

# Finnair-konsernin tilinpäätös 1.1.–31.12.2011

Vuoden viimeisellä neljänneksellä liikevaihto kasvoi 11,7 % ja toiminnallinen liiketulos oli -31,6 miljoonaa euroa

## Avainluvut

		10-12/ 2011	10-12/ 2010	Muutos %	1-12/ 2011	1-12/ 2010	Muutos %
<b>Liikevaihto ja tulos</b>							
Liikevaihto	milj.euroa	577,4	516,9	11,7	2 257,7	2 023,3	11,6
Toiminnallinen liiketulos, EBIT*	milj.euroa	-31,6	-6,7	-	-60,9	-4,7	-
Toiminnallinen liiketulos liikevaihdosta	prosenttia	-5,5	-1,3	-	-2,7	-0,2	-
Liiketulos, EBIT	milj.euroa	-30,1	-4,7	-	-87,8	-13,3	-
EBITDAR	milj.euroa	26,4	38,0	-30,5	139,6	176,6	-21,0
Tulos ennen veroja	milj.euroa	-38,2	-9,6	-	-111,5	-33,0	-
Kauden tulos	milj.euroa	-32,6	-5,7	-	-87,5	-22,8	-
<b>Tase ja kassavirta</b>							
Omavaraisuusaste	prosenttia				32,6	36,2	-3,6 %-p
Nettovelkaantumisaste, Gearing	prosenttia				43,3	27,8	15,5 %-p
Oikaistu nettovelkaantumisaste, Adjusted Gearing	prosenttia				108,4	79,6	28,8 %-p
Bruttoinvestoinnit	milj.euroa	21,1	27,1	-22,1	203,9	183,5	11,1
Sijoitetun pääoman tuotto, ROCE, 12 kuukautta rullaava	prosenttia			-	-5,2	-0,4	-4,8 %-p
Oman pääoman tuotto, ROE, 12 kuukautta rullaava	prosenttia			-	-10,9	-2,7	-8,2 %-p
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj.euroa	8,5	16,4	-48,2	50,8	76,0	-33,2
<b>Osake</b>							
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa	euroa	2,30	5,04	-54,4	2,30	5,04	-54,4
Osakekohtainen tulos, EPS	euroa	-0,27	-0,06	-	-0,75	-0,24	-
<b>Liikennesuorite, yksikkökustannukset ja -tuotot</b>							
Matkustajamäärä	tuhatta hlöä	1 913	1 660	15,2	8 013	7 139	12,2
Tarjotut henkilökilometrit, ASK	milj.	7 288	6 045	20,6	29 345	25 127	16,8
Myydyt henkilökilometrit, RPK	milj.	5 192	4 441	16,9	21 498	19 222	11,8
Matkustajakäyttöaste, PLF	Prosenttia	71,2	73,5	-2,3 %-p	73,3	76,5	-3,2 %-p
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä, RASK	senttiä/ASK	6,1	6,4	-4,5	6,0	6,2	-3,1
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä, yield	senttiä/RPK	7,44	7,35	1,2	7,24	7,11	1,8
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä, CASK	senttiä/ASK	6,7	6,9	-2,3	6,4	6,6	-2,7
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	4,9	5,3	-7,0	4,7	5,0	-6,1
Tarjotut tonnikilometrit, ATK	milj.	1 151	959	20,0	4 571	3 808	20,0
Myydyt tonnikilometrit, RTK	milj.	698	606	15,2	2 823	2 471	14,2
Kuljetetun rahdin ja postin määrä	tonnia	38 031	33 729	12,8	145 883	123 154	18,5
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä tonnikilometriltä	senttiä/RTK	26	26	-0,8	27	26	3,1
Kokonaiskäyttöaste	prosenttia	60,7	63,2	-2,5 %-p	61,8	64,9	-3,1 %-p
Lentojen lukumäärä	kpl	18 585	17 861	4,1	78 916	74 195	6,4
<b>Henkilöstö</b>							
Henkilöstö, keskimäärin					7 467	7 578	-1,5

\* Toiminnallinen liiketulos: liiketulos ennen johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutoksia, kertaluonteisia erii ja käyttöomaisuuden myyntivoittoja

## Toimitusjohtaja Mika Vehviläinen tuloksesta:

Finnair jatkoi kasvuaan vuonna 2011. Liikevaihtomme kasvoi odotustemme mukaisesti 11,6 prosenttia edellisvuodesta, ja säästöohjelmamme eteni tavoitteidemme mukaan. Valitettavasti korkea lentopetrolin hinta ja maailman talouden epävarmat näkymät vaikuttivat toimintaamme saavuttamiamme säästöjä enemmän, ja Finnairin toiminnallinen tulos oli 60,9 miljoonaa euroa tappiollinen. Tähän tulokseen emme tietenkään voi olla tyytyväisiä.

Vuosi 2011 alkoi lentoliikenteessä vahvalla kasvulla, mutta kasvu hidastui jo maaliskuussa Japanin tsunamin seurauksena. Vuoden toisella puoliskolla kasvun hidastumiseen vaikutti myös maailmantalouden heikentyminen. Lentoliikenteen kasvu hidastui loppuvuonna selvästi, ja aikaisemmista länsimaisista taantumista poiketen öljyn hinta on pysytellyt korkeana kehittyvien maiden vahvan kasvun ja Lähi-idän tilanteen epävarmuuden vuoksi.

Kausiluontoisesti vahvan kolmannen vuosineljänneksen jälkeen Finnairin vuoden viimeinen neljännes oli selvästi heikompi ja liiketoiminnan tappiollisuus syveni edellisvuodesta. Aloitettut säästötoimet etenivät suunnitelman mukaisesti, mutta niiden vaikutus oli vielä vähäinen vuonna 2011. Arvioimme saavuttavamme valtaosan säästöistä vasta 2012 loppuun mennessä.

Vuoden puolivälissä kävi ilmeiseksi, että Finnairin on toteutettava merkittävä rakennemuutos, jotta se voisi katkaista tappiokierteensä ja rakentaa tulevaisuuden Finnairia strategiansa mukaisesti. Julkaisimme elokuussa 2011 mittavan kustannussäästöohjelman, jonka tavoitteena on palauttaa yhtiön elinvoimaisuus ja mahdollistaa sen tuleva kasvu. Muutos on välttämätön ja väistämätön.

Strategiamme on panostaa Aasian-liikenteen kasvattamiseen ja tavoitella Pohjoismaista johtajuutta yhteistyössä vahvan kumppaniverkoston kanssa. Strategia toimii muutosten keskellä suunnannäyttäjänä meille kaikille. Kumppaniverkoston asema korostuu entisestään, sillä pienenä yhtiönä emme voi tehdä kaikkea enää itse. Kilpailu alallamme on kiristynyt niin, että sekä kustannuskilpailukyvyyn että laadun jatkuva kehittäminen edellyttävät erikoistumista ja laajamittaista yhteistyötä.

Jo alkuvuodesta 2011 aloitimme muutokset huoltotoiminnoissa, ja muutos jatkuu tänä vuonna. Järjestelimme uudelleen myös rahtiliikenteen toimintoja, aloimme etsiä kumppania Catering-liiketoimintaan ja otimme askeleen Pohjoismaisen asemamme vahvistamisessa muodostamalla Pohjolan alueelliseen lentämiseen erikoistuneen Flybe Nordicin yhdessä englantilaisen Flyben kanssa.

Vuoden jälkipuoliskolla tehostimme toimintaa monin tavoin: sovimme yhdessä lentohenkilöstön kanssa tuottavuutta parantavista ratkaisuista, ryhdyimme optimoimaan reittiverkostoamme ja tehostimme laivaston käyttöä sekä neuvottelimme uudelleen koneiden leasing-sopimuksia. Laivastonkäytön tehostamisen ansiosta pystymme luopumaan useasta lähiliikenteen koneesta. Tämän lisäksi identifioimme lukuisia muita säästö- ja tehostuskohteita. Tehostustoimet tuottivat myös tulosta; yksikkökustannuksemme ilman polttoainekuluja laskivat vuoden 2011 aikana 6 prosenttia.

Kulujen karsimisen lisäksi olemme panostaneet tulevaan kasvuun ja parantaneet edelleen toimintamme laatua. Avasimme viime vuoden toukokuussa Singaporen-reitin ja aloitimme toukokuussa 2012 avattavan Chongqingin-reitin valmistelut. Nämä ovat askeleita kohti Aasian-liikevaihtomme kaksinkertaistamista vuoteen 2020 mennessä.

Tavoitteemme on vahvistaa asemaamme myös Pohjoismaisilla markkinoilla. Tänään julkistettujen suunnitelmien pyrkimyksenä on katkaista Euroopan-liikenteen tappiokierre ja muodostaa kustannustehokas kumppanuusyhtiö tähän liikenteeseen. Tutkimme mahdollisuutta siirtää tulevaan yhtiöön koko kapearunkolaivastomme tai osa siitä. Tämä on suuri muutos Finnairille. Ryhdymme nyt keskustelemaan mahdollisten kumppaneiden sekä henkilöstömme kanssa sen toteuttamisvaihtoehdoista.

Saimme vuoden 2011 aikana tunnustusta palvelumme erinomaisesta laadusta. Finnair palkittiin muun muassa Pohjois-Euroopan parhaana lentoyhtiönä. Olemme panostaneet vuoden aikana myös entistä sujuvampaan matkustuskokemukseen. Työn tuloksena asiakastyytyväisyys, täsmällisyys sekä matkatavaran käsittelyn nopeus paranivat entisestään ja olivat reittilentoyhtiöiden kärkeä. Tämä oli hieno saavutus henkilöstöltä, joka on jaksanut panostaa palveluun muutoksen keskelläkin. Finnairilaiset ansaitsevatkin lämpimän kiitoksen työstään.

Meneillään oleva muutos on henkilöstölle raskas. Tavoitteemme on keskustella muutoksesta avoimesti eri osapuolten kanssa ja helpottaa vaikeita muutoksia niillä keinoilla, jotka Finnairin vaikeassa tilanteessa ovat mahdollisia. Uskon strategiamme, selkeiden tavoitteiden ja vahvan yrityskulttuurimme kuitenkin auttavan meidät yli vaikean ja kipeän muutosvaiheen. Rakennamme nyt yhdessä tulevaisuuden Finnairia.

## **Markkinat ja yleiskatsaus**

Globaali lentoliikenne on muuttunut viime vuosina merkittävästi, ja alalla on menossa samanlainen rakennemuutos, jonka useat muut toimialat ovat kohdanneet jo aikaisemmin. Tälle murrokselle ovat tyypillisiä markkinoiden vapautuminen, lisääntyvä kilpailu, ylikapasiteetti, konsolidoituminen, liittoumat sekä erikoistuminen. Toimialan globaalin konsolidoitumisen arvioidaan jatkuvan. Finnairin tavoitteena on hyödyntää tämän kehityksen mahdollisuudet.

