

Laskenut hintataso painoi alkuvuoden tuloksen selvästi tappiolle

Yhteenveto vuoden 2009 toisen vuosineljänneksen avainlukuista

- Liikevaihto laski 21,6 % ja oli 427,4 milj. euroa (545,2 milj.)
- Matkustajaliikenteen lasku henkilökilometreissä edellisvuoteen verrattuna 8,5 %, matkustajakäyttöaste nousi 2,5 prosenttiyksikköä 71,9 prosenttiin (69,4)
- Lentotoiminnan yksikkötuotot laskivat 14,9 %, yksikkökustannukset nousivat 2,8 %
- Liiketappio oli 32,5 milj. euroa (liikevoitto 20,1 milj.)
- Toiminnallinen tulos eli liiketulos ilman myyntivoittoja, kertaluonteisia eriä ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -56,9 milj. euroa (+4,6 milj.)
- Tulos ennen veroja oli -35,3 milj. euroa (+18,5 milj.)
- Nettovelkaantumisasaste kesäkuun lopussa oli 43,2 % (-15,7 %) ja leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisasaste 117,1 % (39,6 %)
- Taseen rahavarat kesäkuun lopussa olivat 266,0 milj. euroa (437,1 milj.)
- Omavaraisuusaste 34,9 % (45,7 %)
- Oma pääoma/osake 5,90 euroa (8,25)
- Tulos/osake -0,20 euroa (0,12)
- Sijoitetun pääoman tuotto -9,5 % (11,9 %)

Osavuositarkastuksessa vuoden 2008 vertailuluvut esiintyvät sulkeissa kuluvan vuoden luvun perässä.

Toimitusjohtaja Jukka Hienonen osavuosituloksesta:

Elämme toimialamme syvintä kriisiä. Myös Finnair on kärsinyt liikematkustuksen vähenemisen aiheuttamasta keskihinnan romahduksesta. Liikevaihto on sulanut vähentyneen kysynnän ja heikentyneen hintatason seurauksena.

Nykyinen tuloskehitys syö Finnairin vakavaraisuutta. Olemme varmistaneet eri rahoituslähteillä, ettei kassa-asemamme vaarannu käsillä olevien suurten investointien keskeillä. Joudumme silti ryhtymään radikaalimpiin toimiin kannattavuutemme palauttamiseksi.

Olemme viimeiset vuodet hakeneet ponnekkaasti tehostamiskohteita toimintakulujen sopeuttamiseksi alentuneita tuottoja vastaavasti. Kiinteiden kustannusten osuus kokonaiskulumassasta on lentoyhtiössä jo lähtökohtaisesti suuri. Liikevaihdon roiman laskun yhteydessä olemme nähneet, että monet jäykisteet vaikeuttavat myös muuttuvien kulujen sopeuttamista.

Joustopien saaminen työn tekemisen kustannuksiin on osoittautunut vaikeaksi. Syynä ovat hyvinä aikoina syntyneet työehdot, joiden päivittäminen nykyiseen maailmaan tuntuu suorastaan mahdottomalta.

Olemme käyneet ahkerasti vuoropuhelua kaikkien seitsemän henkilöstöjärjestön kanssa viimeisten vuosien aikana. Usein keskusteluilmapiiri on ollut rakentava. Valitettavan harvoin hyvät keskustelut ovat kuitenkaan materialisoituneet sopimuksiksi, joilla olisi turvattu yhtiön kannattavuutta ja samalla säilytetty työpaikkoja. Irtisanomiset tai lomautukset ovat jääneet ainoiksi vaihtoehtoiksi.

Erinomaisena poikkeuksena on kuitenkin Finnair Tekniikassa aikaansaatu vakautussopimus. Tekniikan kaikki viisi henkilöstöjärjestöä ja Finnair sopivat henkilöstön tilapäisistä joustoista. Sopimukseen liittyy ylimääräinen bonusmalli, mikäli kannattavuus paranee.

Koska joustosopimusta ei useista yrityksistä huolimatta ole saatu aikaan muissa liiketoimintayksiköissä, käynnistämme koko henkilöstön kanssa uudet yt-neuvottelut aiemmin ilmoitettujen säästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Toteutamme tälle vuodelle suunnitellut lentokoneinvestoinnit, mutta pyrimme väljentämään tulevien vuosien laivastohankintojen aikataulua.

Myönteiset merkit ovat harvassa, mutta on kuitenkin syytä mainita merkittävästi parantunut täsmällisyytemme sekä erinomaiset tulokset asiakastytyväisyystutkimuksissa.

Edessä ovat vaikeat ajat. Selkeän strategian sekä vahvan kassa- ja rahoitusaseman ansiosta Finnairin mahdollisuudet toipua vaikeasta ajasta ovat kuitenkin keskimääräistä paremmat, mutta se edellyttää tehostamisohjelmien täysimääräistä täytäntöönpanoa sekä muutosta organisaatiokulttuurissa.

Markkinat ja yleiskatsaus

Lentotoimiala on kärsinyt historiallisen voimakkaasta laskusuhdanteesta, joka on syventynyt ensimmäisen vuosipuoliskon edetessä. Lentoyhtiöiden kannattavuuskehitys on ollut nopeasti laskeva. Keskituottojen lasku on johtunut poikkeuksellisen voimakkaasta liikematkustuksen vähenemisestä sekä markkinoilla olevan ylikapasiteetin aiheuttamasta lentolippujen hintatason alenemisesta.

Finnair-konsernin liikevaihto laski yli 20 prosenttia. Lasku kohdistui ennen muuta Reittiliikenteeseen, jossa myydyt henkilökilometrit ovat vähentyneet alkuvuonna seitsemän prosenttia. Kapasiteettileikkausten ansiosta matkustajakäyttöaste on kuitenkin noussut pari prosenttiyksikköä.

Absoluuttisten reittituottojen sekä keskihinnan lasku yhdessä liian hitaan kustannusten alenemisen kanssa ovat romahduttaneet kannattavuuden edellisvuoteen verrattuna. Finnairin lennoilla yritysmatkustus on vähentynyt yli 30 prosenttia. Osin työmatkustukseen perustuva kysyntä on siirtynyt halvempiin hintaluokkiin. Hintakampanjoilla on lisätty vapaa-ajanmatkustuksen kysyntää.

Lomaliikenteen kannattavuus on säilynyt hyvällä tasolla kysynnän heikentymisestä ja liikevaihdon laskusta huolimatta. Lomalentojen kapasiteettia ja valmismatkatarjoontaa on sopeutettu vastaamaan kysyntää.

Finnairin rahtiliikenne on vähentynyt alkuvuonna yli 20 prosenttia toimialan yleistrendin mukaisesti. Kesäkuukausina volyymin lasku on tasaantunut alemmalle tasolle. Hintatasoon kohdistuu edelleen paine markkinoilla olevan ylikapasiteetin vuoksi. Finnairin rahtiyhtiöt ovat sopeuttaneet henkilöstöään ja kustannuksiaan käsitellyn rahdin ja postin määrää vastaavasti.

Finnair-konsernin negatiivinen liiketoiminnan rahavirta ja investointiohjelma ovat heikentäneet yhtiön pääomarakennetta. Toimialan vertailussa Finnairin velkaantumistaso on kuitenkin vielä maltillinen ja vakavaraisuus vahva. Markkinoilla on tarjolla useita rahoituslähteitä, mutta vuoden 2010 investointitasoa pyritään keventämään. Pääomien vapauttamiseksi on valmisteilla myös eräiden Finnairin omistuksessa olevien kiinteistöjen myynti ja takaisinvuokraus.

