

FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖS TILIKAUDELTA 1.1.–31.12.2006

Toiminnallinen tulos lievästi voitollinen

Yhteenvedo vuoden 2006 avainlukuista

- Liikevaihto nousi 6,3 prosenttia 1 989,6 milj. euroon
- Matkustajaliikenteen kasvu edellisvuoteen verrattuna 7,1 %, matkustajakäyttöaste nousi 2,5 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin
- Lentotoiminnan yksikkötuotot nousivat 0,4 %, yksikkökustannukset nousivat 1,8 %
- Liiketappio oli 10,8 milj. euroa (liikevoitto 81,9 milj.)
- Toiminnallinen liikevoitto eli liikevoitto ilman myyntivoittoja, kertaluonteisia järjestelykuluja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli 11,2 milj. euroa (70,1 milj.)
- Tulos ennen veroja oli -14,7 milj. euroa (87,5 milj.)
- Nettovelkaantumisaste vuoden lopussa oli 6,7 % (-25,1 %) ja leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste 112,3 % (66,8 %)
- Taseen rahavarat tilikauden lopussa olivat 297,0 milj. euroa (418,4 milj.)
- Omavaraisuusaste 37,2 % (42,2 %)
- Oma pääoma/osake 6,77 euroa (7,73)
- Tulos/osake -0,16 euroa (0,73)
- Sijoitetun pääoman tuotto -0,1 % (11,1 %)

Toimitusjohtaja Jukka Hienonen vuosituloksen johdosta

Olemme kirjanneet viime vuodelle poikkeuksellisen suuret rakennejärjestelyistä aiheutuneet kulut, joten vuosi 2006 jää Finnairin tuloskehityksessä välivuodeksi liikevaihdon kasvusta ja matkustajakäyttöasteen paranemisesta huolimatta. Välttämättömien rakennejärjestelyjen lisäksi tulosta painoi voimakas polttoaineen hinnan nousu. Lentolippujen hintatasoa Suomessa pudotti aggressiivinen hintavetoinen markkinointi. Suomesta poistui viime vuonna kaksi halpalentoyhtiötä.

Tänä vuonna saamme kaksi uutta laajarunkokonetta Aasian-liikenteeseen, joka kasvaa 30 prosenttia. Ensi vuonna hankimme vielä kaksi konetta lisää, jolloin kaukoliikennekapasiteettimme on kaksinkertaistunut reilussa kahdessa vuodessa. Viime syksynä avattu Delhin-reitti on osoittanut suosionsa ja tänä vuonna nelinkertaistamme Intianliikenteemme lisäämällä Delhin-vuoroja ja avaamalla Mumbai-reitin.

Työ tappiollisten toimintojemme karsimiseksi jatkuu tänä vuonna. Erityinen huomio kiinnittyy lentotoimintapalveluihin. Finnair Tekniikassa käynnistetyn kilpailukykyprojektin tavoitteena on saada kaikki osa-alueet kannattaviksi vuoteen 2008 mennessä. Maapalveluja tuottavalle Northportille, jonka tulos oli tappiollinen, haetaan omistus- tai kumppanuusjärjestelyjä.

Lähdemme nyt koko henkilöstön voimin tavoittelemaan selvästi kannattavaa liiketoimintaa.

Finnairin Aasian-liikenteeseen perustuva strategia on käytännössä testattu. Organisaatio- ja henkilöstörakenteemme sekä toimintakulttuurimme on muokkautumassa Eurooppa-Aasia-liikenteeseen, jossa Finnairilla on vahvat menestymisen eväät.

Kysyntä keskeisissä liikennelajeissa on terveessä kasvussa. Keskihinnan kehitys kaukoliikenteessä on menossa hyvään suuntaan. Viime vuonna käynnistetty 80 miljoonan euron rakennemuutosohjelma ei näy täysimääräisenä vielä tänä vuonna, mutta rakennemuutosohjelmat yhdessä vakaan polttoaineen hintakehityksen kanssa luovat perustan toiminnallisen liikevoiton merkittävälle parantumiselle vuonna 2007, erityisesti toisesta vuosineljänneksestä alkaen.

Yleiskatsaus

Vuosi 2006 oli Finnairissa rakennejärjestelyjen vuosi. Yhtiön päätoimiala, kansainvälinen reittiliikenne, on muotoutunut kasvavan Aasian-liikenteen ehdoilla. Organisaation ja henkilöstön rakennemuutokset ovat tähdänneet toiminnan keskittymiseen erityisesti Euroopan ja Aasian väliseen reittiliikenteeseen. Lisääntyvä Aasian-liikenne kasvattaa matkustuskysyntää myös Euroopan-reiteillä.

Vuonna 2006 eurooppalaisten lentoyhtiöiden reittiliikenne kasvoi runsaat viisi prosenttia ja tuloskehitys oli aiempia vuosia parempi. Finnairin reittiliikenne kasvoi kokonaisuudessaan yli 13 prosenttia ja Aasian-liikenne lähes 30 prosenttia. Polttoaineen hintakehityksestä ja konsernin rakennejärjestelyistä johtuen toiminnallinen liikevoitto jäi kuitenkin vaatimattomaksi ja tilikauden tulos painui tappiolle.

Alkuvuonna liikevaihto kehittyi suotuisasti, vaikka lentolippujen keskihinnat olivat 2-3 prosentin laskussa. Samanaikaisesti polttoainekustannukset nousivat voimakkaasti kuormittaen toimintakuluja.

Finnair tekniikan tulosta rasittivat kertaluontoisten järjestelykulujen lisäksi muutamat taloudellisesti kannattamattomat ulkopuoliset toimeksiannot. Myös Finnair Reittiliikenteen toteuttama Boeing MD-80 -koneiden korvaaminen Embraer-kalustolla aiheutti siirtymäkuluja. Kahden laajanrunkokoneen suunniteltua laajemmat huoltotyöt lisäsivät Finnair Tekniikan kustannuksia. Raskashuoltoja tekevän lentokonekorjaamon käyttöaste oli heikko ja vuosi oli raskaasti tappiollinen.

Vuoden toisella neljänneksellä aloitettiin rakennejärjestely, jolla haetaan 80 miljoonan euron vuotuisia säästöjä vuodesta 2008 alkaen sekä pitkäjänteistä kustannuskilpailukykyä. Rakennejärjestelyistä kirjattiin toisen neljänneksen tulokseen yli 15 miljoonan euron kertaluonteiset kustannukset, jotka sisälsivät 10 miljoonan euron varaukset henkilöstövähennyksistä sekä runsaan viiden miljoonan euron arvonalentumiskirjauksen Finnair Tekniikan varastosta. Yt-menettelyssä sovittiin 670 työpaikan vähentämisestä vuoden 2007 loppuun mennessä. Suurin osa vähennyksistä kohdistuu Finnair Tekniikkaan ja hallinnollisiin tukitoimintoihin.

Lentävän henkilöstön kanssa on käyty neuvotteluja työehtojen kehittämiseksi Finnairin nykyistä liikennetarakennetta vastaavasti. Finnairin tavoite palkata 500 uutta työntekijää matkustamotyöhön valtakunnallisella työehtosopimuksella johti erimielisyyteen Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY:n kanssa, joka järjesti kaksipäiväisen lakon lokakuun lopulla. Lakon negatiivinen tulosvaikutus oli runsaat 10 miljoonaa euroa. Lakon jälkeen käydyissä neuvotteluissa päästiin sopimukseen joustavammista työehdoista ja muun muassa kaukolentoihin painottuneen ryhmän perustamisesta.

Finnairin laivastoa on uusittu poistamalla vanhimpia konetyyppejä ja jatkamalla uusien koneiden hankintaa. Nykyisellä konevalikoimalla pystytään alentamaan toimintakustannuksia ja parantamaan matkustajakäyttöasteita. Kalustouudistus näkyy kasvaneina poistoina ja lease-maksuina.

Airbusin tuotantopäätösten siirtyminen aiheutti epävarmuutta Finnairin vuosille 2012-15 tilaaman A350-konetyypin tuotantoaikatauluun. Airbusin tehtyä päätöksen konetyypin tuotannon aloittamisesta myös Finnairin tilaamien koneiden tuotantoaikataulu on voitu vahvistaa.

Airbus Industrien kanssa käytävissä neuvotteluissa saataneen aikaan suunnitelma siirtymäkauden konehankintaohjelmasta lähiaikoina.

