

Kannattavuus parani selvästi alkuvuonna

Yhteenveto tammi-kesäkuun avainlukuista

- Liikevaihto nousi 1,3 % ja oli 955,0 milj. euroa (943,1)
- Matkustajaliikenne kokonaisuudessaan laski edellisvuoteen verrattuna 4,1 %, reittiliikenne kasvoi 5,5 %; matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 3,2 prosenttiyksikköä 76,9 %:iin (73,7)
- Toiminnallinen tulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -39,9 milj. euroa (-100,5)
- Tulos ennen veroja oli -67,3 milj. euroa (-56,4)
- Liiketoiminnan rahavirta 1,6 milj. euroa (-114,8)
- Leasingvastoilla oikaistu nettovelkaantumisaste 98,1 % (122,4)
- Taseen rahavarat kesäkuun lopussa olivat 568,9 milj. euroa (266,0)
- Omavaraisuusaste 32,2 % (33,2)
- Oma pääoma/osake 6,32 euroa (5,64)
- Tulos/osake -0,42 euroa (-0,33)

Yhteenveto toisen neljänneksen tärkeimmistä avainlukuista

- Liikevaihto nousi 10,8 prosenttia 473,5 milj. euroon (427,4)
- Matkustajaliikenteen lasku edellisvuoteen verrattuna 2,1 %, reittiliikenteen kasvu 3,8 %
- Lentojen saapumistäsmällisyys oli huhti-kesäkuussa 88,6 % (91,7)
- Lentotoiminnan yksikkötuotot myydyltä tonnikipometritä nousivat 3,0 %
- Yksikkökustannukset laskivat 6,4 %
- Toiminnallinen liiketulos oli -13,6 milj. euroa (-53,2) sisältäen tuhkakriisin tulosvaikutuksen noin -30 milj. euroa
- Liiketoiminnan rahavirta 19,5 milj. euroa (-41,4)

Osavuositarkastuksissa vuoden 2009 luvut ovat sulkeissa vuoden 2010 luvun perässä.

Toimitusjohtaja Mika Vehviläinen osavuosituloksen johdosta:

Maailmantalouden monista epävarmuustekijöistä huolimatta toimiala on selvästi siirtynyt toipumisvaiheeseen. Tämä näkyy vahvistuvana matkustaja- ja rahtikysyntänä sekä elpynä kannattavuutena, vaikka lentoyhtiöt raportoivatkin vielä tappiollisia osavuosituloksia. Euroopan lentoliikenne toipuu muuta maailmaa hitaammin. Toisella neljänneksellä tilannetta vaikeutti lisäksi viikon mittainen lentoliikenteen pysähtyminen tulivuorenpurkauksen vuoksi.

Finnairissa olemme keskittyneet ennen muuta Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen, jossa kysyntä tulee pääosin Suomen ulkopuolelta. Liikematkustuksen kysynnän kasvu tulee nyt eritoten Skandinaviasta, Keski-Euroopasta sekä Aasian markkinoilta.

Aloittaessani toimitusjohtajana helmikuussa asetin kolme prioriteettia: talous kuntoon, strategian arviointi sekä henkilöstön ja yrityskulttuurin kehittäminen. Taloudellista kehitystä olemme saaneet parempaan suuntaan parantamalla kustannuskilpailukykyämme. Toki myös markkinoiden muutos on auttanut meitä merkittävästi.

Kevään aikana olemme tarkastelleet Finnairin strategiaa sekä tarkentaneet tavoitteita ja painopistealueita. Haluamme olla pohjolan ykköslentoyhtiö liikenteen määrässä, toiminnan ja palvelun laadussa sekä kannattavuudessa. Euroopan ja Aasian välisessä kauttakulkuliikenteessä haluamme olla kolmen suurimman joukossa. Tätä Finnairin päästrategiaa tukee loistavasti loppuvuonna alkava yhteistyö saksalaisen Air Berlinin kanssa, jolloin Euroopan ostovoimaisimmalta markkinalta syntyy lukuisa määrä uusia nopeita yhteyksiä Helsingin kautta Aasiaan.

Olemme rakentamassa myös kannustavaa johtamismallia sekä kehittämässä yrityskulttuuria, joka motivoi henkilöstöä laadukkaisiin suorituksiin. Henkilöstön osallistuminen on välttämätön, jotta yrityksen tavoitteet saavutetaan.

Vahvistuva kysyntä, tervehtyvät käyttöasteet sekä selvästi parantunut yksikkötuotto ovat kääntäneet kannattavuuskehityksen myönteiseen suuntaan. Myönteistä on myös se, että liiketoiminnan rahavirta on kääntynyt positiiviseksi. On selvää, ettemme voi olla tyytyväisiä tappiolliseen tulokseen, mutta kehityssuunta on rohkaiseva.

Olemme edelleen toteuttamassa 200 miljoonan euron tulosparannusohjelmaamme, jonka hedelmiä on nähtävissä tuloksessa. Osa säästöistä riippuu vielä siitä, kuinka hyvin kustannuskilpailukykyämme lisäävät elementit saadaan sisällytetyiksi neuvottelujen alla oleviin työehtosopimuksiin.

Markkinat ja yleiskatsaus

Eurooppalaisten lentoyhtiöiden suoritteet ovat kasvaneet alkuvuoden kuluessa niin matkustaja- kuin rahtiliikenteessäkin. Ainoastaan huhtikuussa nähtiin maailman lentoliikenteessä - ja erityisesti eurooppalaisilla lentoyhtiöillä - merkittäviä miinuslukuja. Kolmasosa maailman lentoliikenteestä pysähtyi islantilaisen tulivuoren purkauksen aiheuttaman tuhkapilven takia.

Muutoin piristynyt kysyntä on leimannut myönteisellä tavalla myös Finnairin alkuvuotta. Maaliskuussa Finnairin reittiliikenteen myytyjen henkilökilometrien määrä kasvoi viidenneksen, selvästi eurooppalaista keskitasoa enemmän. Vahvat kasvuluvut jatkuivat myös touko- ja kesäkuussa.

Jo maaliskuussa lentoliikennesegmentin liikevaihto kääntyi nousuun ensimmäisen kerran laskusuhdanteen alun jälkeen. Laskevan alun jälkeen myös yksikkötuotot matkustaja- ja rahtiliikenteessä alkoivat selvästi parantua toisen neljänneksen aikana.

Aasian keskeiset kansantaloudet ovat kasvaneet muuta maailman alueita nopeammin. Siksi Aasian vahva paino Finnairin strategiassa vaikuttaa myönteisesti yhtiön liiketoiminnan kehitykseen. Finnair on kasvattanut markkinaosuuttaan pääkilpailijoihinsa verrattuna.

Myös rahtikysyntä on lähtenyt erittäin vahvaan nousuun. Toukokuussa Finnair aloitti säännöllisen rahtikoneliikenteen Helsingistä Hongkongiin ja Souliin, mikä on lähtenyt rohkaisevasti liikkeelle.

Reittiliikenteen vahvasta kasvusta huolimatta Finnairin koko liikennesuorite on alkuvuonna ollut alle viime vuoden tason johtuen lomalentojen noin 30 prosenttia edellistä vuotta alemmasta suoritteesta.

Henkilökilometriperustaisten yksikkötuottojen kehitys oli vielä ensimmäisellä neljänneksellä viime vuoden tavoin selvästi negatiivinen. Markkinatilanteen muututtua yksikkötuotot kääntyivät selvään nousuun.

Nousu johtuu ennen muuta liikematkustuksen piristymisestä Suomen ulkopuolisilla markkinoilla. Myös varsinaisen bisnesluokan kysyntä on kasvanut toisella neljänneksellä erityisesti Aasian-lennoilla, mutta myös Euroopan-liikenteessä.

Yksikkötuoton muutokset ovat heijastuneet myös liikevaihdon kehitykseen. Ensimmäisellä neljänneksellä liikevaihto jäi lähes seitsemän prosenttia viimevuotisesta ja toisen neljänneksen liikevaihto kasvoi yli kymmenen prosenttia edellisvuodesta.

Alkuvuonna oli runsaasti operatiivisia haasteita johtuen poikkeuksellisista sääoloista sekä ulkoistusta seuranneista maapalvelun ongelmista, jotka heijastuivat matkatavaran käsittelyyn. Finnairin lentojen täsmällisyys on parantunut puolivuotisjakson loppua kohden.

Euroopan lentoliikennettä haitanneen tuhkapilven takia Finnair joutui peruuttamaan runsaan viikon aikana yli 1 700 lentoa, jotka koskivat runsasta 140 000 varausta.

Lentoliikenteen pysähtymisestä matkustajille aiheutuneiden ylimääräisten kustannusten korvausvelvollisuudesta oli EU:n komission ja lentoyhtiöiden välillä vahvasti eriävät käsitykset. Finnairin ja Kuluttajaviraston välisissä neuvotteluissa saatiin kuitenkin aikaan kompromissi, jonka mukaan Finnair hyvittää tiettyjen rajausten mukaisesti asiakkaiden ylimääräisiä kustannuksia. Tuhkakriisistä Finnairille kirjattiin toisen neljänneksen tulokseen noin 30 miljoonan euron tappiot.

Taloudellinen tulos 1.1.–30.6.2010

Tammi-kesäkuussa Finnair-konsernin liikevaihto oli 955,0 miljoonaa euroa (943,1), mikä on 1,3 prosenttia edellisvuotta korkeampi. Konsernin toiminnallinen liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -39,9 miljoonaa euroa (-100,5) sisältäen n. 30 milj. euroa tuhkakriisin aiheuttamia tappioita. Tulos ennen veroja oli -67,3 miljoonaa euroa (-56,4).

Johdannaisten käyvän arvon muutokset heikensivät ensimmäisen kuuden kuukauden raportoitua tulosta 6,4 miljoonaa euroa. Edellisvuonna vastaava erä paransi raportoitua tulosta 47,6 miljoonaa euroa.

