

## Raju kysynnän ja hintatason lasku johti Finnairin selvään tappioon

### Yhteenveto vuoden 2009 avainluvuista

- Liikevaihto laski 18,5 prosenttia 1 837,7 milj. euroon (2 255,8 milj.)
- Matkustajaliikenteen lasku edellisvuoteen verrattuna 9,0 %, matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 0,7 prosenttiyksikköä 75,9 %:iin (75,2)
- Toiminnalliset kulut laskivat 10,5 %
- Lentotoiminnan yksikkötuotot myydyltä tonnikipometriltä laskivat 11,3 %, yksikkökustannukset myydyltä tonnikipometriltä laskivat 2,4 prosenttia,
- Liiketappio oli 124,0 milj. euroa (-57,9 milj.)
- Toiminnallinen tulos eli liiketulos ilman kertaluontoisia eriä, myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -180,2 milj. euroa (0,8 milj. voitollinen) eli -9,8 prosenttia liikevaihdosta
- Tulos ennen veroja oli -133,7 milj. euroa (-62,2 milj.)
- Nettovelkaantumisaste vuoden lopussa oli 25,9 % (-12,0) ja leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste 86,9 % (65,1)
- Taseen rahavarat tilikauden lopussa olivat 607,4 milj. euroa (392,1 milj.)
- Omavaraisuusaste 35,5 % (36,9)
- Oma pääoma/osake 6,67 euroa (5,87)
- Tulos/osake -0,81 euroa (-0,36)
- Sijoitetun pääoman tuotto -8,4 % (-3,0)
- Lentojen operatiivinen täsmällisyys 86,7 % (80,8 %)

### Yhteenveto viimeisen neljänneksen tärkeimmistä avainluvuista

- Liikevaihto laski 20,9 prosenttia 457,7 milj. euroon (579,0 milj.)
- Matkustajaliikenteen lasku edellisvuoteen verrattuna 15,4 %
- Toiminnalliset kulut laskivat 16,1 prosenttia
- Lentotoiminnan yksikkötuotot myydyltä tonnikipometriltä laskivat 13,4 %
- Toiminnallinen liiketappio oli 39,4 milj. euroa (-13,7 milj.)

Tilinpäätöstiedotteessa vuoden 2008 luvut esiintyvät sulkeissa vuoden 2009 luvun perässä.

### Toimitusjohtaja Mika Vehviläinen vuosituloksen johdosta:

Vuosi 2009 oli koko lentoliikenteessä historiallisen vaikea. Finnairin osalta tilanteen teki erityisen vaikeaksi voimakas kysynnän lasku Suomessa sekä alalla vallitsevan ylikapasiteetin tuoma hintakilpailu monilla pääreiteillämme. Finnairin aloittamat säästötoimet toivat vuoden aikana tuloksia, mutta kustannuksia ei onnistuttu alentamaan yhtä nopeasti kuin tuotot laskivat.

Alkuvuosi näyttää vielä Finnairissa ja koko toimialalla vaikealta. Kotimaan kysyntä ei näytä elpymisen merkkejä ja hintojen lasku näyttää vielä jatkuvan 2010 alkuvuoden aikana. Ulkomailta tuleva liikematkustuksen ja rahdin kysyntä näyttävät elpymisen merkkejä, mutta niihin kohdistuu vielä voimakasta hintapainetta.

Finnairissa aloitettuja tehostamistoimia pitää jatkaa hyvin määrätietoisesti. 200 miljoonan tulosparannusohjelmasta on työn alla vajaa 150 miljoonaa, mutta runsas neljännes kohteista on vielä identifioimatta. Kannattavuuden parantamiseksi meidän tulee säästöjen rinnalla ponnistella voimakkaasti kysynnän kasvun nostamisen, uusien tulolähteiden luomisen ja keskihintojen parantamisen puolesta. Haasteenamme on myös kapearunkolaivaston heikko käyttöaste. Miehistöjen käyttö on loppuvuonna jonkin verran parantunut sopeutustoimien ansiosta. Myönteistä kehitystä on jatkettava eri keinoin.