Marraskuun 2006 lopulla EU ja Venäjä sopivat Venäjän ylilentävältä liikenteeltä perimien rojalimaksujen poistamisesta asteittain vuosina 2010-13. Finnair maksaa Venäjälle nykyisellään runsaat 20 miljoonaa euroa Venäjän yli lentämistään Japanin- ja Kiinan-reiteistä.

Taloudellinen tulos

1.10.-31.12.2006

Liikevaihto nousi vuoden viimeisellä neljänneksellä 4,3 prosenttia ja oli 499,3 milj. euroa. Konsernin liiketulos ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoa, kertaluonteisia järjestelykuluja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia laski -24,4 milj. euroon (0,4 milj. euroa). Oikaistu liikevoittomarginaali oli -4,9 prosenttia (0,1). Tulos ennen veroja oli -26,3 milj. euroa (-2,4 milj. euroa). Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin viimeisen neljänneksen tulokseen 1,4 miljoonan euron tulosta heikentävä erä, jolla ei ole rahavirtaikutusta.

Loka-joulukuussa matkustajaliikenteen tarjonta nousi 2,6 prosenttia ja kysyntä kasvoi 3,5 prosenttia, Aasian-liikenne kasvoi 22,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 0,6 prosenttiyksikköä 72,2 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 1,1 prosenttia.

Reitti- ja lomaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriltä nousivat 3,2 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden nousi 14,8 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot tonnikipometriltä laskivat 10,9 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto nousi 0,9 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut nousivat jakson aikana 5,3 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset laskivat 3,2 prosenttia. Polttoainekustannukset nousivat viimeisellä neljänneksellä 18,5 prosenttia. Polttoainekulut eliminoituina yksikkökustannukset laskivat 6,9 prosenttia.

Lokakuussa oli matkustamohenkilöstön kaksipäiväinen lakko, jonka aiheuttamat tuottomenetykset ja ylimääräiset kulut heikensivät viimeisen vuosineljänneksen tulosta runsaat 10 miljoonaa euroa. Viimeisellä vuosineljänneksellä myös Finnair Tekniikan tulos heikkeni edellisestä vuodesta yli 10 miljoonaa euroa ulkoisten tuottojen jäätyä selvästi asetetuista tavoitteista.

Vuosineljänneksen tulos osaketta kohden oli -0,23 euroa (-0,03).

Taloudellinen tulos 1.1.-31.12.2006

Liikevaihto nousi 6,3 prosenttia ja oli 1 989,6 milj. euroa. Konsernin liikevoitto ilman käyttömaisyden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja eli toiminnallinen liikevoitto laski 11,2 milj. euroon (70,1 milj. euroa). Oikaistu liikevoittomarginaali oli 0,6 prosenttia (3,7). Tulos ennen veroja oli -14,7 milj. euroa (87,5 milj. euroa). Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin koko vuoden tulokseen 8,8 miljoonan euron tulosta heikentävä erä, jolla ei ole rahavirtavaikutusta.

Vuonna 2006 matkustajaliikenteen tarjonta kasvoi 3,5 prosenttia ja kysyntä kasvoi 7,1 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 2,5 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 4,0 prosenttia.

Reitti- ja lomaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometritä nousivat 1,4 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden nousi 7,5 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot tonnikilometritä laskivat 1,6 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto nousi 0,4 prosenttia.

Vuonna 2006 euromääräiset toimintakulut olivat 10,4 prosenttia korkeammat kuin edellisvuonna. Liikennesuoritteeseen suhteutetut lentotoiminnan yksikkökustannukset nousivat 1,8 prosenttia. Polttoainekulut eliminoituina yksikkökustannukset laskivat 3,5 prosenttia. Finnairin polttoainekulut vuonna 2006 olivat runsaat 90 miljoonaa euroa eli 31,5 prosenttia korkeammat kuin vuonna 2005 ja polttoaineen osuus konsernin liikevaihdosta oli 19,4 % (15,6).

Koko vuoden tulos osaketta kohden oli -0,16 euroa (0,73). 31.12.2006 oma pääoma osaketta kohden oli 6,77 euroa, edellisenä vuonna 7,73 euroa.

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

Investoinnit vuonna 2006 olivat 252,2 miljoonaa euroa (57,5 milj. euroa) sisältäen Airbus A340-laajjarunkokoneen, kuusi Embrarer 170 -koneita, yhden Embraer 190 -koneen ja yhden Embraer 170 -lentosimulaattorin. Ennakkomaksut mukaan lukien investointien rahavirtavaikutus oli -227,7 miljoonaa euroa. Vuosina 2007 ja 2008 uusien lentokoneiden investointiohjelma on yli 300 miljoonaa euroa kumpanakin vuonna.

Kesä- ja elokuussa 2006 allekirjoitettiin kaksi 50 miljoonan euron lentokonerahoituslimiittiä. Kesäkuussa laskettiin lisäksi liikkeelle 100 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina. Vuoden lopussa taseen rahavarat olivat 297,0 milj. euroa, minkä lisäksi käyttämättömien sovittujen luottolupausten määrä on yhteensä 300 miljoonaa euroa.

Liiketoiminnan nettorahavirta oli 95,8 milj. euroa, kun se edellisenä vuonna oli 191,8 milj. euroa. Velkaantumisasiaste on noussut vuoden alun -25,1 prosentista 6,7 prosenttiin vuoden lopussa. Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisasiaste oli

112,3 prosenttia (66,8). Tulorahoituksen lisäksi mittava kalustouudistus vaatii vieraan pääoman ehdoista rahoitusta. Eri vaihtoehtoja pääomarakenteen vahvistamiseksi tutkitaan. Omavaraisuusaste laski edellisvuoden vastaavasta ajankohdasta 5,0 prosenttiyksikköä ja oli 37,2 prosenttia.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliostoista 63 prosenttia seuraavat kuusi kuukautta ja tämän jälkeen seuraavat 30 kuukautta alenevalla suojausasteella. Finnair täsmensi loppuvuonna 2006 suojauspolitiikkaa siten, että lentopetrolin suojaushorisontti pidennettiin kahdesta kolmeen vuoteen. Finnair Lomalennot on hintasuojannut tulevalle kaudelle sovitun liikenneohjelman polttoaineen kulutuksesta noin 80 prosenttia.

Polttoaineen hintasuojauksen instrumenttina käytetään pääosin lentopetrolin hintaan sidottuja johdannaisia. Suojaushorisontin pidentämisen ja johdannaismarkkinoiden tehokkuuserojen vuoksi Finnair käyttää myös muita öljyjohdannaisia.

IFRS-säännösten mukaisesti Finnairin tuloslaskelman muut kulut -erään sisältyy tulevaisuudessa erääntyvien johdannaisten käyvän arvon muutos tilikauden aikana. Kyseessä on IFRS-tilinpäätöskäytännön mukainen arvostustappio, joka ei ole realisoitunut suojaustappio eikä sillä ole rahavirtavaikutusta. Vuonna 2006 johdannaisten käyvän arvon muutos oli -8,8 miljoonaa euroa.

Yhdysvaltain dollarin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa Finnairin toiminnalliseen tulokseen positiivisesti. Joulukuun lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 66 prosenttia.

Finnairin investointeja, rahoitusta ja riskienhallintaa on esitelty tarkemmin vuosikertomuksen Taloudellisessa katsauksessa.

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön markkina-arvo 31.12.2006 oli 1 101,5 (1 039,9) miljoonaa euroa ja päätöskurssi oli 12,41 euroa. Vuoden 2006 aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Helsingin Pörssissä oli 15,00 (12,15) euroa, alin kurssi 10,01 (5,56) euroa ja keskiarvo 12,50 (8,56) euroa. Tilikauden aikana osakkeita vaihdettiin Helsingin Pörssissä 30,0 (32,2) miljoonaa kappaletta arvoltaan 374,6 (276,0) miljoonaa euroa. Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti yhtiön osakkeista 55,8 (57,09) prosenttia, ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 33,5 (29,1) prosenttia.

Tilikauden alussa yhtiöllä oli 535 000 kpl aikaisempina vuosina hankittua omaa osaketta. Varsinaisen yhtiökokous myönsi 23.3.2006 hallitukselle valtuudet vuoden ajaksi enintään 3 500 000 oman osakkeen hankkimiseen ja enintään 3 650 000 oman osakkeen luovuttamiseen. Valtuutuksen käsittämien osakkeiden osuus on vähemmän kuin viisi prosenttia yhtiön osakepääomasta. Valtuutuksen nojalla yhtiö luovutti 19.4.2006 yhteensä 383 097 Finnairin osaketta avainhenkilöstölle osana avainhenkilöstön osakepalkkiojärjestelmää. Yhtiö ei hankkinut lisää omia osakkeita vuonna 2006. Yhtiö

ön hallussa oli 31.12.2006 yhteensä 151 903 omaa osaketta eli 0,2 % osakkeista.