Vuotta 2011 leimasivat polttoaineen korkea hinta ja lisääntynyt lentotarjonta. Toimiala valmistautui alkuvuonna markkinoiden ennustettuun kasvuun, minkä vuoksi tarjonta kasvoi kysyntää nopeammin ja kilpailutilanne oli tiukka. Maailmantalouden heikentyessä kilpailutilanne kiristyi edelleen, mikä vaikutti niin henkilö- kuin rahtiliikenteeseenkin.

Matkustamohenkilökunnan vuoden 2010 joulukuisen lakon vaikutukset näkyivät vielä alkuvuoden kysynnässä. Kausiluontoisesti muutenkin heikkoon alkuvuoteen vaikutti lisäksi maaliskuinen Japanin järkyttävä katastrofi, jonka seurauksena erityisesti kysyntä Euroopasta Japaniin vähentyi merkittävästi. Finnair jatkoi kuitenkin päivittäisiä lentojaan Japaniin. Japanista Eurooppaan suuntautuva kysyntä toipui nopeasti, mutta matkustus Euroopasta Japaniin oli koko loppuvuoden edellisvuotta vähäisempää. Vuositasolla keskimäärin noin 70 prosenttia Finnairin Japanin-lentojen matkustajista on lähtöisin Japanista.

Lentotarjonnan voimakas kasvu tasoittui toisella vuosineljänneksellä öljyn korkean hinnan, maailmantalouden epävarmuuden, Japanin katastrofin sekä Lähi-idän ja Pohjois-Afrikan levottomuuksien vuoksi. Finnair kuitenkin kasvatti markkinaosuuttaan Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä operoimillaan reiteillä. Myös liikematkustus ja business-luokan kysyntä kehittyivät myönteisesti ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Kysynnän kasvu hidastui vuoden toisella puoliskolla maailmantalouden epävarmuuden vuoksi. Makrotalouden kasvava epävarmuus näkyi liikematkustuksen odotettua heikompana kehityksenä ja rahtiliikenteen kannattavuuden heikkenemisenä. Valmismatkamarkkinoiden ylikapasiteetin vuoksi valmismatkaliiketoimintaa harjoittavan tytäryhtiö Aurinkomatkojen toiminnallinen liiketulos oli poikkeuksellisesti tappiollinen. Koko vuoden osalta etenkin polttoaineen korkea hinta ja alkuvuoden häiriöt heikensivät yhtiön kannattavuutta, minkä vuoksi Finnairin toiminnallinen liiketulos vuonna 2011 oli 60,9 miljoonaa euroa tappiollinen.

## **Strategian toteutus**

Vuonna 2011 Finnair panosti toiminnan tehostamisen ohella kasvuun ja palvelun laatuun. Singaporen-reitin avaus ja toukokuussa 2012 avattavan Chongqingin-reitin valmistelut ovat askeleita kohti vision mukaista Aasian-liikevaihdon kaksinkertaistamista vuoteen 2020 mennessä.

Kustannuskilpailukyvyyn parantamiseksi Finnair keskittyy jatkossa ydinliiketoimintaansa ja rakentaa ympärilleen entistä vahvempaa kumppanuusverkostoa. Lentotoimintapalveluissa yhtiön Helsingin matkatavara- ja asematasopalvelut siirtyivät Swissportille. Finnair kartoittaa myös vaihtoehtoja laite- ja moottorihuollon toteutukseen sekä Finnair Cateringin yhteistyömahdollisuuksiin ja rakenteellisiin ratkaisuihin.

Finnairin lentoliikenteen strateginen painopiste on Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä, minkä vuoksi yhtiö pyrkii Aasian liikenteen kasvun ohella kehittämään vaihtoehtoja yhtiön omalle kapearunkokoneilla lennettävälle liikenteelle Euroopan ja kotimaan liikenteen yksikkökustannusten alentamiseksi ja joustavuuden lisäämiseksi. Finnair tavoittelee johtavaa asemaa pohjoismaisena toimijana yhteistyössä kumppaniensa kanssa tuottaakseen lisäarvoa osakkailleen ja asiakkailleen.

Näitä strategisia tavoitteita edistääkseen Finnair osti heinäkuussa Finnish Commuter Airlines Oy:n (FCA) yhdessä englantilaisen Flyben kanssa. FCA:n osto toteutettiin perustamalla uusi yritys Flybe Nordic, josta Flybe omistaa 60 ja Finnair 40 prosenttia. Uusi yritys aloitti toimintansa elokuussa kilpailuviranomaisten hyväksynnän jälkeen, ja sen operatiivisesta toiminnasta ja johdosta vastaa Flybe. Tavoitteena on rakentaa Flybe Nordicista Pohjoismaihin ja Baltian maihin vahva alueellinen lentoyhtiö, joka täydentää Finnairin verkostoa toimimalla kustannustehokkaana syöttöliikennealustana yhtiön kansainvälisille lennoille.

Flybe-järjestelyn lisäksi Finnair ja Neff Capital Management LLC perustivat maaliskuussa rahtilentoyhteisyrityksen Nordic Global Airlines Ltd:n (NGA), joka aloitti rahtiliikenteen MD11-kalustolla elokuun alussa.

Finnair jatkoi vuonna 2011 kokonaisvaltaisen identiteetti uudistuksensa toteuttamista. Palveluidentiteetin uudistaminen aloitettiin vuoden ensimmäisellä neljänneksellä, ja sen tavoitteena on vastata asiakastarpeisiin ja -odotuksiin ennakkoluulottomilla ja innovatiivisilla ratkaisuilla ja tuottaa asiakkaalle mielenrauhaa matkustuksen kaikissa vaiheissa.

Finnairin matkustamohenkilökunta otti uudet virkapuvut käyttöön joulukuussa. Virkapukujen lisäksi myös Finnairin yritystunnus sekä lentokoneiden maalaukset ja matkustamoilme uudistuivat. Visuaalisen identiteetin kokonaisuudistus on nyt pääosin toteutettu.

## **Rakennemuutos ja säästöohjelma**

Vuonna 2011 kävi ilmeiseksi, että Finnairin on toteutettava merkittävä rakennemuutos tästä toimialan murroksesta selvitäkseen. Yhtiön on katkaistava tappiokierteensä, jotta se voi rakentaa tulevaisuuden Finnairia strategiansa mukaisesti. Huolellisen strategiатыön ja laajan toimialavertailun jälkeen Finnair ilmoitti elokuussa

tavoittelevansa kulujensa pysyvää alentamista 140 miljoonalla eurolla vuoteen 2014 mennessä. Rakennemuutos- ja säästöohjelma keskittyy erityisesti lähiliikenteen kannattavuuden parantamiseen kiristyneessä kilpailuympäristössä. Kustannuskilpailukyvyyn mahdollistamiseksi yhtiö keskittyy jatkossa ydinliiketoimintaansa ja rakentaa ympärilleen entistä vahvempaa kumppanuusverkostoa.

Yhtiö arvioi, että suurimmat kustannussäästöt saavutetaan henkilöstö- ja huoltokustannuksista, joiden molempien osuus on noin neljännes kokonaistavoitteesta. Myynti- ja jakelukustannuksien osuus on noin 15 prosenttia ja IT-, laivasto- ja maapalvelukustannuksien osuus yhteensä noin 30 prosenttia kokonaissäästö tavoitteesta.

Finnair karsi yleiskustannuksiaan keventämällä hallintoa ja tehostamalla hankintaa sekä markkinointi- ja jakeluaktiiviteetteja. Hankintakustannuksia pyritään edelleen karsimaan keskitetyllä ostotoiminnalla.

Lentotoimintapalveluissa yhtiön Helsingin matkatavara- ja asematasopalvelut siirtyivät Swissportille. Yhtiö kartoittaa vaihtoehtoja laite- ja moottorihuollon toteutukseen sekä Finnair Cateringin yhteistyömahdollisuuksiin ja rakenteellisiin ratkaisuihin.

Marraskuussa Finnair toi uudet edulliset hinnat kotimaan ja Skandinavian lennoille. Uusien hintaluokkien tavoitteena on saavuttaa uusia asiakasryhmiä ja tehdä lentämisestä entistä houkuttelevampi vaihtoehto. Uuden hinnoittelumallin mahdollistamiseksi yhtiö ryhtyi optimoimaan laivastonsa kokoa ja käyttöä. A32S-laivaston kapasiteettia kasvatetaan uusilla matkustamoversioilla. Finnair kertoi lisäksi etsivänsä vaihtoehtoisia tuotantoalustoja Euroopan ja kotimaan liikenteen yksikkökustannusten alentamiseksi ja joustavuuden lisäämiseksi. Lentohenkilöstön kanssa sovittiin myös uusista tuottavuutta parantavista ratkaisuista.

Yhtiö kehitti vuoden 2011 aikana Uraportti-konseptin auttamaan finnairilaisia työllistymään mahdollisimman nopeasti silloin, kun henkilöstöä joudutaan vähentämään. Tavoiteltujen säästöjen saavuttaminen edellyttää mittavia muutoksia yhtiön toimintatavoissa, aiempaa syvempää liittoutumista ja kaiken toiminnan kustannustehokkuuden lisäämistä. Nämä toimet merkitsevät suuria muutoksia yhtiön henkilöstölle eikä henkilöstövähennyksiltä ole mahdollista välttyä.

Rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelman tavoitteeksi asetetusta 140 miljoonan euron vuosikustannusten laskusta vuoteen 2014 mennessä saavutettiin noin 10 miljoonaa euroa vuonna 2011. Rakenteellisia muutoksia vaativien kustannussäästöjen toteutumisen arvioidaan painottuvan pääosin vuoteen 2012 ja kokonaistavoitteen toteutuvan vuoden 2013 loppuun mennessä.

Sekä Finnairin hallitus että yhtiön toimiva johto ovat sitoutuneet Finnairin rakennemuutokseen ja yhtiön kehittämiseen niin, että Finnair pystyy vastaamaan alan kilpailuhaasteisiin.

#### **Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät**

Matkustaja- ja rahtiliikenteen varauskannan lyhyiden takia liiketoiminnan ennustaminen pitkällä aikavälillä on vaikeaa. Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan lisäksi keskeisesti polttoaineen markkinahinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat henkilöstökustannusten ohella suurimpia kulueriä. Lisäksi tulokseen vaikuttavat Yhdysvaltain dollarin ja Japanin jenin kurssivaihtelut. Polttoainekulut, lentokoneiden vuokramaksut sekä -varaosahankinnat ovat dollarimääräisiä, ja jeni puolestaan on vahvan Japanin-liiketoiminnan vuoksi Finnairin merkittävä tulovaluutta.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Flybe-yhteistyö on alkanut hyvin, mutta tavoiteltujen strategisten hyötyjen saavuttamiseen liittyy omat riskinsä. Flybe Nordic tavoittelee keskipitkällä aikavälillä Pohjoismaiden ja Baltian maiden alueellisen lentämisen johtajuutta. Hintakilpailu alueellisessa lentämisessä on aggressiivista ja tarjolla on vaihtoehtoisia liikennemuotoja. Yhtiön täytyy olla kustannuskilpailukykyinen ja tavoittaa potentiaaliset asiakkaat strategisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Operatiivinen vastuu yhtiön toiminnan kehittämisestä on enemmistöomistaja Flybellä.