Vastatakseen nopeasti heikentyneeseen kannattavuuteen Finnair on käynnistänyt viimeisen 15 kuukauden aikana yhteensä 200 miljoonan tehostamisohjelmat kannattavuuden parantamiseksi. Ohjelmissa noin 120 miljoonan säästötavoitteet kohdistuvat henkilöstökustannuksiin. Yksioikoisten henkilöstöleikkausten sijaan tavoitteena on löytää joustavuustekijöitä, joilla työsuoritteiden yksikköhintaa voitaisiin laskea.

Osana tehostamisohjelmaa ja liiketoiminnan kehittämistä Finnairissa toteutetaan alkusyksystä organisaatiomuutos, jolla puretaan päällekkäisiä toimintoja ja tehostetaan tuotannonsuunnittelua ja toteutusta. Lisäksi muutoksella haetaan synergiaetuja eri yksiköiden välisissä toiminnoissa.

Kaukoliikennelaivaston uudistaminen on edennyt uusien koneiden hankinnan osalta suunnitelmien mukaisesti. Alkuvuonna Finnairin laivastoon liittyi neljä uutta Airbus A330 -laajarunkokonetta ja kuluvan vuoden viides kone saapuu marraskuussa.

Taloudellinen tulos 1.4.–30.6.2009

Liikevaihto laski vuoden toisella neljänneksellä 21,6 prosenttia ja oli 427,4 miljoonaa euroa (545,2 milj.). Konsernin toiminnallinen liiketulos ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, kertaluonteisia erä ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -56,9 miljoonaa euroon (+4,6 milj.). Oikaistu liikevoittomarginaali oli -13,3 prosenttia (+0,8). Tulos ennen veroja oli -35,3 miljoonaa euroa (+18,5 milj.).

Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin vuosineljänneksen tulokseen 24,2 miljoonan euron (12,6 milj.) raportoitua tulosta parantava erä. Johdannaisten käyvän arvon muutoksilla ei ole rahavirtavaikutusta.

Huhti-kesäkuussa Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteettia vähennettiin 11,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit vähenivät 8,5 prosenttia. Aasian-liikenteen myydyt henkilökilometrit vähenivät 10,8 prosenttia ja lomaliikenteen suorite 5,9 prosenttia. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 2,5 prosenttiyksikköä 71,9 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä laski 24,0 prosenttia.

Reitti- ja lomaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometritä laskivat 15,9 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden laski 17,2 prosenttia. Rahtiliikenteen

yksikkötuotto tonnikipometrilä laski 33,1 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto laski 14,9 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut laskivat jakson aikana 13,0 prosenttia liikevaihdon supistuessa 21,6 prosenttia, mikä heikensi toiminnan kannattavuutta merkittävästi. Lentotoiminnan yksikkökustannukset nousivat 2,8 prosenttia. Aloitettujen säästöohjelmien vaikutus toisen neljänneksen tulokseen on runsaat 20 miljoonaa euroa.

Polttoainekustannukset laskivat toisella neljänneksellä 18,2 prosenttia edellisvuoden huhti-kesäkuusta, mikä johtuu osin polttoaineen hinnan laskusta, osin vähentyneestä kulutuksesta. Polttoainekulut lennettyä tonnikipometriä kohti laskivat 5,4 prosenttia. Vertailussa polttoainekuluiksi on huomioitu myös realisoituneet polttoainejohdannaisten ja valuutan suojausvoitot ja -tappiot. Kaluston aineostot ja huolto -erään sisältyy Boeing MD-11 -koneiden luovutushuoltoja.

Liikennöimismaksujen sekä maaselvitys- ja cateringkulujen merkittävä lasku johtuu pääosin kapasiteettileikkauksista. Myynti- ja markkinointikulujen yli 18 prosentin lasku johtuu vähentyneistä myyntipalkkioiden maksusta, mikä on seurausta vähentyneestä matkatoimisto- ja codeshare-myyntistä.

Uudet Airbus A330 -koneet hankittiin Finnairin omistukseen, mikä kasvatti poistojen määrää.

Taloudellinen tulos 1.1.–30.6.2009

Liikevaihto laski tammi-kesäkuussa 15,7 prosenttia ja oli 943,1 milj. euroa (1 118,1 milj.). Konsernin toiminnallinen liiketulos ilman käyttöomaisuuden myyntivoitoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluontoisia järjestelykuluja laski -104,4 milj. euroon (+12,4 milj.). Oikaistu liikevoittomarginaali oli -11,1 prosenttia (+1,1). Tulos ennen veroja oli -60,3 milj. euroa (+22,8 milj. euroa). Johdannaisten käyvän arvon muutoksilla oli 47,6 miljoonaa euroa (12,5 milj.) vuoden ensimmäisen kuuden kuukauden raportoitua tulosta parantava vaikutus.

Tammi-kesäkuussa matkustajaliikenteen kapasiteettia supistettiin 6,3 prosenttia ja myytyjen henkilökilometrien määrä laski 4,0 prosenttia. Aasian-liikenne laski 7,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 1,8 prosenttiyksikköä 74,1 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä laski viime vuodesta 21,9 prosenttia.

Konsernin matkustajaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometrilä laskivat 13,6 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden laski 12,1 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikipometrilä laski 25,9 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto laski 12,1 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut laskivat jakson aikana 8,6 prosenttia, kun liikevaihto laski 15,7 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset tarjotulta tonnikipometrilä nousivat 1,6 prosenttia. Muut vuokrat olivat yli 27 prosenttia korkeammat kuin vuotta aiemmin johtuen pääosin ensimmäisellä neljänneksellä Lomalennoille vuokrattuna olleesta Air European Airbus A330 -lentokoneesta.

Liiketoiminnan nettorahavirta laski viime vuoden 86,5 milj. eurosta -114,8 milj. euroon. Rahavirran heikentymisessä näkyy liiketappion lisäksi ostovelkojen lasku, mikä johtuu muun muassa polttoaineostojen vähentymisestä. Nettokäyttöpääoman muutoksen vaikutus kassavirtaan oli toisella neljänneksellä myönteisempi kuin vuoden ensimmäisellä neljänneksellä, mutta odotuksia vähemmän. Ennakkoon maksettujen lentolippujen varauskanta oli odotettua pienempi.

Tammi-kesäkuun tulos osaketta kohden oli -0,35 euroa (0,15).

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

Kesäkuun lopussa taseen rahavarat olivat 266,0 milj. euroa (437,1 milj.). Pitkäaikaista TyEL-lainaa nostettiin toisen vuosineljänneksen aikana 85 miljoonaa euroa.

Nettovelkaantumisaste (gearing) kesäkuun lopussa oli 43,2 prosenttia (-15,7). Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste oli 117,1 prosenttia (39,6). Omavaraisuusaste oli 34,9 prosenttia (45,7). Finnairin vakavaraisuus on toimialan vertailussa edelleen hyvä.

Sovittujen, mutta toistaiseksi käyttämättömien luottolupausten määrä on 200 milj. euroa. Tämän lisäksi Finnairilla on jäljellä Euroopan Investointipankilta 250 milj. euron luottolupaus ja työeläkeyhtiö Ilmariselta noin 350 milj. euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jotka molemmat edellyttävät pankkitakausta.

Vuoden 2010 osalta investointien määrää pyritään vähentämään alkuperäisestä 300 miljoonasta eurosta muun muassa väljentämällä uusien laajarunkokoneiden hankinta-aikataulua.

Investoinnit vuoden toisella neljänneksellä olivat 199,3 milj. euroa (80,4 milj. euroa). Investointeihin sisältyy kolme Airbus A330 -lentokonetta. Ennakkomaksut mukaan lukien lentokalusto- ja liitännäisinvestointien rahavirtavaikutus tammi-kesäkuussa oli noin 305 milj. euroa ja koko vuoden arvio runsaat 400 miljoonaa euroa.