Tammi-kesäkuussa matkustajaliikenteen kapasiteettia supistettiin 8,1 prosenttia ja myytyjen henkilökilometrien määrä laski 4,1 prosenttia. Aasian-liikenne kasvoi

12,7 prosenttia. Matkustajakäyttöaste koko liikenteessä nousi edellisvuodesta 3,2 prosenttiyksikköä 76,9 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi viime vuodesta 33,9 prosenttia. Finnair kuljetti tammi-kesäkuussa yhteensä 3,5 miljoonaa matkustajaa.

Konsernin matkustajaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriltä laskivat 0,7 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden laski 3,5 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikipometriltä nousi 14,1 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto laski 2,9 prosenttia.

Tammi-kesäkuussa euromääräiset toiminnalliset kulut ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia laskivat 4,3 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset myytyä tonnikipometriä kohden laskivat 8,4 prosenttia.

Tehostamistoimien vaikutus näkyy merkittävässä kuluerissä. Henkilöstökuluista siirtyi noin 15 miljoonan euron erä osaksi maaselvitys- ja cateringkuluja johtuen matkatavarakäsittelyn ja rahtivarastotoiminnan ulkoistamisesta.

Tarkastelukauden osalta liiketoiminnan nettorahavirta oli 1,6 (-114,8) miljoonaa euroa. Tammi-kesäkuun tulos osaketta kohden oli -0,42 euroa (-0,33).

Taloudellinen tulos 1.4.-30.6.2010

Liikevaihto nousi vuoden toisella neljänneksellä 10,8 prosenttia ja oli 473,5 milj. euroa (427,4 milj.). Konsernin toiminnallinen liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -13,6 milj. euroa (-53,2 milj.) sisältäen n. 30 milj. euroa tuhakkriisin aiheuttamia tappioita. Oikaistu liikevoittomarginaali oli -2,9 prosenttia (-12,4). Tulos ennen veroja oli -37,9 miljoonaa euroa (-31,6 milj.).

Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin vuosineljänneksen tulokseen 6,8 miljoonan euron raportoitua tulosta heikentävä erä. Viime vuonna vastaava erä oli 24,2 miljoonaa euroa raportoitua tulosta parantava. Voimakas vaihtelu johtuu polttoaineen markkinahinnan heilahteluista. Johdannaisten käyvän arvon muutoksilla ei ole rahavirtavaikutusta.

Huhti-kesäkuussa Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteettia supistettiin 4,0 prosenttia ja myytyjen henkilökilometriä määrä laski 2,1 prosenttia. Asian-liikenne kasvoi 15,7 prosenttia. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 1,5 prosenttiyksikköä 73,4 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä nousi 44,3 prosenttia.

Reitti- ja tilauslentoliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriä kohti nousivat toisella neljänneksellä 6,9 prosenttia kysynnän rakenteessa tapahtuneesta myönteisestä muutoksesta johtuen. Bisnesluokan matkustus kasvoi selvästi neljänneksen aikana. Tuotto matkustajaa kohden nousi 14,0 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot tonnikipometriltä nousivat 32,7 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto tonnikipometriltä nousi 0,8 prosenttia.

Euromääräiset toiminnalliset kulut ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia nousivat edellisvuodesta 2,2 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset myydyltä tonnikipometriltä laskivat 6,4 prosenttia.

Liikennöimismaksut nousivat 18 prosenttia lisääntyneen liikenteen sekä Venäjän ylilentomaksujen kallistumisen vuoksi. Sen sijaan henkilöstö- ja polttoainekulut laskivat merkittävästi sekä absoluuttisesti että suoritteeseen suhteutettuina. Muut vuokrat -erän 18 prosentin nousu johtuu pääosin lentokenttäkiinteistöjen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta.

Kaluston huolto ja aineostot -erä nousi 38 prosenttia. Nousu johtuu vuokrattujen lentokoneiden moottorihuoltovaruksen muutoksesta, lentokoneiden luovutuksiin liittyvistä erilliskustannuksista sekä euro-dollarikurssin vaikutuksesta huoltokustannuksiin.

Tarkastelukauden osalta liiketoiminnan nettorahavirta oli 19,5 (-41,4) miljoonaa euroa.

Tuhkakriisin vaikutus Finnairin toisen neljänneksen tulokseen kokonaisuudessaan oli noin 30 miljoonaa euroa tappiollinen. Ylimääräiset kustannukset ja tuottomenetykset sisältyvät toiminnalliseen tulokseen eikä niitä esitetä kertaluonteisena eränä.

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

Kesäkuun lopussa taseen rahavarat olivat 568,9 miljoonaa euroa (266,0). Nettovelkaantumisaste (gearing) oli 36,1 prosenttia (45,2). Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste oli 98,1 prosenttia (122,4). Omavaraisuusaste oli 32,2 prosenttia (33,2). Finnairin vakavaraisuus on toimialan vertailussa hyvä.

Investoinnit tammi-kesäkuussa olivat 143,5 miljoonaa euroa (327,5) ja arvio koko vuodelle 2010 on runsaat 200 miljoonaa euroa.

Finnair teki viime vuonna noin 165 miljoonan euron rahoitusleasing-järjestelyn kolmen Airbus A330 -koneen rahoittamiseksi. Airbusin omistajavaltioiden vientiluottolaitokset olivat järjestelyssä takaajina. Rahoitusjärjestelyn puitteissa Finnair hankki viime vuoden joulukuussa yhden sekä alku vuonna kaksi laajarunkokonetta. Toinen kone toimitettiin Finnairille ensimmäisen neljänneksen aikana ja kolmas kone huhtikuussa.

Työeläkeyhtiö Ilmariselta on noin 330 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka nostaminen edellyttää pankkitakausta.

Lisäksi Finnair uusi kesäkuussa kolmeksi vuodeksi reservirahoitukseksi tarkoitetun 200 miljoonan euron syndikoidun luottolupauksen, jota ei ole toistaiseksi käytetty. Rahoituksellista joustoa saadaan myös 200 miljoonan euron lyhytaikaisella yritystodistusohjelmalla, josta tilinpäätöshetkellä oli käytössä 46 miljoonaa euroa.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliostoista 74 prosenttia seuraavat kuusi

kuukautta ja tämän jälkeen seuraavat 21 kuukautta alenevalla suojausasteella. Finnairin tilauslentoliikenteessä hintasuojataan matkanjärjestäjien kanssa sovitun liikenneohjelman mukaista polttoaineen kulutusta suojauspolitiikan puitteissa. Polttoaineen hintasuojauksen instrumenttina käytetään pääosin lentopetrolin ja kaasuöljyn (gasoil) hintaan sidottuja johdannaisia.

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon sekä moottorihuoltovarausten valuuttakurssauksen muutos tarkastelujakson aikana. Kyseessä on IFRS -tilinpäätöskäytännön mukainen arvostustulos, joka ei ole realisoitunut. Sillä ei ole rahavirtavaikutusta eikä sitä lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Tammi-kesäkuussa johdannaisten käyvän arvon muutos oli -6,4 miljoonaa euroa (+47,6) ja moottorihuoltovarausten valuuttakurssauksen muutosta -14,0 miljoonaa euroa.

Tammi-kesäkuun toiminnalliseen liiketulokseen sisältyy 15,7 miljoonaa euroa (tappio 91,0) polttoainesuojauksista johtuvia johdannaisten realisoituneita tappioita, jotka näkyvät tuloslaskelman polttoainerivillä. Luku sisältää sekä valuutta- että polttoainejohdannaiset. Toisen neljänneksen toiminnallisessa tuloksessa realisoituneiden tappioiden osuus on 4,1 miljoonaa euroa.

Omaan pääomaan sisältyy suojauslaskentaan liittyvä käyvän arvon rahasto, jonka arvoon öljyn hinta- ja valuuttamuutokset vaikuttavat. Erän suuruus katsausaikavälillä oli laskennallisten verojen jälkeen 9,1 miljoonaa euroa (-62,0), mikä sisältää valuutta- ja polttoainejohdannaiset sekä vähemmässä määrin muita rahoituseriä.

Yhdysvaltain dollarin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa Finnairille negatiivisesti, mutta korkeasta suojausasteesta johtuen vaikutus tammi-kesäkuussa toiminnalliseen tulokseen ei ole ollut merkittävä. Kesäkuun lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 68 prosenttia. Merkittävä osa Finnairin myynnistä tapahtuu muissa valuutoissa kuin euroissa, jolloin euron heikentyminen yleisesti vaikuttaa myönteisesti näihin tuottoihin.

Osake

Finnairin markkina-arvo oli kesäkuun lopussa NASDAQ OMX Helsingin pörssissä 512,5 miljoonaa euroa (481,8) ja päätöskurssi oli 4,00 euroa (3,76). Tammi-kesäkuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi oli 4,78 euroa (5,24), alin kurssi 3,61 euroa (3,52) ja keskipurssi 4,16 euroa (4,36). Osakkeita vaihdettiin 16,5 miljoonaa (6,8) kappaletta arvoltaan 68,4 miljoonaa euroa (29,8).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli kesäkuun lopussa 128 136 115 kappaletta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8), suorien ulkomaisten omistusten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 16,0 prosenttia (18,3).

Finnairin hallussa oli 30.6.2010 yhteensä 387 429 kappaletta Finnairin osakkeita, joiden osuus yhtiön koko osakepääomasta oli 0,3 prosenttia. Tammi-kesäkuussa yhtiö ei hankkinut eikä luovuttanut omia osakkeita.

Muutokset johdossa

Finnairin henkilöstöjohtaja Anssi Komulainen siirtyi yhtiön asiakaspalvelutoiminnoista vastaavaksi johtajaksi 10.5.2010 alkaen. Asiakaspalvelujohtajana aiemmin toiminut Timo Riihimäki siirtyi pois yhtiön palveluksesta.

Henkilöstöjohtajaksi on valittu psykologian maisteri Manne Tiensuu. Hän aloittaa tehtävässä 1.9.2010.

Northport Oy:n toimitusjohtaja Jukka Hämäläinen siirtyi pois yhtiön palveluksesta 31.7.2010. Uudeksi toimitusjohtajaksi 1.8.2010 alkaen nimitettiin oikeustieteen kandidaatti Ari Kuutschin, joka siirtyi uuteen tehtävään Finnair-konsernin henkilöstöhallinnosta.