Finnairin kustannussäästö- ja rakennemuutosohjelman toteutukseen ja aikatauluun liittyy riskejä: yhtiön on toteutettava riittävä määrä rakennemuutos-, kehittämis- sekä kumppanuus- ja säästötoimia tavoiteaikataulussa, jotta sen talous kohentuisi arvioidulla tavalla.

Finnairin toimintaan liittyy useita strategisia, taloudellisia ja operatiivisia riskejä. Riskienhallintaa käsitellään kattavasti yhtiön viikolla 10 julkaistavassa vuoden 2011 taloudellisessa katsauksessa.

## **Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet**

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi konsernin liikevaihto ja liikevoitto ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä. Aasian liikenteen kasvava suhteellinen osuus lisää kausittaista vaihtelua Aasian vapaa-ajan- ja liikematkustuksen kohdekohtaisista sesongeista johtuen.

Yhden prosenttiyksikön matkustajakäyttöasteen tai matkustajaliikenteen keskituoton muutoksen vaikutus konsernin liiketulokseen on noin 15 miljoonaa euroa. Yhden prosenttiyksikön muutos matkustajareittiliikenteen yksikkökustannuksessa vaikuttaa liiketulokseen noin 17 miljoonaa euroa.

Polttoainekustannukset ovat suuri kustannusepävarmuustekijä Finnairin liiketoiminnassa: Polttoaineen maailmanmarkkinahinnan 10 prosentin muutos vaikuttaa Finnairin liiketulokseen vuositasolla noin 18 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Euro-dollarin kurssien 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla noin 21 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen.

## **Vuoden 2012 näkymät**

Maailman talouden jatkuva epävarmuus ja kysynnän kausivaihtelu sekä korkeana pysyvä polttoaineen hinta heijastuvat ensimmäisen vuosipuoliskon toiminnalliseen tulokseen, jonka arvioidaan olevan selvästi tappiollinen.

Finnairin nykyrakenteisen matkustajaliikennekapasiteetin arvioidaan kasvavan vuonna 2012 noin 5 prosenttia. Kasvu tulee pääasiassa Aasian-liikenteestä, jossa Finnair lisää kapasiteettiaan toukokuussa avaamalla uuden reitin Chongqingiin.

Finnairin polttoainekustannusten arvioidaan olevan vuonna 2012 edellisvuotta selvästi korkeammat kapasiteetin lisäyksen ja polttoaineen korkean hinnan vuoksi.

Rakenne- ja säästöohjelman 140 miljoonan euron kustannusleikkaustavoitteesta arvioidaan toteutuvan noin 80 miljoonan euron kokonaissäästöt vuoden 2012 loppuun mennessä. Kustannussäästöjen realisoituminen painottuu vuoden jälkimmäiselle puoliskolle.

## **Taloudellinen tulos 1.10.–31.12.2011**

Finnairin liikevaihto loka-joulukuussa 2011 kasvoi 11,7 prosenttia (12,9 %) vuoden 2010 vertailujaksosta ja oli 577,4 miljoonaa euroa (516,9). Konsernin toiminnallinen liiketulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli -31,6 miljoonaa euroa (-6,7). Liiketulos oli -30,1 miljoonaa euroa (-4,7). Tulos ennen veroja oli -38,2 miljoonaa euroa (-9,6) ja kauden tulos -32,6 miljoonaa euroa (-5,7).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy tilivuoden aikana tapahtunut mutta myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos. Kyseessä on IFRS -tilinpäätöskäytännön mukainen realisoimaton arvostustulos, jolla ei ole rahavirtavaikutusta ja jota ei lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos paransivat viimeisen vuosineljänneksen raportoitua tulosta 4,6 miljoonaa euroa. Vuotta aiemmin vastaavan erän tulosvaikutus oli 5,6 miljoonaa euroa.

Yhdysvaltain dollarin kurssivaihtelu suhteessa euroon ei vaikuttanut toiminnalliseen tulokseen merkittävästi neljännellä vuosineljänneksellä. Joulukuu lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 71 prosenttia.

Euromääräiset toiminnalliset kulut olivat 613,4 (529,9) miljoonaa euroa vuoden 2011 viimeisellä neljänneksellä. Polttoainekulut, mukaan lukien hintasuojaukset, nousivat 37,3 prosenttia ja olivat 146,4 miljoonaa euroa. Henkilöstökulut olivat 117,8 miljoonaa euroa (114,0). Muut vuokratulot olivat 31,4 miljoonaa euroa (27,0). Erään sisältyy ostoliikenteen vuokria, joiden osuus on kasvanut vuokratilakapasiteetin kasvaneen käytön vuoksi.

## Taloudellinen tulos 1.1.–31.12.2011

Vuonna 2011 Finnair-konsernin liikevaihto oli 2 257,7 miljoonaa euroa (2 023,3 miljoonaa euroa vuonna 2010). Konsernin toiminnallinen liiketulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli -60,9 miljoonaa euroa (-4,7). Liiketulos oli -87,8 miljoonaa euroa (-13,3) Tulos ennen veroja oli -111,5 miljoonaa euroa (-33,0) ja kauden tulos -87,5 miljoonaa euroa (-22,8).

Vuoden aikana tapahtunut johdannaisten käyvän arvon ja huoltovarausten valuuttakurssien muutos oli -2,4 miljoonaa euroa (-6,4).

Tarkastelukauden euromääräiset toiminnalliset kulut olivat 2 335,6 (2 050,7) miljoonaa euroa. Polttoainekulut, mukaan lukien hintasuojaukset, nousivat 28,6 prosenttia ja olivat 555,2 miljoonaa euroa (431,7). Polttoaineen markkinahinta euroissa on noussut viime vuodesta lähes 50 prosenttia. Henkilöstökulut olivat 455,4 miljoonaa euroa (438,8). Muut vuokratulot olivat 128,0 miljoonaa euroa (88,0). Erään sisältyy ostoliikenteen vuokria, joiden osuus kasvoi merkittävästi vuokratapapiteetin kasvaneen käytön vuoksi.

Koko vuoden liiketoiminnan nettorahavirta oli 50,8 miljoonaa euroa (76,0). Viimeisen 12 kuukauden sijoitetun pääoman tuotto oli -5,2 prosenttia (-0,4) ja oman pääoman tuotto -10,9 prosenttia (-2,7).

## Tase 31.12.2011

Tilikauden lopussa taseen rahavarat olivat 49,5 miljoonaa euroa (41,5). Konsernin tase oli 2 357 miljoonaa euroa (2 411,8 miljoonaa euroa 31.12.2010). Oma pääoma oli yhteensä 752,5 miljoonaa euroa (853,3) eli 5,89 euroa osakkeelta (6,67). Konsernin osakkeenomistajille kuuluva oma pääoma oli 751,8 miljoonaa euroa (852,5).

Omaan pääomaan sisältyy suojauslaskentaan liittyvä käyvän arvon rahasto, jonka arvoon öljyn hinta- ja valuuttamuutokset vaikuttavat. Erän suuruus katsaushetkellä oli laskennallisten verojen jälkeen 30 miljoonaa euroa, ja se sisältää polttoaine- ja valuuttajohdannaiset sekä vähemmässä määrin muita eriä (35,2).

## Kassavirta ja rahoitusasema

Liiketoiminnan nettorahavirta oli 50,8 miljoonaa euroa vuonna 2011 (76,0 vuonna 2010). Kassavirta ennen rahoituksen rahavirtoja oli 14,0 miljoonaa euroa (226,7). Kassavirran muutokseen vaikuttivat vuoden 2011 aikana tehdyt investoinnit. Koko vuoden rahoituskulut olivat 30,6 miljoonaa euroa (26,3) ja rahoitustuotot 9,0 miljoonaa euroa (6,5).

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 6,5 miljoonaa euroa (19,4). Tilikauden päättyessä korollinen velka oli 729,3 miljoonaa euroa (764,5). Omavaraisuusaste oli 32,6 prosenttia (36,2) ja nettovelkaantumisaste (gearing) 43,3 prosenttia (27,8). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 108,4 prosenttia (79,6).

Konsernin likvidit varat olivat tilinpäätöshetkellä 403,3 miljoonaa euroa (526,6). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiö Ilmariselta noin 380 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka nostaminen edellyttää pankkitakausta. Yhtiöllä on myös reservirahoitukseksi tarkoitettu 200 miljoonan euron syndikoitu luottolupaus, joka oli kauden lopussa kokonaan käyttämättä. Rahoituksellista joustoa saadaan myös 200 miljoonan euron lyhytaikaisella yritystodistusohjelmalla, josta tilinpäätöshetkellä oli käytössä 10 miljoonaa euroa.

## Investoinnit

Kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 21,1 miljoonaa euroa (27,1) vuoden viimeisellä neljänneksellä ja 203,9 miljoonaa euroa (183,5) vuonna 2011. Laivastoinvestointien osuus kokonaisinvestoinneista vuonna 2011 oli noin 190 miljoonaa euroa, joista noin 104 miljoonaa euroa liittyy Flybe Nordic järjestelyn yhteydessä ostettuihin, Flybelle vuokrattuihin ATR 72 -koneisiin. Vuonna 2010 Finnairin laivastoinvestoinnit olivat 168,7 miljoonaa euroa. Vuoden 2012 investointien arvioidaan olevan noin 70 miljoonaa euroa.

## Laivasto

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Joulukuun lopussa Finnair-konsernilla oli liikenteessä yhteensä 65 lentokonetta. Finnairin koko laivaston keski-ikä on hieman yli seitsemän vuotta.

Finnairilla ei ollut uusia operatiivisia konetoimituksia neljännellä vuosineljänneksellä. Vuoden 2010 viimeisellä neljänneksellä Finnair teki myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen yhdestä A330 koneesta ja otti vastaan yhden A340 vuokrakoneen.

Vuoden 2011 aikana Finnair osti Flybe Nordic -järjestelyn yhteydessä Finnish Commuter Airlines Oy:n (FCA) yhdeksän ATR 72 konetta ja jatkaa niiden vuokraamista Flybelle. Laivastoinvestointi oli noin 104 miljoonaa euroa. Lisäksi kauppaan sisältyi toimitussopimukset kolmesta ATR 72 -koneesta, joista kaksi toimitettiin vuoden 2011 viimeisellä neljänneksellä. Kolmas ATR 72 -kone toimitetaan 2012 lopussa. Viimeiset MD11 koneet ja yksi Embraer 170 -kone myytiin vuoden 2011 aikana.

Airbus 350 XWB -koneiden toimitusten arvioidaan alkavan aikaisintaan vuoden 2015 alusta, lopullinen aikataulu on vielä epäselvä. Finnair tutkii vaihtoehtoisia ratkaisuja mininoidakseen vaikutukset, joita toimitusten viivästyksellä mahdollisesti on. Osa koneista tulee korvaamaan nyt käytössä olevia A340-koneita kaukoliikenteessä. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti eripituisten vuokrasopimusten ansioista.