Selkeä myönteinen kehitys on tapahtunut toiminnan ja palvelun laadussa. Finnairin lentojen täsmällisyys ja asiakkaiden tyytyväisyys ovat mittauksen mukaan parantuneet selvästi loppuvuoden hankaluuksista huolimatta, mikä on osoitus henkilöstömme osaamisesta. Haluankin tässä erityisesti kiittää Finnairin henkilöstöä erinomaisesta työstä näinä vaikeina aikoina.

## Markkinat ja yleiskatsaus

Lentoliikenteen voimakkaasti negatiivinen kysyntäkehitys viime vuonna loiveni vuoden loppua kohden. Toimialan tulostasoa on kuitenkin edelleen negatiivinen ja kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA arvioi lentoyhtiöiden yhteenlasketun tappion vuodelta 2009 nousevan 11 miljardiin dollariin.

Finnairin toiminnallinen liiketulos viime vuodelta oli 180 miljoonaa euroa tappiollinen. Liikevaihto laski voimakkaasti sekä kysynnän että hintojen laskun vuoksi. Kannattavuus heikkeni, kun kustannuksia ei kyetty sopeuttamaan riittävän nopeasti lentolippujen ja rahdin hintatason alentumista vastaavasti.

Finnair-konsernin liikevaihto laski viime vuonna 18,5 prosenttia. Kysynnän väheneminen on koskenut sekä reitti- että lomaliikennettä. Reittiliikenteen hintakehitykseen vaikutti erityisesti yritysmatkustuksen väheneminen yli 30 prosenttia edellisvuodesta.

Liikematkustuksen kysynnässä on ollut havaittavissa varovaista toipumista viime vuoden lopulta lähtien erityisesti Suomen ulkopuolella. Toimialan ylikapasiteetti pitää kuitenkin edelleen lentolippujen hinnat alhaalla asiakassegmentistä riippumatta. Myös rahtikysyntä oli koko vuoden katsannossa voimakkaasti laskeva viimeiseen neljännekseen asti, mutta ylikapasiteetti piti rahtihinnat edelleen selvästi alle vuoden 2008 tason.

Kapasiteettileikkausten ansiosta Finnairin lentojen matkustajakäyttöaste on kuitenkin säilynyt hyvällä tasolla.

Taseensa vahvistamiseksi Finnair laski syyskuussa liikkeeseen 120 miljoonan euron hybridilainan, joka alentaa velkaantumisasastetta. Lisäksi vieraan pääomanetoista rahoitusta on hankittu useammalta taholta. Monilla lentoyhtiöillä on muodostunut

kassa- ja rahoitusongelma, mutta toimialan vertailussa Finnairin velkaantumisaste on maltillinen.

Rajusti heikentyneen kannattavuuden parantamiseksi Finnair-konsernissa on käynnissä 200 miljoonan euron tehostamisohjelma, joka tuotti runsaan 100 miljoonan euron säästöt jo viime vuonna. Ohjelmasta noin 120 miljoonan säästötavoite kohdistuu henkilöstökustannuksiin. Merkittävä osa tehostamisesta ja säästöistä saadaan henkilöstön kanssa tehtyjen työehto- ja vakautussopimusten avulla, osa saadaan lomautusten ja irtisanomisten kautta. Finnairissa on tehty myös rakenteellisia uudistuksia ja kumppanuuksia on haettu useilla liiketoiminnan osa-alueilla.

Viime vuoden tulosta painoivat osaltaan myös työtaistelut ja niiden uhat menetettynä liikevaihtona sekä ylimääräisinä kustannuksina. Pitkien työehtosopimusneuvottelujen aikana Suomen Liikennelentäjäliitto (SLL) uhkasi helmikuussa 2009 lakolla ja toteutti marraskuussa kaksipäiväisen lakon.

Toinen työtaistelu oli maapalveluissa, kun matkatavarankäsittely- ja kuormaustoimintojen osalta tehtiin kumppanuusjärjestely. Joulukuun alussa noin 500 uudelle työnantajalle siirtynyttä työntekijää oli neljä päivää laittomassa lakossa. Työtaistelun jälkivaikutuksena Finnairin matkatavarapalveluissa oli runsaasti epäsäännöllisyyksiä muutenkin haastavassa liikennetilanteessa joulun ja vuodenvaihteen liikennepiikissä sekä vaikeissa sääoloissa.