Finnairin johtoryhmässä tehdään tehtävien uudelleenjärjestelyjä 1.9.2010 alkaen. Varatoimitusjohtaja Lasse Heinonen jatkaa Finnair Oyj:n toimitusjohtajan sijaisena ja hänellä on linjavastuu Finnairin rahtitoiminnoista, teknisistä toiminnoista, catering-toiminnoista sekä maa- ja kiinteistöpalveluista.

Konsernin talousjohtajaksi siirtyy Erno Hildén operatiivisista toiminnoista. Hänen alaisuudessaan toimii myös konsernin laivastoyhtiö Finnair Aircraft Finance. Operatiivisista toiminnoista vastaavaksi johtajaksi siirtyy Ville Iho, jonka vastuulla on toistaiseksi myös resurssien hallinta.

Finnair-konsernin johtokuntaa laajennettiin kesäkuun alusta alkaen. Nykyisten jäsenten lisäksi johtokunnan jäseniksi nimitettiin myyntijohtaja Petri Schaaf, lentotoimintaryhmän johtaja Markku Malmipuro ja matkustamopalveluosaston johtaja Kati Lehesmaa. Lisäksi johtokuntaan tuli pysyvästi kaikkien henkilöstöjärjestöjen edustus. Aiemmin henkilöstön edustajien jäsenyys johtokunnassa on vuorotellut eri henkilöstöjärjestöjen välillä.

Yhtiökokousvalinnat on esitelty tammi-maaliskuun osavuosikatsauksessa.

Henkilöstö

Tammi-kesäkuun aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 7 621, mikä on 16,2 prosenttia vähemmän kuin edellisenä vuonna. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli 3 566 henkilöä. Tekniikan sekä catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 2 681 ja matkapalveluiden 1 141. Muissa toiminnoissa työskenteli 233 henkilöä.

Kevään 2010 aikana konsernin johto ja henkilöstön edustajat ovat työskennelleet löytääkseen sopivia toimintatapoja parantaa toimintakulttuuria ja toteuttaa Finnairin strategiaa. Työntekijöiden ja johdon välistä kahdensuuntaista keskustelua on edistetty Nokka nousuun -kampanjalla.

Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY:n työehtosopimus on päättynyt 30.4.2010. Neuvotteluja jatketaan kesälomatauon jälkeen elokuun alussa. Maapalvelu- ja teknistä henkilöstöä edustavan Ilmailualan Unionin (IAU) sopimus on

päättymässä 31.8.2010, neuvottelut uuden sopimuksen aikaansaamiseksi alkavat elokuun puolivälissä.

Kesäkuussa solmittiin Finnairin Insinöörejä edustavan FIRY:n ja Finnairin Ylempien FYT:n kanssa vuoden sopimukset, jotka ovat voimassa 31.5.2011. Kesäkuussa solmittiin myös Finnairin Teknisten kanssa kaksivuotinen sopimus, joka on voimassa 31.5.2012 saakka.

Suomen Lentovirkailijoiden työehtosopimus on voimassa 30.4.2011 ja lentäjiä edustavan SLL sopimus on voimassa 31.10.2011 saakka.

Muutokset laivastossa

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kesäkuun lopussa Finnair-konsernilla oli omassa liikenteessä yhteensä 61 matkustajalentokonetta. Finnairin koko laivaston keski-ikä on runsaat kuusi vuotta, joka tarkoittaa yhtä maailman nykyaikaisimmista laivastoista.

Finnairin laajarunkolaivastoon liittyi ensimmäisellä neljänneksellä yksi uusi Airbus A330-300 -kone ja huhtikuussa toinen. Lisäksi tänä vuonna hankitaan vielä yksi uusi Airbus A330 -kone, joka saapuu viimeisellä neljänneksellä. Finnairilla on tällä hetkellä matkustajaliikenteessä yhteensä 12 kaukoliikennekonetta, jotka kaikki ovat Airbusin valmistamia.

Finnair vuokraa kaksi 272 -paikkaista Airbus A340-300 -laajarunkokonetta Aasianliikenteen kasvaviin tarpeisiin. Koneet hankitaan joustavalla noin neljävuotisilla leasing-sopimuksilla. Koneet liittyvät Finnairin laivastoon loppuvuonna 2010 ja alkuvuonna 2011.

Osana laivastorakenteen harmonisointia Finnair luopui kolmesta vuokratusta lomaliikenteen Boeing 757-200 -koneesta, tilasi viisi uutta Airbus A321ER -konetta sekä jatkoi jäljelle jääneiden neljän Boeing 757 vuokra-aikaa. Jäljellä olevista neljästä Boeing 757 -koneesta luovutaan uusien A321ER-koneiden saapumisen yhteydessä vuosina 2013 ja 2014. Finnair oli ensimmäinen, joka tilasi siivenkärkisiivillä (Sharklet) varustellun version. Tilauksen yhteydessä vuosille 2012–2013 suunnitellut kahden kaukoliikennekoneen tilaukset eivät toteudu suunnitellussa muodossa.

Viimeinen kaukoliikenteen Boeing MD-11 -kone poistui Finnairin matkustajaliikenteestä helmikuussa. Yhtiö omistaa vielä kaksi MD-11-konetta, joista toinen on muutettu rahtikoneeksi ja sillä aloitettiin toukokuussa rahtikoneoperaatiot Helsingistä Hongkongiin ja Souliin. Toinen MD-11-kone muutetaan syksyllä rahtikoneeksi. Molemmat koneet on myyty etukäteiskaupalla yksityiselle pääomasijoittajalle. Omistusoikeus siirtyy ensi vuoden alussa. Finnair neuvottelee koneiden mahdollisesta takaisinvuokrauksesta rahtiliikenteeseen.

Finnair Aircraft Finance kasvatti myös konsernista ulos vuokrattujen Embraer E170-koneiden määrän kahdesta neljään vuokraamalla toukokuussa kaksi E170-konetta Kenya Airways:lle neljän vuoden sopimuksella.

Ympäristö

Finnair haluaa olla ympäristö- ja laatu-tietoisien matkustajan valinta. Siksi Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa toiminnassaan ja päätöksenteossään.

Finnair osallistuu aktiivisesti yhteiskuntavastuutyöhön ja keskusteluun sidosryhmiensä kanssa. Finnair raportoi kestävän kehityksen periaatteistaan ja mittareistaan kansainvälisen GRI -ohjeistuksen mukaan jo toista vuotta. Vuoden 2009 raportti määriteltiin parhaaseen luokkaan A. Finnair raportoi myös neljättä kertaa toimintansa ympäristövaikutuksista kansainvälisessä CDP (carbon disclosure project) -järjestelmässä.

Finnair on uudistanut lentokalustoaan systemaattisesti vuodesta 1999 lähtien. Kaukoliikenteen laivastouudistus saatiin päätökseen ja tällä hetkellä Finnair lentää maailman moderneimpiin kuuluvalla kalustolla. Tämän lisäksi päästöjä sekä energian ja materiaalien kulutusta minimoidaan operatiivisilla toimenpiteillä niin maassa kuin ilmassakin.

Finnair julkaisi keväällä uudet mittavat päästötavoitteet vuoteen 2017. Pyrkimyksenä on vähentää päästöjä 24 prosenttia vuoden 2009 tasosta.

Lentoliikenteen päästökauppa alkaa Euroopan Unionissa vuonna 2012. Se koskee kaikkia EU:n lentoasemilta lähteviä ja niille saapuvia lentoja. EU päästökaupassa maksutta jaettavien oikeuksien määrä kuten myös Finnairin siitä määräytyvä osuus ovat edelleen avoimia. Lisäksi toiselle päästökaupakaudelle 2013–2020 sääntöjä ei ole vielä lopullisesti määritely, mikä hankaloittaa päästökauppaan varautumista yhtiössä. Finnair on toimittanut hyväksytysti todentamissuunnitelman viranomaisille.

Finnair pyrkii vaikuttamaan eri toimijoiden kanssa yhteistyössä siihen, että järjestelmästä tulisi maailmanlaajuinen, eikä se vääristäisi toimialan kilpailua.

Liiketoiminta-alueiden kehitys

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

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan sekä 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 Aircraft Finance Oy sekä vuoden 2010 alusta myös Finnair Flight Academy Oy.

Tammi-kesäkuussa liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 3,9 prosenttia ja oli 818,8 miljoonaa euroa (788,2). Toiminnallinen liiketappio oli 35,2 miljoonaa euroa (-91,2).

Toisella vuosineljänneksellä liikevaihto nousi 14,6 prosenttia. Liikevaihdon muutoksen keskeisimpinä tekijöinä ovat kasvanut kysyntä ja parantunut yksikkötuotto.

Reittiliikenteen matkustajamäärä oli tammi-kesäkuussa 3,1 miljoonaa, mikä on 0,9 prosenttia vähemmän kuin edellisvuonna. Reittiliikenteessä myydyt henkilökilometrien määrä sen sijaan kasvoi 5,5 prosenttia samalla kun kapasiteettia supistettiin yksi prosentti, mikä paransi matkustajakäyttöastetta edellisvuodesta 4,6 prosenttiyksiköllä 74,3 prosenttiin. Toisella vuosineljänneksellä reittiliikenne kasvoi 3,8 prosenttia.

Tammi-kesäkuussa matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto laski 0,7 prosenttia ja toisella neljänneksellä parani 5,8 prosenttia. Yksikkötuottojen muutoksiin vaikutti liikematkustuksen kysynnän kasvun painottuminen jakson loppuun. Toisella vuosineljänneksellä liikematkustuksen kysyntä vahvistui nopeasti. Bisnesluokan kysyntä on ollut selvästi kokonaiskysyntää voimakkaampaa. Bisnesmatkustajien osuus reittiliikenteessä on seitsemän prosenttia, Aasian-liikenteessä 12 prosenttia. Kysynnän kasvu tulee voittopuolisesti Suomen ulkopuolelta.