Finnair neuvottelee kolmelle Airbus A330 -laajarunkokoneelleen Airbusin omistajavaltioiden vientiluottolaitoksilta rahoitusta, jota on tarjottu Airbus-koneiden ostajille.

Pääomien vapauttamiseksi Finnair neuvottelee eräiden lentokenttäalueella sijaitsevien kiinteistöjen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Rahoituksellista joustoa saadaan myös 200 milj. euron lyhytaikaisella yritystodistusohjelmalla, josta tilinpäätöshetkellä oli käytössä 105 miljoonaa euroa.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliostoista 71 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.

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon muutos vuosineljänneksen aikana. Kyseessä on IFRS-tilinpäätöskäytännön mukainen arvostustappio, joka ei ole realisoitunut. Sillä ole rahavirtavaikutusta eikä sitä lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Tammi-kesäkuussa johdannaisten käyvän arvon muutos oli 47,6 miljoonaa euroa tulosta parantava.

Toiminnalliseen liikevoittoon sisältyy tammi-kesäkuussa 91,0 milj. euroa johdannaisten realisoituneita tappioita, jotka näkyvät tuloslaskelman polttoainerivillä. Toisella neljänneksellä tappiot olivat 40,8 miljoonaa euroa. Luku sisältää sekä valuutta- että polttoainejohdannaiset.

Omaan pääomaan sisältyy vaihtelevana eränä suojausrahasto, jonka arvoon öljynhinta- ja valuuttamuutokset vaikuttavat suoraan. Erän suuruus katsaushetkellä oli -62 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 vuosipuoliskon toiminnalliseen tulokseen. Kesäkuun lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 66 prosenttia.

Osakkeet

Finnairin markkina-arvo kesäkuun lopussa NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 481,8 milj. euroa (594,6 milj.) ja osakkeen päätöskurssi oli 3,76 euroa. Tammi-kesäkuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi oli 5,24 euroa (8,49), alin kurssi 3,52 euroa (4,61) ja keskipurssi 4,36 euroa (6,83). Osakkeita vaihdettiin 6,8 miljoonaa (43,2) kappaletta arvoltaan 29,8 milj. euroa (295,4 milj.).

Finnairin osakkeiden kokonaismäärä oli kesäkuun lopussa 128 136 115 kappaletta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8), suorien ulkomaisten omistusten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 18,3 prosenttia (16,6).

Finnairin hallussa oli 30.6.2009 yhteensä 387 429 kappaletta Finnairin osaketta, joiden osuus yhtiön koko osakemäärästä oli 0,3 %.

Hallinto

Toimitusjohtaja Jukka Hienonen on ilmoittanut irtisanoutumisestaan henkilökohtaisista syistä 6.8.2009. Hienonen jättää yhtiön kuuden kuukauden irtisanomisajan jälkeen.

Organisaatiomuutos

Osana toiminnan tehostamista Finnair järjestee konsernin rakennetta 1.10.2009 alkaen. Suunnitteilla olevan organisaatiomuutoksen tavoitteena on keskittää konsernin reitti- ja lomalentotoiminnot yhtenäiseen organisaatioon sekä

liiketoiminnan ja konsernihallinnon tiiviimpi yhteistoiminta. Tukitoiminnoissa voidaan näin purkaa päällekkäisyyksiä.

Toimintojen uudelleenjärjestely selkeyttää vastuualueita ja tehostaa resurssien käyttöä. Hallinnollisten tukitoimintojen, kuten tieto- ja henkilöstöhallinnon sekä talousohjauksen johtaminen keskitetään konsernihallintoon. Myös resurssienhallinta ja pitkän aikavälin liiketoiminnan suunnittelu siirretään osaksi konsernihallintoa.

Henkilöstö

Tammi-kesäkuun aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9 098 (9 573), mikä oli viisi prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Reittiliikenteessä työskenteli 4 034 ja lomaliikenteessä 495 henkilöä. Tekniikan, catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 3 447 ja matkapalveluiden 979. Muissa toiminnoissa työskenteli 143 henkilöä.

Finnairilla on voimassa olevat työehtosopimukset kuuden henkilöstöjärjestön kanssa kevääseen 2010. Kuitenkin Ilmailualan Unionin, Finnairin Teknisten, Finnairin Ylempien ja Finnairin Insinöörien kanssa neuvotellaan viimeisen sopimusvuoden palkkaratkaisusta alkusyksyn 2009 aikana. Mikäli neuvotteluissa ei päästä sopuun, on kukin sopimus irtisanottavissa päättymään 30.9.2009.

Lentäjien työehtosopimus päättyi marraskuun lopussa 2008 ja neuvottelut uudesta sopimuksesta ovat olleet käynnissä jo viime vuoden syksystä lähtien, ja jatkuvat edelleen. Suurimmat erimielisyydet työnantajan ja lentäjiä edustavan Suomen Liikennelentäjäliiton (SLL) välillä koskevat eläke-etuja, liikkeenjohdon päätöksentekorajoja sekä työaikajärjestelyjä.

Henkilöstökulujen laskuun tähänneitä yt-neuvotteluja on jatkettu myös toisella vuosineljänneksellä Finnairin eri liiketoimintayksiköissä. Kaikkiaan Finnair-konsernin henkilöstösäästötoimet koskevat lomautuksina yli 6 000 työntekijää. Lomautusten kesto vaihtelee pääosin kahdesta viikosta kolmeen kuukauteen. Työvoiman vähennysoimien kautta Finnair-konsernin henkilöstön määrä oli laskenut kesäkuun loppuun mennessä lähes 600 henkeä edellisvuodesta.

Finnairin johto järjesti yhdessä henkilöstöjärjestöjen kanssa tapaamisten sarjan, jossa haettiin henkilöstökulusäästöille vaihtoehtoja irtisanomisten ja lomautusten sijaan. Ainoastaan Finnair Tekniikassa saatiin henkilöstön kanssa aikaan neuvottelutulos vakautussopimuksesta, jolla sovittiin joustoista työn tuottavuuden parantamiseksi. Vakautussopimukseen liittyvä ylimääräinen bonusmalli, joka mahdollistaa säästöosuuksien palautumisen Finnair Tekniikan toiminnallisen tuloksen parantuessa. Sopimuksen avulla saadaan 70 miljoonan euron säästötavoitteesta noin 14 miljoonan euron osuus.

Muissa yksiköissä uudet yt-neuvottelut aiemmin asetettujen 15 prosentin eli 70 miljoonan euron säästöjen saamiseksi henkilöstökustannuksissa toteutetaan loppukesän ja alkusyksyn aikana. Myös organisaatiomuutoksen tuomat henkilöstövähennykset ovat osa tätä ohjelmaa.

Matkatoimistojen henkilöstömäärää on vähennetty viime vuoden kesäkuusta 12 prosentilla eli 156 henkilöllä. Lisäksi koko henkilöstön 4-9 viikon lomautukset ovat meneillään.

Muutokset laivastossa

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Reittiliikenne-liiketoiminta-alueeseen kuuluva Finnair Aircraft Finance Oy. Kesäkuun 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.

Finnairin laajarunkolaivastoon liittyi toisella neljänneksellä kolme uutta Airbus A330-300 -konetta. Tänä vuonna uusia Airbus A330-300 -kaukoliikennekoneita hankitaan vielä yksi. Tällä hetkellä Finnairilla on yhteensä 12 kaukoliikennekonetta. Airbus-koneet korvaavat Finnairin laivastosta poistuvat jäljellä olevat kolme Boeing MD-11 -konetta vuoden 2010 maaliskuun loppuun mennessä. Pääomarakenteen suojaamiseksi laivastouudistuksen aikataulua pyritään väljentämään tulevien vuosien osalta.