### Finnairin operoima laivasto 31.12.2011

	Istuimia	Lukumäärä	Omat*	Vuokratut	Keski-ikä
Airbus A319	105–138	11	7	4	9,5
Airbus A320	111–159	12	6	6	8,7
Airbus A321	136–196	6	4	2	10,1
Airbus A330	297/271/263	8	7	1	1,4
Airbus A340	270/269	7	5	2	8,2
Boeing B757	227	4	0	4	13,2
Embraer 170	76	5	1	4	5,3
Embraer 190	100	12	8	4	3
<b>Yhteensä</b>		<b>65</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>7</b>

\* Sisältää 3 Airbus 330 rahoituslease-konetta

### Liiketoiminta-alueiden kehitys

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

### Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot, Asiakaspalvelutoiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Flight Academy Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy.

### Avainluvut

		10-12/ 2011	10-12/ 2010	Muutos %	1-12/ 2011	1-12/ 2010	Muutos %
<b>Liikevaihto ja tulos</b>							
Liikevaihto	milj. euroa	496,4	432,8	14,7	1 970,5	1 740,4	13,2
Toiminnallinen liiketulos liikevaihdosta	prosenttia	-4,2	-1,9		-1,8	0,1	
Toiminnallinen liiketulos, EBIT	milj. euroa	-20,7	-8,1		-35,6	1,9	
<b>Henkilöstö</b>							
Henkilöstö, keskimäärin					3 565	3 524	1,2

Finnairin liikenne kasvoi vuonna 2011 henkilökilometreillä mitattuna 11,8 prosenttia ja kokonaiskapasiteetti kasvoi 16,8 prosenttia edellisvuoteen nähden. Aasian-liikenteen kapasiteetti kasvoi 27,8 prosenttia ja liikenne henkilökilometreillä mitattuna 17,6 prosenttia pääasiassa toukokuussa avatun Singaporen reitin vauhdittamana.

Liikematkustus kasvoi alkuvuonna 2011 merkittävästi, mutta kasvu hidastui selvästi vuoden viimeisellä neljänneksellä. Aasian liikenteessä koneiden käyttöaste oli lisääntyneen kapasiteetin seurauksena aikaisempaa alempi, mikä heijastui myös neljännen vuosineljänneksen yksikkötuottoihin: Finnairin lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta tuolikilometrilta (RASK) laski 4,5 prosenttia. Yksikkötuotto henkilökilometrilta (RPK yield) koheni hieman, 1,2 prosenttia edellisvuoteen nähden.

Liikematkustuskysynnän kasvu hidastui selvästi vuoden viimeisellä vuosineljänneksellä erityisesti Suomessa. Aasiasta Eurooppaan suuntautuva matkustus oli sen sijaan yhä kasvussa, erityisesti business-luokassa. Kysyntä Japanista Eurooppaan oli hyvällä tasolla. Vuoden viimeisellä neljänneksellä keskimäärin jopa 90 prosenttia Finnairin Japanin-lentojen matkustajista on lähtöisin Japanista.

Yritysmyynti kasvoi vuoden viimeisellä neljänneksellä 20 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Kasvu painottui Aasian myyntiin, joka kasvoi yli 47 prosenttia. Vahvimmin yritysmyynti kasvoi Singaporessa, Koreassa, Hong Kongissa, Kiinassa ja Japanissa. Globaalin yritysmyyntin osuus reittiliikenteen kokonaismyynnistä oli 27 prosenttia.

Lomaliikenteen viimeisen vuosineljänneksen käyttöaste oli tavoiteltua heikompi valmismatkamarkkinoiden ylikapasiteetin vuoksi. Finnairin tilauslennoilla oli loka-joulukuussa noin 51 300 matkustajaa, mikä oli noin 21 prosenttia vähemmän kuin edellisvuonna. Lomaliikenteen koko vuoden kapasiteetin laskennallinen vähennys on pääosin seurausta kesäkauden alussa tehdystä muutoksesta, jossa osa aiemmin lomalentoina operoiduista reiteistä muutettiin reittilennoiksi. Näiden lentojen kokonaiskapasiteetti ei ole muuttunut olennaisesti vuoden aikana.

Vuonna 2010 alkaneet rahtilennot jatkuivat ja laajenivat vuoden 2011 aikana yhteistyössä Nordic Global Airlines ja World Airways -rahtiyhtiöiden kanssa. Vuoden viimeisellä neljänneksellä rahtilentoja operoitiin Hong Kongiin, Souliin, Shanghaihin, New Yorkiin, Mumbaihin and Frankfurtiin. Pääasiassa kasvaneen rahtikapasiteetin ansiosta Finnair Cargon myynti kasvoi noin 10 prosenttia vuoden viimeisellä neljänneksellä edellisvuoteen verrattuna. Rahtikysynnän alkuvuoden voimakas kasvu taittui toisella vuosipuoliskolla kasvaneen makrotaloudellisen epävarmuuden myötä. Kasvava talouden epävarmuus hidasti rahtikysynnän kasvua ja painoi käyttöasteita vuoden viimeisellä neljänneksellä. Tarjotut tonnikilometrit kasvoivat 20 prosenttia ja myydyt tonnikilometrit 15,5 prosenttia vuoden viimeisellä neljänneksellä. Rahdin yksikkötuotto pysyi lähes edellisvuoden tasolla. Kuljetetun rahdin ja postin määrä kasvoi noin 13 prosenttia. Kokonaiskäyttöaste oli 60,7 prosenttia.

Yhteistyö World Airwaysin kanssa päättyi toistaiseksi maaliskuusta 2012 laskevasta kysynnästä johtuen.

Finnairin markkinaosuus oli vuoden 2011 lopussa 5,4 prosenttia (5,4) yhtiön operoimilla reittipareilla Euroopan ja Aasian välisessä reittiliikenteessä. Suomesta lähtevistä lennoista Finnairin osuus oli noin 46 prosenttia.

Finnairin lentojen vuoden 2011 saapumistämällisyys koheni edellisvuodesta. 85,1 prosenttia (80,8 prosenttia) kaikista lennoista saapui aikataulussa, ja reittilennoista 86,1 prosenttia saapui aikataulussa (82,2 prosenttia).

## **Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet**

### **Reittiverkosto**

Finnair lensi maaliskuussa alkaneella kesäliikennekaudellaan Aasiaan yhteensä ennätyskelliset 74 viikkovuoroa 10 kaupunkiin. Finnair tarjosi nopeimmat yhteydet Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä yli 200 reittiparilla. Singapore avattiin uutena kohteena toukokuussa. Myös Chicagoon pääsi kesän ajan suoraan Helsingistä **oneworld**-kumppani American Airlinesin lennoilla.

Finnair ja sen **oneworld**-allianssikumppani, australialainen lentoyhtiö Qantas aloittivat yhteistyölennot Helsingistä Bangkokin kautta Sydneyyn helmikuussa. Yhteistyölennot Helsingistä Singaporen kautta Melbourneen, Brisbaneen, Perthiin, Adelaideen ja Sydneyyn alkoivat toukokuussa, kun Finnair aloitti päivittäiset lennot Singaporeen.

Aikaisemmin lomalentoina lennetyt Malaga, Nizza ja Toronto muuttuivat kesäkaudella reittilennoiksi. Talvikaudella Finnair aloitti reittilennot Yhdistyneiden arabiemiirikuntien Dubaihin.



Finnairin ja Flyben yhteistyölennot pohjoismaissa käynnistyivät Flyben uudella reittiverkostolla talvikauden alussa. Flybe pyrkii palvelemaan markkinoita, joilla ei ole vielä lentotarjontaa avaamalla uusia alueellisia reittejä ja lentoja.

Heinäkuussa Finnair ilmoitti avaavansa reitit Kiinan Chongqingiin. Finnair on ensimmäinen lentoyhtiö, joka avaa suoran reittilennon Euroopasta Chongqingiin. Lennot aloitetaan kuluvan vuoden 2012 toukokuussa.

### **Muut uudistukset ja palvelut**

Finnair toi marraskuussa uudet edulliset hinnat kotimaan ja Skandinavian lennoille. Meno-paluulennon kotimaan kohteisiin Ouluun asti ja Tukholmaan saa edullisimmillaan 69 eurolla. Edestakainen lento Kööpenhaminaan on edullisimmillaan 79 euroa. Uusien hintojen tavoitteena on saavuttaa uudet matkustajaryhmät ja tehdä lentämisestä entistä houkuttelevampi vaihtoehto kaikille asiakasryhmille.

Finnair toi vuoden alussa yhteistyössä Diners Club Finlandin kanssa markkinoille yhdistetyn Finnair Plus -jäsenkortin ja Diners Club -luottokortin. Yhteistyö tarjoaa Finnair Plus -jäsenille mahdollisuuden kerryttää pisteitä entistä nopeammin päivittäisillä ostoksilla, jolloin jäsenyysetut ovat saavutettavissa aiempaa helpommin.

Maaliskuun alussa Finnair julkaisi matkapuhelimen käyttäjille suunnatun palveluympäristön, joka kerää yhteen matkustamiseen liittyviä palveluita, ohjeita ja vinkkejä. Palveluympäristö löytyy osoitteesta [m.finnair.com](http://m.finnair.com).

### **Palkinnot**

World Airline Awards palkitsi Finnairin Pariisin ilmailumessujen yhteydessä parhaana pohjoiseurooppalaisena lentoyhtiönä vuonna 2011. The World Airline Awards™ perustuu ilmailualan arvostettuun Skytrax World Airline Survey -tutkimukseen, ja se tunnetaan laajasti ainoana globaalina ja itsenäisenä lentoyhtiöiden toimintaa mittaavana asiakastytyväisyystutkimuksena. Yhdysvaltalaisen matkailuun keskittyvän Travel + Leisure -lehden lukijat äänestivät Finnairin toiseksi parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi. Lisäksi Finnair nousi maailman parhaat lentoyhtiöt -listalla sijalle 12.

Finnair ja Helsinki-Vantaan lentoasema tarjosivat vuoden 2011 loppupuolella työpaikan seitsemälle nk. Quality Hunterille. Heidän tehtävänä oli matkustaa seitsemän viikon ajan Euroopassa, Aasiassa ja Yhdysvalloissa selvittämässä lentomatkailun laatuun vaikuttavia seikkoja sekä kehittää Finnairin ja Helsinki-Vantaan lentoaseman tarjoamaa palvelua.

Finnair voitti kaksi European Excellence Awards -palkintoa Rethink Quality ja Angry Birds -projekteillaan. Finnairin Rethink Quality -projekti vuodelta 2010 voitti palkinnon Matkailu ja turismi -kategoriassa. Finnairin Angry Birds Asian Challenge -mobiilipeliturnaus Helsinki–Singapore-lennolla viime syyskuussa voitti Tapahtuma-kategoriassa. Rethink Quality -kampanja voitti myös Markkinointiviestinnän Toimistojen Liiton MTL Communications Awards -palkinnon Business to Consumer -sarjassa.