Finnair Oyj:llä oli Helsingin Pörssin päälillä kaupankäynnin kohteena kaksi optio-oikeussarjaa. Tilikauden alussa optio-oikeuksia 2000 A oli liikkeellä 396 394 kpl ja optio-oikeuksia 2000 B oli liikkeellä 816 150 kpl. Optio-oikeudet poistettiin Helsingin Pörssin listalta 31.8.2006, kun osakkeiden merkintä optio-oikeuksilla päättyi ja optio-oikeudet raukesivat. Optio-oikeuksilla A merkittiin 396 169 uutta osaketta ja optio-oikeuksilla B merkittiin 816 020 uutta osaketta eli yhteensä 1 212 189 uutta osaketta 1.1.-31.8.2006 välisenä aikana. Merkintäsuhde oli 1:1. Optio-oikeuksia jäi käyttämättä yhteensä 355 kpl. Uusien osakkeiden rekisteröinnin jälkeen Finnair Oyj:n rekisteröity osakepääoma 31.12.2006 oli 75 442 904,30 (73 783 496,05) euroa ja osakkeiden kokonaismäärä 88 756 358 (86 804 113) kpl.

Tarkempi selvitys osakkeesta ja osakepääomasta on vuosikertomuksen Taloudellisessa katsauksessa.

Hallinto

23.3.2006 pidetyssä yhtiökokouksessa Finnair Oyj:n hallitukseen seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen loppuun asti kestäväälle kaudelle valittiin entisistä jäsenistä Christoffer Taxell hallituksen puheenjohtajaksi sekä jäseniksi Markku Hyvärinen, Kari Jordan, Veli Sundbäck ja Helena Terho. Uusina jäseninä valittiin lisäksi Kalevi Alestalo, Satu Huber ja Ursula Ranin.

Yhtiökokous valitsi varsinaisiksi tilintarkastajiksi KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n, KHT Eero Suomela päävastuullisena tilintarkastajana ja KHT Jyri Heikkisen sekä varatilintarkastajiksi KHT Matti Nykäsen ja KHT Tuomas Honkamäen.

31.12.2005 eläkkeelle jääneen pääjohtaja Keijo Suilan seuraajaksi valittu KTM Jukka Hienonen aloitti Finnair Oyj:n toimitusjohtajana 1.1.2006. Ennen Finnairille siirtymistään Hienonen toimi Stockmann Oyj Abp:n varatoimitusjohtajana ja tavarataloryhmän johtajana.

Reittiliikenteen johtaja, varatuomari Henrik Arle nimitettiin Finnair Oyj:n varatoimitusjohtajaksi 1.1.2006 alkaen. Arle nimitettiin samalla ansiolentoluovassa määrittelyksi Finnair Oyj:n vastuulliseksi johtajaksi (Accountable Manager).

Konsernin johtoryhmässä tapahtui muutoksia. Jarmo Vilenius siirtyi Finnair Tekniikan johtajan tehtävistä Finnair Facilities Managementin johtajaksi 15.1.2006 alkaen. Finnair Tekniikan johtajana aloitti Kimmo Soini, joka siirtyi tehtävään Reittiliikenteen teknisistä palveluista vastaavan johtajan tehtävästä.

Matkapalvelut ja Lomaliikenne-liiketoimintalueita johtanut Mauri Annala siirtyi eläkkeelle 1.3.2006. Hänen tilalleen nimitettiin Kaisa Vikkula. Hän oli Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003 lähtien. Vikkula jätti paikkansa hallituksessa 16.2.2006.

Finnairin henkilöstöjohtaja Tero Palatsi erosi Finnairin palveluksesta 15.2.2006. Henkilöstöjohtajan tehtäviä hoiti 31.1.2007 saakka osastonjohtaja Ari Kuutschin. 1.2.2007 alkaen henkilöstöjohtajana

toimii Anssi Komulainen, joka siirtyi tehtävään Finnair Catering Oy:n toimitusjohtajan tehtävästä. Hänen tilalleen Finnair Catering Oy:n toimitusjohtajaksi ja catering-liiketoiminnan johtajaksi nimitettiin 30.4.2007 alkaen Kristina Inkiläinen. Hän oli aiemmin Select Service Partner Finland Oy:n toimitusjohtaja.

Finnairin päälakimies Sami Sarelius nimitettiin 1.2.2007 alkaen yhtiön lakiasian johtajaksi. Hän toimii myös yhtiön hallituksen ja johtokunnan sihteerinä.

Vuoden 2006 alussa järjesteltiin johdon työskentelyä siten, että konsernin johtoryhmässä ovat toimitusjohtaja Jukka Hienosen lisäksi varatoimitusjohtaja Henrik Arle, talousjohtaja Lasse Heinonen, henkilöstöjohtaja Anssi Komulainen (1.2.2007 alkaen), lomaliikenteen ja matkapalvelujen johtaja Kaisa Vikkula, kaupallisen ryhmän johtaja Mika Perho ja Finnair Tekniikan johtaja Kimmo Soini.

Konsernin johtokunnassa ovat johtoryhmän lisäksi viestintäjohtaja Christer Haglund, lentotoimintaryhmän johtaja Hannes Bjurström, Finnair Cargo Oy:n toimitusjohtaja Antero Lahtinen, Northport Oy:n toimitusjohtaja Tero Vauraste ja Finnair Catering Oy:n toimitusjohtaja Kristina Inkiläinen (30.4.2007 alkaen) sekä kolme henkilöstön edustajaa.

Finnairin hallintoperiaatteita on kuvattu tarkemmin vuosikertomuksen Taloudellisessa katsauksessa.

Henkilöstö

Vuoden 2006 aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9 598, mikä oli 1,6 prosenttia enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Reittiliikenteessä työskenteli 4 114 ja lomaliikenteessä 343. Teknisten, catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 3 771 ja matkapalveluiden 1 145. Muissa toiminnoissa työskenteli 225 henkilöä.

Reittiliikenteen henkilöstön määrä kasvoi alkuvuonna 5,9 prosenttia. Lisäys on kohdistunut lentotoimintaryhmään erityisesti kasvavan Aasianliikenteen tarpeisiin. Muilla liiketoiminta-alueilla henkilöstön määrä on vähentynyt tai pysynyt ennallaan. Kehitys on Finnair-konsernin rakennemuutos suunnitelman mukainen.

Ulkomaanyksiköiden henkilöstö oli noin 800, joista 300 työskentelee pääosin Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 500 henkilöä on ruotsalaisen FlyNordic-lentoyhtiön, virolaisen Aero-lentoyhtiön ja Baltianmaissa toimivan Estravel-matkatoimistoketjun palveluksessa sekä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Ulkomaan henkilöstö sisältyy konsernin kokonaismäärään.

Finnair-konsernin henkilöstöstä on puolet naisia ja puolet miehiä. Naisten osuus johtotehtävissä, esimerkiksi osastopäällikkötehtävissä, on kasvamassa. Finnair-konsernin johtokunnan kahdestatoista jäsenestä kaksi on naisia. Finnair Oyj:n hallituksen kahdeksasta jäsenestä kolme on naisia.

Kokoaikaisia henkilöstöstä on 91 prosenttia. Puolet osa-aikaisista on osittaisella hoitovapaalla

olevia työntekijöitä. Toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskentelee 92 prosenttia. Määräaikaisiin työsuhteisiin lasketaan myös kausiapulaiset. Henkilöstön keski-ikä on 43 vuotta painottuen 30–50 ikävuosiin. Yli 50-vuotiaita on runsaat 20 prosenttia ja alle 30-vuotiaita joka kymmenes.

Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä on 14. Kolmannes Finnairin henkilöstöstä on ollut konsernin palveluksessa yli 20 vuotta. Näistä lähes puolet on palvelut yli 30 vuotta.

Finnairilla on voimassa olevat työehtosopimukset kuuden ammattijärjestön kanssa 30.9.2007 asti ja lentäjien kanssa toukokuuhun 2008.