Rahtituotot ovat runsaat kymmenen prosenttia koko Lentoliikenne-segmentin tuotoista. Rahdin yksikkötuotto reittiliikenteessä ensimmäisellä neljänneksellä nousi tammi-kesäkuussa 14,1 prosenttia ja toisella neljänneksellä 32,7 prosenttia. Finnairin lennoilla kuljetettujen rahtikilojen määrä nousi tammi-kesäkuussa 33,9 prosenttia ja toisella neljänneksellä 44,3 prosenttia edellisvuodesta. Rahtiliiketoiminta on noussut alkuvuonna selvästi voitolliseksi, kun se vielä viime vuonna oli tappiollista.

Kansainvälisessä matkustajareittiliikenteessä Suomesta lähtevistä lennoista Finnairin markkinaosuus on noin 50 prosenttia. Erityisesti Aasian-lentojen markkinaosuus on kasvanut pääkilpailijoihin nähden. Kotimaan liikenteessä Finnairin markkinaosuus on laskenut johtuen ensisijaisesti lyhyiden reittien leikkauksista. Tämä on kuitenkin parantanut matkustajakäyttöastetta ja kannattavuutta.

Alkuvuoden runsaista liikenteen epäsäännöllisyyksistä johtuen reittiliikenteen lentojen saapumistäsmällisyys heikkeni tammi-kesäkuussa edellisvuodesta 9,8 prosenttiyksikköä 79,7 prosenttiin (89,5). Vuoden vaihteen vaikeuksien jälkeen täsmällisyyskehitys parani selvästi. Toisella neljänneksellä täsmällisyys oli 88,6 mikä on 3,1 prosenttiyksikköä alempi kuin edellisvuonna.

Tammi-kesäkuussa Finnairin tilauslennoilla oli 446 200 matkustajaa, mikä on 27,9 prosenttia vähemmän kuin edellisvuonna. Tammi-kesäkuussa tarjottujen henkilökilometrien määrä lomalennoilla laski 31,3 prosenttia. Myydyissä henkilökilometreissä laskettu suorite laski tammi-kesäkuussa 29,5 prosenttia edellisvuodesta. Tilauslentojen matkustajakäyttöaste parani 2,3 prosenttiyksiköllä ja oli 88,9 prosenttia.

Finnairin markkinaosuus tilauslentoliikenteessä on laskenut, koska useat matkanjärjestäjät ovat ryhtyneet käyttämään omien konserniensa lentoyhtiöitä.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin catering-toiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluu myös valtaosa

konsernin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnin ja ylläpidon sekä toimitilapalvelujen hankinta. Lentotoimintapalvelujen liiketoiminta on pääosin konsernin sisäistä palvelutuotantoa. Liiketoiminta-alueen liikevaihdosta neljännes on konsernin ulkopuolista.

Tammi-kesäkuussa Lentotoimintapalveluiden liikevaihto laski 0,9 prosenttia 212,5 miljoonaan euroon (214,4). Toiminnallinen liiketulos kuitenkin parani edellisvuodesta ja oli 3,9 miljoonaa euroa (2,1). Toisella vuosineljänneksellä liikevaihto parani hieman ja liikevoitto oli 2,3 miljoonaa euroa (-0,2).

Catering-liiketoiminta jakautuu ateriavalmistukseen ja siihen liittyvään logistiikkaan sekä travel retail -toimintoihin, joihin kuuluvat lennoilla tapahtuva myynti ennakkotilauspalveluineen ja lentoasemamyymälät Helsingissä, Tampereella ja Turussa.

Finnair Cateringin liikevaihto on laskenut palvelukonseptien muutosten vuoksi, kannattavuus on kuitenkin pysynyt tyydyttävällä tasolla. Yksikössä on toteutettu sopeutustoimia, joilla työvoima on mitoitettu ateriakäynnän määrään. Travel retailin liikevaihdon supistumiseen on vaikuttanut Helsinki-Vantaan lentokentän muutostyöt, jotka ovat väliaikaisesti vähentäneet myymäläpinta-alaa.

Finnair Tekniikka yhtiöitettiin tilikauden 2010 alussa kahdeksi tytäryhtiöksi; Finnair Technical Services Oy:ksi ja Finnair Engine Services Oy:ksi.

Finnair Tekniikan toiminnallinen liiketulos oli tammi-kesäkuussa tappiollinen, mutta edellisvuotta hieman parempi. Tappio johtui pääosin MD-11- ja Boeing 757 -koneiden luovutushuoltoihin liittyvistä erilliskustannuksista. Finnair-konsernin ulkopuolisen liikevaihdon osuus on runsaat 20 prosenttia.

Finnair Technical Services ja ruotsalainen charteroperaattori Nova Airlines AB (Novair) solmivat sopimuksen laitetuesta kolmelle Airbus A320 -koneelle sekä AJ Walterin kanssa MD-11- koneille.

Myös ruotsalaisen charteroperaattori TUIfly Nordic:in kanssa on solmittu usean vuoden huoltosopimus raskashuollosta ja linjahuollosta Boeing 757- ja 767-koneita koskien.

Finnair Engine Services on puolestaan tehnyt sopimuksia A320 laivaston moottori- ja APU-peruskorjauksista vuodelle 2010 useamman operaattorin kanssa Venäjällä ja muualla Euroopassa.

Maapalveluja tuottava Northport Oy teki tammi-kesäkuussa tappiollisen tuloksen, mutta kannattavuus parani hieman edellisvuodesta.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat konsernin matkanjärjestäjät eli Aurinkomatkat sekä sen Virossa toimiva tytäryhtiö Horizon Travel ja Pietarissa toimiva tytäryhtiö Calypso sekä matkatoimistot Area, Suomen Matkatoimisto (SMT) ja sen Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel. Lisäksi liiketoiminta-alueeseen sisältyy

matkatoimistojärjestelmiä integroiva ja matkailun varausjärjestelmää myyvä Amadeus Finland Oy.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto tammi-kesäkuussa laski 12,5 prosenttia 163,4 miljoonaan euroon (186,7). Toiminnallinen liiketappio kuitenkin pieneni edellisvuoden 5,1 miljoonasta eurosta 1,2 miljoonaan euroon. Kannattavuuden parantuminen johtui edellisenä vuonna toteutetuista tehostamistoimenpiteistä ja tuotannon sopeuttamisesta.

Toisella neljänneksellä Islannin tulivuoren purkaus aiheutti liiketoiminta-alueen yksiköille tuottomenetyksiä ja ylimääräisiä kustannuksia. Lentokiellon takia Aurinkomatkat joutui peruuttamaan lähdöt ja matkatoimistot useita ryhmämatkoja viikon ajaksi. Asiakkaiden huolenpitovelvollisuudesta kohteissa ja asiakkaiden kotiuttamisesta koitui merkittäviä kustannuksia.

Aurinkomatkat on Suomen suurin matkanjärjestäjä 37 prosentin markkinaosuudella. Valmismatkojen kysyntä laski Suomessa viime talvena toistakymmentä prosenttia edellisvuotisesta. Aurinkomatkat supisti tuotantoon vastaavasti. Myös kesän 2010 tuotantoa supistettiin hieman. Kaikkiin kohteisiin lennetään Finnairin laivastolla. Suosituimpia kesäkohteita ovat Kreikka ja Turkki. Ensi talven uusi kohde on Kolumbia ja Sri Lankaan tulee jälleen ohjelmaan.

Virossa valmismatkamarkkina romahti viime vuonna eikä elpymistä ole vielä havaittavissa. Yksi paikallinen matkanjärjestäjä on ajautunut konkurssiin. Horizon Travel on onnistunut kuitenkin vaikeissa olosuhteissa sopeuttamaan toimintansa kysyntätilannetta vastaavaksi.

Aurinkomatkojen rakentaminen Venäjällä jatkui pitkäjänteisesti. Asiakastyytyväisyys on erinomaisella tasolla, mutta Venäjän talouden voimakkaan heikentymisen takia Aurinkomatkat supisti valmismatkatuotantoaan. Viimeaikainen ruplan vahvistuminen on heijastunut valmismatkojen kysynnän viriämiseen. Kesän valikoimassa on kymmenen Välimeren kohdetta.

Suomen Matkatoimisto (SMT) ja Area ovat Suomen ja Estravel Baltian johtavia matkatoimistoja. Kotimainen liikematkustus kääntyi toukokuussa ensimmäisen kerran pieneen kasvuun sitten vuonna 2008 alkaneen voimakkaan laskusuhdanteen. Suurasiakkaiden kilpailutuksissa onnistuttiin hankkimaan muutamia merkittäviä asiakasvoittoja.

Osana strategista uudistusta Arean ja SMT:n nykyiset vapaa-ajan toiminnot siirretään Finnair Oyj:n omatoimimatkojen ja vapaa-ajan ryhmien liiketoimintayksikköön, joka aloittaa toimintansa syksyn kuluessa. Yksiköstä tulee suurin näiden palveluiden tarjoaja Suomessa.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Finnairilla on kesäkaudella 60 viikoittaista reittilentoa Helsingistä yhdeksään Aasian-kohteeseen. Finnairin Aasian-kohteet ovat Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Soul ja Tokio. Kolmeen Japanin-kohteeseen Finnair liikennöi yhteensä 20 viikkovuoroa. Hongkongin viikkovuorojen määrää lisätään nykyisestä

seitsemästä kahteentoista ensi vuoden kesäkuussa. Ensi vuoden kesäkuussa avataan jälleen myös välilaskuton reitti Singaporeen. Reittiä lennetään päivittäin.

Finnairin Aasian-verkostoon kytkeytyy 40 Euroopan- ja 12 kotimaan reittikohdetta. Samalla tarjotaan runsas valikoima suoria yhteyksiä Suomesta muualle Eurooppaan. Finnair avaa elokuussa uuden yhteyden Helsingistä Tukholman Bromman kentälle. Myös Helsingistä Stuttgartiin avataan elokuussa uudelleen reitti, jota lennetään kymmenen kertaa viikossa.