Syyskuussa Finnair voitti Silver Euro Effie -palkinnon Local Heroes Manchester ja Düsseldorf -markkinointikampanjoistaan. Innovatiivisissa kampanjoissa paikalliset työkseen matkustavat mielipidevaikuttajat markkinoivat Finnairin Aasian-reittejä muille liikematkustajille. Kampanjoiden avulla Finnairin tunnettuus ja myyntiluvut kohosivat molemmilla markkina-alueilla huomasti yli ennako-odotusten. Finnair on ensimmäinen suomalainen yritys, joka on voittanut Effie-palkinnon.

Amerikkalainen bisnesmatkailijoille suunnattu Global Traveler -lehti nimesi oneworldin parhaaksi lentoyhtiöallianssiksi vuonna 2011. Best Airline Alliance -kunnia-titteli myönnettiin oneworldille lukijatutkimuksen perusteella jo toista vuotta peräkkäin. Oneworld-lentoyhtiöallianssin jäseniä ovat American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malév Hungarian Airlines, Mexicana, Qantas, Royal Jordanian ja S7. Ensi vuonna allianssiin liittyvät lisäksi intialainen Kingfisher, saksalainen airberlin sekä Malaysia Airlines.

### **Lentotoimintapalvelut**

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin catering-toiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös valtaosa konsernin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelujen hankinta. Lentotoimintapalvelujen liiketoiminta on pääosin konsernin sisäistä palvelutuotantoa. Liikevaihdesta noin neljännes on konsernin ulkopuolista.

**Avainluvut**

		10-12/ 2011	10-12/ 2010	Muutos %	1-12/ 2011	1-12/ 2010	Muutos %
<b>Liikevaihto ja tulos</b>							
Liikevaihto	milj. euroa	104,0	109,8	-5,3	424,1	429,0	-1,1
Toiminnallinen liikevaihto	prosenttia	-6,7	1,3		1,8	1,9	
Toiminnallinen liikevaihto, EBIT	milj. euroa	-7,0	1,4		7,8	8,1	-4,5
<b>Henkilöstö</b>							
Henkilöstö, keskimäärin					2 619	2 685	-2,5

Catering-toiminnan kannattavuus parani matkustajamäärien kasvun myötä ja sen liikevaihto oli loka-joulukuussa voittollinen. Finnair Tekniikan toiminta oli vuoden viimeisellä neljänneksellä tappiollista. Maapalveluja tuottavan Northportin toiminnallinen liikevaihto oli loka-joulukuussa lievästi tappiollinen.

**Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)**

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat, sen Virossa ja Venäjällä toimivat tytäryritykset sekä liikematkatoimistot Area ja Suomen Matkatoimisto (SMT) ja SMT:n Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel. Amadeus Finland tuottaa matkailualan ohjelmistoja ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoten valmismatkojen lisäksi asiakkaalle mm. räätälöityjä matkoja, lento- ja hotellipaketteja, pelkkiä lentoja, laivamatkoja, golf-, purjehdus- ja laskettelulomia sekä ryhmämatkoja.

**Avainluvut**

		10-12/ 2011	10-12/ 2010	Muutos %	1-12/ 2011	1-12/ 2010	Muutos %
<b>Liikevaihto ja tulos</b>							
Liikevaihto	milj. euroa	88,8	90,2	-1,6	321,9	316,9	1,6
Toiminnallinen liikevaihto	prosenttia	-3,8	2,3		-4,0	-	
Toiminnallinen liikevaihto, EBIT	milj. euroa	-3,4	2,1		-12,8	0,0	
<b>Henkilöstö</b>							
Henkilöstö, keskimäärin					980	1 110	-11,7

Matkapalveluiden toiminnallinen liikevaihto oli selvästi tappiollinen loka-joulukuussa ja se laski -3,4 (2,1) miljoonaan euroon. Ylitarjontatilanne Suomen valmismatkamarkkinoilla jatkui koko vuoden, mikä heikensi merkittävästi kannattavuutta.

Ylitarjonnan lisäksi koko vuoden valmismatkaliiketoimintaan vaikutti poliittisen tilanteen muuttuminen arabimaailmassa. Osa talvikauden matkoista Tunisiaan ja Egyptiin jouduttiin perumaan tai siirtämään muihin kohteisiin. Huhtikuun sateet Etelä-Thaimaassa ja Bangkokin marras-joulukuiset tulvat vähensivät matkustusta Thaimaahan.

Aurinkomatkojen Venäjän liiketoiminta säilyi tappiollisena. Aurinkomatkojen Venäjällä toimivat tytäryhtiöt lopettavat toimintansa vuoden 2012 ensimmäisellä puoliskolla. Venäjän toimintojen alasajoon liittyvät kertaluonteiset kustannuserät rasittivat matkapalveluiden toiminnallista tulosta vuoden 2011 viimeisellä neljänneksellä. Valmismatkaliiketoiminta Virossa oli kannattavaa.

Aurinkomatkojen markkinaosuus Suomessa kasvoi lähes kaksi prosenttiyksikköä (33,7 %) ja asiakastyytyväisyys säilyi erittäin hyvällä tasolla. Taloustutkimus Oy:n tuoreen tutkimuksen mukaan Aurinkomatkat on Suomen suosituin ja luotettavin matkanjärjestäjä.

Suomen liikematkustuskysyntä kehittyi alkuvuodesta ennakkoidusti mutta kääntyi laskuun viimeisellä neljänneksellä Euroopan epävarman talustilanteen myötä. Liikematkatoimistojen tulos oli kuitenkin selvästi voittollinen tuottavuusparannusten ja uusien tuote-lanseerausten ansiosta.

Segmenttien taloudellista kehitystä on kuvattu lisäksi tilinpäätöksen liitetiedoissa kohdassa 3. Segmentti-informaatio.

## Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair julkisti tilinpäätöksen yhteydessä 9.2.2012 suunnitelmansa joiden pyrkimyksenä on katkaista Euroopan-liikenteen tappiokierre ja muodostaa kustannustehokas kumppanuusyhtiö Euroopan-liikenteeseen. Yhtiö ilmoitti suunnittelevansa joko osan tai koko kapearunko-laivastosta siirtoa tulevaan yhtiöön. Yhtiö aloittaa välittömästi keskustelut toteuttamisvaihtoehdoista mahdollisten kumppaneiden sekä henkilöstön kanssa.

Finnair ilmoitti 3.2.2012 jatkavansa aiemmin julkistamaansa kapearunkolaivaston optimointia: yhtiö on solminut sopimuksen, jonka mukaan se vuokraa edelleen neljä Embraer 170 -konetta Estonian Airille. Finnairin jatkuva työ verkoston optimoimiseksi ja rationalisoimiseksi osaltaan mahdollistaa edelleenvuokrauksen, jolla yhtiö saavuttaa merkittäviä säästöjä.

## Konsernirakenne

Finnair-konserniin kuuluvat yhtiöt on esitetty tilinpäätöksen liitetiedoissa kohdassa 33. Toimivat tytäryhtiöt.

## Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2011 ei makseta osinkoa.

## Muutokset yhtiön johdossa

Finnair julkisti vuoden 2011 aikana seuraavat muutokset johtoryhmässä: Gregory Kaldahl aloitti 11.1.2011 resurssienhallinnan johtajan tehtävässä sekä Finnair-konsernin johtoryhmän ja johtokunnan jäsenenä. Arja Suominen aloitti Finnair-konsernin viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtajana sekä johtoryhmän ja johtokunnan jäsenenä 14.3.2011. Viestintäjohtaja Christer Haglund jätti tehtävänsä Finnairissa 15.4.2011, ja Finnair-konsernin varatoimitusjohtaja Lasse Heinonen jätti tehtävänsä Finnairissa 15.5.2011.

## Hallituksen valtuutukset

Finnair Oyj:n hallituksella on varsinaisen yhtiökokouksen 2010 päätöksellä voimassa olevan valtuutus päättää enintään 5 000 000 yhtiön hallussa olevan oman osakkeen luovuttamisesta sekä luovutuksen ehdoista. Valtuutus on voimassa 31.5.2013 asti.

## Henkilöstö

Konsernin palveluksessa oli vuonna 2011 keskimäärin 7 467 työntekijää (7 578). Henkilöstö jakautui liiketoiminta-alueittain seuraavasti: Lentoliikenne 3 565 (3 524), lentotoimintapalvelut 2 619 (2 685) ja matkapalvelut 980 (1 110). Muissa toiminnoissa työskenteli 303 henkilöä (259). Henkilöstön määrä 31.12.2011 oli 7 458 (7616).

## Yhteiskuntavastuu

Finnair julkaisi kansainväliseen GRI-ohjeistukseen (Global Reporting Initiative) perustuvan raportin vuodelta 2010 huhtikuussa 2011 aiempaa laajempaan. Finnair alkoi raportoida GRI-periaatteiden mukaisesti ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa; julkaistu raportti on Finnairin kolmas yhteiskuntavastuuta kokonaisuutena käsittelevä raportti.

Finnair saavutti paremman tuloksen kuin mikään muu pohjoismainen lentoyhtiö Carbon Disclosure Project CDP:n Pohjoismaita koskevassa vuoden 2011 raportissa. CDP vastaa maailman ainoasta globaalista ilmastonmuutosraportointijärjestelmästä. Raportissa Finnair saa kiitosta toimistaan, joilla se on pystynyt vähentämään merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjään, parantamaan raportointiaan ja tunnistamaan ilmastonmuutokseen liittyvät strategiset liiketoimintariskit. Finnair nostettiin esille varsinkin yhtiön biopolttoainekokeiluiden ja sen matkatoimistojen tekemien merkittävien päästövähennysten ansiosta.

Vuodesta 1999 lähtien Finnair on vähentänyt päästöjään istuinta kohden neljänneksellä. Yhtiö on sitoutunut vähentämään päästöjä edelleen 24 prosenttia istuinta kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Lopullisena tavoitteena on hiilineutraali lentotoiminta. Tätä tavoitellessaan yhtiö noudattaa strategiaa, joka jakautuu neljään osa-alueeseen: teknologinen kehitys, operatiivisen toiminnan parantaminen, infrastruktuurin kehitys ja globaalin päästökauppajärjestelmän tukeminen.

## **Osakkeen kurssikehitys ja vaihto**

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2011 lopussa 294,7 miljoonaa euroa (645,8) ja päätöskurssi oli 2,30 euroa. Vuoden 2011 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 5,37 euroa (5,72), alin kurssi 2,30 euroa (3,61) ja keskimurssi 3,62 euroa (4,49). Osakkeita vaihdettiin NASDAQ OMX Helsingin pörssissä 21,4 miljoonaa (27,3) kappaletta arvoltaan 77,5 miljoonaa euroa (122,5).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli vuoden lopussa 128 136 115 kappaletta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8), suorien ulkomaisten omistusten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 12,3 prosenttia (15,2).

