Muut osakkeet ja osuudet	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2000	2 933	7 018	9 951
Lisäykset	140	5	145
Hankintameno 31.12.2000	3 073	7 023	10 096
Tasearvo 31.12.2000	3 073	7 023	10 096

1) Alusten tasearvoon sisältyvät rakennusaikaiset aktivoituneet korot 13,6 MEUR

10. KÄYTTÖOMAISUUS JA PITKÄAIKAISET SIOITUKSET, Emoyhtiö

10.1 Aineettomat oikeudet	Muut pitkävaikutteiset menot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2000	1 993	1 993
Hankintameno fuusioituista yhtiöistä 1.1.2000	3 122	3 122
Lisäykset	16	16
Fuusiolisäys	741	741
Hankintameno 31.12.2000	5 872	5 872
Kertyneet poistot 1.1.2000	1 587	1 587
Kertyneet poistot fuusioituista yhtiöistä 1.1.2000	1 609	1 609
Tilikauden poisto	94	94
Tilikauden poistot fuusioituista yhtiöissä	681	681
Kertyneet poistot 31.12.2000	3 971	3 971
Tasearvo 31.12.2000	1 901	1 901

10.2 Aineelliset hyödykkeet

	Rakennukset ja rakennelmat	Alukset ja alusosuudet	Ennakkomaksut ja keskener.hank.	Koneet ja kalusto	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2000		331 570		13 842	345 412
Hankintameno fuusioituista yhtiöistä 1.1.2000	4 770	49 666	790	5 867	61 093
Lisäykset		1 679		198	1 877
Fuusiolisäys	24	397	703	432	1 556
Vähennykset		-5 254		-28	-5 282
Fuusiovähennys		-16 265		-582	-16 847
Siirto erien välillä fuusioituista yhtiöistä		-1 493	-1 493		
Hankintameno 31.12.2000	4 794	363 286		19 729	387 809
Kertyneet poistot 1.1.2000		63 180		5 081	68 261
Kertyneet poistot fuusioituista yhtiöistä 1.1.2000	1 023	28 083		3 647	32 753
Vähennysten kertyneet poistot fuusioituista yhtiöistä		-9 776		-302	-10 078
Tilikauden poisto		14 532		1 003	15 535
Tilikauden poistot fuusioituista yhtiöissä	310	1 437		741	2 488
Kertyneet poistot 31.12.2000	1 333	97 456		10 170	108 959
Tasearvo 31.12.2000	3 461	265 830 ¹⁾		9 559	278 850

1) Alusten tasearvoon sisältyvät rakennusaikaiset aktivoidut korot 13,6 MEUR

10.3 Muut pitkävaikutteiset sijoitukset

	Osuudet saman konsernin yrityksistä	Osuudet omistus-yhteys yrityksistä	Muut osakkeet ja osuudet	Saamiset saman konsernin yrityksiltä	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2000	257 420		6 378		263 798
Fuusioitujen tytäryhtiöiden osakkeiden hankintameno	-18 501				-18 501
Hankintameno fuusioituista yhtiöistä 1.1.2000	4 064	949	290	336	5 639
Fuusiolisäys	1				1
Fuusiovähennys	-12				-12
Tasearvo 31.12.2000	242 971	950	6 668	336	250 925

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
II. VAIHTO-OMAISUUS				
Bunkkerit	1 931	2 614		
Muut	1 303	1 103		
Aineet ja tarvikkeet fuusioduista yhtiöistä			1 089	
	3 234	3 717	1 089	
12. PITKÄAIKAISET SAAMISET				
Lainasaamiset	399	331		
Siirtosaamiset ¹⁾	226	339	226	339
	625	670	226	339
1) Emoyhtiön siirtosaamisissa v. -99 on joukkovelkakirjalainan liikkeeselaskun yhteydessä syntynyt jaksotettu emissiotappio.				
13. LYHYTAIKAISET SAAMISET				
Myyntisaamiset	49 917	55 516		
Myyntisaamiset fuusioduista yhtiöistä			6 727	
Saamiset saman konsernin yrityksiltä				
Lainasaamiset			50 444	45 256
Fuusioitavien ja vastaanottavan yhtiön keskinäiset saamiset/velat			-12 511	
Muut saamiset				187
Muut saamiset fuusioduista yhtiöistä			12 275	
Siirtosaamiset				354
			50 208	45 797
Saamiset omistusyhteisyrittäjiltä			8	
Lainasaamiset	44	83		
Muut saamiset ¹⁾	12 949	17 131	433	6
Muut saamiset fuusioduista yhtiöistä			1 174	
Siirtosaamiset	15 859	11 183	1 347	3 055
Siirtosaamiset fuusioduista yhtiöistä			12 218	
	28 852	28 397	15 180	3 061
	78 769	83 913	72 115	48 858