Lentomatkustajat valitsivat Finnairin Pohjois-Euroopan parhaimmaksi lentoyhtiöksi puolueettoman Skytrax-tutkimuskeskuksen kyselyssä. Skytrax julkisti tunnustuksen toukokuussa. Skytraxin tutkimukseen vastasi noin 18 miljoonaa lentomatkustajaa sadasta eri maasta. **oneworld**-allianssi, johon Finnairkin kuuluu, valittiin Skytraxin tutkimuksessa maailman parhaaksi lentoyhtiöallianssiksi seitsemättä kertaa.

Toukokuussa Brysselin lentoasema myönsi Finnairille palkinnon, jonka mukaan Finnair oli täsmällisin Brysselistä operoiva lentoyhtiö Euroopan sisäisessä liikenteessä vuonna 2009.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaa on uudistettu monipuolisempien käyttömahdollisuuksien tarjoamiseksi. Etujen hyödyntämiseksi Finnair avasi viime kesänä nettikaupan, jossa asiakas voi maksaa ostoksiansa pisteiden ja rahan yhdistelmällä.

Uudistuksen yhteydessä myös kanta-asiakasohjelman ansaintatasojen rajat muuttuivat. Asiakas siirtyy ylemmälle tasolle aikaisempaa vähemmällä pisteillä. Toisaalta taas pisteet vanhenevat nopeammin. Joustoa lisätään myös tarjoamalla mahdollisuus pisteiden siirtoon perheenjäsenten kesken.

Alkuvuonna palvelua Finnairin lennoilla uudistettiin. Turistiluokan pääateria Aasian- ja Yhdysvaltojen-lennoilla on aikaisempaa runsaampi. Euroopan turistiluokassa pidemmällä reittilennoilla tarjotaan ruokaisa leipätuote tai salaatti kahvin, teen tai virvoikkeiden kera. Finnairin lähiliikenteessä kotimaassa, Pohjoismaissa, Baltian-alueella sekä Puolaan ja Pietariin lennettäessä tarjotaan kahvi, tee tai mehu. Lisäksi tarjolla on maksullinen välipalavalikoima.

Syyskuun alussa uudistuu myös matkatavaraohjeistus. Turistiluokan matkustaja saa ottaa aiemman 20 kilon sijaan 23 kiloa ruumassa kuljetettavaa matkatavaraa yhdessä laukussa. Bisnesluokan asiakkaat, Finnair Plus Platinum-, Gold- ja Silver-jäsenet, **oneworld**-tasojäsenet sekä turistiluokan kalleimpien lippujen ostajat saavat ottaa mukaan kaksi matkalaukkuja, kumpikin painoltaan enintään 23 kiloa. Aiemmin laukkujen painoraja oli 30 kiloa.

Finnair avasi maaliskuussa Facebook-sivut, jolla on lähes 20 000 jäsentä. Sivun on osoittautunut tehokkaaksi ja vuorovaikutteiseksi asiakasviestinnän kanavaksi muun muassa poikkeustilanteissa.

Talvikaudella 2009–2010 Finnair on käyttänyt lomaliikenteessä Boeing 757 -koneiden lisäksi kaukoliikenteen Airbus A330-300 -koneitaan.

oneworld-allianssi, jossa Finnair on ollut jäsenenä yli 10 vuotta, sai hyväksynnän Pohjois-Atlantin-yhteistyölleen EU-komissiolta sekä USA:n Department of Transportilta heinäkuussa. Hyväksynnän myötä Finnair, American Airlines, British Airways, Iberia sekä Royal Jordanian voivat laajentaa yhteistyötään Pohjois-Atlantin ylittävillä lennoillaan. Päätös on merkittävä erityisesti allianssien välisen kilpailun kannalta, sillä joillekin muille alliansseille vastaavat oikeudet on myönnetty jo aiemmin.

Intialaisen Kingfisher Airlines liittyminen **oneworld**-allianssin jäseneksi laajentaa Finnairin verkosto Intiassa. Kingfisheristä tulee allianssin jäsen ensi vuoden aikana. Kingfisher tuo **oneworld**iin 56 uutta Intian kohdetta.

Saksan toiseksi suurin lentoyhtiö Air Berlin ja **oneworld**-lentoyhtiöallianssi ovat sopineet Air Berlinin liittymisestä allianssin jäseneksi. Liittymisen odotetaan tapahtuvan vuoden 2012 alussa. Finnair ja Air Berlin sopivat lisäksi code share -yhteistyöstä, jonka puitteissa yhtiöt suunnittelevat kaupallista yhteistyötä Saksan ja Suomen välisessä liikenteessä, ja myöhemmin Finnairin Aasian-liikenteessä.

Lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentotoimiala on globaalisti yksi suhdanneherkimmistä toimialoista. Bruttokansantuotteen, investointien ja kansainvälisen kaupan kehitys vaikuttavat voimakkaasti lentoliikenteen matkustaja- ja rahtikysyntään.

Matkustaja- ja rahtiliikenteen varauskannan lyhyden takia ennustaminen pitkälle tulevaisuuteen on vaikeaa. Tuhkakriisin kaltaiset odottamattomat ulkoiset shokit voivat nopeasti vaikuttaa lentoliikenteen kysyntäkehitykseen.

Yhden prosenttiyksikön muutos matkustajakäyttöasteessä vaikuttaa hieman alle 15 miljoonaa euroa konsernin liikutulokseen. Yhden prosentin muutos matkustajaliikenteen keskituotossa vaikuttaa vajaat 15 miljoonaa euroa konsernin liikutulokseen.

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

Kymmenen prosentin muutos polttoaineen maailmanmarkkinahinnassa vaikuttaa Finnairin liikutulokseen vuositasolla noin 20 miljoonaa euroa suojausten jälkeen. Kymmenen prosentin muutos euro-dollarikurssissa vaikuttaa vuositasolla noin 18 miljoonaa euroa Finnairin liikutulokseen suojausten jälkeen. Polttoaineen markkinahinta euroissa on noussut viime vuoden toisesta neljänneksestä runsaat 40 prosenttia.

Finnairin harjoittama suojauspolitiikka vaimentaa polttoaineen hinnanmuutoksia. Finnairin suhteelliseen kustannuskilpailuasemaan vaikuttaa myös kilpailijoiden polttoaineen suojauspolitiikka. Keskeiset kilpailijat noudattavat suojauspolitiikassaan samantyyppisiä periaatteita kuin Finnair.

Tilikauden jälkeisiä tapahtumia

Tulevaisuuden yhteistyömahdollisuuksiin Finnairin pitkäaikaisen kotimaan syöttöliikenteen yhteistyökumppanin Finncommin kanssa liittyy epävarmuustekijöitä. Tämän vuoksi Finnair päätti vahvistaa kotimaan syöttöliikenneverkostoaan tekemällä yhteistyösopimuksen Euroopan suurimman, alueelliseen lentoliikenteeseen erikoistuneen Flybe -lentoyhtiön kanssa. Yhteistyöoperaatioiden piiriin kuuluvat muun muassa Tampereen, Turun ja Tallinnan reitit.

Yhteistyö aloitetaan lokakuun lopulla kolmella potkuriturbiinikoneella, joiden asemapaikka on Helsinki-Vantaan lentoasema. Yhteistyötä voidaan tarvittaessa laajentaa. Flybe on myös potentiaalinen yhteistyökumppani Finnairin vahvistaessa asemaansa Skandinaviassa ja Itämeren alueella.

Näkymät

Lentomatkustuksen kysyntä on kääntynyt selvään kasvuun ja yksikkötuotto vahvistuu. Liikematkustuksen arvioidaan vahvistuvan erityisesti Suomen ulkopuolella. Hinnoittelun ja matkustajakäyttöasteen välistä yhtälöä pyritään säätämään siten, että se antaa parhaan kokonaistuoton.

Hallitun kapasiteetin kasvattamisen ansiosta matkustajakäyttöasteiden arvioidaan pysyvän hyvällä tasolla toisella vuosipuoliskolla. Ylikapasiteettitilanteen arvioidaan rauhoittuvan maailmanlaajuisen kysynnän kasvun ansiosta. Lomamatkojen kysynnän arvioidaan olevan viimevuoden tasolla.

Lentorahdin kysyntä on kääntynyt selvään nousuun. Erityisesti Aasian markkinoilla rahtikysyntä on vahvistunut, mikä parantaa myös Finnairin rahtiliiketoiminnan edellytyksiä. Rahtilento-operaatioita pyritään laajentamaan hieman nykyisestä.

Aiempien tehostamisohjelmien kohteet ja -keinot on tunnistettu. Toteutuksen arvioidaan parantavan Finnairin kannattavuutta vuoden loppua kohden.

Finnairin polttoainekustannusten arvioidaan olevan kuluvana vuonna viimevuotista alemmat koneiden parantuneen polttoainetalouden ansiosta. Nykyisellä hintatasolla ja suojauspolitiikalla polttoainekulujen arvioidaan tänä vuonna olevan runsaat 21 prosenttia Finnairin liikevaihdosta.

Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteetin arvioidaan kasvavan toisella vuosipuoliskolla vajaat viisi prosenttia viime vuodesta. Reittiliikenteen henkilökilometrien määrän arvioidaan kasvavan ja lomalentojen kapasiteetin laskevan lievästi.

Kannattavuuden arvioidaan paranevan liikevaihdon noustessa yksikkötuoton parantumisen ja kysynnän kasvun ansiosta. Myös tehostamistoimia viedään määrätietoisesti eteenpäin. Jälkimmäisen vuosipuoliskon tuloksen arvioidaan olevan voitollinen.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuus

Finnair järjestää mediatilaisuuden 6.8.2010 klo 11 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30. Paikka on Toimistotorni, Lentäjätie 3, Helsinki-Vantaan lentoasema. Lisätiedot ja ilmoittautumiset: Marjo Kalliola, puh. (09) 818 4972 tai marjo.kalliola@finnair.fi.