Finnairin hallussa oli 31.12.2011 yhteensä 410 187 kappaletta Finnairin osakkeita, joiden osuus yhtiön koko osakepääomasta oli 0,3 prosenttia. Omien osakkeiden omistumäärässä ei tapahtunut muutosta vuoden 2011 aikana.

## **Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen julkistaminen ja varsinainen yhtiökokous 2012**

Keskeiset kohdat Finnair Oyj:n vuoden 2011 tilinpäätöksestä sekä hallituksen toimintakertomus vuodelta 2011 julkaistaan osana vuoden 2011 taloudellista katsausta viikolla 10.

Tilinpäätös kokonaisuudessaan ja hallituksen toimintakertomus sekä muut osakeyhtiölain tarkoittamat tilinpäätösasiakirjat ovat saatavilla yhtiön internetsivuilla viimeistään 7.3.2012. Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään 28.3.2012 kello 15.00 Helsingissä.

## **Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä**

Selvitys Finnair Oyj:n hallinto- ja ohjausjärjestelmästä julkaistaan hallituksen toimintakertomuksesta erillisenä dokumenttina osana yhtiön vuoden 2011 taloudellista katsausta viikolla 10, ja se on saatavilla myös yhtiön internetsivuilla.

FINNAIR OYJ  
Hallitus

## **Liitteet**

## Tiedotustilaisuus

Finnair järjestää lehdistötilaisuuden 9.2.2012 klo 11.00 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30 Helsinki-Vantaan lentoaseman Toimistotornissa, Lentäjätie 3. Englanninkielinen puhelinkonferenssi tilinpäätöksestä pidetään klo 17.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua numerolla +358 (0)923 101 514, PIN-koodi on 444649#.

Finnair Oyj  
Viestintä  
9.2.2012

### Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja  
**Erno Hilden**  
puhelin (09) 818 8550  
[erno.hilden@finnair.com](mailto:erno.hilden@finnair.com)

Sijoittajasuhde- ja talousviestintäjohtaja  
**Mari Reponen**  
puhelin (09) 818 4054  
[mari.reponen@finnair.com](mailto:mari.reponen@finnair.com)

IRO **Kati Kaksonen**  
talousviestintä ja sijoittajasuhteet  
puhelin (09) 818 2780  
[kati.kaksonen@finnair.com](mailto:kati.kaksonen@finnair.com), [investor.relations@finnair.com](mailto:investor.relations@finnair.com)

Avainluvut		10-12/2011	10-12/2010	Muutos %	1-12/2011	1-12/2010	Muutos %
<b>Liikevaihto ja tulos</b>							
Liikevaihto	milj.euroa	577,4	516,9	11,7	2 257,7	2 023,3	11,6
Toiminnallinen liiketulos, EBIT	milj.euroa	-31,6	-6,7	-	-60,9	-4,7	-
Toiminnallinen liiketulos liikevaihdosta	prosenttia	-5,5	-1,3	-	-2,7	-0,2	-
Liiketulos, EBIT	milj.euroa	-30,1	-4,7	-	-87,8	-13,3	-
EBITDAR	milj.euroa	26,4	38,0	-30,5	139,6	176,6	-21,0
Tulos ennen veroja	milj.euroa	-38,2	-9,6	-	-111,5	-33,0	-
Kauden tulos	milj.euroa	-32,6	-5,7	-	-87,5	-22,8	-
<b>Tase ja kassavirta</b>							
Omavaraisuusaste	prosenttia				32,6	36,2	-3,6 %-p
Nettovelkaantumisaste, Gearing	prosenttia				43,3	27,8	15,5 %-p
Oikaistu nettovelkaantumisaste, Adjusted Gearing	prosenttia				108,4	79,6	28,8 %-p
Bruttoinvestoinnit	milj.euroa	21,1	27,1	-22,1	203,9	183,5	11,1
Sijoitetun pääoman tuotto, ROCE, 12 kk rullaava	prosenttia			-	-5,2	-0,4	-4,8 %-p
Oman pääoman tuotto, ROE, 12 kk rullaava	prosenttia			-	-10,9	-2,7	-8,2 %-p
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj.euroa	8,5	16,4	-48,2	50,8	76,0	-33,2
<b>Osake</b>							
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa	euroa	2,30	5,04	-54,4	2,30	5,04	-54,4
Osakekohtainen tulos, EPS	euroa	-0,27	-0,06	-	-0,75	-0,24	-
<b>Liikennesuorite, yksikkökustannukset ja -tuotot</b>							
Matkustajamäärä	tuhatta hlöä	1 913	1 660	15,2	8 013	7 139	12,2
Tarjotut henkilökilometrit, ASK	milj.	7 288	6 045	20,6	29 345	25 127	16,8
Myydyt henkilökilometrit, RPK	milj.	5 192	4 441	16,9	21 498	19 222	11,8
Matkustajakäyttöaste, PLF	prosenttia	71,2	73,5	-2,3 %-p	73,3	76,5	-3,2 %-p
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta, RASK	senttiä/ASK	6,1	6,4	-4,5	6,0	6,2	-3,1
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta, yield	senttiä/RPK	7,44	7,35	1,2	7,24	7,11	1,8
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta, CASK	senttiä/ASK	6,7	6,9	-2,3	6,4	6,6	-2,7
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	4,9	5,3	-7,0	4,7	5,0	-6,1
Tarjotut tonnikilometrit, ATK	milj.	1 151	959	20,0	4 571	3 808	20,0
Myydyt tonnikilometrit, RTK	milj.	698	606	15,2	2 823	2 471	14,2
Kuljetetun rahdin ja postin määrä	tonnia	38 031	33 729	12,8	145 883	123 154	18,5
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä tonnikilometrilta	senttiä/RTK	26	26	-0,8	27	26	3,1
Kokonaiskäyttöaste	prosenttia	60,7	63,2	-2,5 %-p	61,8	64,9	-3,1 %-p
Lentojen lukumäärä	1	18 585	17 861	4,1	78 916	74 195	6,4
<b>Henkilöstö</b>							
Henkilöstö, keskimäärin	1				7 467	7 578	-1,5

Konsernin Tuloslaskelma

Milj. euroa	10-12/2011	10-12/2010	Muutos %	1-12/2011	1-12/2010	Muutos %
<b>Liikevaihto</b>	<b>577,4</b>	<b>516,9</b>	<b>11,7</b>	<b>2 257,7</b>	<b>2 023,3</b>	<b>11,6</b>
Valmistus omaan käyttöön	0,6	2,4	-75,0	3,1	8,7	-64,4
Liiketoiminnan muut tuotot	3,8	3,9	-2,6	13,9	14,0	-0,7
Käyttöomaisuuden myyntivoitot *)	0,0	4,2	-	-3,0	6,1	-
<b>Liiketoiminnan tuotot</b>	<b>581,8</b>	<b>527,4</b>	<b>10,3</b>	<b>2 271,7</b>	<b>2 052,1</b>	<b>10,7</b>
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
Henkilöstökulut	117,8	114,0	3,3	455,4	438,8	3,8
Polttoaineet	146,4	106,6	37,3	555,2	431,7	28,6
Lentokaluston leasemaksut	17,6	14,3	23,1	69,9	63,1	10,8
Muut vuokrat	31,4	27,0	16,3	128,0	88,0	45,5
Kaluston aineostot ja huolto	30,4	31,9	-4,7	117,8	120,7	-2,4
Liikennöimismaksut	55,7	44,9	24,1	211,6	188,5	12,3
Maaselvitys- ja cateringkulut	52,0	42,7	21,8	195,8	172,9	13,2
Valmismatkatuotannon kulut	34,6	34,5	0,3	131,2	120,0	9,3
Myynti ja markkinointikulut	22,8	22,0	3,6	93,3	83,7	11,5
Poistot	40,4	30,4	32,9	130,6	118,2	10,5
Muut kulut	64,3	61,6	4,4	246,8	225,1	9,6
<b>Toiminnalliset kulut yhteensä</b>	<b>613,4</b>	<b>529,9</b>	<b>15,8</b>	<b>2 335,6</b>	<b>2 050,7</b>	<b>13,9</b>
<b>Toiminnallinen liiketulos, EBIT</b>	<b>-31,6</b>	<b>-6,7</b>	<b>-</b>	<b>-60,9</b>	<b>-4,7</b>	<b>-</b>
Johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos	4,6	5,6	-17,9	-2,4	-6,4	-62,5
Kertaluonteiset erät	-3,1	-7,8	-	-21,5	-8,3	-
Kulut yhteensä	611,9	532,1	15,0	2 359,5	2 065,4	14,2
<b>Liiketulos, EBIT</b>	<b>-30,1</b>	<b>-4,7</b>	<b>-</b>	<b>-87,8</b>	<b>-13,3</b>	<b>-</b>
Rahoitustuotot	2,4	1,6	50,0	9,0	6,5	38,5
Rahoituskulut	-8,2	-6,4	28,1	-30,6	-26,3	16,3
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	-2,3	-0,1	-	-2,1	0,1	-
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-38,2</b>	<b>-9,6</b>	<b>-</b>	<b>-111,5</b>	<b>-33,0</b>	<b>-</b>
Välittömät verot	5,6	3,9	43,6	24,0	10,2	135,3
<b>Kauden tulos</b>	<b>-32,6</b>	<b>-5,7</b>	<b>-</b>	<b>-87,5</b>	<b>-22,8</b>	<b>-</b>
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden tuloksesta</b>						
Määräysvallattomien omistajien osuus kauden tuloksesta	-32,6	-5,4	-	-87,7	-23,0	-
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta kauden tuloksesta laskettu osakekohtainen tulos	0,0	-0,3	-	0,2	0,2	-
Laimentamaton / laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,27	-0,06	-	-0,75	-0,24	-

\*) Ei sisälly toiminnalliseen liikevoittoon

## KONSERNIN TASE

	31.12.2011	31.12.2010
Milj. euroa		
<b>VARAT</b>		
<b>Pitkäaikaiset varat</b>		
Aineettomat hyödykkeet	32,3	38,6
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1468,2	1 406,6
Osuudet osakkuusyriyksissä	13,7	7,6
Muut rahoitusvarat	32,1	13,6
Laskennalliset verosaamiset	75,2	48,0
<b>Yhteensä</b>	<b>1621,5</b>	<b>1 514,4</b>
<b>Lyhytaikaiset varat</b>		
Vaihto-omaisuus	48,9	47,5
Myyntisaamiset ja muut saamiset	283,3	252,3
Muut rahoitusvarat	353,8	485,4
Rahavarat	49,5	41,5
Yhteensä	735,5	826,7
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	0,0	70,7
<b>Varat yhteensä</b>	<b>2 357,0</b>	<b>2 411,8</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>		
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>		
Osakepääoma	75,4	75,4
Muu oma pääoma	676,4	777,1
Yhteensä	751,8	852,5
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,7	0,8
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>752,5</b>	<b>853,3</b>
<b>Pitkäaikaiset velat</b>		
Laskennalliset verovelat	98,5	103,3
Rahoitusvelat	516,0	677,7
Eläkevelvoitteet	0,0	2,5
Varaukset	86,9	72,6
Yhteensä	701,4	856,1
<b>Lyhytaikaiset velat</b>		
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	0,0	0,3
Varaukset	46,0	27,8
Rahoitusvelat	229,9	98,5
Ostovelat ja muut velat	627,2	575,8
Yhteensä	903,1	702,4
Velat yhteensä	1 604,5	1 558,5
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>	<b>2 357,0</b>	<b>2 411,8</b>



LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN  
MUUTOKSISTA

	Osakepääo- ma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Muunto- erot	Edellisten tilikausien voitto	<b>Yhteensä</b>	Määräys- vallatto- mien omistajien osuus	Oman pääoman ehtoinen laina	Oman pääoman ehtoisen lainan korot	<b>Oma pääoma yhteensä</b>
<b>1.1.2011, Milj. Euroa</b>												
<b>Oma pääoma 1.1.2011</b>	75,4	20,4	147,7	35,2	247,2	0,0	215,2	<b>741,1</b>	0,8	119,4	-8,0	<b>853,3</b>
Osingonjako, palautus							0,6	0,6	-0,3	0,0	-	0,3
<b>Omistajiin liittyvät oman pääoman erät</b>												
<b>31.12.2011</b>	75,4	20,4	147,7	35,2	247,2	0,0	215,8	<b>741,7</b>	<b>0,5</b>	<b>119,4</b>	<b>-8,0</b>	<b>853,6</b>
Oman pääoman ehtoinen laina								0,0	0,0	0,0	-8,2	-8,2
Tilikauden tulos							-87,7	-87,7	0,2			-87,5
Laajan tuloksen erät				-5,2		-0,2		-5,4	0,0			-5,4
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	-5,2	0,0	-0,2	-87,7	-93,1	0,2	0,0	-	-92,9
<b>Oma pääoma yhteensä 31.12.2011</b>	<b>75,4</b>	<b>20,4</b>	<b>147,7</b>	<b>30,0</b>	<b>247,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>128,1</b>	<b>648,6</b>	<b>0,7</b>	<b>119,4</b>	<b>-16,2</b>	<b>752,5</b>

	Osakepääo- ma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Muunto- erot	Edellisten tilikausien voitto	<b>Yhteensä</b>	Määräys- vallatto- mien omistajien osuus	Oman pääoman ehtoinen laina	Oman pääoman ehtoisen lainan korot	<b>Oma pääoma yhteensä</b>
<b>1.1.2010, Milj. Euroa</b>												
<b>Oma pääoma 1.1.2010</b>	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	<b>704,3</b>	0,9	119,4	0,0	<b>824,6</b>
Osingonjako, palautus							-0,1	-0,1	-0,3	0,0	-	-0,4
<b>Omistajiin liittyvät oman pääoman erät</b>												
<b>31.12.2010</b>	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,2	<b>704,2</b>	<b>0,6</b>	<b>119,4</b>	<b>-</b>	<b>824,2</b>
Oman pääoman ehtoinen laina								0,0	0,0	0,0	-8,0	-8,0
Tilikauden tulos							-23,0	-23,0	0,2			-22,8
Laajan tuloksen erät				60,4		-0,5	0,0	59,9	0,0			59,9
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	60,4	0,0	-0,5	-23,0	36,9	0,2	0,0	-	37,1
<b>Oma pääoma yhteensä 31.12.2010</b>	<b>75,4</b>	<b>20,4</b>	<b>147,7</b>	<b>35,2</b>	<b>247,2</b>	<b>0,0</b>	<b>215,2</b>	<b>741,1</b>	<b>0,8</b>	<b>119,4</b>	<b>-8,0</b>	<b>853,3</b>

**KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA**

Milj. euroa	1.1- 31.12.2011	1.1- 31.12.2010
<b>Liiketoiminnan rahavirrat</b>		
Kauden voitto	-87,5	-22,8
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	148,9	122,6
Korkokulut ja muut rahoituskulut	30,6	26,3
Korkotuotot	-7,5	-6,2
Muut rahoitustuotot	-1,4	-0,2
Osinkotuotot	0,0	-0,1
Verot	0,0	-10,2
Käyttöpääoman muutos	-15,3	-13,8
Maksetut korot	-19,7	-19,1
Maksetut rahoituskulut	-5,2	-3,7
Saadut korot	5,6	4,7
Saadut rahoitustuotot	2,3	0,1
Maksetut verot	0,0	-1,9
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta 2)</b>	<b>50,8</b>	<b>76,0</b>
<b>Investointien rahavirrat</b>		
Tytäryrityksen hankinnat	0,0	-0,1
Osakkuusyriyten hankinnat	-8,3	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-5,3	-5,2
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-145,0	24,6
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	70,8	112,0
Myytavissä olevien osakkeiden nettomuutos	0,2	1,6
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	60,1	10,8
Saadut osingot	0,1	0,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-9,4	6,9
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-36,8</b>	<b>150,7</b>
<b>Rahoituksen rahavirrat</b>		
Lainojen nostot	34,1	49,5
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-76,8	-234,3
Oman pääoman ehtoinen laina, korot	-10,8	-10,8
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-53,5</b>	<b>-195,6</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>-39,5</b>	<b>31,1</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>		
Rahavarat tilikauden alussa	294,0	262,9
Rahavirtojen muutos	-39,5	31,1
<b>Rahavarat tilikauden lopussa</b>	<b>254,5</b>	<b>294,0</b>
<b>Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot</b>		
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa		
Poistot	130,6	118,7
Työsuhde-etuudet	15,2	7,0
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutokset	2,4	6,4
Muut oikaisut	0,7	-24,1
<b>Yhteensä</b>	<b>148,9</b>	<b>108,0</b>
Muut rahoitusvarat	353,8	517,3
Rahavarat	49,5	9,6
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	403,3	526,9
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-135,9	-206,7
Myytavissä olevat osakkeet	-12,9	-26,2
<b>Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä</b>	<b>254,5</b>	<b>294,0</b>

2) Vuoden 2010 osalta on rahoitusleasingsopimuksiin liittyvät toteutuneet maksuerät siirretty liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen rahavirtaan

## KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

### 1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu noudattaen IAS 34, Osavuositarkastukset standardia.

### 2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2010 noudattamien periaatteiden kanssa. Seuraavat konsernin kannalta olennaisiksi todetut uudet standardit, standardien muutokset ja tulkintojen soveltaminen on otettu käyttöön vuoden 2011 alusta:

"IAS 24 (uudistettu) Lähipiiriä koskevat tiedot tilinpäätöksessä Uudistetussa standardissa on selkeytetty ja yksinkertaistettu lähipiirin määritelmää, ja julkiseen valtaan yhteydessä olevilta yhteisöiltä on poistettu vaatimus kaikkien julkisen vallan tai muiden julkiseen valtaan yhteydessä olevien yhteisöjen kanssa toteutuneiden liiketoimien yksityiskohtien esittämisestä. "

"IAS 32 (muutos) Liikkeeseen laskettujen oikeuksien luokittelu Muutos koskee sellaisten liikkeeseen laskettujen oikeuksien kirjanpitoikäisyyttä, jotka ovat muun kuin liikkeeseenlaskijan toimintavälittämällä. Tiettyjen ehtojen täyttyessä tällaiset oikeudet luokitellaan nyt omaksi pääomaksi riippumatta siitä, missä valuutassa toteutushinta on määritetty. Aiemmin tällaiset oikeudet käsiteltiin johdannaisvelkoina. Muutosta sovelletaan takautuvasti IAS 8 Tilinpäätöksen laatimisperiaatteet, kirjanpidollisten arvioiden muutokset ja virheet" mukaisesti. "

IFRIC 19 Rahoitusvelkojen kuolettaminen oman pääoman ehtoisilla instrumenteilla Tulkinta selventää kirjanpitoikäisyyttä tapauksessa, jossa rahoitusvelan ehdot neuvotellaan uudelleen ja sen tuloksena yritys laskee liikkeeseen oman pääoman ehtoisia instrumentteja velkojalleen kuolettaakseen rahoitusvelan osaksi tai kokonaan (velan vaihtaminen omaksi pääomaksi). Tulkinnan mukaan on kirjattava tulosvaikutteisesti voitto tai tappio, joka määritetään rahoitusvelan kirjanpitoarvon ja liikkeeseen laskettujen oman pääoman ehtoisten instrumenttien käyvän arvon erotuksena. Jos liikkeeseen laskettujen oman pääoman ehtoisten instrumenttien käypä arvo ei ole luotettavasti määritettävissä, niiden arvostus perustuu kuoletetun rahoitusvelan käypään arvoon.

IFRIC 14 (muutos) Etukäteen suoritettujen vähimmäisrahastointivaatimukseen perustuvat maksut. Muutoksella korjataan ei-toivottu vaikutus, joka on seurannut tulkinnasta IFRIC 14 "IAS 19 – Etuusperusteinen järjestely johtuvan omaisuuserän yläraja, vähimmäisrahastointivaatimukset ja näiden välinen yhteys". Ilman näitä muutoksia yritykset eivät saisi merkitä varoiksi taseeseen joitakin vapaaehtoisesti etukäteen suorittamia vähimmäisrahastointivaatimukseen perustuvia maksuja. Tämä ei ollut tarkoituksena, kun IFRIC 14 julkaistiin, ja näiden muutosten tarkoituksena on ongelman korjaaminen.

Näiden standardien käyttöönotolla ei ole ollut olennaista vaikutusta tässä osavuositarkastuksessa.

Konsernin vuonna 2012 ja 2013 käyttöönotettavista IASB:n julkaisemista standardeista ja tulkinnoista tullaan selostamaan yksityiskohtaisesti tilinpäätöksen 2011 laadintaperiaatteissa.

### 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 tilinpäätöstiedotteen laatimisen yhteydessä johdon tekemät merkittävät konsernin laadintaperiaatteisiin ja keskeisiin epävarmuustekijöihin liittyneet arviot ovat samoja, joita sovellettiin vuositilinpäätöksessä 2010.

### 4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen segmenttijaon mukaisesti. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat lentoliikenne, lentotoimintopalvelut ja matkapalvelut. Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään arvoon.