Finnair julkaisi toukokuussa 2006 tavoitteen 670 työpaikan vähentämiseksi etupäässä Finnair Tekniikassa sekä hallinnollisissa tukitoiminnoissa vuoden 2007 loppuun mennessä. Tähän liittyvä yt-menettely toteutettiin touko-kesäkuussa 2006 ja työpaikkojen vähentämisestä sovittiin syyskuussa. Vähennystä on jo toteutettu hallinto- ja kiinteistötoimissa yksiköiden yhdistämisen ja ulkoistamisten kautta. Finnair Tekniikan 300 hengen vähennys tapahtuu pääosin eläköitymiseen tähtäävillä ratkaisulla.

Lentäjien ja matkustamohenkilöstön kanssa on neuvoteltu joustavammista työehdoista työvoiman käytön tehostamiseksi. Joustoilla haetaan noin 20 miljoonan euron vuosittaisia säästöjä. Matkustamohenkilöstön kanssa on päästy asiasta sopimukseen ja ratkaisua lentäjien kanssa odotetaan lähiaikoina.

Matkustamohenkilöstöä edustava Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY järjesti lokakuun lopulla kaksipäiväisen lakon vastalauseena Finnairin suunnitelmille palkata 500 lentoemäntää ja stuerttia vuoden 2007 kesään mennessä valtakunnallisen työehtosopimuksen mukaisin ehdoin.

Valtakunnansovittelijan johdolla aikaan saadun sopimuksen mukaisesti uuden matkustamohenkilöstön palkkaamisessa ja työehdoissa sovelletaan voimassaolevan sopimuskauden ajan Finnairin työehtosopimusta. Nykyinen työehtosopimus on voimassa 30.9.2007 asti.

Nykyiseen työehtosopimukseen sovittiin muutoksia, jotka tehostavat matkustamohenkilökunnan työtä. Matkustamohenkilöstön työ- ja vapaapäivien rytmitystä tehostettiin ja kaukoreittilentojen työ- ja lepoaikoihin liittyviä rajoitteita purettiin, muun muassa kaukolentoihin painottuneella ryhmällä. Myös miehistöhotellikustannuksissa saadaan säästöjä.

Kannustinpalkkioita henkilöstölle vuodelta 2006 arvioidaan maksettavan vajaat 3 miljoonaa euroa. Vuoden 2006 taloudellinen tulos ei täyttänyt avainhenkilöiden osakepalkkiojärjestelmän eikä henkilöstörähasitolle maksettavan voittopalkkion mukaisia ehtoja.

Muutokset laivastossa

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Reittiliikenne-liiketoiminta-alueeseen kuuluva Finnair Aircraft Finance Oy. 31.12.2006 Finnair-konsernin laivastossa oli 72 lentokonetta. Koko laivaston keski-ikä oli 8,3 vuotta. Euroopan-liikenteessä olevan kaluston keski-ikä on noin neljä vuotta. Finnairilla on käytös-

sään modernein laivasto Euroopan-liikenteessä, mikä tuo sekä kustannussäästöjä että ekotehokkuutta.

Finnair Oyj luopui heinäkuun alussa Boeing MD-80 -konetyypistä. Konetyyppi on käytössä Finnairin ruotsalaisen tytäryhtiön FlyNordicin liikenteessä. Virolainen tytäryhtiö Aero AS operoi seitsemällä ATR 72 -lentokoneella. Päätös neljän koneen myynnistä on tehty. Koneet pyritään myymään vuoden 2007 kevääseen mennessä.

Syksyllä 2005 alkanut Embraer-koneiden hankintaohjelma jatkuu. Tähän mennessä tehtyjen tilausten mukainen Embraer-koneiden määrä on 20, joista kymmenen on 76-paikkaista 170 -mallin konetta ja kymmenen 100-paikkaista 190-mallia. Vuoden lopussa Finnairille oli toimitettu jo kaikki kymmenen 170-mallin konetta sekä ensimmäinen Embraer 190. Vuoden 2007 aikana tulee viisi 190-mallin konetta lisää ja loput neljä vuosina 2008–09, kaksi kumpanakin vuonna.

Aasian-liikenteen kasvaviin tarpeisiin Finnair osti jo heinäkuussa 2006 ensimmäisen Airbus A340 -lentokoneen. Kone hankittiin käytettynä. Lisäksi vuoden 2006 kaukoliikennekapasiteettia kasvatti joulukuussa 2005 hankittu seitsemäs Boeing MD-11 -laajarunkokone. Talven ja kevään 2006 aikana koneen tuomalla kapasiteetilla korvattiin kuuden laivastossa olleen MD-11-koneen muutostöistä johtuneet huoltoseisokit. Lisäkapasiteetti saatiin käyttöön toukokuussa 2006.

Vuoden 2005 joulukuussa Finnair tilasi yhdeksän uutta Airbus A350 -laajarunkokonetta ja teki neljä tilausvarausta. Finnairin tilauspäätöksen jälkeen Airbus Industrie ilmoitti uudistavansa A350-konetyypin suunnittelun, mikä viivästyttää konetyypin käyttöönottoa Finnairissa siten, että ensimmäiset A350 -koneet saadaan alkuvuonna 2014. Uudelleen suunniteltu A350-lentokone tulee valmistuessaan olemaan alun perin suunniteltua mallia taloudellisempi ja suorituskykyisempi. Finnair saa tilaamansa koneet alkuperin sovitulla hankintahinnalla.

Finnair on tilannut myös neljä Airbus A340 -laajarunkokonetta sekä tehnyt neljä tilausvarausta. Tilatut koneet toimitetaan Finnairille vuosina 2007–08. Finnairin ja Airbus Industrien välisissä neuvotteluissa sovittaneen lähiaikoina A350-koneen tuotantoaikataulun viivästyttämisestä Finnairille suoritettavasta kompensatiosta.

Vuoden 2006 keväällä uudistettiin seitsemästä Finnair Lomalentojen käytössä olevasta Boeing 757 -koneesta kolmen vuokrasopimukset aiempaa selvästi edullisemmin ehdoin. Neljän muun koneen sopimukset on uudistettu jo aiemmin.

Kaikkiin seitsemään Boeing 757 -koneeseen asennetaan siipien karkisiivet eli wingletit vuoden 2007 loppuun mennessä. Ne parantavat koneen aerodynaamikkaa ja siten vähentävät lentokoneen polttoaineenkulutusta ja päästöjä. Polttoaineen kulutus pienenee arviolta noin neljä prosenttia.

Ympäristö

EU julkaisi vuoden 2006 lopulla ehdotuksen päästökaupan ulottamiseksi lentoliikenteeseen vuodesta 2011 alkaen. Päästökaupan laskentaperiaatteissa otetaan huomioon polttoaineen kulutus suhteessa tuotettuun hyötyyn. Finnair suhtautuu myönteisesti päästökaupan periaatteisiin ja pyrkii osana eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteisöä vaikuttamaan, että järjestelmästä tulisi maailmanlaajuinen eikä vääristäisi toimialan kilpailua.

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 osalta.

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa toiminnassaan ja päätöksenteossään. Finnairin ympäristöasioita esitellään tarkemmin vuosikertomuksessa ja Finnairin Internet-sivuilla.

Liiketoimialojen 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, Aero Airlines, FlyNordic, Finnair Cargo Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy.

Vuonna 2006 liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 8,1 prosenttia ja oli 1 522,1 milj. euroa. Toiminnallinen liikevoitto oli 28,6 milj. euroa (34,3 milj. euroa).

Reittiliikenteen matkustajamäärä vuonna 2006 oli runsaat 7,5 miljoonaa. Reittiliikenteen kysyntä kasvoi 13,3 prosenttia samalla kun tarjonta kasvoi 7,2 prosenttia, mikä paransi matkustajakäyttöastetta 3,9 prosenttiyksiköllä 71,6 prosenttiin.

Vuonna 2006 matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto laski 2,0 prosenttia. Yleisen hintatason laskun lisäksi yksikkötuottojen alenemiseen vaikutti myös kaukoliikenteen suhteellisen osuuden kasvu reittiliikenteestä. Kaukoliikenteessä henkilökilometriperusteinen yksikkötuotto on alempi kuin Euroopan ja kotimaan liikenteessä. Kaukoliikenteessä keskihinnat kuitenkin nousivat edellisvuodesta. Euroopanliikenteen hintataso oli lähes samalla tasolla kuin vuonna 2005. Kotimaan liikenteessä hintatason lasku sen sijaan jatkui.