Finnair Oyj
Viestintä
Christer Haglund
viestintäjohtaja

Lisätietoja antavat:

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

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

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

www.finnair.fi/konserni

AVAINLUKUJA

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos	2009
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Milj. euroa							
Liikevaihto	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	32,5	-4,9	-	52,5	-6,2	-	21,0
Lentokaluston leasemaksut	17,0	18,9	-10,1	35,3	38,2	-7,6	74,4
Toiminallinen liikevoitto/-tappio, EBIT*	-13,6	-53,2	-	-39,9	-100,5	-60,3	-171,1
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutokset	-20,8	24,2	-	-20,4	47,6	-	55,5
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja kertaluonteiset erät	1,1	0,2	-	-1,1	0,0	-	0,7
Liikevoitto/-tappio, EBIT	-33,3	-28,8	-	-59,2	-52,9	11,9	-114,9
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	-28,2	-23,4	-	-50,0	-41,8	19,6	-95,3

Liikevoitto, EBIT % liikevaihdosta *	-2,9	-12,4	-	-4,2	-10,7	-	-9,3
EBITDAR % liikevaihdosta *	6,9	-1,1	-	5,5	-0,7	-	1,1
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK *	73,3	71,1	3,0	69,0	70,5	-2,1	67,2
Lentotoiminnan yksikkökulut c/RTK *	75,3	80,4	-6,4	72,1	78,7	-8,4	74,7
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK *	48,1	44,2	7,8	46,7	43,4	7,7	43,8
Tulos /osake e (laimentamaton) **	-0,23	-0,18	-	-0,42	-0,33	-	-0,76
Tulos /osake e (laimennusvaikutuksella) **	-0,23	-0,18	-	-0,42	-0,33	-	-0,76
Oma pääoma/ osake e	6,32	5,64	12,1	6,32	5,64	12,1	6,45
Bruttoinvestoinnit MEUR	74,8	199,3	-	143,5	327,5	-	347,6
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	15,8	46,6	-	15,0	34,7	-	18,9
Omavaraisuusaste %				32,2	33,2		34,2
Velkaantumisaste % (Gearing)				36,1	45,2		26,8
Oikaistu velkaantumisaste %				98,1	122,4		90,0
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				-7,8	-9,3		-7,8
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)				-13,7	-11,9		-12,1

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

Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK = Lentotoiminnan liiketoiminnan tuotot / lentotoiminnan RTK:t

Lentotoiminnan yksikkökulut c/RTK = Lentotoiminnan toiminnalliset kulut / lentotoiminnan RTK:t

Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK = Lentotoiminnan toiminnalliset kulut / lentotoiminnan ATK:t

** sisältää hybridilainan koron.

TUNNUSLUKUIEN LASKENTAKAAVAT

Tulos / osake:

Kauden voitto

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä

Velkaantumisaste, %:

Korolliset nettovelat *100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus

Operatiivinen liikevoitto:

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus Osavuositarkastuksen luvut ovat tilintarkastamattomia.

Sijoitetun pääoman tuotto, %: (ROCE)

Tulos ennen veroja + korko- ja muut rahoituskulut *100

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskiarvo)

Korolliset nettovelat:

Korolliset velat - korolliset varat - pörssiosakkeet

Omavaraisuusaste, %:

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus *100

Taseen loppusumma - saadut ennakat

Oman pääoman tuotto, %: (ROE)

Tulos *100

Oma pääoma + määräysvallattomien omistajien osuus (keskiarvo)

KONSERNIN TULOSLASKELMA

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos	2009
Milj. euroa	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Liikevaihto	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7
Valmistus omaan käyttöön	3,3	0,5	560,0	3,8	0,9	322,2	4,7
Liiketoiminnan muut tuotot	5,4	4,0	35,0	8,2	7,9	3,8	14,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot *	1,6	0,2	-	1,6	0,0	-	32,9
Liiketoiminnan tuotot	483,8	432,1	12,0	968,6	951,9	1,8	1 890,2
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	105,9	116,6	-9,2	217,8	251,8	-13,5	482,3
Polttoaineet	103,1	109,3	-5,7	208,4	241,1	-13,6	450,3
Lentokaluston leasemaksut	17,0	18,9	-10,1	35,3	38,2	-7,6	74,4
Muut vuokrat	21,3	18,1	17,7	40,1	44,8	-10,5	81,4
Kaluston aineostot ja huolto	29,5	21,4	37,9	57,5	47,5	21,1	92,5
Liikennöimismaksut	49,8	42,2	18,0	94,3	87,2	8,1	171,1
Maaselvitys- ja cateringkulut	41,6	30,1	38,2	82,6	63,5	30,1	130,2
Valmismatkatuotannon kulut	22,3	25,3	-11,9	60,2	70,8	-15,0	131,1
Myynti ja markkinointikulut	21,6	20,1	7,5	41,5	40,5	2,5	77,2
Poistot	29,1	29,4	-1,0	57,1	56,1	1,8	117,9
Muut kulut	54,6	53,7	1,7	112,1	110,9	1,1	220,0
Toiminnalliset kulut yhteensä	495,8	485,1	2,2	1 006,9	1 052,4	-4,3	2 028,4
Toiminnallinen liikevoitto, EBIT	-13,6	-53,2	-74,4	-39,9	-100,5	-60,3	-171,1
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutokset	-20,8	24,2	-	-20,4	47,6	-	55,5
Kertaluonteiset erät	-0,5	0,0	-	-0,5	0,0	-	-32,2
Kulut yhteensä	517,1	460,9	12,2	1 027,8	1 004,8	2,3	2 005,1
Liikevoitto, EBIT	-33,3	-28,8	15,6	-59,2	-52,9	11,9	-114,9
Rahoitustuotot	1,0	0,9	11,1	3,5	4,0	-12,5	8,9
Rahoituskulut	-5,7	-3,7	54,1	-11,7	-7,5	56,0	-18,7
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,1	0,0	-	0,1	0,0	-	0,1
Tulos ennen veroja	-37,9	-31,6	-	-67,3	-56,4	19,3	-124,6
Välittömät verot	10,1	8,3	-	17,8	14,7	21,1	29,4
Kauden tulos	-27,8	-23,3	-	-49,5	-41,7	18,7	-95,2

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden tuloksesta	-28,2	-23,4		-50,0	-41,8		-95,3
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,4	0,1		0,5	0,1		0,1
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta kauden tuloksesta laskettu osakekohtainen tulos							
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,23	-0,18		-0,42	-0,33		-0,76
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,23	-0,18		-0,42	-0,33		-0,76

* Ei sisälly toiminnalliseen liikevoittoon.

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009	1.1.2009
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	41,8	46,9	46,1	48,1
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 481,0	1 524,0	1 469,0	1 272,1
Osuudet osakkuusyhtiöissä	7,9	5,8	8,3	6,1
Muut rahoitusvarat	15,9	21,3	20,5	21,5
Laskennalliset verosaamiset	61,8	75,1	52,1	70,2
Yhteensä	1 608,4	1 673,1	1 596,0	1 418,0
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	47,7	37,4	36,8	35,1
Myyntisaamiset ja muut saamiset	303,7	222,1	197,5	231,8
Muut rahoitusvarat	542,7	249,5	598,2	373,8
Rahavarat	26,2	16,5	9,2	18,3
Yhteensä	920,3	525,5	841,7	659,0
Myytäväinä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	19,4	19,4	19,4	19,4
Varat yhteensä	2 548,1	2 218,0	2 457,1	2 096,4
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	731,5	645,5	748,3	638,4
Yhteensä	806,9	720,9	823,7	713,8
Määräysvallattomien omistajien osuus	1,0	0,7	0,9	1,1
Oma pääoma yhteensä	807,9	721,6	824,6	714,9
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	98,4	121,6	99,1	120,6
Rahoitusvelat	738,6	421,1	637,4	261,1
Eläkeveloitteet	0,0	0,0	0,0	6,1
Yhteensä	837,0	542,7	736,5	387,8
Lyhytaikaiset velat				
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	0,0	0,0	0,0	1,5
Varaukset	111,2	104,4	112,0	109,6
Rahoitusvelat	133,6	181,4	201,8	48,5
Ostovelat ja muut velat	658,4	667,9	582,2	834,1
Yhteensä	903,2	953,7	896,0	993,7
Velat yhteensä	1 740,2	1 496,4	1 632,5	1 381,5
Oma pääoma ja velat yhteensä	2 548,1	2 218,0	2 457,1	2 096,4

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

	1.1.-30.6.2010	1.1.-30.6.2009
Milj. euroa		
Liiketoiminnan rahavirrat		
Kauden voitto	-49,5	-41,7
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	46,8	-4,5
Korkokulut ja muut rahoituskulut	11,7	7,5
Korkotuotot	-2,8	-3,8
Muut rahoitustuotot	-0,6	-0,1
Osinkotuotot	-0,1	-0,1
Verot	-17,8	-14,7
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-71,2	13,2
Vaihto-omaisuuden muutos	5,5	-2,3
Osto- ja muiden velkojen muutos	87,6	-64,1
Maksetut korot	-8,8	-5,9
Maksetut rahoituskulut	-1,1	-0,4
Saadut korot	1,9	4,5
Saadut rahoitustuotot	0,0	0,1
Maksetut verot	0,0	-2,5
Liiketoiminnan nettorahavirta	1,6	-114,8
Investointien rahavirrat		
Tytäryrityksen hankinnat	-0,1	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-1,0	-3,9
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin *	53,2	-300,9
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	203,3	39,6
Myytavissä olevien osakkeiden nettomuutos	1,4	6,3
Aineellisten käyttöomaisuus-hyödykkeiden myynti	1,3	0,3
Saadut osingot	0,1	0,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	4,6	0,2
Investointien nettorahavirta	262,8	-258,3
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot	47,7	308,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-144,8	-15,1
Oman pääoman ehtoinen laina	0,0	0,0
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0
Maksetut osingot	0,0	0,0
Rahoituksen nettorahavirta	-97,1	292,9
Rahavirtojen muutos	167,3	-80,2
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	262,9	343,4
Rahavirtojen muutos	167,3	-80,2
Rahavarat tilikauden lopussa	430,2	263,2

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-30.6.2010	1.1.-30.6.2009
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa		
Poistot	57,1	56,1
Työsuhde-etuudet	-2,8	-10,0
Johdannaisten käyvän arvon ja huoltojen valuuttakurssauksen muutokset	20,4	-47,6
Muut oikaisut	-6,8	-3,0
Yhteensä	67,9	-4,5
Muut rahoitusvarat	542,7	249,5
Rahavarat	26,2	16,5
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	568,9	266,0
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-115,4	0,0
Myytavissä olevat osakkeet	-23,3	-2,8
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	430,2	263,2

* Lukuun ei sisälly A330 lentokoneiden rahoitusleasingjärjestelyt.