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 päätöksenteossään.

Finnair on uudistanut lentokalustoaan systemaattisesti vuodesta 1999 lähtien. Euroopan- ja kotimaanliikenteen Airbus A320- ja Embraer -koneperheet edustavat uusinta teknologiaa. Moderni laivasto on vähemmän ympäristöä kuormittava hiilidioksidi- ja melupäästöjen osalta. Käynnissä oleva kaukoliikennelaivaston uudistus vaikuttaa päästömääriin huomattavasti. Airbus A330 vähentää polttoaineenkulutusta ja päästöindeksiä matkustajaa kohti noin kahdellakymmenellä prosentilla verrattuna MD-11-koneisiin.

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

Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihamäki on nimitetty IATA:n 15-jäsenisen ympäristökomitean jäseneksi.

Liiketoiminta-alueiden kehitys toisella vuosineljänneksellä

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

Reittiliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reittimatrustajaliikenteen 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.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto laski toisella neljänneksellä 24,9 prosenttia ja oli 329,0 miljoonaa euroa (438,0 milj.). Toiminnallinen liiketappio oli 55,9 miljoonaa euroa (liikevoitto 1,3 milj.).

Reittiliikenteen matkustajamäärä huhti-kesäkuussa oli runsaat 1,5 miljoonaa. Laskua edellisvuoteen oli kymmenen prosenttia. Reittiliikenteen myydyt henkilökilometrit laskivat edellisvuodesta yhdeksän prosenttia samalla, kun kapasiteettia supistettiin vajaat 13 prosenttia, mikä paransi reittiliikenteen matkustajakäyttöastetta 2,5 prosenttiyksiköllä 70 prosenttiin.

Toisen neljänneksen aikana matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto laski 18,2 prosenttia. Eri vuosina eri neljänneksille ajoittuva pääsiäinen vaikuttaa jonkin verran kysyntään ja keskituottoon, koska liikematkustus on vähäisempää pääsiäisenä sekä sitä edeltävänä ja sen jälkeisenä viikkona. Pääsiäisen sijoittuminen toiselle vuosineljännekselle heikensi osaltaan yksikkötuottoa. Pääsyy heikkoon hintakehitykseen oli kuitenkin liikematkustuksen yleinen väheneminen.

Tieto H1N1-viruksen leviämisestä vähensi lentomatkustuksen kysyntää kesäkuussa joillakin Aasian markkinoilla.

Rahtituotot ovat yli kymmenen prosenttia koko reittiliikenteen tuotoista. Finnairin rahtiliiketoiminnan kannattavuus on heikentynyt nopeasti maailmanlaajuisen taloustilanteen vuoksi. Rahdin yksikkötuotot reittiliikenteessä huhti-kesäkuussa laskivat 33,6 prosenttia. Reittiliikenteessä kuljetettujen rahtikilojen määrä laski 24,0 prosenttia.

Finnairin reittiverkostossa on tehty 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 vuonna 2009 on nykyisellä liikenneohjelmalla lähes kahdeksan prosenttia

viimevuotista alempi. Kapasiteetin vähentäminen on heikentänyt Finnairin laivaston keskimääräistä vuorokautista lentotunneissa mitattavaa käyttöastetta noin 15 prosenttia.

Huhti-kesäkuun aikana reittiliikenteen lentojen saapumistäsmällisyys parani 11,7 prosenttiyksikköä edellisvuodesta 89,5 prosenttiin (77,8). Finnairin täsmällisyys kuuluu eurooppalaisten lentoyhtiöiden parhaimmiston.

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.

Toimintoja Finnairin rahtiyhtiöissä on sopeutettu voimakkaasti. Erityisesti terminaaliyhtiössä on pystytty henkilöstöresurssit saattamaan laskeneita rahtimääriä vastaaviksi. Kannattavuutta heikentää kuitenkin yksikkökustannusten heikko vastaavuus yksikkötuottojen laskevan kehityksen kanssa.

Lomaliikenne

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat - valmismatkayhtiöstä, sen Virossa toimivasta tytäryhtiöstä Horizon Travelista ja Pietarissa toimivasta 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.

Vuoden toisen neljänneksen Lomaliikenteen liikevaihto laski 6,4 prosenttia 79,4 miljoonaan euroon (84,8 milj.). Lomaliikenne-liiketoiminta-alueen toiminnallinen liikevoitto oli 2,9 miljoonaa euroa (-2,5 milj.).

Toisella vuosineljänneksellä Finnair Lomalennoilla lensi 257 500 matkustajaa, noin kuusi prosenttia vähemmän kuin vuotta aiemmin. Henkilökilometreissä laskettu suorite laski 5,9 prosenttia. Lomalentojen matkustajakäyttöaste oli edellisvuoden tasolla, 81,8 prosenttia.

Talouden taantuma ja epävarmuus näkyvät kuluttajakäyttäytymisessä ja valmismatkamyyntissä. Matkoja ostetaan aiempaa lähempänä matka-ajankohtaa. Matkanjärjestäjät joutuvat myymään entistä suuremman osan matkoistaan viimehetken alennuksilla, mikä heikentää alan kannattavuutta. Matkanjärjestäjät ovat leikanneet kuluvan kesän matkatuotantoaan noin kymmenellä prosentilla viime vuodesta. Virossa valmismatkamarkkina on lähes puolittunut. Venäjällä Aurinkomatkojen myynti kasvaa, vaikka lomamatkojen kysyntä on pudonnut selvästi.

Aurinkomatkat ja Finnairin Lomalennot varautuivat ennakolta kysynnän heikentymiseen sopeuttamalla kesäkauden tuotantoaan merkittävästi edellisvuoden tasosta. Lomalennot pystyi kompensoimaan valmismatkavolyymien pienentymisestä

aiheutuneet tulon menetykset lomareittien tuolipaikkamyynnillä, koneessa tapahtuvalla myynnillä, Finnairin henkilöstön lomautuksilla ja edellisvuotta alhaisemmalla lentopetrolin hinnalla.

Ensi talvikauden lomamatkojen myynti on käynnistynyt viime talven ennätyskysyntään nähden selvästi verkkaisemmin. Matkanjärjestäjien kapasiteetin supistukset heikentävät Lomalentojen laivastonkäytön tehokkuutta loppuvuonna.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin cateringtoiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluu myös valtaosa konsernin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnin ja ylläpidon sekä toimitilapalvelujen hankinta.

Lentotoimintapalveluiden liikevaihto laski toisella vuosineljänneksellä 8,9 prosenttia 101,6 miljoonaan euroon (111,5 milj.). Toiminnallinen liiketulos heikkeni 4,6 miljoonaa euroa ja oli -0,2 miljoonaa euroa (4,4 milj.).

Finnair Tekniikassa aikaansaatu vakautussopimus lisää yksikön kustannuskilpailukykyä, mikä mahdollistaa uusien konsernin ulkopuolisten asiakkaiden hankinnan.

Finnair Cateringin liiketoiminta on kannattavaa, vaikka liikevaihto on laskenut matkustajamäärien vähennyttä. Yksikössä on toteutettu sopeutustoimia, joilla työvoima on mitoitettu ateriakysynnän määrään.

Maapalveluja tuottavan Northportin liikevaihto on laskenut vähentyneiden lentojen vuoksi. Kiinteän kulumassan suuruus on nostanut yksikkökuluja.

Matkapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu konsernin matkatoimistoista; Areasta sekä Suomen Matkatoimistosta (SMT) ja sen Baltian maissa toimivasta tytäryhtiöstä Estravelista sekä matkatoimistojärjestelmiä integroivasta ja matkailun varausjärjestelmää myyvistä Amadeus Finland Oy:stä.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto huhti-kesäkuussa laski 18,9 prosenttia 16,7 miljoonaan euroon (20,6 milj.). Toiminnallinen liiketulos laski -0,9 miljoonaan euroon (1,4 milj.).

