

## Ensimmäinen vuosineljännes selvästi tappiollinen

### Yhteenveto vuoden 2009 ensimmäisen neljänneksen avainluvuista

- Liikevaihto laski 10,0 prosenttia 515,7 milj. euroon (572,9 milj.)
- Matkustajaliikenteen eli myytyjen henkilökilometrien määrä oli sama kuin edellisvuonna ja matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 1,1 prosenttiyksikköä 75,9 % prosenttiin (74,8)
- Lentotoiminnan yksikkötuotto tonnikielometrilta laski 9,1 prosenttia, yksikkökustannukset pysyivät lähes viime vuoden tasolla, +0,6 prosenttia
- Liiketappio oli 24,3 milj. euroa (liikevoitto 8,8 milj.)
- Toiminnallinen tulos eli liiketulos ilman kertaluontoisia eriä, myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -47,5 milj. euroa (7,8 milj.) eli -9,2 prosenttia liikevaihdosta
- Tulos ennen veroja oli -25,0 milj. euroa (4,3 milj.)
- Nettovelkaantumisaste maaliskuun lopussa oli 14,9 prosenttia (-16,1) ja leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste 91,5 prosenttia (43,1)
- Taseen rahavarat tilikauden lopussa olivat 374,8 milj. euroa (461,1 milj.)
- Omavaraisuusaste 34,0 prosenttia (43,0)
- Oma pääoma/osake 5,82 euroa (7,42)
- Tulos/osake -0,15 euroa (0,03)
- Sijoitetun pääoman tuotto -5,4 prosenttia (14,2)

Osavuositarkastuksessa vuoden 2008 vertailuluvut esiintyvät sulkeissa vuoden 2009 luvun perässä.

### Toimitusjohtaja Jukka Hienonen osavuosituloksen johdosta:

Toimialamme luvut ovat surullista luettavaa kautta linjan. Kysyntäpohja ja hintataso ovat pehmenneet ja jalan alle on vaikea löytää kiinteää maata. Lentoyhtiöt ovat siirtyneet puolustusasemiin ja koettavat sopeutua tilanteeseen, miten parhaiten taitavat.

Tuloksemme ensimmäiseltä vuosineljännekseltä edustaa valitettavan hyvin koko lentotoimialan tilannetta. Kannattavuuden edellytykset ovat valuneet hiekkään niukentuvan kysynnän ja romahtaneen hintatason vuoksi. Heikentyneet luvut koskevat niin matkustaja- kuin rahtiliikennettäkin.

Aloitimme kapasiteettileikkaukset jo viime vuoden puolella, mutta kustannusten joustokyky, erityisesti Reittiliikenteessä, on heikko. Viime vuonna aloitettu 50 miljoonan euron tulosparannusohjelma sekä tänä vuonna liikkeelle laitettu toinen samansuuruinen ohjelma tuovat helpotusta kustannuspuolelle viiveellä.

Henkilöstökulujen karsimisessa on käytetty pääosin lomautuksia, joiden vaikutus kustannuksiin on irtisanomisia nopeampi. Kuitenkin myös jatkuvia rakenteellisia

uudistuksia tarvitaan, jotta voimme rakentaa tulevaisuuden menestystä. Nykyisillä rakenteilla emme tule selviämään tulevien vuosien kilpailusta.

Pitkäikäisessä lentoyhtiössä on paljon toimintatapoja, jotka jäykistävät kustannusrakennetta. Näistä rakenteista irrottautuminen vaatii pitkäjänteistä työtä. Vain yksi esimerkki muutoksen vaikeudesta on pitkittyneet työehtosopimusneuvottelut lentäjien kanssa. Täysin erilaisessa maailmassa on syntynyt sopimuksia, jotka ovat kustannustasoltaan, tuottavuudeltaan ja joustavuudeltaan kestäättömiä nykytilanteessa.

Työtä tuottavuuden aikaansaamiseksi on tehty Finnairissa jo vuosia ja monilla alueilla on saatu aikaan hyviä tuloksia. Esimerkiksi Finnair Tekniikassa työn tuottavuus ja työtyytyväisyys ovat kasvaneet.

Vuosi 2009 on Finnairille suurten investointien vuosi. Kaukoliikennelaivastomme uudistuu käytännössä vuoden loppuun mennessä. Rahoitusmarkkinoiden kovuudesta huolimatta tämän vuoden rahoituksemme on turvattu. Joustoa lisäävänä tekijänä meillä on lomaliikenteen Boeing 757 -laivasto, jonka kaikki seitsemän vuokrasopimusta päättyy ensi vuonna. Tässä saumassa voimme pohtia, vieläkö jatkamme sopimuksia vai korvaammeko koneet Airbus-kalustolla.

Sopeudumme nykyiseen tilanteeseen leikkaamalla kapasiteettiamme ja kustannuksiamme vaarantamatta kuitenkaan Asia-strategiaamme pitkällä tähtäimellä. Samalla haemme ne liiketoiminnan alueet, joilla meillä on näissäkin oloissa mahdollisuus pärjätä kilpailijoitamme paremmin. Tavoitteemme on varmistaa kilpailukykyämme tulevaa nousua varten.

## Markkinat ja yleiskatsaus

Viime vuonna alkanut kysynnän lasku jatkui lentoliikenteessä tämän vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana. Maailmanlaajuisen taloustilanteen heikkeneminen vähensi sekä matkustaja- että rahtikysyntää. Alkuvuonna Eurooppalaisten lentoyhtiöiden järjestön AEA:n mukaan matkustajakysyntä on vähentynyt keskimäärin yli viisi prosenttia edellisvuodesta ja rahtikysyntä yli 20 prosenttia. IATA ennustaa toimialalle yli viiden miljardin dollarin tappioita vuonna 2009.

Finnairissa yritysmatkustuksen väheneminen alkoi jo vuosi sitten, kiihtyi vuoden 2008 loppua kohden ja on jatkunut edelleen. Yritysten vähentynyt matkustus on näkynyt paitsi kokonaiskysynnän laskuna myös keskihintojen voimakkaana alentumisena. Finnairin reittiliikenteen koneiden käyttöasteita on puolustettu aggressiivisella hinnoittelulla. Myydyt henkilökilometrit laskivat reittiliikenteessä kuitenkin noin viisi prosenttia ja keskihinta yli 13 prosenttia.

Reittiliikenteen kapasiteettia on sopeutettu kysynnän heikentymistä vastaavasti. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä kapasiteetinleikkaus oli kuusi prosenttia edellisvuodesta. Aasian-liikenteessä leikkaus on ollut jopa hieman suurempi. Myös muut lentoyhtiöt ovat leikanneet tarjontaansa Euroopan ja Aasian välillä.

Lomaliikenteessä kysyntä on säilynyt reittiliikennettä parempana. Päättyneellä talvikaudella lomaliikenteen kasvanutta kysyntää varten oli vuokrattuna Espanjasta

laajarunkokone miehistöineen Thaimaan Phuketin suoria välilaskuttomia lentoja varten.

Finnairin kuljettaman rahdin määrä alkoi laskea syksyllä, kun globaalista rahtikysynnän laskusta raportoitiin jo keväällä 2008. Finnairin rahtikysyntä on laskenut noin viidenneksen edellisvuodesta. Rahtivolyyymien lisäksi myös rahdin keskihinta on laskenut lähes 20 prosenttia.

Viime ja tänä vuonna aloitettujen tehostamisohjelmien 100 miljoonan euron vaikutuksen arvioidaan kohdistuvan pääosin kuluvaan vuoteen. Ohjelmat sisältävät erilaisia toiminnallisia tehostamiskohteita sekä noin 50 miljoonan euron säästöt henkilöstökuluissa. Työvoimaresurssin vähentäminen koskee lomautusten kautta yli 6 000 Finnair-konsernilaista. Työpaikkoja on vähennetty pysyvästi noin 600. Kustannusrakenne ei ole kuitenkaan joutanut samassa tahdissa tuottojen laskun kanssa. Tuotto- ja kustannuskehitysten välinen epäsuhta oli merkittävä syy Finnair-konsernin kannattavuuden romahtamiseen ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin täsmällisyys on kehittynyt viime vuodesta merkittävästi. Yhtiö on jälleen eurooppalaisten lentoyhtiöiden kärkiluokkaa. Toimialan palvelututkimuksissa Finnairin palvelu arvioidaan jatkuvasti eurooppalaisen keskiarvon yläpuolelle. Finnair on arvioitu neljän tähden lentoyhtiöksi muun muassa kansainvälisessä Skytrax-luokituksessa. Skytrax on tunnettu tutkimusyritys, joka arvioi kaupallisia lentoyhtiöitä ja niiden palveluita.

Meneillään oleva laivastouudistus tuo Finnairin kaukoliikennelaivastoon tänä vuonna viisi uutta Airbus A330 -laajarunkokonetta, joista ensimmäinen saapui maaliskuussa. Finnairin koko vuoden investointien määrän tänä vuonna arvioidaan nousevan yli 400 miljoonan euron.

## **Taloudellinen tulos 1.1.–31.3.2009**

Tammi-maaliskuussa liikevaihto laski 10,0 prosenttia 515,7 milj. euroon (572,9 milj.). Konsernin toiminnallinen liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia laski edellisvuoden 7,8 milj. euron voitosta 47,5 milj. euron tappioon. Oikaistu liikevoittomarginaali oli -9,2 prosenttia (1,4). Tulos ennen veroja oli -25,0 milj. euroa (4,3 milj.). Johdannaisten käyvän arvon muutoksilla oli ensimmäisen neljänneksen raportoituun tulokseen 23,4 milj. euroa parantava vaikutus. Liiketoiminnan nettorahavirta laski viime vuoden 28,7 milj. eurosta -73,4 milj. euroon. Muutokseen vaikutti heikon tuloksen lisäksi nettokäyttöpääoman heikentyminen, jossa suurimpana tekijänä olivat myynnin laskun seurauksena alentuneet ennakkomaksut. Toisella neljänneksellä nettokäyttöpääoman kassavirtavaikutuksen arvioidaan parantuvan kausittaisen vaihtelun mukaisesti. Ensimmäisen vuosineljänneksen tulos osaketta kohden oli -0,15 euroa (0,03).