Rahdin yksikkötuotot vuonna 2006 laskivat 1,6 prosenttia. Reittiliikenteessä kuljetettujen rahtikilojen kokonaismäärä kasvoi 6,7 prosenttia. Aasian

liikenteessä kuljetetun rahdin määrä lisääntyi edellisvuodesta 19,4 prosenttia.

Kansainvälisessä reittiliikenteessä Finnair on säilyttänyt markkinaosuutensa pääkilpailijoihin verrattuna. Kotimaan liikenteessä Finnairin -markkinaosuus on hieman laskenut kuluvan vuoden aikana. Finnair on vähentänyt kotimaan liikenteen tarjontaa merkittävästi kannattavuuden säilyttämiseksi.

Finnairin ruotsalaisen tytäryhtiön FlyNordicin liiketulos vuoden 2006 kahdelta viimeiseltä neljännekseltä oli voitollinen. FlyNordicin kannattavuutta on parannettu siirtämällä kapasiteettia reittiliikenteestä kannattavampaan lomaliikenteeseen. Koko vuoden tulos on kuitenkin tappiollinen.

Vuoden 2006 aikana reittiliikenteen lentojen saapumistämällisyys laski 3,6 prosenttiyksikköä 84,4 prosenttiin (88,0 %). Finnairin täsmällisyys on silti edelleen eurooppalaista kärkeä.

Lomaliikenne

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalento-toiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkayhtiöstä, joka on alallaan Suomen suurin yli 39 prosentin markkinaosuudella. Myös Finnair Lomalennoilla on vahva markkinajohtajuus lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa. Yhtiön asiakkaina on kymmenen matkanjärjestäjää.

Vuonna 2006 Finnair Lomalennoilla oli runsaat 1,2 miljoonaa matkustajaa. Henkilökilometreissä laskettu suorite oli 7,2 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Tarjontaa vähennettiin 7,4 prosenttia, joten lomalentojen matkustajakäyttöaste pysyi lähes edellisvuoden tasolla 87,4 prosentissa. Kesäkaudeksi 2006 kaksi lomalentojen konetta oli vuokrattuna englantilaiselle charter-yhtiölle.

Aurinkomatkojen matkustajamäärä kasvoi viisi prosenttia vuonna 2006 yli 340 000 matkustajaan. Alan ylitarjonta laski hintatasoa ja lisäsi tappiollisten viime hetken lähtöjen myyntiä heikentäen kannattavuutta edelliseen vuoteen verrattuna. Vuosi oli kuitenkin tulokseltaan Aurinkomatkojen historian kolmanneksi paras. Aurinkomatkat sopi Viron toiseksi suurimman matkanjärjestäjän Oü Horizon Travelin ostamisesta. Yhtiö kasvattaa Aurinkomatkojen matkatarjontaa runsaalla viidellä prosentilla. Kaupan toteutuminen odottaa vielä kilpailuviranomaisen hyväksyntää.

Matkanjärjestäjiltä perittyjen polttoainelisälaskujen ansiosta liiketoiminta-alueen vuoden 2006 liikevaihto pysyi edellisvuoden tasolla 386,8 milj. euroa. Toiminnallinen liikevoitto laski kuitenkin 8,4 prosenttia ja oli 18,6 milj. euroa (20,3 milj. euroa).

Kuluvalla talvikaudella Finnair on sopinut matkanjärjestäjien kanssa kiinteät hinnat ja varautuu polttoaineriskiihin hintasuojauksilla konsernin rahoi-tuspolitiikan mukaisesti.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin cateringtoiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös konsernin kiinteistöomaisuus sekä operatiivi-

seen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnin ja ylläpidon sekä toimitilapalvelujen hankinta.

Vuonna 2006 Lentotoimintapalveluiden liikevaihto nousi 1,6 prosenttia 407,5 milj. euroon. Toiminnallinen liiketulos laski kuitenkin 50 miljoonaa euroa ja oli selvästi tappiollinen eli -24,5 milj. euroa (25,5 milj. euroa). Liiketoiminta-alueen tappio muodostuu Finnair Tekniikasta ja Northport Oy:stä, catering-liiketoiminta on kannattavaa.

Suurin osa vuoden 2006 toisella vuosineljänneksellä tehdyistä runsaan 15 miljoonan euron järjestelykuluvarauksista kohdistui lentotoimintapalveluihin ja siellä erityisesti Finnair Tekniikkaan. Finnair Tekniikassa on ollut myös joitakin kannattamattomia konsernin ulkopuolisia huoltosopimuksia, joista merkittävä osa on pystytty purkamaan vuoden 2006 aikana.

Erityisesti raskashuoltoja tekevä lentokonekorjaamo on toiminut matalalla käyttöasteella ja toiminta on ollut tappiollista. Lentokonekorjaamon käyttöaste vuoden 2007 keväänä on edellisvuotta selvästi parempi.

Finnair Tekniikassa käynnistettiin vuoden 2006 alussa kilpailukykyprojekti, jossa tarkastellaan koko organisaation tuotto- ja kulurakennetta. Kannattavaan liiketoimintaan pyritään erikoistumalla sekä prosesseja ja toimintamalleja kehittämällä. Samalla luovutaan toiminnoista, joille ei ole liiketaloudellisia perusteita.

Finnair Tekniikassa vähennetään noin 300 työpaikkaa vuosina 2006–07. Työvoiman vähennys toteutetaan erilaisin eläkeratkaisuin, toimintoja ulkoistamalla sekä irtisanomisin.

Maapalveluja tuottava Northport Oy laajensi toimintaansa Oslos Gardemoen lentoasemalle. Kevyellä kustannus- ja hallintorakenteella toimiva tytäryhtiö aloitti toimintansa Oslossa 1.10.2006. Toiminnan käynnistämiseen on liittynyt alkuvaiheen kustannuksia ja toiminnallisia haasteita. Northportin tytäryhtiö toimii myös Tukholman Arlandan lentoasemalla.

Osana Finnair-konsernin rakennemuutosta ja kannattavuuden parantamista tutkitaan mahdollisuuksia Northport Oy:n ja sen tytäryhtiöiden uudelleenjärjestämiseksi. Koko yhtiön tai sen osien erilaiset omistus- tai kumppanuvaihtoehdot selvitetään.

Finnair teki vuoden 2006 lopulla YIT Kiinteistötekniikka Oy:n kanssa sopimuksen, jonka mukaan Finnairin kiinteistö- ja toimitilapalvelut siirtyivät YIT:n hoidettaviksi seuraavaksi viideksi vuodeksi. Kokonaisuudessaan sopimuksen arvo on yli 40 miljoonaa euroa. Noin 50 Finnair Facilities Managementin työntekijää siirtyi vuoden 2007 alusta YIT:n palvelukseen vanhoina työntekijöinä. Konsernin omistamat kiinteistöt eivät siirtyneet kaupassa.

Matkapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu konsernin koti- ja ulkomaisten matkatoimistojen Suomen Matkatoimiston, Estravelin ja Areen sekä matkailun varausjärjestelmiä myyvän Amadeus Finland Oy:n liiketoiminnasta.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto vuonna 2006 laski 4,2 prosenttia 87,4 milj. euroon ja toiminnallinen liikevoitto oli 2,3 milj. euroa (8,1 milj. euroa). Liikevoiton voimakas lasku johtuu pääosin matkatoimistoalan kireän kilpailun aiheuttamasta paineesta palvelumaksuihin sekä matkantuottajien ja lentoyhtiöiden maksamien myyntikomissioiden poistumisesta. Tulokseen sisältyy yritysjärjestelyihin ja tehostamistoimiin liittyviä kertaluontoisia eriä.

Kesäkuun 2006 lopussa tehdyllä liiketoiminta-kaupalla Area myi vapaa-ajan matkustukseen erikoistuneet toimipisteensä Suomen Matkatoimistolle (SMT). Area keskittyy näiden palveluiden tuottamiseen internetissä ja puhelinpalvelunsa kautta sekä liikematkustukseen. SMT jatkaa täyden palvelun matkustuksen tavaratalona toimistoverkon sekä puhelin- ja Internet-palvelujen avulla. Liikematkustus on edelleen SMT:n pääsegmentti. SMT:n kaupunkikohteiden valmismatkatuotanto siirrettiin Aurinkomatkoille. Järjestelyiden seurauksena matkatoimistojen henkilöstömäärä väheni noin 70 henkilöllä.