Eurooppalaisessa vertailussa Finnairin palvelun laatu ja liikenteen täsmällisyys ovat edelleen erittäin korkealla tasolla sekä parantuneet merkittävästi edellisestä vuodesta.

## **Taloudellinen tulos 1.10.–31.12.2009**

Liikevaihto laski vuoden viimeisellä neljänneksellä 20,9 prosenttia ja oli 457,7 milj. euroa (579,0 milj.). Konsernin toiminnallinen liike-tulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli -39,4 milj. euroa (-13,7 milj.). Oikaistu liikevoittomarginaali oli -8,6 prosenttia (-2,4). Tulos ennen veroja oli -45,4 milj. euroa (-62,0 milj. euroa).

Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin vuosineljänneksen tulokseen 4,2 miljoonan euron raportoitua tulosta parantava erä. Viime vuonna vastaava erä oli 43,8 miljoonaa euroa raportoitua tulosta heikentävä. Voimakas vaihtelu johtuu polttoaineen markkinahinnan heilahteluista. Johdannaisten käyvän arvon muutoksilla ei ole rahavirtavaikutusta.

Loka-joulukuussa Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteettia supistettiin 15,7 prosenttia ja myytyjen henkilökilometrien määrä laski 15,4 prosenttia. Aasian-liikenne väheni 11,9 prosenttia. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste oli edellisvuoden tasolla 76,9 prosenttia. Kuljetetun rahdin määrä nousi 2,9 prosenttia.

Reitti- ja tilauslentoliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriä kohti laskivat 9,8 prosenttia kysynnän siirryttyä halvempiin hintaluokkiin. Tuotto matkustajaa kohden laski 11,5 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot

tonnikilometriltä laskivat 27,6 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto tonnikilometriltä laski 14,3 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia laskivat jakson aikana 16,1 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset tarjotulta tonnikilometriltä nousivat 1,0 prosenttia, ilman polttoainekuluja 6,3 prosenttia.

Uutena tunnuslukuna esitetään yksikkökustannukset myytyä tonnikilometriä kohden. Viimeisellä neljänneksellä näin laskettu yksikkökustannuksen muutos oli -7,0 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Viimeisellä neljänneksellä kirjattiin kertaluonteisia kuluja ja arvonalentumistappiota 9,6 miljoonaa euroa ja vajaat kaksi miljoonaa euroa käyttöomaisuuden myyntivoittoja. Kertaluonteiset kulut ja arvonalentumiset muodostuivat kolmesta Boeing MD-11- ja kolmesta Boeing 757-koneista sekä PW-100-moottorihuoltovalmiudesta luopumisesta. Myös henkilöstön vähentämiseen liittyvistä kustannuksista tehtiin kertakirjaus.

Lentäjien ja matkatavaratyöntekijöiden lakot heikensivät viimeisen vuosineljänneksen toiminnallista tulosta arviolta runsaat 20 miljoonan euroa. Tulosta heikentäneistä eristä runsas puolet arvioidaan aiheutuneen tuottomenetyksistä ja loput pääosin poikkeusjärjestelyjen ja korvausten aiheuttamista lisäkuluista.

## **Taloudellinen tulos 1.1. – 31.12.2009**

Vuonna 2009 Finnair-konsernin liikevaihto oli 1 837,7 milj. euroa (2 255,8 milj.), mikä on 18,5 prosenttia edellisvuotta alempi. Konsernin toiminnallinen liike-tulos ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia järjestelykuluja laski -180,2 milj. euroon (+0,8 milj.). Oikaistu liikevoittomarginaali oli -9,8 prosenttia (0,0). Tulos ennen veroja oli -133,7 milj. euroa (-62,2 milj. euroa).