1) sisältää konsernin Cayman-saarille rekisteröityjen yhtiöiden verotarkastuksissa v. 89-93 maksuunpannut verot. KHO on v. 1999 palauttanut verotuksen uudelleenkäsiteltäväksi.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
14. OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma l.l.	39 958	33 602	39 958	33 602
Osakeannit		6 356		6 356
Osakepääoma 31.12.	39 958	39 958	39 958	39 958
Ylikurssirahasto l.l.	53 731	60 087	53 731	60 087
Osakeannit		-6 356		-6 356
Ylikurssirahasto 31.12.	53 731	53 731	53 731	53 731
Vararahasto l.l.	1 405	1 405		
Vararahasto 31.12.	1 405	1 405		
Edellisten tilikausien voitto l.l.	284 972	269 184	110 428	112 739
Osingonjako	-20 161	-33 603	-20 161	-33 602
Tilikauden tulos	25 542	49 391	21 498	31 291
Edellisten tilikausien voitto 31.12.	290 353	284 972	111 765	110 428
	385 447	380 066	205 454	204 117
Laskelma jakokelpoisista varoista				
Edellisten tilikausien voitto 31.12.	290 353	284 972		
Tilinpäätössiirtojen kertynyt oman pääoman osuus	-159 783	-159 989		
Konserni jakokelpoiset varat 31.12.	130 570	124 983		
15. TILINPÄÄTÖSSIIRROT				
Kertynyt poistoero			207 016	186 752
16. LASKENNALLINEN VEROVELKA				
Laskennallisen veroveljan muutos				
Tilinpäätössiirrot	-84	1 980		
Verokannan muutos		2 603		
Jaksotuserot		2 169		
	-84	6 752		
Laskennallinen verovelka				
Tilinpäätössiirrot	66 560	66 644		
Jaksotuserot	2 169	2 169		
	68 729	68 813		
17. PITKÄAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA				
Joukkovelkakirjalainat	68 637	68 637	68 637	68 637
Lainat rahoituslaitoksilta	226 000	298 761	113 171	143 613
Eläkelainat	4 967	8 035	4 700	6 228
Muut pitkäaikaiset velat	376	2 113		17
Muut pitkäaikaiset velat fuusioiduista yhtiöistä			376	
Yhteensä	299 980	377 547	186 884	218 496
Josta korollisia	299 604	376 099	186 509	218 479

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Pitkäaikaisen lainojen maturiteetti				
Vuosi				
2001	43 627		31 987	
2002	38 597		26 956	
2003	69 171		57 530	
2004	67 888		56 299	
2005	30 042		18 402	
2006 ja myöhemmät	81 107		27 321	
Yhteensä	330 432		218 495	
Pitkäaikaiset velat yli 5 vuotta				
Lainat rahoituslaitoksilta	81 107	110 086	27 321	44 666
Eläkelainat		1 058		1 057
	81 107	111 144	27 321	45 723
18. LYHYTAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA				
Joukkovelkakirjalainat		16 819		16 819
Lainat rahoituslaitoksilta	30 678	2 275	30 442	30 442
Eläkelainat	1 528		1 528	1 528
Ostovelat	25 550	31 857		71
Ostovelat ja agenttitilit fuusioiduista yhtiöistä			1 933	
Velat saman konsernin yrityksille				
Ostovelat				6
Muut velat			39 528	32 234
Fuusioitavien ja vastaanottavan yhtiön keskinäiset saamiset/velat			-3 045	
Muut velat fuusioiduista yhtiöistä			174	
			36 657	32 240
Velat omistusyhteisyrityksille fuusioiduista yhtiöistä			1	
Muut lyhytaikaiset velat	9 888	17 432	98	362
Muut lyhytaikaiset velat fuusioiduista yhtiöistä			4 297	
Siirtovelat	22 674	29 199	3 318	5 026
Fuusioitavien ja vastaanottavan yhtiön keskinäiset saamiset/velat			-27	
Siirtovelat fuusioiduista yhtiöistä			8 719	
Yhteensä	90 318	97 572	86 966	86 488
Josta korollisia	32 244	20 494	31 970	48 789

19. JOUKKOVELKAKIRJALAINAT JA OPTIOLAINAT

Valuutta	Pääoma	Juoksuaika	Korko	Tyyppi
TFIM	200 000	16.6.98-16.6.2003	5,00 %	Bullet, vakuudeton
TEUR	35 000	15.6.99-15.6.2004	4,00 %	Bullet, vakuudeton
TFIM	100 ¹⁾	3.3.97-3.3.2001	koroton	Bullet, optiolaina johdolle

1) Kuhunkin 100 markan nimellisarvoiseen velkakirjaan liittyy yksi optiotodistus, joka oikeuttaa merkitsemään 500 Finnlinesin kahden euron nimellisarvoista osaketta hintaan 22,77 euroa.

	Konserni				Emoyhtiö			
	2000		1999		2000		1999	
ANNETUT VAKUUEDET JA VASTUUSITOUUMUKSET								
Omasta puolesta annetut vakuudet ja vastuusitoumukset	Velka	Vakuuden arvo	Velka	Vakuuden arvo	Velka	Vakuuden arvo	Velka	Vakuuden arvo
Velat, joiden vakuudeksi on annettu aluskiinnityksiä								
Lainat rahoituslaitoksilta	211 222	346 724	248 005	342 603	99 230	202 223	122 333	193 345
	211 222	346 724	248 005	342 603	99 230	202 223	122 333	193 345
Velat joiden vakuudeksi on annettu pantteja								
Muista omista sitoumuksista annetut vakuudet								
Pantit	2 257	2 257	1 314	1 314				
Kiinnitykset	7 439	7 439	8 328	8 328	7 439	7 439	8 328	8 328
	9 696	9 696	9 643	9 643	7 439	7 439	8 328	8 328
Muiden puolesta annetut vakuudet								
Kiinnitykset	191	191	201	201				
	191	191	201	201				
Vakuudet yhteensä	221 109	356 611	257 848	352 447	106 669	209 662	130 661	201 673
Vastuusitoumukset ja muut vastuut								
Muut omat vastuut								
Eläkevastuu								
Muut ¹⁾		7 000			5 659			
		7 000			5 659			
Muut leasing vastuut								
Kertomusvuoden jälkeisenä vuonna		1 640			786			
Sitä seuraavina vuosina		422			130			
		2 062			916			
Leasingvastuut yhteensä		2 062			916			
Muut vastuusitoumukset yhteensä		9 062			6 575			
Johdannaissopimukset								
Korko- ja valuuttajohdannaiset		Sopimusarvo		Käypä arvo				
		5 183		5 183				

1) Sisältää konsernin Cayman-saarille rekisteröityjen yhtiöiden verotarkastuksessa v. 1989-93 maksuunpannut verot. KHO on v. 1999 palauttanut verotuksen uudelleenkäsiteltäväksi.