Tammi-maaliskuussa Finnair kuljetti loma- ja reittiliikenteessä yhteensä 1,9 milj. matkustajaa. Matkustajaliikenteen kapasiteettia vähennettiin 1,4 prosenttia ja myytyjen henkilökilometrien määrä pysyi edellisen vuoden tasolla, Aasian-liikenteen myytyt henkilökilometrit laskivat 3,4 prosenttia. Kapasiteettileikkausten ansiosta koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 1,1 prosenttiyksikköä 75,9

prosenttiin, mutta heikkeni neljänneksen loppua kohden. Kuljetetun rahdin määrä laski edellisvuodesta 19,6 prosenttia.

Konsernin matkustajaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriltä laskivat 11,1 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden laski 9,8 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot tonnikipometriltä laskivat 18,2 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto tonnikipometriltä laski 9,1 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia laskivat ensimmäisellä neljänneksellä 0,3 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset tarjottua tonnikipometriä kohden nousivat viime vuoden ensimmäisestä neljänneksestä 0,6 prosenttia.

Polttoainekustannukset laskivat ensimmäisellä neljänneksellä 2,5 prosenttia edellisvuoden tammi-maaliskuusta. Vertailussa polttoainekuluiksi on huomioitu myös realisoituneet suojausvoitot ja -tappiot, jotka on kirjattu tuloslaskelman Muut kulut -erään.

Kaluston aineosto- ja huoltokulut nousivat viime vuonna 33,5 prosenttia. Kustannusten kasvun pääasiallisena syynä on kolme isoa moottorihuoltoa. Muut vuokrat -erä nousi 48,3 prosenttia, mikä johtuu pääosin Air Europelta miehistöineen vuokratusta Airbus A330 -koneesta, joka lensi marraskuusta huhtikuuhun lomalentoja Thaimaan Phuketiin.

Kertaluontoisten erien tulosvaikutus oli lentäjien työtaisteluhan takia ensimmäisellä vuosineljänneksellä arviolta noin neljä milj. euroa.

Myynti- ja markkinointikulut laskivat tammi-maaliskuussa 23,9 prosenttia. Henkilöstökulut kokonaisuutena laskivat 3,8 prosenttia edellisvuodesta, mikä johtuu toteutetuista henkilöstövähennystoimista ja lomautuksista.

Kanta-asiakasohjelman bonuspisteiden IFRS-kirjanpitokäytäntö muuttui vuoden alusta. Pistevelka arvostetaan nyt myyntihinnan perusteella käypään arvoon aiemman rajakustannukseen perustuvan arvostuksen sijaan. Finnairin pistevelka alentaa omaa pääomaa nyt noin 42 milj. euroa, kun vaikutus oli aiemmin noin 20 milj. euroa.

## **Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta**

Investoinnit vuoden ensimmäisellä neljänneksellä olivat 128,2 milj. euroa (64,4 milj. euroa). Investointeihin sisältyy kaksi Embraer 190- ja yksi Airbus A330 -lentokonetta sekä yksi A330:n varamoottori. Ennakkomaksut mukaan lukien lentokalusto- ja liitännäisinvestointien rahavirtavaikutus tammi-maaliskuussa oli noin 127 milj. euroa. Uusien lentokoneiden hankintaohjelman ja liitännäisinvestointien rahavirtavaikutus on tänä vuonna runsaat 400 ja ensi vuonna noin 300 milj. euroa. Lopullinen investointien määrä riippuu siitä, mikä määrä lentokoneista hankitaan operatiivisella leasingsopimuksella.

Maaliskuun lopussa taseen rahavarat olivat 374,8 milj. euroa (461,1 milj.). Yhtiön kassa-asema on pidetty vahvana edessä olevien investointien vuoksi. Vuoden 2007

lopulla järjestetyn osakeannin lisäksi yhtiön rahoitusasemaa on vahvistettu luottojärjestelyillä.

Sovittujen, mutta toistaiseksi käyttämättömien luottolupausten määrä on 200 milj. euroa. Tämän lisäksi Finnairilla on Euroopan Investointipankilta 250 milj. euron luottolupaus ja työeläkeyhtiö Ilmariselta yli 400 milj. euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jotka molemmat edellyttävät pankkitakausta. Rahoituksellista joustoa saadaan myös 200 milj. euron yrittäjäohjelmalla.

Nettovelkaantumisaste (gearing) maaliskuun lopussa oli 14,9 prosenttia (-16,1). Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste oli 91,5 prosenttia (43,1). Omavaraisuusaste oli 34,0 prosenttia (43,0).

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliostoista 75 prosenttia seuraavat kuusi kuukautta ja tämän jälkeen seuraavat 24 kuukautta alenevalla suojausasteella. Finnair Lomalennot hintasuojaa sovitun liikenneohjelman mukaista polttoaineen kulutusta suojauspolitiikan puitteissa. Polttoaineen hintasuojauksen instrumenttina käytetään pääosin lentopetrolin ja kaasuöljyn (gasoil) hintaan sidottuja johdannaisia.

IFRS-säännösten mukaisesti Finnairin tuloslaskelman Muut kulut -erään sisältyy myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon muutos vuosineljänneksen aikana. Kyseessä on IFRS-tilinpäätöskäytännön mukainen arvostustappio, joka ei ole realisoitunut eikä sillä ole rahavirtavaikutusta. Tammi-maaliskuussa johdannaisten käyvän arvon muutos oli 23,4 miljoonaa euroa tulosta parantava.

Toiminnalliseen liikevoittoon sisältyy tammi-maaliskuussa 45 milj. euroa johdannaisten realisoituneita tappioita, jotka ovat näkyvät tuloslaskelman polttoainerivillä sekä Muut kulut -erässä. Luku sisältää sekä valuutta- että polttoainejohdannaiset.

Omaan pääomaan sisältyy vaihtelevana eränä suojausrahasto, jonka arvoon öljynhinnan- ja valuuttamuutokset vaikuttavat suoraan. Erän suuruus katsaushetkellä oli -98 milj. euroa, mikä sisältää valuutta- ja polttoainejohdannaiset sekä vähemmässä määrin muita rahoituseriä vähennettynä laskennallisilla veroilla.

Yhdysvaltain dollarin vahvistuminen suhteessa euroon edellisvuoteen verrattuna ei valuuttasuojauksen ansiosta merkittävästi vaikuttanut Finnairin vuoden ensimmäisen neljänneksen toiminnalliseen tulokseen. Maaliskuun lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 75 prosenttia.

## **Osakkeet ja osakepääoma**

Finnairin markkina-arvo oli maaliskuun lopussa 471,5 milj. euroa (930,3) ja päätöskurssi oli 3,68 euroa. Tammi-maaliskuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 5,24 euroa (8,49), alin kurssi 3,52 euroa (6,63) ja keskipurssi 4,42 euroa (7,29). Osakkeita vaihdettiin NASDAQ OMX Helsingin pörssissä 3,4 milj. (28,4) kappaletta arvoltaan 15,2 milj. euroa (207,2).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli maaliskuun lopussa 128 136 115 kappaletta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8), suorien ulkomaisten omistusten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 19,3 prosenttia (21,8).

Tammi-maaliskuussa omia osakkeita ei hankittu eikä luovutettu. Maaliskuun lopussa Finnairilla oli 387 429 kappaletta aikaisempina vuosina hankittuja omia osakkeita, mikä on 0,3 prosenttia maaliskuun viimeisen päivän osakemäärästä.

## Hallinto

26.3.2009 pidetyssä yhtiökokouksessa Finnair Oyj:n hallitukseen seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen loppuun asti kestäväälle kaudelle valittiin entisistä jäsenistä Christoffer Taxell hallituksen puheenjohtajaksi sekä jäseniksi Sigurdur Helgason, Satu Huber, Kari Jordan, Ursula Ranin, Veli Sundbäck ja Pekka Timonen. Lisäksi uutena jäsenenä valittiin Elina Björklund.

Yhtiökokous valitsi varsinaisiksi tilintarkastajiksi KHT Jyri Heikkisen sekä KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n, jossa yhtiön päävastuullisena tilintarkastajana toimii Eero Suomela. Varatilintarkastajiksi valittiin KHT Tuomas Honkamäki ja KHT Timo Takalo.

Finnair-konsernin talousjohtaja Lasse Heinonen nimitettiin Finnairin varatoimitusjohtajaksi 13.1.2009 alkaen. Heinonen jatkaa edelleen konsernin talousjohtajana. Talous- ja rahoitusyksiköiden lisäksi Lasse Heinoselle raportoivat myös Lentotoimintapalveluihin kuuluvat yksiköt maapalveluja tuottava Northport Oy, Finnair Catering Oy, Finnair Tekniikka sekä Finnair Cargo Oy ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy, lentokonelaivastoa hallinnoiva Finnair Aircraft Finance Oy ja kiinteistöpalveluja tuottava Finnair Facilities Management Oy.

1.1.2009 alkaen Finnairin toimitusjohtaja Jukka Hienonen johtaa Reittiliikenneorganisaatiota yhdessä liiketoimintayksikön johtoryhmän kanssa. Lentotoimintaryhmän johtaja Veikko Sievänen toimii lentotoimintaluvan tarkoittamana vastuullisena johtajana (accountable manager). Samalla Sievänen nimitettiin myös konsernin johtoryhmän jäseneksi. Teknisten vastualueiden vastuullisena johtajana (accountable manager) toimii Finnair Tekniikan johtaja Kimmo Soini.

## Henkilöstö

Tammi-maaliskuun aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9 230, mikä on 2,1 prosenttia vähemmän kuin edellisellä vuonna. Reittiliikenteessä työskenteli 4 159 ja lomaliikenteessä 499 henkilöä. Tekniikan sekä catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 3 429 ja matkapalveluiden 997. Muissa toiminnoissa työskenteli 146 henkilöä.