Suurin osa Finnairin matkatoimistojen mynnistä tulee liikematkustuksesta. Loppusyksystä alkanut liikematkustuksen poikkeuksellisen jyrkkä lasku jatkui kevään aikana. Liikematkustuksen arvioidaan vähentyneen 20–30 prosenttia edellisvuodesta. Jotkut suuret asiakasyritykset ovat vähentäneet matkustusta jopa 70 prosenttia.

Liikematkustuksen rakennemuutoksen uskotaan jäävän pysyväksi taantuman jälkeinkin. Taloustilanne on vaikuttanut jonkin verran myös kuluttajien matkailuun. Matkoja ostetaan entistä enemmän netistä ja hinta on keskeinen tekijä ostopäätöksessä.

Area, SMT ja Estravel ovat sopeuttaneet kulurakennettaan uuteen markkinatilanteeseen. Toimipisteitä on lakkautettu, henkilöstöä on vähennetty ja kehityshankkeet on keskitetty sähköisen asioinnin kehittämiseen sekä prosessien tehostamiseen ja automatisointiin. Säästöt näkyvät tulosparannuksena loppuvuoden aikana.

Area aloitti yhteistyön S-Matkat.fi -palvelun kanssa tuottaen S-ryhmän asiakasomistajille erilaisia matkapalveluja. SMT juhli huhtikuussa Suomen vanhimpana matkatoimistona 100-vuotista taivaltaan. Baltiassa matkustuspalveluiden kysyntä on supistunut Suomea rajummin.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

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

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

Kesäkaudella Finnair liikennöi myös Ljubljanaan, Krakovaan, Venetsiaan, Pinaan ja Bergeniin. Lennot Ljubljanaan aloitettiin maaliskuun lopussa, Krakovaan ja Venetsiaan huhtikuun alussa. Pisan- ja Bergenin-reitit käynnistyivät toukokuussa.

Finnair ja italialainen Meridiana aloittivat kesäkuussa yhteistyölennot Helsingistä Sardinian Cagliariin ja Olbiaan, Sisilian Palermoon sekä Finnairin kohteista Amsterdamista, Roomasta ja Pariisista Firenzeen.

Kaukoliikenteessä Tokioon lennetään kesä-syyskuussa päivittäin normaalin neljän viikkovuoron sijasta ja New Yorkiin lennetään kymmenen kertaa viikossa.

Finnair ja sen **oneworld**-kumppani Cathay Pacific aloittivat yhteistyön Hongkongin ja Australian Brisbanen välillä toukokuussa.

Lomalentojen laivasto koostuu seitsemästä Boeing 757 -koneesta. Kesäkaudella Lomalennot lentää tilauslentoliikenteen lisäksi niin sanottuja lomareittejä muun muassa Bostoniin ja Torontoon.

Tulevalla talvikaudella Finnair käyttää lomaliikenteessä yhtä viidestä kaukoliikenteen Airbus A330-300 -koneistaan. 271-paikkaisella laajarunkokoneella lennetään marraskuusta huhtikuuhun neljänä päivänä viikossa välilaskuttomia lomalentoja Helsingistä Thaimaan Phuketiin. Viime talvena vastaavassa lomalentosarjassa käytettiin konsernin ulkopuolelta vuokrattua Airbus A330-200 -konetta kuutena päivänä viikossa.

Airbus A330-300 -konetta käytetään lomaliikenteen lisäksi myös Finnairin Aasian-reittilennoilla, minkä vuoksi koneessa on 42-paikkainen bisnesluokka. Lomalennoilla

bisnesluokka on nimetty Comfort-luokaksi, jossa on vuodeistuimen lisäksi tarjolla turistiluokkaa monipuolisempi palvelu.

Finnair on ottanut käyttöön Amadeuksen kehittämän uuden sukupolven Altea Departure Control Systemin, joka tehostaa lähtö- ja koneselvitykseen sekä porttipalveluun liittyviä prosesseja.

Lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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 lyhyiden 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.

H1N1-viruksen aiheuttama influenssa voi vähentää lentomatkustuksen kysyntää tilapäisesti sekä lisätä henkilöstö sairauspoissaoloja aiheuttaen ylimääräisiä kustannuksia sekä hetkellistä resurssipulaa.

Rahoitusmarkkinoiden kiristyminen on nostanut toteutuvaa rahoituskustannusta ennakoitua korkeammaksi. 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 heilahteluja 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.

Näkymät

Lentomatkustuksen ja -rahdin kysynnän arvioidaan saavuttaneen pohjalukemat ja toipuvan vähitellen mikäli maailmantalous elpyy. Kriisi lentoliikenteessä jatkuu lentoyhtiöiden joutuessa vaikeuksiin kannattavuuden, liiketoiminnan rahavirran ja rahoitusaseman kanssa.

Myös Finnairin reittiliikenne kärsii markkinatilanteesta, mutta vahvan kassa- ja rahoitusaseman, meneillään olevien kannattavuuden tehostamisohjelmien sekä selkeästi määritellyn strategiansa avulla yhtiön mahdollisuudet toipua vaikeasta ajasta ovat keskimääräistä paremmat. Kannattavuuden parantuminen edellyttää kuitenkin tehostamisohjelmien täysimääräistä toteuttamista.

Finnair pitää kiinni Aasian-strategiastaan. Reittiliikenteen pitkän ajan tavoitteena on kasvaa Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä käyttäen Helsinkiä maantieteellisesti ja liikenteellisesti ihanteellisena koneenvaihtoasemana.

Velkaantumiskehityksen hallitsemiseksi pääomia pyritään vapauttamaan eräiden kiinteistöjen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksilla sekä väljentämään lentokone- ja rakennusinvestointien aikataulua. Finnairilla on valmisteilla velka- ja leasingjärjestelyjä yli 400 miljoonan euron arvosta.

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

Yritysmatkustuksen kysynnän kehitystä voidaan arvioida luotettavasti vasta syyskuussa vuodensisäisen kausivaihteluun perustuen. Nyt toteutettavalla liikenneohjelmalla Finnairin reittiliikenteen koko vuoden 2009 kapasiteetti on runsaat kahdeksan prosenttia alempi vuoteen 2008 verrattuna.

Tulevan talvikauden lomamatkojen kysynnän arvioidaan olevan viimevuotista alempi. Hintatason heikentymisen välttämiseksi Aurinkomatkat on sopeuttanut tarjontaansa ja Finnair Lomalennot lento-ohjelmaansa vastaamaan heikentyntä kysyntää.

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 200 miljoonan euron tehostamisohjelmat, joista on toteutuksessa yli puolet. 120 miljoonan euron säästötavoitteet kohdistuvat henkilöstökustannuksiin. Keinot 70 miljoonan euron henkilöstökulusäästöjen saavuttamiseksi tulee sisältämään henkilöstövähennyksiä, lomautuksia, toimintojen ulkoistuksia sekä mahdollisesti henkilöstöjärjestöjen kanssa

sovittavia työehtojen joustoja. Toistaiseksi ainoastaan Finnair Tekniikassa on saatu sovittua merkittävästä joustoista.

Finnairin tavoitteena on yhtiöittää Finnair Tekniikka ja lentokoulutustoiminnot omiksi yhtiöikseen.