KONSERNIN OSAKELUETTELO

Tytäryhtiösakkeet

	Kotipaikka	Konsernin omistusosuus(%)	Emoyhtiön omistusosuus(%)
Kotimaiset			
Oy Finnlink Ab	Naantali	100	100
Finnfellows Oy Ltd	Helsinki	100	100
Finnsteve Oy Ab	Helsinki	100	100
Strömsby-Invest Oy Ab	Kirkkonummi	100	80
Optar Oy	Helsinki	100	100
Metropolitan Port Oy Ab	Kirkkonummi	100	100
Oy Intercarriers Ltd	Helsinki	51	100
Kantvikin Satama Oy	Kirkkonummi	100	39,5
Railship Oy Ab	Helsinki	100	100
Finncare Oy	Helsinki	100	100
North Wind Oy	Helsinki	100	100
Kiinteistö Oy LevinTuvat	Kittilä	100	
Ulkomaiset			
Finnlines Deutschland AG	Saksa	100	100
FG-Finance S.A.H.	Luxemburg	100	100
Railship AG	Sveitsi	100	100
FCRS-Shipping Ltd	Cayman-saaret	100	10
FG-Waggon Limited	Cayman-saaret	100	100
Finnmanagement Ltd	Cayman-saaret	100	100
Fennia Shipping Ltd	Cayman-saaret	100	100
Finnlines (Cyprus) Ltd	Kypros	100	100
Railship GmbH & Co. KG	Saksa	100	
Verwaltungsgesellschaft Railship GmbH	Saksa	100	
Partnerreederei MS Railship III	Saksa	100	
Finncarriers GmbH	Saksa	100	
FG-Shipping GmbH	Saksa	100	
Finnlines GmbH	Saksa	100	
Deutsch-Russische Transport & Beteiligungsgesellschaft mbH	Saksa	100	
Finncarriers (UK) Limited	Iso-Britannia	100	100
Finncarriers Limited	Iso-Britannia	100	100
Finncarriers AB	Ruotsi	100	
AB Finnlines Ltd	Ruotsi	100	
Finnlink AB	Ruotsi	100	100
Finncarriers A/S	Norja	100	100
Norsteve Filipstad A/S	Norja	100	
Norsteve Drammen A/S	Norja	100	
Norbalt N.V.	Belgia	100	
Finnlines Belgium N.V.	Belgia	100	50
Finnwest N.V.	Belgia	66,7	33,3
Finnlines Holland B.V	Alankomaat	100	
Finnlines Limited	Iso-Britannia	100	
Finnlines UK Limited	Iso-Britannia	100	

KONSERNIN OSAKELUETTELO (JATKUU)

Osakkuusyhtiöt	Kotipaikka	Konsernin omistusosuus(%)	Emoyhtiön omistusosuus(%)
Kotimaiset			
North Euroway Oy	Kouvola	50	50
Simonaukion Pysäköinti Oy	Helsinki	50	50
Ulkomaiset			
Verwaltungsgesellschaft Team Lines GmbH	Saksa	31,8	
Team Lines GmbH & Co. KG	Saksa	31,8	
Finanglia Ferries Ltd	Iso-Britannia	50	50
Transbaltic Schiffahrt GmbH	Saksa	50	
Poseidon Frachtkontor Junge Sp.z.o.o.	Puola	50	
MS "Pinta" Interscan GmbH & Co.	Saksa	21,05	
MS "Patriot" Interscan GmbH & Co.	Saksa	21,5	
RosEuroTrans	Venäjä	50	
Muut osakkeet ja osuudet			
Kotimaiset			
Steveco Oy	Hamina	19,1	19,1
Elisa Communications Oyj	Helsinki		
Helsinki Exchanges Group	Helsinki		
As Oy Tehtaankatu 10	Helsinki		
As Oy Munkkiniemi	Helsinki		
OKR-Liikkeeseenlaskijat Osuuskunta	Helsinki		
Turun Terminaali Oy Ab	Turku	7,7	7,7
Turun Vapaavarasto	Turku		
Muut yhtiöt (23 kpl)			
Ulkomaiset			
Yhteensä 4 kpl			