Finnairilla on voimassa olevat työehtosopimukset kuuden henkilöstöjärjestön kanssa kevääseen 2010. Ilmailualan Unionin ja Finnairin Teknisten kanssa neuvotellaan kevään 2009 aikana viimeisen sopimusvuoden palkkaratkaisusta.

Lentäjien työehtosopimus päättyi marraskuun 2008 lopussa ja neuvottelut uudesta sopimuksesta ovat olleet käynnissä jo syksystä lähtien. Finnairin lentäjiä edustava Suomen liikennelentäjien liitto (SLL) aloitti työtaistelun 24.1.2009 julistamalla ylityökiellon. SLL ilmoitti myös jatkavansa työtaistelua päivän mittaisilla lakoilla helmikuussa. Liitto peruutti lakkouhkauksensa ennen lakon alkua. Suurimmat erimielisyydet työnantajan ja työntekijöiden välillä koskevat eläke-etuja, liikkeenjohdon päätöksentekorajoja sekä työaikajärjestelyjä.

Kesäkuussa 2008 aloitetut yt-neuvottelut saatiin päätökseen tämän vuoden tammikuussa koskien kaikkia muita henkilöstöryhmiä paitsi lentäjiä, joiden osalta yt-neuvottelut saatiin päätökseen maaliskuussa.

Helmi-maaliskuussa käynnistettiin yt-neuvottelut Northport Oy:ssä tavoitteena noin 90 henkilötyövuoden vähenemä, mikä toteutuu irtisanomisina, osa-aikaistamisina sekä mahdollisesti myös toimintojen ulkoistamisina. Maaliskuussa Finnair Catering Oy:ssä ja Finnair Tekniikassa käytiin yt-neuvottelut henkilöstön lomautuksista sekä Finnair Reittiliikenteessä ja Matkatoimisto Areassa henkilöstön vähentämisestä.

Kaikkiaan Finnair-konsernin henkilöstösäästötoimet koskevat lomautuksina yli 6 000 työntekijää. Lomautusten kesto vaihtelee pääosin kahdesta viikosta kolmeen kuukauteen. Irtisanomisten kautta henkilöstön määrä on vähentynyt noin 200. Lisäksi noin 400 määräaikaista työsuhdetta päättyy kuluvan kevään aikana.

## **Muutokset laivastossa**

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Reittiliikenne-liiketoiminta-alueeseen kuuluva Finnair Aircraft Finance Oy. Maaliskuun lopussa Finnair-konsernilla oli liikenteessä yhteensä 67 lentokonetta. Finnairin koko laivaston keski-ikä on 6,3 vuotta ja Euroopan-liikenteessä olevan kaluston noin viisi vuotta.

Euroopan- ja kotimaanliikenteen laivasto kasvoi ensimmäisellä neljänneksellä kahdella satapaikkaisella Embraer 190 -koneella. Embraer-koneita on yhteensä 20 ja Airbus A320 -perheen koneita 29. Finnairin laajarunkolaivastoon liittyi maaliskuussa yhtiön ensimmäinen Airbus A330-300 -kone. Samalla Finnairin laivastosta poistui yksi Boeing MD-11 -kone. Finnairilla on yhteensä 11 kaukoliikennekonetta.

Laajarunkokaluston uudistaminen jatkuu tänä vuonna siten, että uusia Airbus A330-300 -kaukoliikennekoneita hankitaan vielä neljä ja ensi vuonna vähintään kolme. Airbus-koneet korvaavat Finnairin laivastosta poistuvat viisi Boeing MD-11 -konetta vuoden 2010 alussa. Kahden Finnairin omistuksessa olevan koneen myynnistä Aeroflot Cargolle on sovittu. Koneet ovat Finnairin omistuksessa, kunnes kaupan loppuhinta on saatu. Muut neljä MD-11-konetta ovat vuokrattuja ja niiden sopimukset päättyvät vuoden kuluessa.

Laivastouudistus harmonisoi Finnairin reittiliikennelaivastoa. Konetyyppien väheneminen tehostaa kustannusrakennetta yksinkertaistuvan miehistönkäytön ja huoltotoiminnan ansiosta.

Finnair Lomalentojen käytössä olevien Boeing 757 -koneiden vuokrasopimukset ovat voimassa vuoteen 2010, minkä jälkeen niitä voidaan tarvittaessa jatkaa nykyehdoilla

kahdesti aina kaksi vuotta kerrallaan. Yhtiö arvioi ennen mahdollista jatkopäätöstä, mikä on tehokkain tapa lomalentojen hoitamiseen.

## **Ympäristö ja yhteiskuntavastuu**

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa toiminnassaan ja päätöksenteossaan. Finnairin ympäristö- ja yhteiskuntavastuuasioita esitellään tarkemmin vuosikertomuksessa ja Finnairin internetsivuilla.

EU hyväksyi viime vuonna mallin päästökaupan toteuttamiseksi lentoliikenteessä vuodesta 2012 alkaen. Päästökaupan laskentaperiaatteissa otetaan huomioon polttoaineenkulutus suhteessa tuotettuun suoritteeseen. Finnair pyrkii osana eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteisöä vaikuttamaan, että järjestelmästä tulisi maailmanlaajuinen eikä se vääristäisi toimialan kilpailua. Lisäksi Finnair liittyi jäseneksi kansainväliseen Aviation Global Deal ryhmään, joka esittää mallia kansainvälisen päästökaupan sektorisopimuksen pohjaksi.

Finnair on uudistanut lentokalustoaan systemaattisesti vuodesta 1999 lähtien. Euroopan- ja kotimaanliikenteen Airbus A320- ja Embraer-koneperheet edustavat uusinta teknologiaa. Moderni laivasto on ekotehokas sekä hiilidioksidi- että melupäästöjen suhteen. Käynnissä oleva kaukoliikennelaivaston uudistus vaikuttaa päästömääriin huomattavasti. Airbus A330 pudottaa polttoaineenkulutus- ja päästöindeksiä noin kahdellakymmenellä prosentilla verrattuna MD-11 -koneisiin.

Finnair osallistuu aktiivisesti ympäristöyhteistyöhön sidosryhmiensä kanssa. Uusi päästölaskuri sekä yhteiskuntavastuuraportti ilmestyvät toukokuussa. Lisäksi Finnair raportoi ympäristövaikutustaan kansainvälisessä CDP (carbon disclosure project) hankkeessa jo kolmatta vuotta.

## **Liiketoiminta-alueiden kehitys**

Finnair-konsernin tilinpäätöksen ensisijainen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoivat liiketoiminta-alueet ovat Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

### **Reittiliikenne**

Liiketoiminta-alue vastaa reittimatkustajaliikenteen ja rahdin myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan sekä rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt ja lentokoneet. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat yksiköt ja yhtiöt ovat Finnair Reittiliikenne, Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy.

Tammi-maaliskuussa liiketoiminta-alueen liikevaihto laski 15,7 prosenttia ja oli 353,8 milj. euroa (419,6 milj.). Toiminnallinen liiketappio oli 50,3 milj. euroa (-3,7 milj.).

Reittiliikenteen matkustajamäärä tammi-maaliskuussa oli runsaat 1,5 miljoonaa. Reittiliikenteen myydyt henkilökilometrit vähenivät 4,9 prosenttia samalla kun



kapasiteettia leikattiin 6,0 prosenttia, mikä paransi matkustajakäyttöastetta edellisvuodesta vajaalla prosenttiyksiköllä 69,5 prosenttiin.

Ensimmäisellä neljänneksellä matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto laski 13,5 prosenttia. Yksikkötuottojen alenemiseen vaikutti liikematkustuksen romahtaminen 30 prosentilla ja kysynnän siirtyminen halvempiin hintaluokkiin. Vuosineljännesten tuloskehityksen tarkastelussa on syytä myös huomioida, että pääsiäinen, joka vähentää korkeahintaisempaa liikematkustusta, ajoittuu tänä vuonna toiselle vuosineljännekselle, kun se viime vuonna oli ensimmäisellä neljänneksellä.

Rahtituotot ovat yli kymmenen prosenttia koko reittiliikenteen tuotoista. Finnairin rahtiliiketoiminnan kannattavuus on heikentynyt nopeasti maailmanlaajuisen taloustilanteen vuoksi. Rahdin yksikkötuotot reittiliikenteessä tammi-maaliskuussa laskivat 19,1 prosenttia. Reittiliikenteessä kuljetettujen rahtikilojen määrä laski 19,3 prosenttia. Aasian-liikenteessä kuljetetun rahdin määrä laski edellisvuodesta 22,8 prosenttia.

Finnairin reittiverkostossa tehdään kapasiteetin supistuksia vähentämällä vuoroja Euroopan- ja Aasian-reiteiltä. Toisaalta Euroopan kesäkohteita on avattu tänäkin kesänä, mutta alemmalla istuintarjonnalla. Tokioon ja New Yorkiin lennetään kesäkuukausina kolme lisävuoroa viikossa. Tokion-reittiä operoidaan päivittäin ja New Yorkin -reittiä kymmenen kertaa viikossa. Reittiliikenteen henkilökilometritarjonta on nykyisellä liikenneohjelmalla lähes kahdeksan prosenttia viimevuotista alempi.

Kansainvälisessä matkustajareittiliikenteessä Finnair on kasvattanut markkinaosuuttaan pääkilpailijoihin verrattuna. Kotimaan liikenteessä Finnairin markkinaosuus on laskenut johtuen ensisijaisesti lyhyiden reittien leikkauksista.

Tammi-maaliskuun aikana reittiliikenteen lentojen saapumistäsmällisyys parani 16,6 prosenttiyksikköä edellisvuodesta 87,3 prosenttiin (70,7). Finnairin täsmällisyys kuuluu eurooppalaisten lentoyhtiöiden kärkiryhmään.

Myös Finnairin rahtiyhtiöt, Finnair Cargo Oy ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy, ovat kärsineet taloudellisesta laskusuhdanteesta. Rahtikysyntä on romahtanut maailmanlaajuisesti yli 20 prosenttia. Kasvaneen ylitarjonnan seurauksena myös hintataso on laskenut jyrkästi. Vientiteollisuus Skandinavian maissa on vähentynyt 25–35 prosenttia. Myös Aasian kansantaloudet kärsivät vientiteollisuuden lamasta. Esimerkiksi Japanin vienti on laskenut yli 40 prosenttia ja bruttokansantuote kymmenen prosenttia.