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
Milj. euroa	Osa-ke-pää-oma	Yli-kurs-sira-has-to	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoi-tetun vapaan oman pää-oman rahasto	Muun-toerot	Edellis-ten tilikau-sien voitto	Yh-teensä	Mää-räys-vallat-tomien omis-tajien osuus	Oman pää-oman ehto-i-nen laina	Oma pää-oma yh-teensä
Oma pääoma 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	1,1	0,0	714,9
Osingonjako							0,0	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 30.6.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	0,6	0,0	714,4
Tilikauden tulos							-41,8	-41,8	0,0		-41,8
Laajan tuloksen erät				48,5		0,4	0,0	48,9	0,1	0,0	49,0
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	48,5	0,0	0,4	-41,8	7,1	0,1	0,0	7,2
Oma pääoma yhteensä 30.6.2009	75,4	20,4	147,7	-62,0	247,2	0,4	291,8	720,9	0,7	0,0	721,6

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
Milj. euroa	Osa- ke- pää- oma	Yli- kurs- si-ra- has- to	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoi- tetun vapaan oman pää- oman rahasto	Muun- toerot	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yh- teensä	Mää- räys- vallat- tomien omis- tajien osuus	Oman pää- oman ehtoi- nen laina	Oma pää- oma yh- teensä
Oma pääoma 1.1.2010	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,9	119,4	824,6
Osingonjako							0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,4
Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 30.6.2010	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,5	119,4	824,2
Oman pääoman ehtoinen laina							0,0	0,0		0,0	0,0
Tilikauden tulos							-50,0	-50,0	0,0	0,0	-50,0
Laajan tuloksen erät				34,3		-1,1	0,0	33,2	0,5	0,0	33,7
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	34,3	0,0	-1,1	-50,0	-16,8	0,5	0,0	-16,3
Oma pääoma yhteensä 30.6.2010	75,4	20,4	147,7	9,1	247,2	-0,6	188,3	687,5	1,0	119,4	807,9

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
Milj. euroa	Osa- ke- pää- oma	Yli- kurs- si-ra- has- to	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoi- tetun vapaan oman pää- oman rahasto	Muun- toerot	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yh- teensä	Mää- räys- vallat- tomien omis- tajien osuus	Oman pää- oman ehtoi- nen laina	Oma pää- oma yh- teensä
Oma pääoma 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	749,4	1,1	0,0	750,5
Laskenta- periaatteen muutos							-35,6	-35,6	0,0	0,0	-35,6
Oikaistu pääoma 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	1,1	0,0	714,9

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LISÄTIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu 9.2.2007 annetun arvopaperin liikkeellelaskijan säännöllisestä tiedonantovelvollisuudesta koskevan valtiovaraministeriön asetuksen mukaisesti ja IAS 34, Osavuosikatsaukset standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2009 noudattamien periaatteiden kanssa, lukuunottamatta uutta moottoreiden perushuollon kirjauskäytäntöä, josta on kerrottu yksityiskohtaisemmin kohdassa 16.

Seuraavat konsernin kannalta olennaisiksi todetut uudet standardit, standardien muutokset ja tulkintojen soveltaminen on otettu käyttöön vuoden 2010 alusta:

- IFRS 5 (muutos) *Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät ja lopetetut toiminnot*. Muutos selventää, että IFRS 5 sisältää vaatimukset tiedoista, jotka on esitettävä myytävänä olevaksi luokitelluista pitkäaikaisista omaisuuseristä (tai luovutettavien erien ryhmistä) tai lopetettavista toiminnoista. Siinä myös selvennetään, että IAS 1:n mukaisia yleisiä vaatimuksia on kuitenkin noudatettava, erityisesti IAS 1:n kappaletta 15 (oikean kuvan antaminen) ja kappaletta 125 (arvioihin liittyvät epävarmuustekijät).

- IFRS 8 (muutos) *Toimintasegmentit*. Muutos selventää, että yhteisön on esitettävä segmentin varat tilinpäätöksessään ainoastaan, mikäli kyseistä tietoa raportoidaan säännöllisesti ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle. Lisäksi standardiin on tehty vähäisiä teknisiä muutoksia.

- IAS 7 (muutos) *Rahavirtalaskelma*. Muutoksen perusteella ainoastaan ne maksut, joiden seurauksena kirjataan omaisuuserä taseeseen, voidaan luokitella investointien rahavirroiksi.

- IAS 17 (muutos) *Vuokrasopimukset*. Muutos poistaa erityisohjeistuksen, joka koskee maa-alueen luokittelua rahoitusleasing- tai muuksi vuokrasopimukseksi. Tämän seurauksena maa-alueet tulee luokitella rahoitusleasing- tai muuksi vuokrasopimukseksi noudattaen yleisiä IAS 17 -standardin luokittelukriteereitä.

- IAS 39 (muutos) *Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen*. Muutos selventää, että ennenaikaisen takaisinmaksun mahdollistavat optiot, joiden toteutushinta kompensoi lainantajan tulevien korkotuottojen menetystä pienentämällä uudelleensijoitusriskin aiheuttamaa taloudellista tappiota, liittyy läheisesti päävelkasopimukseen.

- IAS 39 (muutos) *Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen*. Muutos kappaleen 2 (g) poikkeukseen IAS 39 - standardin soveltamisalassa selventää, että (a) IAS 39 soveltuu vain sitoviin (termiini) sopimukseen hankkijan ja myyjän välillä hankinnan kohteen ostamiseksi jonain päivänä tulevaisuudessa; (b) termiinin juoksuajan ei tulisi ylittää kohtuullista ajanjaksoa joka tavallisesti tarvitaan vaadittavien hyväksymisten saamiseksi transaktion loppuun saattamiseksi; ja (c) kyseistä poikkeusta ei tulisi soveltaa optiosopimuksiin, jotka toteutettaessa synnyttävät määräysvallan yhteisössä eikä vastaaviin sijoituksiin osakkuusyhtiöissä tai samanlaisiin transaktioihin.

- IAS 39 (muutos) *Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen*. Muutos selventää, että voitot ja tappiot rahavirran suojausinstrumentista suojaattaessa tulevia rahavirtoja tulee siirtää omasta pääomasta tilikauden tulokseen sillä tilikaudella, jolla suojattu ennakoitu rahavirta vaikuttaa tilikauden tulokseen.

Näiden standardien käyttöönotolla ei ole ollut olennaista vaikutusta tässä osavuosikatsauksessa.

Konsernin vuonna 2011 ja 2012 käyttöönotettavista IASB:n julkaisemista standardeista ja tulkinnoista tullaan selostamaan yksityiskohtaisesti tilinpäätöksen 2010 laadintaperiaatteissa.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA –HARKINNAT

Osavuosikatsauksen 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 osavuosikatsauksen laatimisen yhteydessä johdon tekemät merkittävät konsernin laadintaperiaatteisiin ja keskeisiin epävarmuustekijöihin liittyneet arviot ovat samoja, joita sovellettiin vuositilinpäätöksessä 2009.

4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

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

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 30.6.2010

	Lentoliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa						
Ulkoinen liikevaihto	742,0	50,5	162,5			955,0
Sisäinen liikevaihto	76,8	162,0	0,9	-239,7		0,0
Liikevaihto	818,8	212,5	163,4	-239,7	0,0	955,0
Liikevoitto	-50,7	5,5	-1,2		-12,8	-59,2
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,1	0,1
Rahoitustuotot					3,5	3,5
Rahoituskulut					-11,7	-11,7
Tuloverot					17,8	17,8
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,5	-0,5
Kauden tulos						-50,0
Muut erät						
Investoinnit	138,9	4,5	0,1	0,0	0,0	143,5
Poistot	47,6	8,2	0,7	0,0	0,6	57,1

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 30.6.2009

	Lentoliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistamat- tomat erät	Konserni
Milj. euroa						
Ulkoinen liikevaihto	705,0	52,4	185,7			943,1
Sisäinen liikevaihto	83,2	162,0	1,0	-246,2		0,0
Liikevaihto	788,2	214,4	186,7	-246,2	0,0	943,1
Liikevoitto	-91,2	2,1	-5,1		41,3	-52,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,0	0,0
Rahoitustuotot					4,0	4,0
Rahoituskulut					-7,5	-7,5
Tuloverot					14,7	14,7
Määräysvallattomien omistajien osuus					-0,1	-0,1
Kauden tulos						-41,8
Muut erät						
Investoinnit	313,9	12,1	1,0	0,0	0,5	327,5
Poistot	43,0	11,5	0,7	0,0	0,9	56,1

LIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos	2009
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa							
Lentoliikenne	415,6	362,6	14,6	818,8	788,2	3,9	1 537,9
Lentotoimintapalvelut	101,8	101,6	0,2	212,5	214,4	-0,9	421,3
Matkapalvelut	63,3	71,9	-12,0	163,4	186,7	-12,5	346,5
Konsernieliminoinnit	-107,2	-108,7	-1,4	-239,7	-246,2	-2,6	-468,0
Yhteensä	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7

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

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos	2009
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa							
Lentoliikenne	-10,6	-47,4	-77,6	-35,2	-91,2	-61,4	-161,4
Lentotoimintapalvelut	2,3	-0,2	-	3,9	2,1	85,7	7,3
Matkapalvelut	-1,6	-2,8	-42,9	-1,2	-5,1	-76,5	-4,3
Kohdistamattomat erät	-3,7	-2,8	32,1	-7,4	-6,3	17,5	-12,7
Yhteensä	-13,6	-53,2	-74,4	-39,9	-100,5	-60,3	-171,1

HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2010	2009	Muutos
	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%
Lentoliikenne	3 566	4 060	-12,2
Lentotoimintapalvelut	2 681	3 447	-22,2
Matkapalvelut	1 141	1 360	-16,1
Muut toiminnot	233	231	0,9
Yhteensä	7 621	9 098	-16,2

TOISSIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- MAANTIETEELLISET SEGMENTIT

LIKEVAIHTO KONSERNIN ULKOPUOLELLE MYYNTIKOHTEITTAIN

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos	2009
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euroa							
Suomi	66,3	78,0	-15,0	140,8	193,8	-27,3	358,8
Eurooppa	204,5	207,4	-1,4	394,5	398,6	-1,0	782,2
Aasia	161,7	118,4	36,6	329,6	278,6	18,3	551,5
Pohjois-Amerikka	17,9	14,1	27,0	30,8	24,9	23,7	55,9
Muut	23,1	9,5	143,2	59,3	47,2	25,6	89,3
Yhteensä	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2009 konsernin vuosikertomuksessa esitettyjen tietojen kanssa.