TUNNUSLUVUT JA KAAVAT

Miljoonaa euroa	2000	1999	1998	1997	1996
Liikevaihto	532,1	509,7	578,8	414,6	369,2
Osakkuusyhtiöt	0,8	-0,1	-0,1	8,7	-0,3
Liiketoiminnan muut tuotot	12,7	9,6	79,9	1,7	20,2
Liikevoitto	55,8	56,5	159,8	76,5	74,7
% liikevaihdosta	10,5	11,1	27,6	18,4	20,2
Tulos ennen satunnaisia eriä	41,6	67,3	151,8	71,3	67,9
% liikevaihdosta	7,8	13,2	26,2	17,2	18,4
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	34,6	67,3	151,8	71,3	67,4
% liikevaihdosta	6,5	13,2	26,2	17,2	18,3
Tilikauden voitto	25,5	49,4	105,0	58,3	46,9
% liikevaihdosta	4,8	9,7	18,1	14,1	12,7
Bruttoinvestoinnit	12,8	163,8	259,3	131,6	87,4
% liikevaihdosta	2,4	32,1	44,8	31,7	23,7
Oman pääoman tuotto- % (ROE)	8,0	13,3	33,3	24,3	23,8
Sijoitetun pääoman tuotto- % (ROI)	8,2	11,5	29,1	17,0	19,1
Taseen loppusumma	846,0	925,3	816,1	660,0	542,2
Omavaraisuusaste, %	45,7	41,2	44,7	40,5	39,9
Omavaraisuusaste, käyttöomaisuuden markkina-arvolla korjattu, %	48,7	44,0	44,7	45,3	41,9
Gearing (velkaantumisaste), %	63,2	74,9	40,6	77,4	65,8
Henkilöstön keskimääräinen lukumäärä	1 937	2 055	1 992	1 628	1 550
Miljoonaa euroa	2000	1999	1998	1997	1996
Tulos/osake (EPS)	1,53	2,47	5,34	3,04	2,46
Tulos/osake (EPS), ilman laskennallisen verovelan muutosta	1,52	2,81	5,87	3,48	3,06
Tulos/osake (EPS) optiolainojen laimennus- vaikutuksella oikaistuna	1,49	2,40			
Oma pääoma/osake	19,29	19,02	18,23	13,64	11,21
Osinko/osake	1,18	1,01	1,68	0,84	0,67
Osinko/tulos, %	77,1	40,8	31,5	27,7	27,3
Efekttiivinen osinkotuotto, %	6,5	3,3	4,6	2,3	3,5
Hinta/voitto-suhde (P/E)	11,8	12,5	6,9	12,0	7,7
Osakkeen pörssikurssi vuoden lopussa	18,0	31	36,66	36,50	19,00
Markkina-arvo vuoden lopussa, milj. euroa	359,6	619,3	732,5	711,7	364,3
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä, keskimäärin	19 979 000	19 657 000	19 200 000	19 169 000	19 169 000
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä 31.12.	19 979 000	19 979 000	19 499 000	19 169 000	19 169 000

Oman pääoman tuotto- % (ROE) =	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä - tilivuoden verot - laskennallisen verovelan muutos}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus (keskiarvo)}} \times 100$
Sijoitetun pääoman tuotto- % (ROI) =	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä - korkokulut + muut vieraan pääoman kulut}}{\text{Taseen loppusumma - korottomat velat (keskiarvo)}} \times 100$
Omavaraisuusaste, % =	$\frac{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma - saadut ennakot}} \times 100$
Gearing (velkaantumisaste), % =	$\frac{\text{Korolliset nettovelat - rahavarat}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}} \times 100$
Tulos/osake (EPS) =	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä +/- vähemmistön osuus konsernin tuloksesta +/- laskennallisen verovelan muutos - tilikauden verot, joista on eliminoitu satunnaisten erien vaikutus}}{\text{Osakkeiden osakeantikorjattu keskimääräinen lukumäärä}} \times 100$
Oma pääoma/osake =	$\frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Osakkeiden osakeantikorjattu lukumäärä 31.12.}} \times 100$
Osinko/osake =	$\frac{\text{Tilikaudelta jaettu osinko}}{\text{Tilinpäätöspäivän osakeantikorjattu osakemäärä}} \times 100$
Osinko/tulos, %	$\frac{\text{Tilikaudelta jaettu osinko}}{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä +/- vähemmistön osuus konsernin tuloksesta +/- laskennallisen verovelan muutos - tilikauden verot, joista on eliminoitu satunnaisten erien vaikutus}} \times 100$
Efektiiivinen osinkotuotto- % =	$\frac{\text{Osinko/osake}}{\text{Osakkeen osakeantikorjattu pörssikurssi 31.12.}} \times 100$
Hinta/voitto-suhde (P/E) =	$\frac{\text{Osakkeen pörssikurssi 31.12.}}{\text{Tulos/osake}} \times 100$

HALLITUKSEN VOITONJAKOEHDOTUS

Konsernitaseen 31.12.2000 mukaan on konsernin	EUR
Edellisten tilikausien voitto	264 811 000,00
Tilivuoden voitto	25 542 000,00
Voittovarot	290 353 000,00
josta jakokelpoista	130 570 000,00
Emoyhtiön taseen 31.12.1999 mukaan on emoyhtiön	
Edellisten tilikausien voitto	90 266 766,02
Tilivuoden voitto	21 498 172,16
Voittovarot	111 764 938,18

Hallitus ehdottaa, että jakokelpoisista varoista maksetaan 7,00 markkaa eli 1,18 euroa osinkoa jokaiselle 19 978 979 osakkeelle eli yhteensä 139 852 853,00 markkaa eli 23 521 561,36 euroa.