SMT, Area ja Amadeus Finland ovat tuoneet markkinoille verkkopalvelun, jolla asiakas voi räätälöidä itselleen matkapaketin eri palvelutuottajien tarjonnasta.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Finnair on yhä painottuneemmin Euroopan ja Aasian välistä liikennettä harjoittava lentoyhtiö ja lähes puolet reittiliikenteen tuotoista on sidoksissa Aasian-liikenteeseen. Finnairilla on keväästä 2007 alkaen yhteensä 66 viikottaista yhteyttä kymmeneen Aasian-kohteeseen. Yksistään Kiinaan lennetään yli sata lentoa kuukaudessa.

Finnairin koko reittiverkosto, joka hyödyntää Helsingin ihanteellista sijaintia Aasian ja Euroopan lentoreittien varrella, on rakennettu palvelemaan erityisesti tätä liikennelajia. Finnairin Aasian-verkostoon kytkeytyy 15 kotimaan ja 50 Euroopan-kohdetta. Samalla tarjotaan runsas valikoima suoria yhteyksiä Suomessa ja Suomesta muualle Eurooppaan.

Kasvatvat matkustajavirrat Euroopan ja Aasian välillä ovat luoneet edellytykset myös uusien reittien avaamiseen Euroopassa. Euroopan-verkoston laajentuminen palvelee erinomaisesti myös suomalaista asiakaskuntaa, joka voi hyödyntää Euroopan-yhteyksissään Finnairin aamu-ilta-konseptia.

Keväällä 2007 Finnairin Aasian-reittiverkoston uudistetaan siten, että kaikkiin kohteisiin lennetään ilman välilaskuja. Tavoitteena on lentää mahdollisimman moneen Aasian-kohteeseen päivittäin, jotta liikematkustajille on tarjolla mahdollisimman kilpailukykyinen tuote. Tuoteparannus nostaa myös keski-ottoja.

Keväästä 2007 alkaen päivittäisiä kohteita ovat Bangkok, Delhi, Hongkong, Osaka, Peking ja Shanghai. Lisäksi lennetään Kantoniin Kiinassa sekä Tokioon ja Nagoyaan Japanissa. Joulukuussa 2006 Finnair tuplasi liikenteensä Tokioon kahdesta viikkovuorosta neljään. Uutena kohteena keväällä 2007 avataan Mumbai Intiassa viidellä viikkovuorolla. Uudelleen järjestelyn seurauksena reitti Bangkokista

Singaporeen loppuu ja Kuala Lumpurin -reitin suunnitellusta avauksesta luovutaan.

Kaukoliikenteen lentokonetyyppinä käytetään pääosin Boeing MD-11 -laajarunkokonetta. Laajarunkolaivaston matkustamot uusittiin ja bisnesluokkaan asennettiin uudet vuodeistuimet alkuvuonna 2006. Palaute asiakkailta on ollut erittäin myönteistä. Kesällä otettiin käyttöön Finnairin ensimmäinen Airbusin laajarunkoinen konetyyppi A340. Finnairin bisnesluokka on menestynyt useissa riippumattomissa tutkimuksissa erinomaisesti, ja erityisesti kaukoliikenteessä bisnesluokan myynti kasvaa voimakkaasti.

Erikokoisista lentokoneista koostuva laivasto tekee mahdolliseksi liittää joustavasti reittiverkostoon reittejä ja vuoroja, joilla kysyntäpohja vaihtelee. Kesällä Euroopan reittiverkostossa oli viisi uutta kohdetta, jotka palvelivat sekä paikallisen kysynnän että Aasian-liikenteen tarpeita. Uudet kohteet ovat Edinburgh, Geneve, Kiova, Krakova ja Pisa/Firenze. Pietariin ja Varsovaan lisättiin lentovuoroja.

Vuonna 2007 avataan Bukarest, Gdansk, Ljubljana, Lissabon ja Nürnberg. Lisäksi Madridin ja Manchesterin lennot lennetään jatkossa suoraan ilman välilaskua Tukholmassa. Muutosten myötä myös kaikki Euroopan-reitit lennetään välilaskuttomina.

Finnairin Lomalennot lentää kymmenen matkanjärjestäjän asiakkaat 66 lomakohteeseen 33 eri maassa. Lisäksi Internetistä voi ostaa pelkän lentoaikajan Lomalentojen kymmenille eri reiteille, uutena lomareittikohteena Thaimaan Phuket.

Lomalentojen laivasto koostuu seitsemästä Boeing 757 -koneesta sekä reittiliikenteeltä vuokratusta Airbus-kapasiteetista. Vuoden 2007 alussa Lomalennot lanseerasivat maksulliset lisäpalvelut. Asiakas voi ennen matkaa varata Internetistä esimerkiksi erikoisaterian sekä tilavamman istumapaikan. Lapsimatkustajille on oma ateriakokonaisuus.

Arviot liiketoiminnan tulevasta kehityksestä

Finnairin ydinliiketoiminnan, kansainvälisen reittiliikenteen, menestys perustuu nopeimpaan yhteyteen Euroopan ja Aasian välillä. Sen vuoksi myös yhtiön panostukset keskittyvät Aasian-liikenteen kasvun varmistamiseen. Tulevien vuosien laivastohankinnat tähtäävät kilpailukyyn kehittämiseen Aasiaan suuntautuvassa kaukoliikenteessä ja Euroopan-syöttöliikenteessä.

Finnair muotoutuu yhä enemmän Eurooppa-Aasia-liikenteen lentoyhtiöksi. Vuonna 2007 Aasian-liikenteen tarjonta kasvaa 30 prosenttia, kun kaksi uutta Airbus A340 -lentokonetta liittyy Finnairin kaukoliikennelaivastoon toisella vuosineljänneksellä. Yhtenäistetty laivasto lisää kannattavuutta.

Valtaosalla Finnairin Aasian-lentojen matkustajista on kytkentä yhtiön Euroopan-verkostoon. Aasian-liikenteen kasvu heijastuu siten voimakkaasti myös Euroopan-liikenteen kysyntään, mikä yhdessä kapasiteetin joustavamman käytön kanssa parantaa Euroopan-lentojen matkustajakäyttöasteita.

Kotimaan ja Euroopan-liikenteessä kilpailu markkinaosuuksista pysyy kireänä. Lentolippujen hintojen arvioidaan nousevan kaukoliikenteessä. Kokonaisuutena matkustajareittiliikenteessä yksikötuotot kuitenkin laskevat, koska alemman yksikötuoton kaukoliikenteen suhteellinen osuus kasvaa.

Tuottavuusparannuksiin, kustannussäästöihin ja tappiollisen liiketoiminnan karsintaan pyritään toiminnan rationalisoinnilla ja rakennemuutoksilla. Finnair tekniikassa aloitettu kilpailukykyprojekti painottuu erityisesti linjahuoltoon ja lentokonekorjaukseen. Tekniikan neljästä yksiköstä näiden toiminta on tappiollista. Maapalveluja tuottavan Northportin mahdolliset omistus- tai kumppanuusjärjestelyt harkitaan.

Henkilöstöä lisätään kasvavan lentotoiminnan piiriin samalla kun tukitoiminnoista vähenee työpaikkoja. Olennaista Aasian-liikenteen kasvun kannalta on tehostaa lentävän henkilöstön käyttöä ja lentotoiminnassa pyritään joustavampaan kustannus- ja toimintarakenteeseen.

Meneillään olevaan 80 miljoonan euron rakennemuutosohjelman tulosvaikutukset näkyvät täysimääräisinä vuonna 2008, mutta suuri osa säästöistä näkyy jo 2007. Mikäli polttoaineen hintakehitys on vakaa, tämä luo perustan toiminnallisen liikevoiton merkittäväälle parantumiselle vuonna 2007.

Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat ovat 270,8 milj. euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta (0,25), yhteensä 8,9 milj. euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Lisätietoja antavat:

talousjohtaja Lasse Heinonen
puh. (09) 818 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

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

viestintäpäällikkö Taneli Hassinen
puh. (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

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

FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE TILIKAUDELTA 1.1.2006 – 31.12.2006

AVAINLUKUJA (Milj. euroa)

	2006	2005	Muutos	2006	2005	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	499,3	478,6	4,3	1 989,6	1 871,1	6,3
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	27,9	45,1	-38,1	206,8	249,3	-17,0
Lentokaluston leasemaksut	22,8	21,5	6,0	90,8	88,5	2,6
Liikevoitto/-tappio, EBIT*	-24,4	0,4	-	11,2	70,1	-84,0
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,4	-9,5	-85,3	-8,8	4,5	-
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	4,9	-	2,0	7,3	-72,6
Liikevoitto/-tappio, EBIT	-25,8	-4,2	-	-10,8	81,9	-
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	-20,3	-2,9	-	-13,6	61,4	-

Liikevoitto EBIT % liikevaihdosta *	-4,9	0,1	-	0,6	3,7	-
EBITDAR % liikevaihdosta *	5,6	9,4	-	10,4	13,3	-
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK	74,6	73,9	0,9	74,0	73,7	0,4
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK	46,8	48,3	-3,2	46,1	45,3	1,8
Tulos /osake e (laimentamaton)	-0,23	-0,03	-	-0,16	0,73	-
Tulos /osake e (laimennusvaikutuksella)	-0,23	-0,03	-	-0,16	0,71	-
Oma pääoma/ osake e	6,77	7,73	-12,4	6,77	7,73	-12,4
Bruttoinvestoinnit MEUR	57,1	18,6	-	252,2	57,5	-
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	11,4	3,9	-	12,7	3,1	-
Omavaraisuusaste %				37,2	42,2	-
Velkaantumisaste % (Gearing)				6,7	-25,1	-
Oikaistu velkaantumisaste %				112,3	66,8	-
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				-0,1	11,1	-
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)				-2,0	9,8	-

* ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja.

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

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 ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Tilinpäätöstiedotteen 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 ennen satunnaisia eriä - verot *100

Oma pääoma + vähemmistöosuus (keskiarvo)

Tuloslaskelma (Milj. euroa)

	2006	2005	Muutos	2006	2005	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	499,3	478,6	4,3	1 989,6	1 871,1	6,3
Valmistus omaan käyttöön	1,7	6,3	-73,0	3,7	11,3	-67,3
Liiketoiminnan muut tuotot	0,8	11,8	-93,2	17,9	31,8	-43,7
Liiketoiminnan tuotot	501,8	496,7	1,0	2 011,2	1 914,2	5,1
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	131,6	134,6	-2,2	508,2	495,8	2,5
Polttoaineet	99,8	84,2	18,5	385,0	292,7	31,5
Lentokaluston leasemaksut	22,8	21,5	6,0	90,8	88,5	2,6
Muut vuokrat	22,4	17,7	26,6	80,7	69,2	16,6
Kaluston aineostot ja huolto	25,3	21,1	19,9	100,6	82,6	21,8
Liikennöimismaksut	38,9	41,0	-5,1	161,9	159,1	1,8
Maaselvitys- ja cateringkulut	36,7	33,0	11,2	139,4	134,0	4,0
Valmismatkatuotannon kulut	30,5	28,0	8,9	111,5	102,0	9,3
Myynti ja markkinointikulut	26,4	28,7	-8,0	91,3	95,5	-4,4
Poistot	29,5	23,2	27,2	104,8	90,7	15,5
Muut kulut	63,7	67,8	-6,0	247,8	222,2	11,5
Yhteensä	527,6	500,9	5,3	2 022,0	1 832,3	10,4
Liikevoitto, EBIT	-25,8	-4,2	-	-10,8	81,9	-
Rahoitustuotot	3,4	3,5	-2,9	11,0	20,1	-45,3
Rahoituskulut	-3,9	-1,8	116,7	-15,0	-14,6	2,7
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,0	0,1	-	0,1	0,1	-
Tulos ennen veroja	-26,3	-2,4	-	-14,7	87,5	-
Välittömät verot	6,0	-0,8	-	1,7	-25,5	-
Tilikauden tulos	-20,3	-3,2	-	-13,0	62,0	-

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	-20,3	-2,9		-13,6	61,4	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,0	-0,3		0,6	0,6	
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos						
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,23	-0,03		-0,16	0,73	
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,23	-0,03		-0,16	0,71	

TASE (Milj. euroa)

	31.12.2006	31.12.2005
VARAT		
Pitkäaikaiset varat		
Aineettomat hyödykkeet	47,5	44,6
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 012,3	844,4
Osuudet osakkuusyhtiöissä	2,9	3,1
Muut rahoitusvarat	15,4	17,7
Laskennalliset verosaamiset	27,1	17,5
Yhteensä	1 105,2	927,3
Lyhytaikaiset varat		
Vaihto-omaisuus	38,5	45,1
Myyntisaamiset ja muut saamiset	211,8	247,6
Muut rahoitusvarat	271,3	391,7
Rahavarat	25,7	26,7
Yhteensä	547,3	711,1
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	7,6	0,0
Varat yhteensä	1 660,1	1 638,4
OMA PÄÄOMA JA VELAT		
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	73,8
Muu oma pääoma	524,5	598,6
Yhteensä	599,9	672,4
Vähemmistön osuus	1,6	1,6
Oma pääoma yhteensä	601,5	674,0
Pitkäaikaiset velat		
Laskennallisen verovelat	115,7	125,8
Rahoitusvelat	286,9	214,9
Eläkevelvoitteet	7,0	12,7
Yhteensä	409,6	353,4
Lyhytaikaiset velat		
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	3,0	20,1
Varaukset	10,0	0,0
Rahoitusvelat	56,6	52,7
Ostovelat ja muut velat	579,4	538,2
Yhteensä	649,0	611,0
Velat yhteensä	1 058,6	964,4
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 660,1	1 638,4

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma									
	Osake- pää- oma	Osa- keanti	Yli- kurssi- rahas- to	Vara- rahasto	Suojaus- rahasto	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pää- oma yhteen- sä
Oma pääoma 1.1.2005	72,1	0,0	5,7	147,7	-9,9	359,5	575,1	1,2	576,3
Muuntoerot						0,0	0,0		0,0
Osingonjako						-8,5	-8,5	-0,2	-8,7
Omien osakkeiden hankinta						-1,5	-1,5		-1,5
Omien osakkeiden myynti						0,2	0,2		0,2
Osakkeiden merkintä optioilla	1,7		10,3				12,0		12,0
Osakkeiden merkintä optioilla, osakeanti		0,6					0,6		0,6
Osakeperusteisten maksujen kustannus			2,3				2,3		2,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					30,8		30,8		30,8
Tilikauden voitto						61,4	61,4	0,6	62,0
Oma pääoma yhteensä 31.12.2005	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma									
	Osake- pää- oma	Osake- anti	Ylikurssi- rahas- to	Vara- rahasto	Suojaus- rahasto	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteen- sä
Oma pääoma 1.1.2006	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0
Osakeperusteisten maksujen kustannus			-2,3			2,1	-0,2		-0,2
Muuntoerot						0,3	0,3		0,3
Vähemmistö-hankinnat						-0,6	-0,6	-0,2	-0,8
Osingonjako						-21,8	-21,8	-0,4	-22,2
Osakkeiden merkintä optioilla	1,6	-0,6	4,4				5,4		5,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					-42,0		-42,0		-42,0
Tilikauden voitto						-13,6	-13,6	0,6	-13,0
Oma pääoma yhteensä 31.12.2006	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	599,9	1,6	601,5

RAHAVIRTALASKELMA (Milj. euroa)

	1.1.-31.12.2006	1.1.-31.12.2005
Liiketoiminnan rahavirrat		
Tilikauden voitto	-13,0	62,0
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	100,2	91,7
Korkokulut ja muut rahoituskulut	15,0	14,6
Korkotuotot	-9,1	0,0
Muut rahoitustuotot	-1,8	-12,0
Osinkotuotot	-0,1	-0,3
Verot	-1,7	25,5
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	10,2	-18,5
Vaihto-omaisuuden muutos	6,7	1,3
Osto- ja muiden velkojen muutos	13,4	33,5
Maksetut korot	-11,0	-9,5
Maksetut rahoituskulut	-3,4	-1,5
Saadut korot	9,9	0,0
Saadut rahoitustuotot	1,6	7,0
Maksetut verot	-21,1	-2,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	95,8	191,8
Investointien rahavirrat		
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla	0,0	3,5
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-12,6	-16,1
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-273,0	-57,7
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	53,2	-30,2
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	2,3	2,8
Saadut osingot	0,1	0,3
Pitkäaikaisten saamisten muutos	2,3	-2,6
Investointien nettorahavirta	-227,7	-100,0
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot ja muutokset	108,3	11,0
Lainojen takaisinmaksut	-25,9	-19,0
Omien osakkeiden hankinta	0,0	-1,5
Omien osakkeiden myynti	0,0	0,2
Osakkeiden merkintä optiolla	5,4	12,6
Osakeperusteisten maksujen kustannus	0,0	2,3
Maksetut osingot	-21,8	-8,5
Rahoituksen nettorahavirta	66,0	-2,9
Rahavirtojen muutos	-65,9	88,9
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	339,4	250,5
Rahavirtojen muutos	-65,9	88,9
Rahavarat tilikauden lopussa	273,5	339,4

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-31.12.2006	1.1.-31.12.2005
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa		
Poistot	104,8	90,7
Työsuhde-etuudet	-2,8	2,6
Rahoitusleasing	-5,0	-4,9
Muut oikaisut	3,2	3,3
Yhteensä	100,2	91,7
Muut rahoitusvarat	271,3	391,7
Rahavarat	25,7	26,7
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	297,0	418,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät osakkeet	-5,6	-7,9
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-17,9	-71,1
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	273,5	339,4

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 vuositilin päätöksessä raportoituja segmenttejä.