Toimintoja Finnairin rahtiyhtiöissä on sopeutettu voimakkaasti. Erityisesti terminaaliyhtiössä on pystytty henkilöstöresurssit saattamaan laskeneita rahtimääriä vastaaviksi.

## **Lomaliikenne**

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat - valmismatkayhtiöstä, sen Virossa toimivasta tytäryhtiöstä Horizon Travelista ja Pietarissa toimivista tytäryhtiöstä Calypsosta sekä Suomessa toimivasta nuorisomatkailuun keskittyvästä takeOFF-brandistä. Aurinkomatkat on Suomen

suurin matkanjärjestäjä yli 35 prosentin markkinaosuudella. Finnair Lomalennoilla on vahva markkinajohtajuus lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa ja sen asiakkaina ovat kaikki Suomen suurimmat matkanjärjestäjät. Matkanjärjestäjät ostavat valmismatkatuotantoaan varten käyttöönsä haluamansa lentosarjat lomakohteisiin kesä- tai talviliikennekausiksi.

Liiketoiminta-alueen ensimmäisen neljänneksen liikevaihto nousi 6,8 prosenttia 148,8 milj. euroon (139,3 milj.). Toiminnallinen liikevoitto laski 50,5 prosenttia ja oli 5,5 milj. euroa (11,1 milj.).

Tammi-maaliskuussa Finnair Lomalennoilla oli runsaat 360 000 matkustajaa, mikä on viisi prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Oman Boeing 757 -laivaston lisäksi Lomalennot vuokrasi Air Europalta 299-paikkaisen Airbus A330 -laajarunkokoneen miehistöineen Thaimaan Phuketin lentoja varten talvikaudeksi 2008/09.

Tarjottujen henkilökilometrien määrä kasvoi 12,0 prosenttia. Finnair Lomalentojen mydyt henkilökilometrit ovat olleet koko talviliikennekauden selvästi edellisvuotta korkeammat. Talvikauden kaukoliikenteen osuuden kasvaessa myydyissä henkilökilometreissä laskettu suorite nousi 10,6 prosenttia edellisvuodesta. Lomalentojen matkustajakäyttöaste laski siten 1,2 prosenttiyksikköä 91,7 prosenttiin.

Talouden taantuman ja epävarmuuden takia kuluttajat ostavat matkansa entistä lähempänä matka-ajankohtaa. Hyvän alkutalven jälkeen matkojen kysyntä väheni selvästi maaliskuussa. Valmismatkoja myytiin aikaisempaa enemmän viime hetken alennuksilla, mikä heikensi matkanjärjestäjien tulosta. Myös kesän valmismatkojen kysyntä on edellisvuotista vaisumpaa.

Matkanjärjestäjien kapasiteetin supistukset heikentävät Lomalentojen laivastonkäytön tehokkuutta toisella ja kolmannella neljänneksellä. Myös Aurinkomatkat on sopeuttanut kesän tarjontaansa vastaamaan kysyntätilannetta. Seuraavan talvikauden matkojen myynti on vasta käynnistynyt.

Pietarin markkinoilla Aurinkomatkojen oma tuotanto on käynnistynyt lupaavasti. Talven kohteet Thaimaa, Israel, Egypti ja Intia saatiin hyvin myydyksi. Asiakastytyväisyys on korkealla tasolla. Taantuman takia kasvutavoitteita Venäjän markkinoilla on leikattu. Virossa lomamatkojen kysyntä on pudonnut selvästi.

### **Lentotoimintapalvelut**

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin cateringtoiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös valtaosa konsernin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnin ja ylläpidon sekä toimitilapalvelujen hankinta. Lentotoimintapalvelujen liiketoiminta koostuu pääosin konsernin sisäisestä palvelutuotannosta. Liiketoiminta-alueen liikevaihdosta 25 prosenttia muodostuu konsernin ulkopuolisesta liiketoiminnasta.

Tammi-maaliskuussa Lentotoimintapalveluiden liikevaihto nousi 2,6 prosenttia 112,8 milj. euroon. Toiminnallinen liikevoitto laski edellisvuodesta 8,0 prosenttia ja oli 2,3 milj. euroa (2,5 milj. euroa).

Lentotoimintapalveluiden taloudellinen ja tuotannollinen tilanne ja näkymä ovat heikentyneet pääasiakkaiden liikenteen supistumisen myötä.

Finnair Cateringin ensimmäinen vuosineljännes oli tuloksellisesti vielä kohtuullinen. Lentomatikustajien määrä on kuitenkin vähentynyt ja matkustuksen rakenne on muuttunut alkuvuonna ratkaisevasti, mikä on vähentänyt selvästi muun muassa bisnesluokan ateriamenekkiä sekä myymälämyyntiä. Toiminnan arvioidaan myös jatkuvan aiempaa heikompana. Finnair Catering Oy:ssä käytiin maaliskuussa yt-neuvottelut koko henkilöstön lomauttamiseksi. Lomautusten kesto vaihtelee kahdesta viikosta kolmeen kuukauteen työtehtävästä ja -tilanteesta riippuen.

Finnair Tekniikan taloudellinen tilanne on myös heikentynyt, mikä johtuu sekä Finnairin että konsernin ulkopuolisten asiakasyritysten liikenneleikkauksista. Finnair Tekniikassa alentunut kysyntä on johtanut keskimäärin neljän viikon mittaisiin lomautuksiin koko henkilökunnassa.

Maapalveluja tuottava Northport Oy on edelleen tappiollinen. Maapalvelutoiminnan laatu on kuitenkin parantunut merkittävästi edellisestä vuodesta. Helmikuussa aloitettiin yt-neuvottelut. Northportissa tavoitteena on noin 90 henkilötyövuoden vähennys mahdollisten irtisanomisten, osa-aikaistamisten sekä toimintojen ulkoistamisten kautta. Tämän lisäksi mahdolliset lomautukset koskevat koko Northport Oy:n henkilökuntaa.

Finnair Tekniikan ja Northport Oy:n toiminnalliset liiketulokset olivat tammi-maaliskuussa lievästi tappiollisia. Finnair Catering Oy:n toiminnallinen liiketulos oli tehokkaan sopeutumisen ansiosta voitollinen.

## **Matkapalvelut**

Liiketoiminta-alue koostuu konsernin matkatoimistoista; Areasta sekä Suomen Matkatoimistosta ja sen Baltian maissa toimivasta tytäryhtiöstä Estravelista sekä tietojärjestelmiä ja matkailun varausjärjestelmää myyvästä Amadeus Finland Oy:sta. Suomen Matkatoimisto (SMT) ja Area ovat Suomen johtavia matkatoimistoja ja Estravel on Baltian johtavia matkatoimistoja.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto ensimmäisellä vuosineljänneksellä laski 28,0 prosenttia 15,2 milj. euroon (21,1 milj. euroa). Toiminnallinen liiketappio oli 1,5 milj. euroon (liikevoitto 0,4 milj. euroa).

Liikematkustuksen raju 30 prosentin supistuminen heijastui matkatoimistojen myyntiin ja tulokseen. Henkilöstön vähennykset ja lomautukset eivät ehtineet vielä vaikuttaa matkatoimistojen ensimmäisen neljänneksen tulokseen. Suomessa matkatoimistojen henkilöstö vähenee syksyyn mennessä noin sadalla hengellä, mikä vastaa 17 prosenttia henkilöstöstä. Tämän lisäksi toteutetaan 4-8 viikon lomautukset.

Taantuma näkyy selvästi myös Baltian markkinoilla. SMT-konserniin kuuluva Estravel on sopeuttanut toimintaansa henkilöstövähennyksin. Virossa yhtiön markkinaosuus on 40 prosenttia.

Matkapalveluihin kuuluvan Amadeus Finlandin liikevaihto laski hieman matkustusvolyymien supistuessa.

## **Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet**

Finnairin reittiverkoston on viime vuosina kehitetty palvelemaan Helsingin kautta kulkevaa Euroopan ja Aasian välistä liikennettä. Samalla suomalaisille tarjoutuu tehokkaat ja monipuoliset yhteydet maailmalle.

Finnairilla on talvikaudella 55 viikoittaista välilaskutonta reittilentoa kymmeneen Aasian-kohteeseen. Finnairin Aasian-kohteet ovat Bangkok, Delhi, Hongkong, Mumbai, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Soul ja Tokio. Mumbain-reittiä ei lennetä kesäkaudella.

Finnairin Aasian-verkoston kytkeytyy 34 Euroopan- ja 12 kotimaan kohdetta. Samalla tarjotaan runsas valikoima suoria yhteyksiä Suomesta muualle Eurooppaan.

Tammikuussa Finnair lisäsi Brysselin-vuorojen määrää. Uusi yöpyvä vuoro palvelee hyvin erityisesti liikematkustajia Brysselistä Helsinkiin.

Maaliskuussa Finnair aloitti suorat lennot Turkin Istanbuliin. Turkista on Istanbulin-reitin myötä hyvät yhteydet Helsingin kautta Skandinaviaan, Baltiaan ja Finnairin Aasian-verkoston.

Kesäkaudella Finnair liikennöi myös Ljubljanaan, Krakovaan, Venetsiaan, Pinaan ja Bergeniin. Lennot Ljubljanaan aloitettiin maaliskuun lopussa, Krakovaan ja Venetsiaan huhtikuun alussa. Pisan- ja Bergenin-reitit käynnistyvät toukokuussa. Lisäksi Tokioon lennetään kesä-syyskuussa päivittäin normaalin neljän viikkovuoron sijasta ja New Yorkiin lennetään kymmenen kertaa viikossa.