Helsingissä, 13. päivänä helmikuuta 2001

L.J. Jouhki

Jukka Härmälä

Matti Kavetvuo

Antti Lagerroos

Pertti Laine

Jouko K. Leskinen

Thor Björn Lundqvist

Antti Lagerroos
toimitusjohtaja

TILINTARKASTUSKERTOMUS

FINNLINES OYJ:N OSAKKEENOMISTAJILLE

Olemme tarkastaneet Finnlines Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1-31.12. 2000. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää toimintakertomuksen sekä konsernin ja emoyhtiön tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa ja tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu riittävässä laajuudessa sen toteutumiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty hallituksen jäsenten ja toimitusjohtajan

toiminnan lainmukaisuutta osakeyhtiölain säännösten perusteella.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös on laadittu kirjanpitolain sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitettulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin ja emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Tilinpäätös konsernitiilinpäätöksineen voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta. Hallituksen esitys taseen mukaisen jakokelpoisen oman pääoman käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Helsingissä 13. helmikuuta 2001

SVH PriceWaterhouse Coopers Oy
KHT-yhteisö
Henrik Sormunen
KHT

TIETOA FINNLINESIN OSAKKEESTA

OSAKEPÄÄOMA JA OSAKKEET

Finnlines Oyj:n osake noteerattiin ensimmäisen kerran Helsingin Pörssissä vuonna 1990. Yhtiössä on yhden lajin osakkeita ja jokaisella osakkeella on yksi ääni yhtiökokouksessa ja yhtäläinen oikeus osinkoon. Osakkeen nimellisarvo on 2 euroa.

Yhtiön vähimmäispääoma on 15 miljoonaa euroa ja enimmäispääoma 60 miljoonaa euroa, missä rajoissa osakepääomaa voidaan korottaa tai alentaa yhtiöjärjestyksestä muuttamatta. 31.12.2000 yhtiön maksettu ja kaupparekisteriin merkitty osakepääoma oli 39 957 958 euroa. Yhtiön osakkeita oli vuoden 2000 lopussa laskettu liikkeelle 19 978 979 kappaletta.

OSINGONJAKOPOLITIikka

Yhtiön hallituksen osinkopolitiikkana on ollut esittää yhtiökokoukselle hyväksyttäväksi osinkoa, joka noudattelee yhtiön tuloskehitystä ja tulevaisuudennäkymiä. Viideltä viime vuodelta maksetut osingot ovat olleet noin 30 % nettovoitosta. Vuodelta 2000 hallitus esittää osingoksi 1,18 euroa eli 77,1 % nettovoitosta.

OSAKKEEN KURSSIKEHITYS JA VAIHTO VUONNA 2000

Vuoden lopussa Finnlinesin pörssikurssilla mitattu markkina-arvo oli 360 miljoonaa euroa (vuotta aiemmin 619 miljoonaa euroa). Vuoden aikana osakkeen ylin hinta oli 38,80 euroa ja alin 16,45 euroa. Vuoden aikana yhtiön osakkeita vaihdettiin 5,7 miljoonaa kappaletta.

JOHDON OPTIOLAINAT JA OPTIOT

Finnlinesilla on yksi voimassa oleva johdon optiolaina ja yksi voimassa oleva johdolle suunnattu optio-ohjelma. Optiolaina on laskettu liikkeelle vuonna 1997. Laina määrä on 100 000 markkaa ja laina-aika neljä vuotta eli 3.3.1997 - 3.3.2001.

Kuhunkin 100 markan nimellisarvoiseen velkakirjaan liittyy yksi optiotodistus, jolla voi merkitä 500 kahden euron nimellisarvoista osaketta hintaan 22,77 euroa. Osakkeet voidaan merkitä vuosittain 2.1.-30.11., kuitenkin viimeistään 3.3.2001. Vuoden 2000 loppuun mennessä tämän optiolainan perusteella oli merkitty 370 000 osaketta. Yhtiön osakemäärä voi tämän optiolainan perusteella nousta vielä enintään 130 000 ja osakepääoma 260 000 eurolla.

Vuonna 1999 yhtiö laski liikkeelle 600 000 johdolle suunnattua optio-oikeutta, jotka oikeutavat merkitsemään enintään 600 000 Finnlinesin 2 euron nimellisarvoista osaketta. Kukin optio-oikeus oikeuttaa sen haltijan merkitsemään yhden 2 euron nimellisarvoisen osakkeen. Yhtiön osakepääoma voi nousta merkintöjen seurauksena enintään 1 200 000 eurolla. Osakkeet voidaan merkitä ja optiot luovuttaa edelleen 22.3.2001 alkaen. Osakkeet voidaan merkitä vuosittain 2.1.-30.11. Osakkeiden merkintäaika päättyy 22.3.2004. Osakkeen merkintähinta on 38,68 euroa. Tätä hintaa alennetaan osakekohtaisen osingon määrällä. Osakkeet oikeuttavat osinkoon merkitsemispäivästä lukien. Muut oikeudet alkavat osakepääoman korotuksen tultua rekisteröidyksi.

SISÄPIIRI

Finnlines noudattaa sisäpiiriohjeistuksessaan lainsäädäntöä ja Helsingin Pörssin 28.10.1999 julkistamaa sisäpiiriohjetta, joka tuli voimaan 1.3.2000. Yhtiöllä on oma Pörssin Sisäpiiriohjeeseen perustuva sisäpiirisäännöstö.

SUURIMMAT OSAKKAAT 31.12.2000

	kpl	%-osuus osakkeista/äänistä
Veikko Laine Oy	2 135 936	10,69
Thominvest-konserni	2 001 980	10,02
Sampo-konserni	1 490 000	7,46
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	1 384 100	6,93
Stora Enso Oyj	1 104 670	5,53
Pohjola-Yhtiöt	1 040 200	5,21
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Varma-Sampo	951 900	4,76
Dreadnought Finance Oy	545 320	2,73
Kuntien Eläkevakuutus	479 520	2,40
Thomproperties Oy	351 339	1,76
Ulkomaiset ja hallintarekisteröidyt omistusosuudet	2 404 431	12,03
Muut	6 089 583	30,48
Osakemäärä yhteensä	19 978 979	100,00
Konsernin johdon omistus	85 430	0,43