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

JOHDANNAISSOPIMUKSET

Johdannaiset	30.6.2010		30.6.2009		31.12.2009	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
Valuuttajohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):						
Polttoaineen valuuttasuojaus	314,2	37,8	329,1	1,8	299,1	-3,0
Lentokonehankintojen suojaus						
Käyvän arvon suojaus	281,1	35,1	503,4	11,8	491,0	7,1
Rahavirran suojaus	0,0	0,0	34,5	0,3	0,0	0,0
Leasemaksujen valuuttasuojaus	27,0	3,1	29,4	0,5	36,2	-0,6
Suojauslaskennassa olevat yhteensä	622,3	76,0	896,4	14,4	826,3	3,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	214,3	-1,6	40,8	1,4	214,8	0,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Osto-optiot	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Myyntioptiot	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Taseen suojaus (termiinit)	103,4	2,9	90,4	-4,3	90,0	1,9
Yhteensä	317,7	1,3	147,2	-2,9	304,8	2,8
Valuuttajohdannaiset yhteensä	940,0	77,3	1 043,7	11,5	1 131,1	6,3
	30.6.2010		30.6.2009		31.12.2009	
	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)
Hyödykejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät :						
Lentopetrolitermiinit	500 850	-31,9	542 600	-78,0	538 600	-34,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Lentopetrolitermiinit	96 250	-1,5	61 700	-7,5	48 400	0,7
Gasoil termiinit	0	0,0	2 000	-0,4	0	0,0
Jet differential termiinit	84 500	3,8	202 500	7,2	120 500	4,3
Optiot						
Osto-optiot, lentopetroli	71 000	0,3	75 000	0,0	68 000	0,8
Myyntioptiot, lentopetroli	98 000	-1,0	89 500	-2,3	80 500	-0,4
Osto-optiot, gasoil	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Myyntioptiot, gasoil	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Yhteensä		-30,3		-81,0		-29,3
	30.6.2010		30.6.2009		31.12.2009	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypä arvo (Milj. euroa)
Korkojohdannaiset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Suojauslaskennassa olevat erät:	1,2	-0,5	10,6	-5,2	6,9	-3,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	5,4	-1,9	9,3	-4,8	4,7	-2,6
Yhteensä	6,6	-2,4	19,9	-10,0	11,6	-6,4
Koronvaihtosopimukset						
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	45,0	-0,7	20,0	0,2	20,0	-0,2
Yhteensä	45,0	-0,7	20,0	0,2	20,0	-0,2

Osakejohdannaiset						
Optiot						
Osto-optiot, osake	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

6. YRITYSHANKINNAT JA MYNNIT

Finnair Tekniikka yhtiöitettiin tilikauden 2010 alussa kahdeksi tytäryhtiöksi Finnair Technical Services Oy:ksi ja Finnair Engine Services Oy:ksi. Yhtiöittämisillä luodaan rakenteellista joustavuutta yhteistyöjärjestelyjä varten tulevaisuudessa. Molemmat yhtiötetyt yhtiöt ovat osa Lentotoimintapalvelut - segmenttiä.

Finnairin Koulutuskeskuksen toiminta yhtiöitettiin tilikauden 2010 uuteen Finnair Flight Academy Oy:ksi, joka kuuluu Lentoliikenne - segmenttiin. Yhtiön tehtävänä on tuottaa suurimmalle asiakkaalleen Finnairille laadukkaita koulutus- ja osaamisen kehittämispalveluja. Suurimman osan koulutuksesta muodostavat lentävän henkilökunnan lentokelpuutusten ylläpito- ja tyyppikoulutukset. Lentokoulutusta myydään myös ulkopuolisille asiakkaille.

Konserni on myynyt osakkuusyhtiönsä Kiinteistö Oy Lentäjätie 3 ja ostanut virolaisen Back Office Services Estonia OU yhtiön, josta konsernin omistus on 85,7 %.

7. TULOVEROT

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

8. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous 31.3.2010 päätti olla jakamatta osinkoa tilikaudelta 2009.

9. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 534,5	1 339,6	1 339,6
Käyttöomaisuusinvestoinnit	143,5	330,3	413,2
Ennakoiden muutos	-61,1	-22,6	-22,2
Vähennykset	-1,1	-0,9	-63,3
Siirrot	-16,5	-	-
Poistot	-57,1	-56,1	-132,8
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 542,2	1 590,3	1 534,5

Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	19,4	19,4	19,4
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	19,4	19,4	19,4

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. VASTUUSITOUKSET

Milj. euroa	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	725,4	451,8	680,0
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	69,1	82,1	81,4
Yhteensä	794,5	533,9	761,4

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2010 olivat 1.200,0 miljoonaa euroa (1.200,0)

12. VASTUUT

Milj. euroa	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009
Lentokaluston leasemaksuvastuut	202,9	245,1	226,5
Muut vastuut	246,1	198,0	256,8
Yhteensä	449,0	443,1	483,3

13. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumat on esitetty Finnairin vuoden 2009 vuosikertomuksessa. Tilinpäätöshetken jälkeen ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia.

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

14. LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-30.6.2010

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	3 519	1 730	71	606	666	3 073	446	
Muutos % ed.v.	-5,4	-1,3	-1,6	11,8	-9,4	-0,9	-27,9	
Rahti ja posti (1000 kg)	54 534	10 053	4 059	35 395	1 134	50 641	809	54 534
Muutos % ed.v.	33,9	12,8	38,5	35,7	-18,7	28,8	31,9	33,9
Tarjotut hkm (milj.)	12 470	3 585	603	5 487	614	10 289	2 181	
Muutos % ed.v.	-8,1	-5,7	0,2	3,5	-11,1	-1,0	-31,3	
Myydyt hkm (milj.)	9 588	2 389	470	4 425	365	7 648	1 939	
Muutos % ed.v.	-4,1	-1,9	-1,6	12,7	-10,4	5,5	-29,5	
Matkustajakäyttöaste %	76,9	66,6	77,9	80,6	59,4	74,3	88,9	
Muutos %-yks. ed.v.	3,2	2,6	-1,5	6,6	0,5	4,6	2,3	
Tarjotut tnkm (milj.)	1 829							444
Muutos % ed.v.	-10,2							2,4
Myydyt tnkm (milj.)	1 186							327
Muutos % ed.v.	5,6							43,5
Kokonaiskäyttöaste %	64,8							73,7 *
Muutos %-yks. ed.v.	9,7							21,1

* Laskentaperusteena on käytetty keskimääräistä operatiivista kuljetuskapasiteettia.

15. LAAJAN TULOKSEN ERÄT

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

	2010	2009	Muutos	2010	2009	Muutos	2009
Milj. euroa	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.-30.6	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Kauden tulos	-27,8	-23,3	-	-49,5	-41,7	-	-95,2
Muut laajan tuloksen erät							
Muuntoerot	-0,4	-0,1	-	-1,1	0,4	-	0,5
Myytävissä olevien rahavarojen muutos verojen jälkeen	-5,8	1,4		-0,7	2,7		12,0
Verojen osuus	2,1	-0,6		0,3	-1,0		-4,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen	13,1	34,8	-	35,0	45,8	-	73,3
Verojen osuus	-4,6	-12,1		-12,3	-16,0		-25,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	6,9	36,1	-	33,2	48,9	-	85,8
Kauden laaja tulos	-20,9	12,8	-	-16,3	7,2	-	-9,4

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	-21,3	12,7		-16,8	7,1		-9,5
Määräysvallattomien omistajien osuus kauden laajasta tuloksesta	0,4	0,1		0,5	0,1		0,1

16. LASKENTAPERIAATTEEN MUUTOS

Yhtiö esittää leasing moottoreihin liittyvät peruskorjausvelvoitteet kuten lentokoneiden runkojen perushuollot. Alla esitetty muutoksen vaikutukset vuoden 2009 lukuihin.

	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009
Milj. euroa	1.1.-31.3.	1.4.-30.6.	1.1.-30.6.	1.7.-30.9.	1.1.-30.9.	1.10.-31.12.	1.1.-31.12.
Tuloslaskelman muutokset							
Lentokaluston korjaus ja huolto	0,2	3,7	3,9	3,5	7,4	1,7	9,1
Liikevoitto (EBIT)	0,2	3,7	3,9	3,5	7,4	1,7	9,1
Välittömät verot	0,0	-1,0	-1,0	-0,9	-1,9	-0,5	-2,4
Kauden tulos	0,2	2,7	2,9	2,6	5,5	1,2	6,7

	31.3.2009		30.6.2009		30.9.2009		31.12.2009
Milj. euroa							
Taseen muutokset							
Laskennalliset verosaamiset, kasvu	12,5		11,5		10,6		10,1
Oma pääoma	-35,4		-32,7		-30,1		-28,9
Varaukset	47,9		44,2		40,7		39,0

17. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

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