Vaikka toisen vuosipuoliskon arvioidaan olevan ensimmäistä vahvempi, kolmannen neljänneksen ja koko vuoden toiminnallisen tuloksen arvioidaan jäävän selvästi tappiolliseksi.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Finnair Oyj
Viestintä
Christer Haglund
viestintäjohtaja

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja, varatoimitusjohtaja
Lasse Heinonen
puh. (09) 818 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

viestintäjohtaja Christer Haglund
puh. (09) 818 4007
christer.haglund@finnair.fi

talousviestintä- ja
sijoittajasuhdejohtaja Taneli Hassinen
puh. (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

AVAINLUKUJA (Milj. euroa)

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos	2008
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.- 31.12.
Liikevaihto	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	-8,6	49,5	-	-10,1	103,9	-	188,5
Lentokaluston leasemaksut	18,9	20,7	-8,7	38,2	41,1	-7,1	82,6
Toiminallinen liikevoitto/-tappio, EBIT*	-56,9	4,6	-	-104,4	12,4	-	0,8
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	24,2	12,6	-	47,6	12,5	-	-57,4
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja kertaluonteiset erät	0,2	2,9	-	0,0	4,0	-	-1,3
Liikevoitto/-tappio, EBIT	-32,5	20,1	-	-56,8	28,9	-	-57,9
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	-26,1	13,4	-	-44,7	16,5	-	-46,3

Liikevoitto, EBIT % liikevaihdosta *	-13,3	0,8	-	-11,1	1,1	-	0,0
EBITDAR % liikevaihdosta *	-2,0	9,1	-	-1,1	9,3	-	8,4
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK	64,2	75,4	-14,9	63,5	72,1	-12,0	70,1
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK	44,7	43,4	2,8	43,6	43,0	1,6	43,5
Tulos /osake e (laimentamaton)	-0,20	0,12	-	-0,35	0,15	-	-0,36
Tulos /osake e (laimennusvaikutuksella)	-0,20	0,12	-	-0,35	0,15	-	-0,36
Oma pääoma/ osake e	5,90	8,25	-28,5	5,90	8,25	-28,5	5,87
Bruttoinvestoinnit MEUR	199,3	80,4	-	327,5	144,8	-	232,8
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	46,6	14,7	-	34,7	13,0	-	10,3
Omavaraisuusaste %				34,9	45,7		36,9
Velkaantumisaste % (Gearing)				43,2	-15,7		-12,0
Oikaistu velkaantumisaste %				117,1	39,6		65,1
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				-9,5	11,9		-3,0
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)				-12,0	10,0		-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	2009	2008	Muutos	2008
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.- 31.12.
Liikevaihto	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8
Valmistus omaan käyttöön	0,5	0,5	0,0	0,9	0,6	50,0	1,6
Liiketoiminnan muut tuotot	4,0	5,4	-25,9	7,9	9,2	-14,1	20,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot *)	0,2	2,9	-93,1	0,0	5,0	-	6,2
Liiketoiminnan tuotot	432,1	554,0	-22,0	951,9	1 132,9	-16,0	2 284,5
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	116,6	128,2	-9,0	251,8	268,7	-6,3	538,6
Polttoaineet	109,3	133,7	-18,2	241,1	264,3	-8,8	557,6
Lentokaluston leasemaksut	18,9	20,7	-8,7	38,2	41,1	-7,1	82,6
Muut vuokrat	18,1	17,2	5,2	44,8	35,2	27,3	69,3
Kaluston aineostot ja huolto	25,1	23,1	8,7	51,4	43,3	18,7	96,1
Liikennöimismaksut	42,2	47,1	-10,4	87,2	90,7	-3,9	188,5
Maaselvitys- ja cateringkulut	30,1	36,5	-17,5	63,5	71,7	-11,4	146,6
Valmismatkatuotannon kulut	25,3	25,5	-0,8	70,8	70,1	1,0	138,9
Myynti ja markkinointikulut	20,1	24,6	-18,3	40,5	51,4	-21,2	102,9
Poistot	29,4	24,2	21,5	56,1	50,4	11,3	105,1
Muut kulut	53,7	65,7	-18,3	110,9	128,6	-13,8	251,3
Toiminnalliset kulut yhteensä	488,8	546,5	-10,6	1 056,3	1 115,5	-5,3	2 277,5
Toiminnallinen liikevoitto, EBIT	-56,9	4,6	-	-104,4	12,4	-	0,8
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	24,2	12,6	92,1	47,6	12,5	-	-57,4
Kertaluonteiset erät	0,0	0,0	-	0,0	-1,0	-	-7,5
Kulut yhteensä	464,6	533,9	-13,0	1 008,7	1 104,0	-8,6	2 342,4
Liikevoitto, EBIT	-32,5	20,1	-	-56,8	28,9	-	-57,9
Rahoitustuotot	0,9	7,2	-87,5	4,0	12,6	-68,3	22,1
Rahoituskulut	-3,7	-8,8	-58,0	-7,5	-18,7	-59,9	-26,7
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,3
Tulos ennen veroja	-35,3	18,5	-	-60,3	22,8	-	-62,2
Välittömät verot	9,3	-5,1	-	15,7	-6,3	-	16,1
Kauden tulos	-26,0	13,4	-	-44,6	16,5	-	-46,1

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden tuloksesta	-26,1	13,4		-44,7	16,5		-46,3
Vähemmistölle kuuluva osuus kauden tuloksesta	0,1	0,0		0,1	0,0		0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta kauden tuloksesta laskettu osakekohtainen tulos							
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,20	0,12		-0,35	0,15		-0,36
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,20	0,12		-0,35	0,15		-0,36

*) Ei sisälly toiminnalliseen liikevoittoon.

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

Vuoden 2008 kaluston aineostoja ja huoltoja sekä poistoja on muutettu vastaamaan kuluvan tilikauden kirjausmenettelyä siten, että poistoja on vähennetty 4,4 miljoonaa euroa puolivuotiskaudelta 2008 ja 3,9 miljoonaa euroa vuoden 2008 toiselta neljännekseltä, vastaavat arvot on lisätty kaluston aineosto- ja huoltokuluihin.

Muista kuluista on siirretty polttoainekuluihin realisoituneiden johdannaisten vaikutus seuraavasti:

Q2/2009 20,3 milj. euroa, Q1-Q2/2009 48,2 milj. euroa

Q2/2008 -9,8 milj. euroa, Q1-Q2/2008 -14,1 milj. euroa, Q1-Q4/2008 -10,3 milj. euroa

KONSERNIN TASE (Milj. euroa)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008	1.1.2008
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	46,9	48,9	48,1	46,6
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 524,0	1 232,0	1 272,1	1 168,9
Osuudet osakkuusyhtiöissä	5,8	5,8	6,1	5,7
Muut rahoitusvarat	21,3	19,9	21,5	13,8
Laskennalliset verosaamiset	63,6	30,8	57,7	16,7
Yhteensä	1 661,6	1 337,4	1 405,5	1 251,7
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	37,4	38,3	35,1	36,1
Myyntisaamiset ja muut saamiset	222,1	477,8	231,8	287,3
Muut rahoitusvarat	249,5	418,5	373,8	518,6
Rahavarat	16,5	18,6	18,3	21,5
Yhteensä	525,5	953,2	659,0	863,5
Myytäväinä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	19,4	16,2	19,4	34,7
Varat yhteensä	2 206,5	2 306,8	2 083,9	2 149,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	678,2	957,0	674,0	891,8
Yhteensä	753,6	1 032,4	749,4	967,2
Vähemmistöosuus	0,7	0,8	1,1	1,7
Oma pääoma yhteensä	754,3	1 033,2	750,5	968,9
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	121,6	176,3	120,6	144,5
Rahoitusvelat	421,1	226,9	261,1	269,6
Eläkevelvoitteet	0,0	12,2	6,1	15,8
Yhteensä	542,7	415,4	387,8	429,9
Lyhytaikaiset velat				
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	0,0	13,3	1,5	8,2
Varaukset	60,2	54,3	61,5	0,0
Rahoitusvelat	181,4	53,2	48,5	54,5
Ostovelat ja muut velat	667,9	737,4	834,1	688,4
Yhteensä	909,5	858,2	945,6	751,1
Velat yhteensä	1 452,2	1 273,6	1 333,4	1 181,0
Oma pääoma ja velat yhteensä	2 206,5	2 306,8	2 083,9	2 149,9