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

1.1. – 31.12.2006

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistam- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoinen liikevaihto	1 415,0	382,9	108,8	82,9			1 989,6
Sisäinen liikevaihto	107,1	3,9	298,7	4,5	-414,2		0,0
Liikevaihto	1 522,1	386,8	407,5	87,4	-414,2	0,0	1 989,6
Liikevoitto	28,6	18,4	-34,9	2,3		-25,2	-10,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						11,0	11,0
Rahoituskulut						-15,0	-15,0
Tuloverot						1,7	1,7
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden tulos							-13,6
Muut erät							
Investoinnit	216,3	0,7	32,3	1,4	0,0	1,5	252,2
Poistot	71,8	0,2	28,3	1,6	0,0	2,9	104,8

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

1.1. – 31.12.2005

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistam- mat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoinen liikevaihto	1 296,9	383,7	104,2	86,3			1 871,1
Sisäinen liikevaihto	111,0	3,6	296,7	4,9	-416,2		0,0
Liikevaihto	1 407,9	387,3	400,9	91,2	-416,2	0,0	1 871,1
Liikevoitto	37,6	20,3	29,3	8,1		-13,4	81,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						20,1	20,1
Rahoituskulut						-14,6	-14,6
Tuloverot						-25,5	-25,5
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden tulos							61,4
Muut erät							
Investoinnit	26,8	0,1	27,8	0,9	0,0	1,9	57,5
Poistot	62,5	0,2	23,7	1,6	0,0	2,7	90,7

LIIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2006	2005	Muutos	2006	2005	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Milj. euroa						
Reittiliikenne	375,1	350,2	7,1	1 522,1	1 407,9	8,1
Lomaliikenne	104,3	107,4	-2,9	386,8	387,3	-0,1
Lentotoimintapalvelut	106,2	104,5	1,6	407,5	400,9	1,6
Matkapalvelut	21,3	22,5	-5,3	87,4	91,2	-4,2
Konsernieliminoinnit	-107,6	-106,0	1,5	-414,2	-416,2	-0,5
Yhteensä	499,3	478,6	4,3	1 989,6	1 871,1	6,3

LIIKEVOITTO ILMAN MYYNTIVOITTOJA, JOHDANNAISTEN KÄYVÄN ARVON MUUTOKSIA JA JÄRJESTELYKULUJA VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2006	2005	Muutos	2006	2005	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Milj. euroa						
Reittiliikenne	-8,9	-20,7	-57,0	28,6	34,3	-16,6
Lomaliikenne	3,5	4,5	-22,2	18,6	20,3	-8,4
Lentotoimintapalvelut	-15,1	1,8	-938,9	-24,5	25,5	-196,1
Matkapalvelut	0,1	2,9	-96,6	2,3	8,1	-71,6
Kohdistamattomat erät	-4,0	11,9	-133,6	-13,8	-18,1	-23,8
Yhteensä	-24,4	0,4	-	11,2	70,1	-84,0

HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2006	2005	Muutos
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Reittiliikenne	4 114	3 884	5,9
Lomaliikenne	343	336	2,1
Lentotoimintapalvelut	3 771	3 816	-1,2
Matkapalvelut	1 145	1 178	-2,8
Muut toiminnot	225	233	-3,4
Yhteensä	9 598	9 447	1,6

TOISSIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- MAANTIETEELLISET SEGMENTIT

Liikevaihto konsernin ulkopuolelle myyntikohteittain

	2006	2005	Muutos	2006	2005	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Milj. euroa						
Suomi	112,3	118,7	-5,4	436,7	475,3	-8,1
Eurooppa	219,8	231,5	-5,1	936,5	916,7	2,2
Aasia	134,9	106,2	27,0	482,0	361,0	33,5
Pohjois-Amerikka	13,6	12,0	13,3	66,4	65,7	1,1
Muut	18,7	10,2	83,3	68,0	52,4	29,8
Yhteensä	499,3	478,6	4,3	1 989,6	1 871,1	6,3

LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.12.2006

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	8 792	4 502	143	890	2 016	7 550	1 242	
Muutos % ed.v.	3,2	7,4	-11,1	25,7	-2,5	6,0	-10,8	
Rahti ja posti (1000 kg)	93 807	23 242	8 135	47 514	3 856	82 747	373	93 807
Muutos % ed.v.	4,0	-9,7	2,9	19,4	-6,3	6,7	-6,4	4,0
Tarjotut hkm (milj.)	23 846	7 791	1 138	7 811	1 756	18 496	5 350	
Muutos % ed.v.	3,5	-0,6	-14,8	26,5	-8,3	7,2	-7,4	
Myydyt hkm (milj.)	17 923	5 259	943	6 045	998	13 225	4 678	
Muutos % ed.v.	7,1	9,1	-13,5	27,3	-3,3	13,3	-7,2	
Matkustajakäyttöaste %	75,2	67,5	82,9	77,4	56,9	71,6	87,4	
Muutos %-yks. ed.v.	2,5	5,9	1,3	0,5	2,9	3,9	0,2	
Tarjotut tnkm (milj.)	3 602							918
Muutos % ed.v.	5,9							26,4
Myydyt tnkm (milj.)	2 100							498
Muutos % ed.v.	8,2							11,5
Kokonaiskäyttöaste %	58,3							54,3 *
Muutos %-yks. ed.v.	1,2							-11,8

* Laskentaperusteena on käytetty keskimääräistä operatiivista kuljetuskapasiteettia.

VASTUUSITOUMUKSET JA JOHDANNAISSOPIMUKSET (Milj. euroa)

	31.12.2006	31.12.2005
Vastuusitoumukset		
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	236,9	260,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	536,3	414,2
Yhteensä	773,2	674,3
Lentokaluston leasemaksuvastuut	389,8	490,9
Yhteensä	1 163,0	1 165,2

VASTUUSITOUMUKSET JA JOHDANNAISSOPIMUKSET (Milj. euroa)

Johdannaiset	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
	31.12.2006	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2005
Valuuttajohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Polttoaineen valuuttasuojaus	260,2	-8,2	168,5	9,4
Lentokoneostojen valuuttasuojaus	324,7	-9,1	191,6	5,5
Leasemaksujen valuuttasuojaus	63,8	-1,9	55,2	2,8
Yhteensä	648,6	-19,2	415,3	17,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	26,7	-1,3	107,5	4,7
Taseen suojaus	94,1	-0,6	117,9	1,3
Yhteensä	120,9	-2,0	225,4	6,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	769,5	-21,2	640,7	23,7
	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)
	31.12.2006	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2005
Hyödykejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit	510 400	-12,8	351 800	11,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit	79 300	-5,1	71 700	-2,8
Jet differential termiinit	112 500	0,0	0	0,0
Optiot				
Ostetut, lentopetroli	35 000	0,3	12 000	0,2
Asetetut, lentopetroli	70 000	-0,5	12 000	-0,1
Ostetut, gasoil	9 000	0,0		
Asetetut, gasoil	18 000	0,0		
Yhteensä		-18,2		8,9
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
	31.12.2006	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2005
Korkojohdannaiset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät:	42,5	-15,2	61,4	-14,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	22,1	-10,7	30,1	-9,6
Yhteensä	64,7	-25,9	91,5	-23,8
Koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa ulkopuoliset erät:	20,0	1,0	20,0	0,4
Yhteensä	20,0	1,0	20,0	0,4