OSAKEOMISTUKSEN JAKAUMA OMISTAJARYHMITÄIN 31.12.2000

	% osakkaista	%-osuus osakkeista/äänistä
Yksityiset yritykset	9,5	35,4
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	1,9	34,0
Julkisyhteisöt	1,6	18,0
Voittoa tavoittelemattomat yhteisöt	5,6	5,4
Kotitaloudet	80,2	6,4
Ulkomaiset omistusosuudet	1,0	0,6
Yhteensä	100,0	100,0

OSAKKEIDEN OMISTUSMÄÄRIEN JAKAUTUMINEN 31.12.2000

Osakkeiden omistuskokouksen osakkeiden määrä	Osakkaat		Osakkeet/Äänet	
	lkm	%	lkm	%
1-100	1 165	36,7	73 913	0,4
101-1.000	1 488	46,9	613 808	3,1
1.001-10.000	420	13,2	1 301 919	6,5
10.001-100.000	77	2,4	2 376 767	11,9
100.001-1.000.000	20	0,6	7 079 231	35,4
1.000.001-	5	0,2	8 531 499	42,7
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta			1 842	0,0
Yhteensä	3 175	100,0	19 978 979	100,0

FINNLINESIN HALLINNOINTIKÄYTÄNTÖ

Finnlinesin konsernihallinnoinnissa noudatetaan Suomen osakeyhtiölakia ja muuta soveltuvaa lainsäädäntöä. Tässä kuvatut toimintaperiaatteet ainoastaan täydentävät voimassa olevien lakien säännöksiä.

HALLITUS

Finnlines Oyj:n hallituksen jäsenet valitsee varsinainen yhtiökokous, joka kokoontuu osakeyhtiölain mukaan vuosittain viimeistään kesäkuun loppuun mennessä. Hallituksen jäsenten toimikausi päättyy vaalia seuraavan ensimmäisen varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Finnlines Oyj:n hallitukseen kuuluu vähintään viisi (5) ja enintään yksitoista (11) jäsentä. Vuonna 2000 yhtiön hallituksessa oli seitsemän (7) jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Hallituksen jäsenten ja puheenjohtajan välillä ei ole erityistä tehtävien ja vastuiden jakoa. Yhtiön toimitusjohtaja on myös hallituksen jäsen. Toimitusjohtajaa lukuunottamatta kaikki hallituksen jäsenet ovat yhtiön ulkopuolisia henkilöitä.

Yhtiön hallituksen tehtävät ja vastuu määräytyvät Suomen osakeyhtiölain sekä muun soveltuvan lainsäädännön pohjalta. Yhtiökokous on yhtiön ylin päättävä elin. Osakeyhtiölain mukaan tietyt tärkeät asiat kuten yhtiöjärjestyksen muuttaminen, tilinpäätösten hyväksyminen, osingon määrästä päättäminen sekä hallituksen jäsenten ja tilintarkastajien valinta kuuluvat yhtiökokouksen yksinomaiseen toimivaltaan. Hallituksella on yleistoimivalta kaikissa niissä yhtiön asioissa, joita ei lain ja yhtiöjärjestyksen nojalla ole määrätty toisten elinten päätettäväksi.

Tilinpäätös laaditaan Suomen kirjanpitolain ja Suomessa voimassa olevien säännösten ja määräysten mukaisesti.

Hallituksen päätehtäviä ovat:

- konsernin liiketoimintastrategioiden vahvistaminen

- toimintasuunnitelmien ja tavoitteiden hyväksyminen ja niiden toteutumisen valvonta
- konsernin investointien kokonaismäärän hyväksyminen sekä suurista ja strategisesti merkittävistä investoinneista, yritysostoista ja omaisuuden myynneistä päättäminen
- yhtiön osinkopolitiikan määrittäminen ja ehdotuksen tekeminen yhtiökokoukselle vuosittain maksettavan osingon määrästä
- konsernin organisaatorakenteen pääpiirteiden vahvistaminen
- toimitusjohtajan nimittäminen sekä hänen palkkionsa määrittäminen
- riskienhallintaan ja sisäiseen valvontaan liittyvät asiat.

Hallituksen jäsenten palkkioista päättää varsinainen yhtiökokous. Hallituksen palkkiot vuonna 2000 olivat seuraavat: puheenjohtaja 100 000 mk/vuosi, varapuheenjohtaja 90 000 mk/vuosi ja jäsenet 80 000 mk/vuosi. Vuonna 2000 hallituksella oli 8 kokousta.

LIIKETOIMINTOJEN ORGANISOINTI JA VASTUUSUHTEET

Toimitusjohtajan tehtävänä on liiketoiminnan johtaminen ja valvominen hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtajaa avustaa tässä työssä konserniesikunta sekä viikoittain kokoontuva johtoryhmä.

Yhtymällä on kaksi liiketoimintayksikköä: varustamotoiminta ja merikuljetukset sekä sata-matoiminnot. Liiketoimintayksiköt vastaavat liiketoiminta-alueestaan, sen tuloksesta ja käytöpääomasta. Konsernin sijoitusomaisuudesta, käyttöomaisuudesta ja investoinneista vastaa konserniesikunta. Konsernin ja liiketoimintayksiköiden tietotekniikasta ja sen kehittämisestä vastaa konsernin tietohallintoyksikkö.