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.-30.6.2009	1.1.-30.6.2008	1.1.-31.12.2008
Liiketoiminnan rahavirrat			
Kauden voitto	-44,6	16,5	-46,1
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	-4,5	32,7	174,6
Korkokulut ja muut rahoituskulut	7,5	18,7	26,7
Korkotuotot	-3,8	-10,3	-18,9
Muut rahoitustuotot	-0,1	-2,3	-3,2
Osinkotuotot	-0,1	0,0	0,0
Verot	-15,7	6,3	-16,1
Käyttöpääoman muutokset:			
Myynti- ja muiden saamisten muutos	13,2	-74,9	-2,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-2,3	-2,2	1,0
Osto- ja muiden velkojen muutos	-60,2	111,3	-11,8
Maksetut korot	-5,9	-7,5	-13,1
Maksetut rahoituskulut	-0,4	-3,6	-1,3
Saadut korot	4,5	6,4	15,4
Saadut rahoitustuotot	0,1	0,0	3,2
Maksetut verot	-2,5	-4,6	12,5
Liiketoiminnan nettorahavirta	-114,8	86,5	120,2
Investointien rahavirrat			
Tytäryritysten hankinnat	0,0	-2,5	-3,2
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-3,9	-5,9	-12,7
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-300,9	-159,2	-215,3
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	39,6	113,2	183,1
Myytävissä olevien osakkeiden nettomuutos	6,3	15,9	0,0
Aineellisten käyttöomaisuus-hyödykkeiden myynti	0,3	64,9	69,0
Saadut osingot	0,1	0,0	0,0
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,2	-6,2	-7,8
Investointien nettorahavirta	-258,3	20,2	13,1
Rahoituksen rahavirrat			
Lainojen nostot	308,0	2,4	4,9
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-15,1	-46,4	-50,0
Omien osakkeiden hankinta	0,0	-4,7	-4,7
Maksetut osingot	0,0	-31,9	-31,9
Rahoituksen nettorahavirta	292,9	-80,6	-81,7
Rahavirtojen muutos	-80,2	26,1	51,6
Rahavarojen muutos			
Rahavarat tilikauden alussa	343,4	291,8	291,8
Rahavirtojen muutos	-80,2	26,1	51,6
Rahavarat tilikauden lopussa	263,2	317,9	343,4

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-30.6.2009	1.1.-30.6.2008	1.1.-31.12.2008
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa			
Poistot	56,1	51,4	110,2
Työsuhde-etuedet	-10,0	-3,7	-10,3
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-47,6	-12,5	57,4
Muut oikaisut	-3,0	-2,5	17,3
Yhteensä	-4,5	32,7	174,6
Muut rahoitusvarat	249,5	418,5	373,8
Rahavarat	16,5	18,6	18,3
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	266,0	437,1	392,1
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	0,0	-109,5	-39,6
Myytavissä olevat osakkeet	-2,8	-9,7	-9,1
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	263,2	317,9	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
Oma pääoma 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	968,9
Osingonjako								-31,9	-31,9	-0,6	-32,5
Vähemmis- tömuutos								0,0	0,0	-0,3	-0,3
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0	0,0					-4,7	-4,7		-4,7
Luovutetut omat osakkeet/ Osakeperus- teisten maksujen kustannus						2,1		0,8	2,9		2,9
Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 30.6.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	247,0	-0,1	416,3	933,5	0,8	934,3
Laajan tuloksen erät					82,2		0,2	16,5	98,9	0,0	98,9
Oma pääoma yhteensä 30.6.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	109,0	247,0	0,1	432,8	1 032,4	0,8	1 033,2

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
Oma pääoma 1.1.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	749,4	1,1	750,5
Osingonjako								0,0	0,0	-0,4	-0,4
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0	0,0					0,0	0,0		0,0
Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 30.6.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2		369,2	749,4	0,7	750,1
Laajan tuloksen erät					48,5		0,4	-44,7	4,2	0,0	4,2
Oma pääoma yhteensä 30.6.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-62,0	247,2	0,4	324,5	753,6	0,7	754,3

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
Oma pääoma 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	470,2	985,3	1,7	987,0
Laskenta- periaatteen muutos (IFRIC 13)								-18,1	-18,1	0,0	-18,1
Oikaistu pääoma 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	968,9

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LISÄTIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu EU:ssa käyttöön otettua kansainvälistä (IAS) 34 Osavuositarkastukset –standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut 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.

IFRIC 13, Kanta-asiakasohjelmat standardin vaikutukset konsernin vuoden 2008 tuloslaskelma- ja tasearvoihin on raportoitu osavuositarkastuksessa Q1 / 2009.

- *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 liittyneet arviot ovat samoja, joita sovellettiin vuositilinpäätöksessä 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- LIIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 30.6.2009

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoinen liikevaihto	635,1	225,3	52,4	30,3			943,1
Sisäinen liikevaihto	47,7	2,9	162,0	1,6	-214,2		0,0
Liikevaihto	682,8	228,2	214,4	31,9	-214,2	0,0	943,1
Liikevoitto	-106,2	8,4	2,1	-2,4		41,3	-56,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,0	0,0
Rahoitustuotot						4,0	4,0
Rahoituskulut						-7,5	-7,5
Tuloverot						15,7	15,7
Vähemmistöosuus						-0,1	-0,1
Kauden tulos							-44,7
Muut erät							
Investoinnit	313,9	0,2	12,1	0,8	0,0	0,5	327,5
Poistot	43,0	0,2	11,5	0,5	0,0	0,9	56,1

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 30.6.2008

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoinen liikevaihto	802,9	220,5	55,1	39,6			1 118,1
Sisäinen liikevaihto	54,7	3,6	166,3	2,1	-226,7		0,0
Liikevaihto	857,6	224,1	221,4	41,7	-226,7	0,0	1 118,1
Liikevoitto	-5,6	8,5	7,0	1,9		17,1	28,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,0	0,0
Rahoitustuotot						12,6	12,6
Rahoituskulut						-18,7	-18,7
Tuloverot						-6,3	-6,3
Vähemmistöosuus						0,0	0,0
Kauden tulos							16,5
Muut erät							
Investoinnit	115,5	0,1	28,6	0,3	0,0	0,3	144,8
Poistot	37,4	0,2	12,5	0,7	0,0	0,6	51,4

LIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos	2008
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa							
Reittiliikenne	329,0	438,0	-24,9	682,8	857,6	-20,4	1 728,9
Lomaliikenne	79,4	84,8	-6,4	228,2	224,1	1,8	454,6
Lentotoimintapalvelut	101,6	111,5	-8,9	214,4	221,4	-3,2	445,8
Matkapalvelut	16,7	20,6	-18,9	31,9	41,7	-23,5	77,9
Konsernieliminoinnit	-99,3	-109,7	-9,5	-214,2	-226,7	-5,5	-451,4
Yhteensä	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8

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

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos	2008
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa							
Reittiliikenne	-55,9	1,3	-	-106,2	-2,4	-	-35,9
Lomaliikenne	2,9	-2,5	-	8,4	8,6	-	26,7
Lentotoimintapalvelut	-0,2	4,4	-	2,1	6,9	-	13,8
Matkapalvelut	-0,9	1,4	-	-2,4	1,8	-	2,1
Kohdistamattomat erät	-2,8	0,0	-	-6,3	-2,5	-	-5,9
Yhteensä	-56,9	4,6	-	-104,4	12,4	-	0,8

HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2009	2008	Muutos
	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%
Reittiliikenne	4 034	4 222	-4,5
Lomaliikenne	495	461	7,4
Lentotoimintapalvelut	3 447	3 632	-5,1
Matkapalvelut	979	1 106	-11,5
Muut toiminnot	143	152	-5,9
Yhteensä	9 098	9 573	-5,0

TOISSIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- MAANTIETEELLISET SEGMENTIT

LIKEVAIHTO KONSERNIN ULKOPUOLELLE MYYNTIKOHTEITTAIN

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos	2008
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa							
Suomi	78,0	94,3	-17,3	193,8	216,4	-10,4	432,8
Eurooppa	207,4	272,8	-24,0	398,6	496,3	-19,7	962,5
Aasia	118,4	149,6	-20,9	278,6	336,6	-17,2	708,8
Pohjois-Amerikka	14,1	18,6	-24,2	24,9	30,1	-17,3	67,6
Muut	9,5	9,9	-4,0	47,2	38,7	22,0	84,1
Yhteensä	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8

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	30.6.2009		30.6.2008		31.12.2008	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
Valuuttajohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):						
Polttoaineen valuuttasuojaus	329,1	1,8	280,9	-24,6	382,7	14,0
Lentokonehankintojen suojaus						
Käyvän arvon suojaus	503,4	11,8	348,5	-24,2	425,8	26,4
Rahavirran suojaus	34,5	0,3	60,5	0,2	58,9	0,4
Leasemaksujen valuuttasuojaus	29,4	0,5	45,9	-4,1	48,4	2,2
Suojauslaskennassa olevat yhteensä	896,4	14,4	735,8	-52,7	915,8	43,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	40,8	1,4	58,3	-1,5	74,4	3,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Osto-optiot	8,0	0,0	18,0	0,4	12,8	0,2
Myyntioptiot	8,0	0,0	17,0	-0,2	18,8	-0,1
Taseen suojaus (termiinit)	90,4	-4,3	46,4	-1,1	46,9	-2,3
Yhteensä	147,2	-2,9	139,7	-2,4	152,9	1,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 043,7	11,5	875,5	-55,1	1 068,8	44,0
	30.6.2009		30.6.2008		31.12.2008	
	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)
Hyödykejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät :						
Lentopetrolitermiinit	542 600	-78,0	551 800	184,1	591 300	-153,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Lentopetrolitermiinit	61 700	-7,5	4 500	1,4	71 700	-27,6
Gasoil termiinit	2 000	-0,4	33 000	7,5	17 000	-5,5
Jet differential termiinit	202 500	7,2	404 000	-3,3	340 500	6,9
Optiot						
Osto-optiot, lentopetroli	75 000	0,0	72 000	13,6	28 000	0,1
Myyntioptiot, lentopetroli	89 500	-2,3	72 000	-0,6	28 000	-8,9
Osto-optiot, gasoil	0	0,0	39 000	3,3	47 000	0,0
Myyntioptiot, gasoil	0	0,0	74 500	0,0	63 500	-17,6
Yhteensä		-81,0		206,0		-205,6
	30.6.2009		30.6.2008		31.12.2008	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)
Korkojohdannaiset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Suojauslaskennassa olevat erät:	10,6	-5,2	19,9	-12,0	16,7	-7,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	9,3	-4,8	12,4	-9,4	11,7	-6,3
Yhteensä	19,9	-10,0	32,3	-21,4	28,4	-13,6
Koronvaihtosopimukset						
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	20,0	0,2	20,0	1,0	20,0	0,1
Yhteensä	20,0	0,2	20,0	1,0	20,0	0,1
Osakejohdannaiset						
Optiot						
Osto-optiot, osake	0,0	0,0	15,4	0,0	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 on siitä lähtien 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)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 339,6	1 250,2	1 250,2
Käyttöomaisuusinvestoinnit	330,3	147,2	273,2
Ennakoiden muutos	-22,6	16,0	-4,6
Vähennykset	-0,9	-64,9	-69,0
Poistot	-56,1	-51,4	-110,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 590,3	1 297,1	1 339,6

Myytäväinä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	19,4	34,7	34,7
Myytäväinä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	19,4	16,2	19,4

10. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Vuoden 2009 ensimmäisen puolivuotiskauden aikana konsernin lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti. Puolivuotiskauden aikana nostettiin lainoja 308,0 milj. euroa, josta lyhytaikaisten osuus oli 103,3 milj. euroa. Muut kirjanpidossa esitetyt lainojen nostot liittyvät vanhoihin vakuudellisiin lainoihin, joiden poikkeuksellisesta sopimusrakenteesta johtuen nettolyhennys kirjataan bruttona sekä nostoksi että lyhennykseksi.

11. VASTUUSITOUMUKSET (Milj. euroa)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	451,8	251,3	273,3
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	82,1	67,5	68,0
Yhteensä	533,9	318,8	341,3

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2009 olivat 1.200,0 miljoonaa euroa (31.12.2008 1.508,9 miljoonaa euroa)

12. VASTUUT (Milj. euroa)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008
Lentokaluston leasemaksuvastuut	245,1	311,3	285,9
Muut vastuut	198,0	205,5	202,5
Yhteensä	443,1	516,8	488,4

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.-30.6.2009

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	3 721	1 753	72	542	734	3 102	619	
Muutos % ed.v.	-8,4	-9,9	6,3	-7,1	-11,5	-9,5	-2,9	
Rahti ja posti (1000 kg)	40 719	8 913	2 931	26 079	1 396	39 318	613	40 719
Muutos % ed.v.	-21,9	-17,1	-17,1	-23,9	-9,3	-21,5	189,1	-21,9
Tarjotut hkm (milj.)	13 567	3 800	602	5 302	691	10 394	3 172	
Muutos % ed.v.	-6,3	-9,1	8,8	-10,7	-14,8	-9,5	5,6	
Myydyt hkm (milj.)	10 054	2 435	477	3 928	407	7 247	2 807	
Muutos % ed.v.	-4,0	-8,3	6,4	-7,0	-13,9	-7,1	5,1	
Matkustajakäyttöaste %	74,1	64,1	79,3	74,1	59,0	69,7	88,5	
Muutos %-yks. ed.v.	1,8	0,6	-1,8	3,0	0,6	1,8	-0,4	
Tarjotut tnkm (milj.)	2 037							433
Muutos % ed.v.	-7,9							-9,3
Myydyt tnkm (milj.)	1 129							228
Muutos % ed.v.	-8,5							-23,1
Kokonaiskäyttöaste %	55,4							52,6 *
Muutos %-yks. ed.v.	-0,4							-9,5

* 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	2009	2008	Muutos	2008
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.-30.6	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Kauden tulos	-26,0	13,4	-	-44,6	16,5	-	-46,1
Muut laajan tuloksen erät							
Muuntoerot	-0,1	0,0	-	0,4	0,2	-	0,1
Myytävissä olevien rahavarojen muutos	1,4	-7,0		2,7	-11,7		-13,7
- Verojen osuus	-0,6	2,4		-1,0	4,1		4,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen	34,8	77,9	-	45,8	93,9	-	-123,6
- Verojen osuus	-12,1	-27,3		-16,0	-33,0		43,4
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	36,1	70,9	-	48,9	82,4	-	-137,2
Kauden laaja tulos	10,1	84,3	-	4,3	98,9	-	-183,3

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	10,0	84,3		4,2	98,9		-183,5
Vähemmistölle kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	0,1	0,0		0,1	0,0		0,2

16. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

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