**Liiketoimintasegmenttiedot 1.1. - 31.12.2011**

in mill. EUR	Lento-liikenne	Lentotoimin- tapalvelut	Matka- palvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 822,9	114,2	320,6			2 257,7
Sisäinen liikevaihto	147,6	309,9	1,3	-458,8		0,0
<b>Liikevaihto</b>	<b>1 970,5</b>	<b>424,1</b>	<b>321,9</b>	<b>-458,8</b>	<b>0,0</b>	<b>2 257,7</b>
Liikevoitto	-44,6	-11,2	-12,8		-19,2	-87,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					-2,1	-2,1
Rahoitustuotot					9,0	9,0
Rahoituskulut					-30,6	-30,6
Tuloverot					24,0	24,0
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,2	-0,2
<b>Kauden tulos</b>						<b>-87,7</b>
Poistot	102,2	24,6	2,7	0,0	1,1	130,6

**Liiketoimintasegmenttiedot 1.1. - 31.12.2010**

Milj. euroa	Lento-liikenne	Lentotoimin- tapalvelut	Matka- palvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 594,6	113,2	315,5			2 023,3
Sisäinen liikevaihto	145,8	315,8	1,4	-463,0		0,0
<b>Liikevaihto</b>	<b>1 740,4</b>	<b>429,0</b>	<b>316,9</b>	<b>-463,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 023,3</b>
Liikevoitto	-7,9	10,5	-2,3		-13,6	-13,3
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,1	0,1
Rahoitustuotot					6,5	6,5
Rahoituskulut					-26,3	-26,3
Tuloverot					10,2	10,2
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,2	-0,2
<b>Kauden tulos</b>						<b>-23,0</b>
Poistot	99,1	16,4	1,8	0,0	1,4	118,7

Liikevaihto, Milj. Euroa	10-12/2011	10-12/2010	Muutos %	1-12/2011	1-12/2010	Muutos %
Lentoliikenne	496,4	432,8	14,7	1970,5	1 740,4	13,2
Lentotoimintapalvelut	104,0	109,8	-5,3	424,1	429,0	-1,1
Matkapalvelut	88,8	90,2	-1,6	321,9	316,9	1,6
Konsernieliminoinnit	-111,8	-115,9	-3,5	-458,8	-463,0	-0,9
<b>Yhteensä</b>	<b>577,4</b>	<b>516,9</b>	<b>11,7</b>	<b>2 257,7</b>	<b>2 023,3</b>	<b>11,6</b>

Liikevoitto, Milj. Euroa	10-12/2011	10-12/2010	Muutos %	1-12/2011	1-12/2010	Muutos %
Lentoliikenne	-20,7	-8,1	155,6	-35,6	1,9	
Lentotoimintapalvelut	-7,0	1,4	-	7,7	8,1	-4,5
Matkapalvelut	-3,4	2,1	-	-12,8	0,0	-
Kohdistamattomat erät	-0,5	-2,1	-76,2	-20,3	-14,7	38,1
<b>Yhteensä</b>	<b>-31,6</b>	<b>-6,7</b>		<b>-60,9</b>	<b>-4,7</b>	

\*ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta

Henkilöstö keskimäärin segmentteittäin	1-12/2011	1-12/2010	Muutos %
Lentoliikenne	3 565	3 524	1,2
Lentotoimintapalvelut	2 619	2 685	-2,5
Matkapalvelut	980	1 110	-11,7
Muut toiminnot	303	259	17,0
<b>Yhteensä</b>	<b>7 467</b>	<b>7 578</b>	<b>-1,5</b>

## 5. Rahoitusriskien hallinta

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2010 konsernin vuosikertomuksessa esitettävien tietojen kanssa.

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

Johdannaiset	31.12.2011		31.12.2010	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
<b>Valuuttajohdannaiset, milj. euroa</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät (terminiit):				
Polttoaineen valuuttasuojaus	373,5	22,9	324,2	9,3
Lentokoneostojen suojaus				
Käyvän arvon suojaus	330,0	25,2	297,4	15,4
Rahavirran suojaus				
Leasemaksujen valuuttasuojaus	45,7	2,8	42,8	0,6
<b>Suojauslaskennassa olevat yhteensä</b>	<b>749,2</b>	<b>50,9</b>	<b>664,4</b>	<b>25,3</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (terminiit)	187,2	8,7	160,8	-3,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut valuuttaoptiot	109,7	2,4	37,8	0,0
Asetetut valuuttaoptiot	162,5	-2,2	33,0	-0,2
Taseen suojaus (terminiit)	78,8	3,6	92,8	3,6
<b>Suojauslaskennan ulkopuolella yhteensä</b>	<b>538,2</b>	<b>12,5</b>	<b>324,4</b>	<b>-0,4</b>
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>1 287,4</b>	<b>63,4</b>	<b>988,8</b>	<b>24,9</b>
<b>Hyödykejohdannaiset, tonnia/MWh</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit	537 400	21,1	547 350	30,1
Sähkøjohdannaiset, MWh	113 223	-0,3	127 402	1,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetroli termiinit	13 400	-0,5	101 750	6,6
Jet differential termiinit			22 000	0,6
<b>Optiot</b>				
Ostetut, lentopetroli	240 600	7,8	83 750	4,7
Asetetut, lentopetroli	481 200	-7,8	162 750	-1,6
Sähkøjohdannaiset, MWh	26 352	-0,1	39 157	0,1
<b>Yhteensä</b>		<b>20,2</b>		<b>41,8</b>
<b>Korkojohdannaiset, milj. euroa</b>				
<b>Valuutan- ja koronvaihotosopimukset</b>				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
<b>Yhteensä</b>	<b>27,0</b>	<b>0,2</b>	<b>2,6</b>	<b>-1,2</b>
<b>Koronvaihotosopimukset</b>				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
<b>Yhteensä</b>	<b>25,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>25,0</b>	<b>-0,3</b>
<b>Korko-optiot</b>	<b>8,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>8,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 6. YRITYSHANKINNAT JA MYYNNIT

Raportointikaudella ei ole ollut muita hankintoja eikä myyntejä kuin osavuositarkastuksessa mainitut.

## 7. TULOVEROT

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

## 8. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa ettei osinkoa vuodelta 2011 jaeta

Yhtiökokous 24.3.2011 päätti olla jakamatta osinkoa tilikaudelta 2010.

## 9. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.12.2011	31.12.2010
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 515,9	1 534,5
Käyttöomaisuusinvestoinnit	203,9	183,5
Ennakoiden muutos	-12,9	-62,3
Vähennykset	-75,8	-4,6
Siirrot	0,0	-16,5
Poistot	-130,6	-118,7
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 500,5</b>	<b>1 515,9</b>
Myytäväenä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	70,7	19,4
Myytäväenä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	0,0	70,7

## 10. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti. Muut kirjanpidossa esitetyt lainojen nostot liittyvät vanhoihin vakuudellisiin lainoihin, joiden poikkeuksellisesta sopimusrakenteesta johtuen nettolyhennys kirjataan bruttona sekä nostoksi että lyhennykseksi.

## 11. VASTUUSITOUMUKSET

	31.12.2011	31.12.2010
Milj. euroa		
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	757,7	593,4
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	72,5	65,5
Muiden puolesta annetut takuut	1,8	2,6
<b>Yhteensä</b>	<b>832,0</b>	<b>661,5</b>

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2011 olivat 1 000 miljoonaa euroa ( 1 100)

## 12. VASTUUT

	31.12.2011	31.12.2010
Milj. euroa		
Lentokaluston leasemaksuvastuut	228,7	282,3
Muut vastuut	290,6	249,8
<b>Yhteensä</b>	<b>519,3</b>	<b>532,1</b>

## 13. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

	31.12.2011	31.12.2010
Lähipiirin kanssa toteutuneet liiketapahtumat Milj. euroa		
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt	5,1	0,5
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt	25,5	1,2
Saatavat ja velat		
Saatavat osakkuusyhtiöiltä	4,4	0,1
Velat osakkuusyhtiöille	4,1	0,0

## 14. LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.12.2011

		Koko	Eurooppa	Pohjois-	Aasia	Suomi	Reitti-	Loma-	Rahti
		liikenne		Amerikka			liikenne	liikenne	
Matkustajat (1000)		8 013	4 103	190	1 438	1 544	7 275	738	-
	Muutos % ed.v.	12,3	14,4	29,5	15,7	21,2	16,4	-16,8	-
Rahti ja posti (1000 kg)		145 883	21 965	8 199	79 181	2 275	111 620	254	34 009
	Muutos % ed.v.	18,5	2,5	-0,1	8,6	-0,5	6,5	-77,7	98,0
Tarjotut hkm (milj.)		29 345	8 574	1 565	14 245	1 424	25 808	3 537	-
	Muutos % ed.v.	16,8	14,6	28,8	27,8	20,5	22,7	-13,8	-
Myydyt hkm (milj.)		21 498	5 740	1 258	10 686	771	18 455	3 043	-
	Muutos % ed.v.	11,8	16,2	29,5	17,6	15,2	17,8	-14,5	-
Matkustajakäyttöaste %		73,3	66,9	80,4	75,0	54,1	71,5	86	-
	Muutos %-yks ed.v.	-3,2	0,9	0,4	-6,5	-2,5	-3	-0,7	-
Tarjotut tnkm (milj.)		4 571	-	-	-	-	-	-	1 385
	Muutos % ed.v.	20	-	-	-	-	-	-	34,5
Myydyt tnkm (milj.)		2 823	-	-	-	-	-	-	898
	Muutos % ed.v.	14,3	-	-	-	-	-	-	19,9
Kokonaiskäyttöaste %		61,8	-	-	-	-	-	-	64,8 *
	Muutos %-yks ed.v.	-3,1	-	-	-	-	-	-	-7,9

\* 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.

Milj. euroa	10-12/2011	10-12/2010	2011	2010
<b>Kauden tulos</b>	<b>-32,6</b>	<b>-5,7</b>	<b>-87,5</b>	<b>-22,8</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>				
Muuntoerot ja muut	0,0	0,0	-0,2	-0,5
Myytävissä olevien rahavarojen muutos verojen jälkeen	-1,1	4,2	-9,9	1,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen	11,3	30,9	4,7	58,9
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>10,2</b>	<b>35,1</b>	<b>-5,4</b>	<b>59,9</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>-22,4</b>	<b>29,4</b>	<b>-92,9</b>	<b>37,1</b>
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	-22,4	29,7	-93,1	36,9
Määräysvallattomien omistajien osuus kauden laajasta tuloksesta	0,0	-0,3	0,2	0,2

## 16. TILIKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

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

## 17. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

### Tulos / osake:

$\frac{\text{Kauden voitto}}{\text{Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä}}$

### Oma pääoma / osake:

$\frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä}}$

### Velkaantumisaste, %:

$\frac{\text{Korolliset nettovelat} * 100}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}}$

### Operatiivinen liikevoitto =

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltojen valuuttakurssausken muutoksia ja kertaluonteisia eräiä

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Osavuositarkastuksen luvut ovat tilintarkastamattomia.

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

$\frac{\text{Tulos ennen veroja} + \text{korko- ja muut rahoituskulut} * 100}{\text{Taseen loppusumma} - \text{korottomat velat (keskiarvo)}}$

### Korolliset nettovelat:

Korolliset velat - korolliset varat - pörssiosakkeet

### Omavaraisuusaste, %:

$\frac{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus} * 100}{\text{Taseen loppusumma} - \text{saadut ennakot}}$

### Oman pääoman tuotto, %: ( ROE )

$\frac{\text{Tulos} * 100}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus (keskiarvo)}}$