Finnairin reittilentolaivaston matkustamojen sisustus uusiutuu parhaillaan. Uudistus tehdään kustannustehokkaasti normaalin materiaalien kierron mukaan. Uusi sisustusilme otettiin käyttöön ensimmäisenä uudessa Airbus A330 -koneessa, joka lähti ensilennolleen 6.4. Tänä vuonna Finnair vastaanottaa vielä neljä A330-konetta, joissa kaikissa on uusi sisustusilme. Virkapukujen uudistusta lykättiin taloudellisesta tilanteesta johtuen.

Lomalentojen laivasto koostuu seitsemästä Boeing 757 -koneesta. Kasvaneen kysynnän tarpeisiin Finnair Lomalennot vuokrasi talvikaudeksi Airbus A330 -laajarunkokoneen, jolla lennettiin välilaskuttomat lennot Thaimaan Phuketiin. Kesäkaudella Lomalennot lentää tilauslentoliikenteen lisäksi niin sanottuja lomareittejä muun muassa Bostoniin ja Torontoon.

## **Lähiajan riskit ja epävarmuustekijät**

Rahoitusmarkkinoiden kiristyminen on nostanut toteutuvaa rahoituskustannusta ennakoitua korkeammaksi. Rahoituksen saatavuus on vaikeutunut, mutta rahoituksen riittävyttä ei kuitenkaan pidetä riskinä vuoden 2009 aikana. Finanssikriisi heijastuu Finnairin laivastouudistuksen rahoittamiseen ensisijaisesti vieraan pääoman kustannusten sekä leasingsopimusten hintatason kautta.

Riskinä uusien koneiden hankinnassa on, että kysyntä laskee voimakkaammin kuin kapasiteettia voidaan mielekkäästi vähentää. Finnairin lomaliikenteen seitsemän Boeing 757 -koneiden vuokrasopimukset päättyvät vuonna 2010, jolloin voidaan optimoida reitti- ja lomaliikennelaivastojen koko ja konetyyppirakenne kysyntäennusteiden mukaiseksi.

Polttoainekustannukset ovat noin viidenneksen konsernin kustannuksista ja yksi merkittävimmistä kustannusten epävarmuustekijöitä. Myös valuuttamuutokset muodostavat riskin. Finnair varautuu polttoaineen ja valuuttakurssien heilahtelua vastaan tekemällä optio- ja termiinisopimuksia. Myös suojausjärjestelyjen kustannusten nousu muodostaa riskin.

Finnairin harjoittama suojauspolitiikka vaimentaa polttoaineen hinnanmuutoksia. Finnairin yli 70 prosentin suojausaste seuraavan puolen vuoden aikana hidastaa lentokerosiinin markkinahinnan laskun hyödyn siirtymistä yhtiön polttoainekustannuksiin. Suojaustappiot painottuvat vuoden ensimmäiseen puoliskoon. Finnairin suhteelliseen kustannuskilpailuasemaan vaikuttaa myös kilpailijoiden polttoaineen suojauspolitiikka. Keskeiset kilpailijat noudattavat suojauspolitiikassaan samantyyppisiä periaatteita kuin Finnair. Mikäli polttoaineen markkinahinta kohoaa, Finnairin suojaustappiot pienenevät.

Lentotoimiala on yksi suhdanneherkimmistä toimialoista globaalisti. Bruttokansantuotteen ja kansainvälisen kaupan kehitys vaikuttavat voimakkaasti lentoliikenteen matkustaja- ja rahtikysynnän kehitykseen. Kotimaisen kuluttajaluottamuksen heikentyminen saattaa vaikuttaa laskevasti lomaliikenteen ja reittiliikenteen vapaa-ajan matkojen kysyntään. Asiakaskunnan taloudelliset vaikeudet lisäävät luottotappioriskiä tulevaisuudessa. Matkustaja- ja rahtiliikenteen varauskannan lyhyden takia ennustaminen pitkälle tulevaisuuteen on vaikeaa.

Yhden prosenttiyksikön muutos matkustajakäyttöasteessä vaikuttaa noin 15 miljoonaa euroa konsernin liiketulokseen. Yhden prosentin muutos matkustajaliikenteen keskituotossa vaikuttaa niin ikään noin 15 miljoonaa euroa konsernin liiketulokseen.

Neuvottelut 30.11.2008 päättyneestä lentäjien työehtosopimuksesta ovat käynnissä. Ilmailualan Unionin ja Finnairin Teknisten kanssa neuvotellaan kevään 2009 aikana viimeisen sopimusvuoden palkkaratkaisusta. Mahdollisen työtaistelun riskin toteutuessa Finnairin liikenteen pysähtyminen aiheuttaa arviolta noin kolmen miljoonan euron päivittäiset tappiot. Lisäksi liikenteen häiriöiden luoma epävarmuus heijastuu kielteisesti myös lakkoa ympäröivien päivien kysyntään.

## **Näkymät**

Alkaneesta vuodesta arvioidaan tulevan erittäin vaikea lentoyhtiöiden talouskehitykselle. Finnair pitää kiinni Aasian-strategjastaan. Reittiliikenteen pitkän ajan tavoitteena on kasvaa Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä käyttäen Helsinkiä maantieteellisesti ja liikenteellisesti ihanteellisena koneenvaihtoasemana.

Finnairilla on varmistettuja luottolupauksia 200 miljoonan euron arvosta sekä pankkitakauksen edellyttävät 250 miljoonan euron luottolupaus Euroopan investointipankilta ja runsaan 400 miljoonan euron eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron yritystodistusohjelma.

Airbus A330 -laivaston käyttöönotto jatkuu toisella vuosineljänneksellä. Lentäjien muutuskoulutuksesta sekä uuden konetyypin teknisestä käyttöönotosta syntyy lisäkuluja. Viides koneyksilö saapuu vuoden viimeisellä neljänneksellä.

Finnairin polttoainekustannusten arvioidaan olevan kuluvana vuonna viimevuotista alemmat polttoaineen laskeneen hinnan ja koneiden parantuneen polttoainetalouden ansiosta. Nykyisellä hintatasolla polttoainekulujen arvioidaan vuonna 2009 olevan noin 23 prosenttia Finnairin liikevaihdosta, kun vastaava prosentti viime vuonna oli 24,6.

Yritysmatkustuksen kysynnän laskun arvioidaan jatkuvan vielä toisella vuosineljänneksellä. Nyt tehdyillä sopeutus päätöksillä Finnairin reittiliikenteen koko vuoden 2009 kapasiteetti laskee noin kahdeksan prosenttia vuoteen 2008 verrattuna. Toisella neljänneksellä kapasiteetin leikkaus on noin kymmenen prosenttia. Kapasiteetin lisäleikkausten arvioidaan parantavan matkustajakäyttöastetta.

Kesän lomamatkojen kysynnän arvioidaan supistuvan viime vuoden huipputasosta. Hintatason heikentymisen välttämiseksi Aurinkomatkat on sopeuttanut tarjontaansa ja Finnair lento-ohjelmaansa vastaamaan heikentyneitä kysyntää. Lentokoneiden ylitarjonnan takia koneiden ja miehistöjen vuokraus ulkomaille ei tänä kesänä näytä mahdolliselta.

Rahtikysyntä on riippuvaista teollisuuden investoinneista ja kestokulutustavaramarkkinoista. Vasta sentimentin muutos maailmantaloudessa mahdollistaa rahtikysynnän kääntymisen kasvuun. Myös liikematkustuksen kääntyminen kasvuun edellyttää selvää muutosta kansainvälisessä kaupassa.

Finnair-konsernissa on meneillään yhteensä noin 100 miljoonan euron tehostamisohjelmat, joiden kustannussäästövaikutuksen arvioidaan kohdistuvan pääosin kuluvaan vuoteen. Ohjelmien toteuttaminen edellyttää vielä lisäsäästöjä toiminnan kaikilla osa-alueilla, myös henkilöstökustannuksissa.

Toisen vuosineljänneksen arvioidaan jäävän selvästi tappiolliseksi. Koko vuoden toiminnalliseen tulokseen vaikuttavat olennaisesti kysyntätilanne ja kustannuskehitys. Näkyvyys loppuvuodelle on rajallinen, mutta nähtävissä olevalla kehityksellä ei ole edellytyksiä voitolliseen koko vuoden toiminnalliseen tulokseen.

FINNAIR OYJ  
Hallitus

Lisätietoja antavat:

talousjohtaja, varatoimitusjohtaja Lasse Heinonen

puh. (09) 818 4950

[lasse.heinonen@finnair.fi](mailto:lasse.heinonen@finnair.fi)

viestintäjohtaja Christer Haglund

puh. (09) 818 4007

[christer.haglund@finnair.fi](mailto:christer.haglund@finnair.fi)

talousviestintä- ja sijoittajasuhdejohtaja Taneli Hassinen

puh. (09) 818 4976

[taneli.hassinen@finnair.fi](mailto:taneli.hassinen@finnair.fi)

<http://www.finnair.fi/sijoittaja>

## AVAINLUKUJA (Milj. euroa)

	2009	2008	Muutos	2008
	1.1.- 31.3.	1.1.- 31.3.	%	1.1.- 31.12.
Liikevaihto	515,7	572,9	-10,0	2 255,8
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	-1,5	54,9	-	188,5
Lentokaluston leasemaksut	19,3	20,4	-5,4	82,6
Liikevoitto/-tappio, EBIT*	-47,5	7,8	-	0,8
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	23,4	-0,1	-	-57,4
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja kertaluonteiset erät	-0,2	1,1	-	-1,3
Liikevoitto/-tappio, EBIT	-24,3	8,8	-	-57,9
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	-18,6	3,1	-	-46,3

Liikevoitto, EBIT % liikevaihdosta *	-9,2	1,4	-	0,0
EBITDAR % liikevaihdosta *	-0,3	9,6	-	8,4
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK	62,9	69,2	-9,1	70,1
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK	42,7	42,5	0,6	43,5
Tulos /osake e (laimentamaton)	-0,15	0,03	-	-0,36
Tulos /osake e ((laimennusvaikutuksella)	-0,15	0,03	-	-0,36
Oma pääoma/ osake e	5,82	7,40	-21,4	5,87
Bruttoinvestoinnit MEUR	128,2	64,4	-	232,8
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	24,9	11,3	-	10,3
Omavaraisuusaste %	34,0	42,9		36,9
Velkaantumisaste % (Gearing)	14,9	-16,1		-12,0
Oikaistu velkaantumisaste %	91,5	43,1		65,1
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)	-5,4	14,2		-3,0
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)	-7,6	12,4		-5,3

\* ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä.

Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK = Reittiliikenne liiketoiminta-alueena ja lomalennot liiketoimintayksikön toimintakulut (ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä) / konsernin ATKt

Liittyen IAS 1 - standardin käyttöön ottoon 1.1.2009 on siinä edellytettävät muun laajan tuloksen erät esitetty liitetiedossa 15 vertailutietoineen.

## TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

**Tulos / osake:**

Kauden voitto

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

**Oma pääoma/osake:**

Oma pääoma

Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä

**Velkaantumisaste, %:**

Korolliset nettovelat \*100

Oma pääoma + vähemmistöosuus

**Operatiivinen liikevoitto:**

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Osavuositarkastuksen luvut ovat tilintarkastamattomia.

**Sijoitetun pääoman tuotto, %: ( ROCE )**

Tulos ennen veroja + korko- ja muut rahoituskulut \*100

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskiarvo)

**Korolliset nettovelat:**

Korolliset velat - korolliset varat - pörssiosakkeet

**Omavaraisuusaste, %:**

Oma pääoma + vähemmistöosuus \*100

Taseen loppusumma - saadut ennakot

**Oman pääoman tuotto, %: (ROE)**

Tulos \*100

Oma pääoma + vähemmistöosuus (keskiarvo)



## KONSERNIN TULOSLASKELMA (Milj. euroa)

	2009	2008	Muutos	2008
	1.1.- 31.3.	1.1.- 31.3.	%	1.1.- 31.12.
<b>Liikevaihto</b>	<b>515,7</b>	<b>572,9</b>	<b>-10,0</b>	<b>2 255,8</b>
Valmistus omaan käyttöön	0,4	0,1	300,0	1,6
Liiketoiminnan muut tuotot	3,7	5,9	-37,3	27,1
<b>Liiketoiminnan tuotot</b>	<b>519,8</b>	<b>578,9</b>	<b>-10,2</b>	<b>2 284,5</b>
<b>Liiketoiminnan kulut</b>				
Henkilöstökulut	135,2	140,5	-3,8	541,0
Polttoaineet	103,9	134,9	-23,0	567,9
Lentokaluston leasemaksut	19,3	20,4	-5,4	82,6
Muut vuokrat	26,7	18,0	48,3	69,3
Kaluston aineostot ja huolto	26,3	19,7	33,5	96,1
Liikennöimismaksut	45,0	43,6	3,2	188,5
Maaselvitys- ja cateringkulut	33,4	35,2	-5,1	146,6
Valmismatkatuotannon kulut	45,5	44,6	2,0	138,9
Myynti ja markkinointikulut	20,4	26,8	-23,9	102,9
Poistot	26,7	27,7	-3,6	110,2
Muut kulut	61,7	58,7	5,1	298,4
<b>Yhteensä</b>	<b>544,1</b>	<b>570,1</b>	<b>-4,6</b>	<b>2 342,4</b>
<b>Liikevoitto, EBIT</b>	<b>-24,3</b>	<b>8,8</b>	<b>-</b>	<b>-57,9</b>
Rahoitustuotot	3,1	5,4	-42,6	22,1
Rahoituskulut	-3,8	-9,9	-61,6	-26,7
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,0	0,0	-	0,3
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-25,0</b>	<b>4,3</b>	<b>-</b>	<b>-62,2</b>
Välittömät verot	6,4	-1,2	-	16,1
<b>Kauden tulos</b>	<b>-18,6</b>	<b>3,1</b>	<b>-</b>	<b>-46,1</b>

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	-18,6	3,1		-46,3
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,0	0,0		0,2
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos</b>				
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,15	0,03		-0,36
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,15	0,03		-0,36

IFRIC 13, Kanta-asiakasohjelmat (Finnair-Plus ohjelma), käyttöönoton johdosta on aikaisempien vuosien tuloslaskelmia muutettu vertailukelpoisiksi liikevaihdon, markkinointikulujen ja laskennallisten verojen osalta.

## KONSERNIN TASE (Milj. euroa)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008	1.1.2008
<b>VARAT</b>				
<b>Pitkäaikaiset varat</b>				
Aineettomat hyödykkeet	47,7	49,0	48,1	46,6
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 373,5	1 234,7	1 272,1	1 168,9
Osuudet osakkuusyhtiöissä	5,8	5,8	6,1	5,7
Muut rahoitusvarat	23,3	12,9	21,5	13,8
Laskennalliset verosaamiset	64,2	28,2	57,7	16,7
Yhteensä	1 514,5	1 330,6	1 405,5	1 251,7
<b>Lyhytaikaiset varat</b>				
Vaihto-omaisuus	36,3	40,1	35,1	36,1
Myyntisaamiset ja muut saamiset	281,4	367,6	231,8	287,3
Muut rahoitusvarat	359,6	443,6	373,8	518,6
Rahavarat	15,2	17,5	18,3	21,5
Yhteensä	692,5	868,8	659,0	863,5
Myytäväinä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	19,4	32,8	19,4	34,7
<b>Varat yhteensä</b>	<b>2 226,4</b>	<b>2 232,2</b>	<b>2 083,9</b>	<b>2 149,9</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>				
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>				
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	668,2	869,8	674,0	891,8
Yhteensä	743,6	945,2	749,4	967,2
Vähemmistöosuus	0,7	1,1	1,1	1,7
Oma pääoma yhteensä	744,3	946,3	750,5	968,9
<b>Pitkäaikaiset velat</b>				
Laskennalliset verovelat	122,3	150,1	120,6	144,5
Rahoitusvelat	271,8	258,9	261,1	269,6
Eläkeveloitteet	1,9	14,0	6,1	15,8
Yhteensä	396,0	423,0	387,8	429,9
<b>Lyhytaikaiset velat</b>				
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	0,0	7,5	1,5	8,2
Varaukset	60,7	53,8	61,5	0,0
Rahoitusvelat	222,2	55,2	48,5	54,5
Ostovelat ja muut velat	803,2	746,4	834,1	688,4
Yhteensä	1 086,1	862,9	945,6	751,1
Velat yhteensä	1 482,1	1 285,9	1 333,4	1 181,0
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>	<b>2 226,4</b>	<b>2 232,2</b>	<b>2 083,9</b>	<b>2 149,9</b>

IFRIC 13, Kanta-asiakasohjelmat (Finnair-Plus ohjelma), käyttöönoton johdosta on aikaisempien vuosien raportoituja taseita muutettu vertailukelpoisiksi siirtovelkojen, oman pääoman ja laskennallisten verojen osalta.

**KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA (Milj. euroa)**

	1.1.-31.3.2009	1.1.-31.3.2008	1.1.-31.12.2008
<b>Liiketoiminnan rahavirrat</b>			
Kauden voitto	-18,6	3,1	-46,1
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	20,9	24,4	117,2
Korkokulut ja muut rahoituskulut	3,8	9,9	26,7
Korkotuotot	-2,3	-5,4	-18,9
Muut rahoitustuotot	-0,6	0,0	-3,2
Osinkotuotot	-0,2	0,0	0,0
Verot	-6,4	1,2	-16,1
Käyttöpääoman muutokset:			
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-49,6	-60,2	-2,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,2	-4,0	1,0
Osto- ja muiden velkojen muutos	-18,6	61,6	45,6
Maksetut korot	-2,1	-3,2	-13,1
Maksetut rahoituskulut	-0,3	-0,2	-1,3
Saadut korot	3,1	2,3	15,4
Saadut rahoitustuotot	0,0	0,0	3,2
Maksetut verot	-1,3	-0,8	12,5
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>-73,4</b>	<b>28,7</b>	<b>120,2</b>
<b>Investointien rahavirrat</b>			
Tytäryritysten hankinnat	0,0	-2,5	-3,2
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-3,0	-3,4	-12,7
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-123,9	-91,6	-215,3
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	-14,1	50,4	183,1
Myytävissä olevien osakkeiden nettomuutos	6,3	6,4	0,0
Aineellisten käyttöomaisuus-hyödykkeiden myynti	0,0	3,6	69,0
Saadut osingot	0,2	0,0	0,0
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-1,7	0,9	-7,8
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-136,2</b>	<b>-36,2</b>	<b>13,1</b>
<b>Rahoituksen rahavirrat</b>			
Lainojen nostot	205,1	1,4	4,9
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-20,6	-11,4	-50,0
Omien osakkeiden hankinta	0,0	-4,7	-4,7
Maksetut osingot	0,0	0,0	-31,9
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>184,5</b>	<b>-14,7</b>	<b>-81,7</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>-25,1</b>	<b>-22,2</b>	<b>51,6</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>			
Rahavarat tilikauden alussa	343,4	291,8	291,8
Rahavirtojen muutos	-25,1	-22,2	51,6
<b>Rahavarat tilikauden lopussa</b>	<b>318,3</b>	<b>269,6</b>	<b>343,4</b>

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-31.3.2009	1.1.-31.3.2008	1.1.-31.12.2008
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa			
Poistot	26,7	27,7	110,2
Työsuhde-etuudet	-4,5	-1,8	-10,3
Muut oikaisut	-1,3	-1,5	17,3
Yhteensä	20,9	24,4	117,2
Muut rahoitusvarat	359,6	443,6	373,8
Rahavarat	15,2	17,5	18,3
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	374,8	461,1	392,1
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-53,7	-172,3	-39,6
Myytäviksi olevat osakkeet	-2,8	-19,2	-9,1
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	318,3	269,6	343,4

### LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
	Osa- ke- pää- oma	Osa- ke- anti	Ylikurs- si- rahas- to	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoi- tetun vapaan oman pää- oman rahasto	Muun- toerot	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteen- sä	Vähem- mistö- osuus	Oma pää- oma yh- teensä
<b>Oma pääoma 1.1.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	<b>967,2</b>	1,7	<b>968,9</b>
Osingonjako								-31,9	-31,9	-0,6	-32,5
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0	0,0					-4,7	-4,7		-4,7
<b>Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 31.3.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	415,5	<b>930,6</b>	<b>1,1</b>	<b>931,7</b>
Laajan tuloksen erät					11,3		0,2	3,1	14,6	0,0	14,6
<b>Oma pääoma yhteensä 31.3.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	38,1	244,9	0,1	418,6	<b>945,2</b>	<b>1,1</b>	<b>946,3</b>

## LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
	Osa- ke- pää- oma	Osa- ke- anti	Ylikurs- si- rahas- to	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoi- tetun vapaan oman pää- oman rahasto	Muun- toerot	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteen- sä	Vähem- mistö- osuus	Oma pää- oma yh- teensä
<b>Oma pääoma 1.1.2009</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	<b>749,4</b>	1,1	<b>750,5</b>
Osingonjako								0,0	0,0	-0,4	-0,4
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0	0,0					0,0	0,0		0,0
<b>Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 31.3.2009</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2		369,2	<b>749,4</b>	<b>0,7</b>	<b>750,1</b>
Laajan tuloksen erät					12,3		0,5	-18,6	-5,8	0,0	-5,8
<b>Oma pääoma yhteensä 31.3.2009</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	-98,2	247,2	0,5	350,6	<b>743,6</b>	<b>0,7</b>	<b>744,3</b>

## LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
	Osa- ke- pää- oma	Osa- ke- anti	Ylikurs- si- rahas- to	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoi- tetun vapaan oman pää- oman rahasto	Muun- toerot	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteen- sä	Vähem- mistö- osuus	Oma pää- oma yh- teensä
<b>Oma pääoma 1.1.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	470,2	<b>985,3</b>	1,7	<b>987,0</b>
Laskentaperi- aatteen muutos (IFRIC 13)								-18,1	-18,1	0,0	-18,1
<b>Oikaistu pääoma 1.1.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	<b>967,2</b>	1,7	<b>968,9</b>

# KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LISÄTIEDOT

## 1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu EU:ssa käyttöönotettua kansainvälistä (IAS) 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

## 2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatettavat laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2008 noudattamien periaatteiden kanssa, lukuun ottamatta alla listattuja muutoksia.

Seuraavat konsernin kannalta olennaisiksi todetut uudet standardit, standardien muutokset ja tulkintojen soveltaminen on otettu käyttöön vuoden 2009 alusta:

- *IFRIC 13*, Kanta-asiakasohjelmat. Tulkinta määrittelee liiketoimet, joissa tavaroita tai palveluita myydään asiakasuskollisuutta kannustavalla tavalla myyntisopimuksiksi, joissa on erotettavia osia. Asiakkaalta saatava suoritus kohdistetaan myyntisopimuksen eri komponenteille niiden käypiin arvoihin perustuen. Konsernilla on tulkinnan tarkoittamia kanta-asiakasohjelmia, Finnair-Plus ohjelma, reittiliikenne-segmentissä. Tulkinnan käyttöönoton johdosta on aikaisempien vuosien raportoituja taseita muutettu vertailukelpoisiksi siirtovelkojen, oman pääoman ja laskennallisten verojen osalta sekä tuloslaskelmia vertailukelpoisiksi liikevaihdon, markkinointikulujen ja laskennallisten verojen osalta.

Tuloslaskelman muutokset	1.1.- 31.3. 2008	1.4.-30.6. 2008	1.1.- 30.6. 2008	1.7.- 30.9. 2008	1.1.- 30.9. 2008	1.10.- 31.12. 2008	1.1.- 31.12. 2008
Liikevaihto	-3,6	-0,9	-4,5	-1,0	-5,5	-1,3	-6,8
Markkinointikulut	0,3	0,3	0,6	0,3	0,9	0,1	1,0
<b>Liikevoitto/-tappio (EBIT)</b>	<b>-3,3</b>	<b>-0,6</b>	<b>-3,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>-4,6</b>	<b>-1,2</b>	<b>-5,8</b>
Laskennalliset verot	0,9	0,2	1,0	0,2	1,2	0,3	1,5
<b>Tulosvaikutus</b>	<b>-2,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2,9</b>	<b>-0,5</b>	<b>-3,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>-4,3</b>

Taseen muutokset	1.1.2008	31.3.2008	30.6.2008	30.9.2008	31.12.2008
Siirtovelat, kasvu	24,4	27,7	28,3	29,0	30,2
Oma pääoma, vähennys	18,1	20,5	21,0	21,4	22,3
Laskennalliset verot, kasvu	6,3	7,2	7,3	7,6	7,9

- *IAS 1 (uudistettu)*, Tilinpäätöksen esittäminen. Standardin muutoksen tarkoituksena on parantaa tilinpäätöksen käyttäjien mahdollisuuksia analysoida ja vertailla tilinpäätöslaskelmissä annettavia tietoja muun muassa erottamalla yrityksen omassa pääomassa tapahtuvat muutokset, jotka liittyvät liiketoimiin yrityksen omistajien kanssa muista oman pääoman muutoksista. Omistajiin liittymättömät muutokset esitetään laajassa tuloslaskelmassa. Konserni on esittänyt sekä tuloslaskelman että laajan tuloslaskelman ja muuttanut vertailuajanjaksojen tuloslaskelmat vastaamaan IAS 1 (uudistettu) standardin esittämistapaa.

- *IFRS 8, Toiminnalliset segmentit*. Standardi korvaa IAS 14 -standardin. Sen mukaan segmenttitietojen esittämisessä on käytettävä ”johdon lähestymistapaa”, jolloin tiedot esitetään samalla tavalla kuin sisäisessä raportoinnissa. Konsernin raportoitavat toiminnalliset segmentit ovat samat kuin IAS 14 -standardin mukaiset liiketoimintasegmentit ja ne vastaavat sisäistä raportointia.

- *IAS 23 (uudistettu)*, *Vieraan pääoman menot*. Standardin muutos edellyttää ehdot täyttäviin hyödykkeisiin liittyvien vieraan pääoman menojen aktivoimista osaksi hyödykkeen hankintamenoa. Näiden menojen kirjaaminen suoraan kuluksi kielletään. Konserni ryhtyy aktivoimaan vieraan pääoman menoja vuonna 2009 alkavissa hankkeissa sekä osatuloutettavissa projekteissa. Ehdot täyttäviä hankkeita odotetaan olevan eniten reittiliikenne segmentissä. Toistaiseksi ei ole vielä ollut standardin mukaisia vieraan pääoman menoja.

## 3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA -HARKINNAT

Osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määriin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna.

Tämän osavuositarkastuksen laatimisen yhteydessä johdon tekemät merkittävät konsernin laadintaperiaatteisiin ja keskeisiin epävarmuustekijöihin liittyvät arviot ovat samoja, joita sovellettiin vuosittain päätöksessä 2008.

#### 4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Liiketoimintasegmentit, Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut, ovat konsernin ensisijainen raportointimuoto. Maantieteelliset segmentit, Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut, ovat konsernin toissijainen raportointimuoto. Liiketoimintasegmentit vastaavat vuositilinpäätöksessä raportoituja segmenttejä.

#### ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 31.3.2009

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistam- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoinen liikevaihto	326,1	147,1	28,2	14,3			515,7
Sisäinen liikevaihto	27,7	1,7	84,6	0,9	-114,9		0,0
Liikevaihto	353,8	148,8	112,8	15,2	-114,9	0,0	515,7
Liikevoitto	-50,3	5,5	2,3	-1,5		19,7	-24,3
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,0	0,0
Rahoitustuotot						3,1	3,1
Rahoituskulut						-3,8	-3,8
Tuloverot						6,4	6,4
Vähemmistöosuus						0,0	0,0
Kauden tulos							-18,6
Muut erät							
Investoinnit	118,7	0,1	8,6	0,7	0,0	0,1	128,2
Poistot	20,2	0,1	5,7	0,3	0,0	0,4	26,7

#### ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 31.3.2008

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistam- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoinen liikevaihto	388,4	138,1	26,5	19,9			572,9
Sisäinen liikevaihto	31,2	1,2	83,4	1,2	-117,0		0,0
Liikevaihto	419,6	139,3	109,9	21,1	-117,0	0,0	572,9
Liikevoitto	-1,6	11,1	2,6	0,4		-3,7	8,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,0	0,0
Rahoitustuotot						5,4	5,4
Rahoituskulut						-9,9	-9,9
Tuloverot						-1,2	-1,2
Vähemmistöosuus						0,0	0,0
Kauden tulos							3,1
Muut erät							
Investoinnit	46,4	0,1	17,7	0,2	0,0	0,0	64,4
Poistot	19,6	0,1	7,3	0,4	0,0	0,3	27,7

## LIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2009	2008	Muutos	2008
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa				
Reittiliikenne	353,8	419,6	-15,7	1 728,9
Lomaliikenne	148,8	139,3	6,8	454,6
Lentotoimintapalvelut	112,8	109,9	2,6	445,8
Matkapalvelut	15,2	21,1	-28,0	77,9
Konsernieliminoinnit	-114,9	-117,0	-1,8	-451,4
<b>Yhteensä</b>	<b>515,7</b>	<b>572,9</b>	<b>-10,0</b>	<b>2 255,8</b>

## LIKEVOITTO ILMAN MYYNTIVOITTOJA, JOHDANNAISTEN KÄYVÄN ARVON MUUTOKSIA JA KERTALUONTEISIA ERIÄ VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2009	2008	Muutos	2008
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa				
Reittiliikenne	-50,3	-3,7	1 259,5	-35,9
Lomaliikenne	5,5	11,1	-50,5	26,7
Lentotoimintapalvelut	2,3	2,5	-8,0	13,8
Matkapalvelut	-1,5	0,4	-475,0	2,1
Kohdistamattomat erät	-3,5	-2,5	40,0	-5,9
<b>Yhteensä</b>	<b>-47,5</b>	<b>7,8</b>	<b>-709,0</b>	<b>0,8</b>

## HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2009	2008	Muutos
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%
Reittiliikenne	4 159	4 168	-0,2
Lomaliikenne	499	463	7,8
Lentotoimintapalvelut	3 429	3 540	-3,1
Matkapalvelut	997	1 102	-9,5
Muut toiminnot	146	153	-4,6
<b>Yhteensä</b>	<b>9 230</b>	<b>9 426</b>	<b>-2,1</b>

## TOISSIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- MAANTIETEELLISET SEGMENTIT

### LIKEVAIHTO KONSERNIN ULKOPUOLELLE MYYNTIKOHTEITTAIN

	2009	2008	Muutos	2008
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa				
Suomi	115,8	122,1	-5,2	432,8
Eurooppa	191,2	223,5	-14,5	962,5
Aasia	160,2	187,0	-14,3	708,8
Pohjois-Amerikka	10,8	11,5	-6,1	67,6
Muut	37,7	28,8	30,9	84,1
<b>Yhteensä</b>	<b>515,7</b>	<b>572,9</b>	<b>-10,0</b>	<b>2 255,8</b>

## 5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2008 konsernin vuosikertomuksessa esitettyjen tietojen kanssa.

Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.