TALOUS JA HENKILÖSTÖHALLINTO

Konsernin sisäisen ja ulkoisen laskennan vastuu on keskitetty konsernin talous- ja hallintoyksikköön, jolle liiketoimintayksiköiden talousosastot raportoivat. Talousyksikkö määrittelee konsernin yhteiset laskentaperiaatteet ja tilinpäätöksen laadintaperiaatteet sekä tuottaa konsernitason konsolidoinnit ja informaation. Kukin konsernin juridinen yhtiö tuottaa talousyksikön valvonnassa oman informaationsa laadittuja ohjeita ja paikallista lainsäädäntöä noudattaen. Konsernin henkilöstöhallinto on keskitetty talous- ja hallintoyksikköön, joka vastaa myös konsernin henkilöstöpolitiikasta ja yleisestä ohjeistuksesta.

RAHOITUS JA RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin rahoitus on keskitetty konsernin rahoitusyksikköön. Konsernin ulkopuoliset pitkäaikaiset lainajärjestelyt hyväksytetään hallituksella. Lyhytaikaisen likviditeetin hallinta on keskitetty konsernin rahoitusyksikköön, joka kontrolloi konsernin kassavaroja. Konsernin sisäisissä maksuissa noudatetaan netotusmenetelmää. Emoyhtiö rahoittaa tytäryhtiöt konsernin sisäisillä lainoilla. Rahoitusriskien hallinta on keskitetty konsernin rahoitusyksikköön, joka suojaa konsernin liiketoimintaa hallituksen hyväksymän rahoituspolitiikan mukaisesti. Keskittämällä pyritään tehokkaaseen riskien hallintaan, kustannussäätöihin ja rahavirtojen optimointiin. Valuuttariskiasemaa tarkastellaan valuutoittain nettopositioina 12 kuukauden budjettikausittain. Konserni pyrkii säilyttämään riittävän maksuvalmiuden kaikissa olosuhteissa. Konsernin sijoitukset ovat lyhytaikaisia ja niitä tehdään ainoastaan korkean luottokelpoisuuden omaavien vastapuolten kanssa. Johdannaispimuksia tehdään vain vakavaraisten pankkien ja luottolaitosten kanssa.

TILINTARKASTUS

Yhtiössä on yksi tilintarkastaja ja yksi varatilintarkastaja. Tilintarkastajan toimikausi on tilikausi. Tilintarkastajan ja varatilintarkastajan on oltava Keskuskauppakamarin hyväksymiä tilintarkastajia tai Keskuskauppakamarin hyväksymiä tilintarkastusyhteisöjä. Yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana toimi vuonna 2000 KHT-yhteisö SVH Pricewaterhouse Coopers Oy, vastuullisena tilintarkastajana KHT Henrik Sormunen ja varatilintarkastajana KHT Anneli Lindroos. Voimassa olevien säännösten mukaisten tehtäviensä lisäksi tilintarkastaja raportoi tarkastushavainnoistaan konsernin johdolle.

MUU RISKIENHALLINTA

Riskiennhallinnalla pyritään tunnistamaan yhtiön toimintaan, omaisuuteen ja henkilöstöön kohdistuvat vahinkoriskit ja minimoimaan vahingot. Käyttöomaisuus- ja toiminnan keskeytymisestä aiheutuvat riskit ovat konsernin lakiasiainyksikön vastuulla. Pääosa konsernin sidotusta pääomasta muodostuu laivastosta. Laivasto vakuutetaan aina täyteen hintaan. Haverit ja konevauriot voivat aiheuttaa toiminnan keskeytyksiä, jotka on katettu loss of earnings -vakuutuksilla. Muu riskienhallintavastuu on hajautettu liiketoimintayksiköihin, jotka käyttävät apunaan konsernin lakiasiainyksikköä, jolle vakuutusten hallinto ja koordinointi on keskitetty. Konsernin asiakasluottotappioiden minimoimiseksi asiakkaiden taloudellinen asema ja luottokelpoisuus ovat jatkuvassa seurannassa.

Tietojärjestelmillä on suuri merkitys konsernin toiminnoissa. Vastuu koko konsernin tietojärjestelmistä ja tietojen hallinnasta on keskitetty konsernin tietohallintoyksikköön. Tietojärjestelmien toimivuus varmistetaan laajoin ja kattavin turvallisuusohjelmin. Viimeisimmän kehityksen hyödyntämiseksi käytetään uusinta teknologiaa ja menetelmiä.

HALLITUS



JOUKO K. LESKINEN

Varatuomari
Hallituksen jäsen
vuodesta 1993

PERTTI LAINE

Veikko Laine Oy:n
toimitusjohtaja
Hallituksen jäsen
vuodesta 1994

MATTI KAVETVUO

Pohjola-Yhtymä Vakuutus
Oy:n toimitusjohtaja
Hallituksen jäsen
vuodesta 2000

THOR BJÖRN LUNDQVIST

Dipl.ekon.
Hallituksen jäsen
vuodesta 1992

JUKKA HÄRMÄLÄ

Varapuheenjohtaja
Vuorineuvos
Stora Enson toimitusjohtaja
Hallituksen jäsen
vuodesta 1989

ANTTI LAGERROOS

Merenkulkuneuvos
Finnlines Oy:n
toimitusjohtaja
Hallituksen jäsen
vuodesta 1999

L.J. JOUHKI

Puheenjohtaja
Thominvest Oy:n
hallituksen puheenjohtaja
Hallituksen jäsen
vuodesta 1989

KONSERNIHALLINTO JA TILINTARKASTAJAT



ANTTI LAGERROOS

Merenkulkuneuvos
Finnlines Oyj:n
toimitusjohtaja

ASSER AHLESKOG
Johtaja
Finnlines Cargo Services



SEIJA TURUNEN

Johtaja
Rahoitus ja viestintä

HANS MARTIN
Toimitusjohtaja
Finnsteve Oy Ab



CHRISTER ANTSON

Johtaja
Talous ja hallinto

CHRISTER BACKMAN
Toimitusjohtaja
Oy Finnlink Ab



LARS TRYGG

Johtaja
Laki- ja vakuutusasiat

ESKO MUSTAMÄKI
Johtaja
Tekniikka ja turvallisuus



KARI SAVOLAINEN

Johtaja
Tietohallinto ja
tutkimus & kehitys

GUNTHER RANKE
Toimitusjohtaja
Finnlines Deutschland AG



























TILINTARKASTAJAT

Varsinainen tilintarkastaja
SVH Pricewaterhouse Coopers Oy
KHT-yhteisö
päävastuullisena tilintarkastajana
KHT Henrik Sormunen

Varatilintarkastaja
Anneli Lindroos
Kauppat.maist., KHT

LAIVASTO 1.1.2001

		Bruttoluku/ Kaistametrejä	Valmistusvuosi
	ANTARES	19.963/2.090	1988
	FINNSAILOR*	20.783/1.350	1987
	ASTREA*	9.528/827	1991
	FINNCLIPPER* FINNEAGLE*	29.841/2.450 29.841/2.450	1999 1999
	AMBER FINNBEAVER FINNOAK	6.620/1.278 5.972/1.016 7.850/1.590	1991 1991 1991/98
	FINNSEAL	7.395/1.212	1991
	AURORA BALTIC EIDER FINNMERCHANT* OIHONNA* TRANSBALTICA*	20.391/2.170 20.865/2.170 21.195/2.170 20.203/2.170 21.224/2.170	1982 1989 1982 1984 1990
	FINNARROW*	25.996/2.400	1996
	FINNBIRCH FINNFOREST	14.059/2.100 15.525/2.100	1978 1978
	FINNKRAFT FINNMASTER FINNREEL	11.530/1.899 11.530/1.899 11.530/1.899	2000 2000 2000
	FINNRIVER FINNROSE	20.172/1.812 20.169/1.812	1979 1978
	FINNFELLOW* FINNMAID*	14.297/1.130 13.730/1.200	1973/89 1972/89
	FINNHANSA* FINNPARTNER* FINNTRADER* TRANSEUROPA*	32.531/3.200 32.534/3.200 32.534/3.200 32.533/3.200	1994 1995 1995 1995
	TRANSFINLANDIA*	19.524/2.240	1981

		Bruttoluku/ Kaistametrejä	Valmistusvuosi
	TRANSLUBECA*	24.727/2.100	1990
	TRANSSUSSIA*	8.432/1.048	1977
	FINNWOOD*	11.839/1.480	1973
	INOWROCLAW	14.786/1.403	1980
	MIRANDA	10.471/1.625	1999
	POLARIS	7.950/610	1988
	RAILSHIP I*	17.864/1.800	1975/79
	RAILSHIP II*	20.077/1.950	1984
	RAILSHIP III*	20.729/1.975	1990
	UNITED CARRIER	12.251/1.690	1998
	UNITED EXPRESS	12.251/1.690	1997
	UNITED TRADER	12.251/1.690	1998
	CUPRIA	10.279/1.182	1977/93
	FORTE (STORO)	3998/-	1989
	LARGO (STORO)	3998/-	1990

Näiden lisäksi vuoden aikana keskimäärin 15 rahdattua pientonnistoalusta.

*Konserniyhtiöiden omistuksessa, yhteensä 21 alusta.

Omistetuissa aluksissa yhteensä 43.710 kaistametriä.

Muut alukset

	Bruttoluku	Valmistusvuosi
CAMILLA	10.085	1982
DEGERO	10.215	1985
FINNFIGHTER	12.582	1978
FOREST ATLANTIC	10.522	1973/84
MEGA/	768	1974/93
MOTTI	5.165	1993
PARA-DUO	2.844	1984/92
PARA-UNO	2.844	1992
TOFTÖN	12.409	1980
WESTÖN	12.409	1979

Muut FG-Shippingin hoitoalukset

(teollisuuskuljetukset)	Bruttoluku	Valmistusvuosi
BOARD	9.066	1987
BOTNIA	9.066	1987/91
BULK	9.066	1987
KALLA	9.066	1986
KEMIRA	5.582	1981
RAUTARUUKKI	1.562	1986
STEEL	1.562	1987/91
TASKU	9.066	1986

OSOITTEITA

FINNLINES OYJ

Lönnrotinkatu 21
FIN-00120 Helsinki
PL 197
FIN-00181 Helsinki
puh. 010 343 50
faksi 010 343 4425
www.finnlines.fi

Porkkalankatu 7
PL 197
FIN-00181 Helsinki
puh. 010 343 50
faksi 010 343 5200
www.finnlines.fi/cargoservices

FINNLINES DEUTSCHLAND AG

Grosse Altefähre 20-22
D-23552 Lübeck
puh. +49 (0) 451 150 70
faksi +49 (0) 451 728 11
www.finnlines.de

OY FINNLINK AB

Satamatie 11
FIN-21100 Naantali
puh. 010 436 7620
faksi 010 436 7680
www.finnlink.fi

FINNSTEVE OY AB

Saukonkuja 5, PL 225
FIN-00181 Helsinki
puh. 010 565 60
faksi (09) 685 7253

Huolintakatu 5, PL 38
FIN-20101 Turku
puh. 010 233 7555
faksi (02) 230 3115
www.finnsteve.fi



Finnlines

Lönnrotinkatu 21
FIN-00120 Helsinki
PL 197, FIN-00181 Helsinki
puh. 010 343 50
faksi 010 343 4425
www.finnlines.fi