**JOHDANNAISSOPIMUKSET ( Milj. euroa)**

Johdannaiset	31.3.2009		31.3.2008		31.12.2008	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
<b>Valuuttajohdannaiset</b>						
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):						
Polttoaineen valuuttasuojaus	375,2	24,1	279,3	-30,3	382,7	14,0
Lentokonehankintojen suojaus	501,0	29,1	461,2	-34,4	484,7	26,8
Leasemaksujen valuuttasuojaus	38,3	3,3	52,0	-5,6	48,4	2,2
Suojauslaskennassa olevat yhteensä	<b>914,5</b>	<b>56,5</b>	<b>792,5</b>	<b>-70,3</b>	<b>915,8</b>	<b>43,0</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	55,6	3,0	44,4	-1,5	74,4	3,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Osto-optiot	0,0	0,0	60,2	0,3	12,8	0,2
Myyntioptiot	0,0	0,0	67,1	-1,7	18,8	-0,1
Taseen suojaus (termiinit)	94,2	0,3	61,8	-2,0	46,9	-2,3
Yhteensä	<b>149,8</b>	<b>3,3</b>	<b>233,5</b>	<b>-4,9</b>	<b>152,9</b>	<b>1,0</b>
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>1 064,2</b>	<b>59,8</b>	<b>1 026,0</b>	<b>-75,2</b>	<b>1 068,8</b>	<b>44,0</b>
	<b>31.3.2009</b>		<b>31.3.2008</b>		<b>31.12.2008</b>	
	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)
<b>Hyödykejohdannaiset</b>						
Suojauslaskennassa olevat erät :						
Lentopetrolitermiinit	572 600	-149,1	567 750	85,8	591 300	-153,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Lentopetrolitermiinit	53 500	-18,8	14 000	1,9	71 700	-27,6
Gasoil termiinit	8 000	-2,6	12 500	0,9	17 000	-5,5
Jet differential termiinit	262 500	10,6	439 000	0,1	340 500	6,9
Optiot						
Osto-optiot, lentopetroli	16 000	0,0	72 500	5,3	28 000	0,1
Myyntioptiot, lentopetroli	16 000	-5,7	76 000	-0,5	28 000	-8,9
Osto-optiot, gasoil	27 000	0,0	57 500	3,0	47 000	0,0
Myyntioptiot, gasoil	39 500	-12,4	104 500	-0,2	63 500	-17,6
<b>Yhteensä</b>		<b>-177,9</b>		<b>96,3</b>		<b>-205,6</b>
	<b>31.3.2009</b>		<b>31.3.2008</b>		<b>31.12.2008</b>	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)
<b>Korkojohdannaiset</b>						
<b>Valuutan- ja koronvaihtosopimukset</b>						
Suojauslaskennassa olevat erät:	13,8	-5,3	22,0	-13,2	16,7	-7,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	10,9	-5,1	13,3	-10,0	11,7	-6,3
<b>Yhteensä</b>	<b>24,8</b>	<b>-10,4</b>	<b>35,3</b>	<b>-23,2</b>	<b>28,4</b>	<b>-13,6</b>
<b>Koronvaihtosopimukset</b>						
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	20,0	0,2	20,0	0,7	20,0	0,1
Yhteensä	<b>20,0</b>	<b>0,2</b>	<b>20,0</b>	<b>0,7</b>	<b>20,0</b>	<b>0,1</b>
<b>Osakejohdannaiset</b>						
Optiot						
Osto-optiot, osake	0,0	0,0	15,9	3,0	0,0	0,0

## 6. YRITYSHANKINNAT JA MYYNNIT

Konsernin tytäryhtiö Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab on ostanut maaliskuussa 2009 Toivelomat Oy:n koko osakekannan ja yhtiö on osavuositarkastuksessa yhdistetty tytäryhtiönä konserniin.

## 7. TULOVEROT

Tuloverot on merkitty tuloslaskelmaan käyttäen verokantaa, jota sovelletaan vuoden odotettuun kokonaistulokseen.

## 8. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous 26.3.2009 päätti olla jakamatta osinkoa tilikaudelta 2008.

## 9. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS (Milj. euroa)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 339,6	1 250,2	1 250,2
Käyttöomaisuusinvestoinnit	129,0	66,9	273,2
Ennakoiden muutos	-1,3	30,7	-4,6
Vähennykset	0,0	-3,6	-69,0
Poistot	-26,7	-27,7	-110,2
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 440,6</b>	<b>1 316,5</b>	<b>1 339,6</b>
Myytäväinä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	19,4	34,7	34,7
Myytäväinä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	19,4	32,8	19,4

## 10. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Vuoden 2009 ensimmäisen neljänneksen aikana konsernin lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti. Vuosineljänneksen aikana nostettiin lainoja 205,1 milj. euroa, josta lyhytaikaisten osuus oli 86,8 milj. euroa. Muut kirjanpidossa esitetyistä lainojen nostoista liittyvät vanhoihin vakuudellisiin lainoihin, joiden poikkeuksellisesta sopimusrakenteesta johtuen nettolyhennys kirjataan bruttona sekä nostoksi että lyhennykseksi.

## 11. VASTUUSITOUMUKSET ( Milj. euroa)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	377,1	250,8	273,3
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	82,1	67,5	68,0
<b>Yhteensä</b>	<b>459,2</b>	<b>318,3</b>	<b>341,3</b>

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2009 olivat 1 505,0 miljoonaa euroa (31.12.2008 1.508,9 miljoonaa euroa)

## 12. VASTUUT ( Milj. euroa)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008
Lentokaluston leasemaksuvastuut	272,2	299,1	285,9
Muut vastuut	205,2	239,0	202,5
<b>Yhteensä</b>	<b>477,4</b>	<b>538,1</b>	<b>488,4</b>

## 13. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumat on esitetty Finnairin vuoden 2008 vuosikertomuksessa. Tilinpäätöshetken jälkeen ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia.

Liiketoimet ja avoimet saldot osakkuusyritysten kanssa olivat raportointikaudella merkitykseltään erittäin vähäisiä.

## 14. LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.3.2009

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	1 890	790	32	295	412	1 529	361	
Muutos % ed.v.	-6,6	-10,3	12,5	-3,0	-11,5	-8,9	5,0	
Rahti ja posti (1000 kg)	20 228	4 520	1 496	12 711	764	19 491	343	20 228
Muutos % ed.v.	-19,6	-15,7	-4,3	-22,8	2,3	-19,3	219,8	-19,6
Tarjotut hkm (milj.)	7 409	1 821	264	2 768	414	5 267	2 141	
Muutos % ed.v.	-1,4	-6,3	15,4	-6,9	-9,5	-6,0	12,0	
Myydyt hkm (milj.)	5 624	1 088	209	2 126	238	3 661	1 963	
Muutos % ed.v.	0,0	-8,4	12,5	-3,4	-13,9	-4,9	10,6	
Matkustajakäyttöaste %	75,9	59,7	79,2	76,8	57,6	69,5	91,7	
Muutos %-yks. ed.v.	1,1	-1,3	-2,1	2,8	-2,9	0,8	-1,2	
Tarjotut tnkm (milj.)	1 105							235
Muutos % ed.v.	-1,3							-2,9
Myydyt tnkm (milj.)	616							112
Muutos % ed.v.	-4,7							-21,5
Kokonaiskäyttöaste %	55,7							47,6 *
Muutos %-yks. ed.v.	-2,0							-11,3

\* Laskentaperusteena on käytetty keskimääräistä operatiivista kuljetuskapasiteettia.

## 15. LAAJAN TULOKSEN ERÄT

Laajassa tuloslaskelmassa esitetään aiemmin suoraan omaan pääomaan kirjatut suojauslaskennassa olevien erien realisoitumattomat johdannaisten arvonmuutokset, joilla suojataan tulevaisuuden rahavirtoja sekä valuuttakurssien muutoksista aiheutuneet kurssierot.

	2009	2008	Muutos	2008
	1.1.- 31.3.	1.1.- 31.3.	%	1.1.- 31.12.
<b>Kauden tulos</b>	<b>-18,6</b>	<b>3,1</b>	<b>-</b>	<b>-46,1</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>				
Muuntoerot	0,5	0,2	-	0,1
Myytävissä olevien rahavarojen muutos	1,3	-4,7		-13,7
- Verojen osuus	-0,4	1,7		48,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen	11,0	16,0	-	-123,6
- Verojen osuus	-3,9	-5,7		43,4
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>12,8</b>	<b>11,5</b>	<b>-</b>	<b>-137,2</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>-5,8</b>	<b>14,6</b>	<b>-</b>	<b>-183,3</b>

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	-5,8	14,6		-183,5
Vähemmistölle kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	0,0	0,0		0,2

## 16. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut merkittäviä tapahtumia kuin osavuositarkastuksessa jo selostettuja asioita.