Johdannaisten käyvän arvon muutoksilla oli 55,5 miljoonaa euroa koko vuoden raportoitua tulosta parantava vaikutus. Edellisvuonna vastaava erä heikensi raportoitua tulosta 57,4 miljoonaa euroa.

Tammi-joulukuussa matkustajaliikenteen kapasiteettia supistettiin 9,8 prosenttia ja myytyjen henkilökilometrien määrä laski 9,0 prosenttia. Aasian-liikenne laski 9,9 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 0,7 prosenttiyksikköä 75,9 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä laski viime vuodesta 12,6 prosenttia.

Konsernin matkustajaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriltä laskivat 11,5 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden laski 10,4 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotto tonnikilometriltä laski 29,4 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto laski 12,8 prosenttia.

Vuonna 2009 euromääräiset toimintakulut laskivat 10,5 prosenttia, kun liikevaihto laski 18,5 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset tarjotulta

tonnikilometriltä nousivat 0,8 prosenttia, ilman polttoainekuluja 4,2 prosenttia. Yksikkökustannukset myytyä tonnikilometriä kohden laski 2,4 prosenttia.

Kaikki merkittävät kuluerät laskivat laskeneen toiminta-asteen vuoksi sekä toteutuneiden tehostamistoimien ansiosta. Polttoainekulujen laskuun vaikutti myös maailmanmarkkinahinnan lasku edellisvuodesta sekä uudet polttoainetehokkaammat lentokoneet.

Kertaluonteisissa erissä myyntivoitot sekä järjestelykulut ja arvonalentumiskirjaukset kompensoivat toisensa.

Koko vuoden osalta liiketoiminnan nettorahavirta oli -120,6 miljoonaa euroa. Negatiivinen kassavirta syntyi pääosin ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Vuoden 2009 tulos osaketta kohden oli -0,81 euroa (-0,36).

## **Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta**

Vuoden lopussa taseen rahavarat olivat 607,4 milj. euroa (392,1 milj.). Nettovelkaantumisaste (gearing) oli 25,9 prosenttia (-12,0). Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste oli 86,9 prosenttia (65,1). Omavaraisuusaste oli 35,5 prosenttia (36,9). Finnairin vakavaraisuus on toimialan vertailussa hyvä.

Investoinnit vuonna 2009 olivat 347,6 milj. euroa (232,8 milj. euroa). Ennakkomaksut mukaan lukien lentokalusto- ja liitännäisinvestointien rahavirtavaikutus koko vuonna 2009 oli 265 milj. euroa ja arvio vuodelle 2010 on noin 200 miljoonaa euroa.

Bilateraalisia lentokonerahoituslainoja nostettiin vuoden 2009 aikana 94 miljoonaa. Pitkäaikaista TyEL-lainaa nostettiin vuoden 2009 aikana 105 miljoonan edestä. Pääomien vapauttamiseksi Finnair teki elo-syyskuussa myynti- ja takaisinvuokraussopimukset eräistä lentokenttäalueella sijaitsevista kiinteistöistä sekä yhdestä Airbus A330 -koneen varamoottorista. Sopimusten rahavirtavaikutus oli yhteensä noin 90 miljoonaa euroa.

Syyskuussa laskettiin liikkeeseen 120 miljoonan euron suuruinen oman pääomanehtoinen hybridilaina, joka ylimerkittiin. Hybridilaina alensi oikaistua nettovelkaantumisastetta 29,5 prosenttiyksikköä.

Joulukuussa Finnair nosti Euroopan Investointipankilta 178 milj. euron luoton sekä teki 55 milj. euron rahoitusleasing-järjestelyn Airbusin omistajavaltioiden vientiluottolaitoksien kanssa Airbus A330 -koneen rahoittamiseksi. Vastaava järjestely aiotaan tehdä myös alkuvuonna toimitettaville kahdelle A330-koneelle.

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

Lisäksi Finnairilla on sovittuna reservirahoitukseksi tarkoitettu, toistaiseksi käyttämätön 200 milj. euron syndikoitu luottolupaus. Rahoituksellista joustoa

saadaan myös 200 milj. euron lyhytaikaisella yritystodistusohjelmalla, josta tilinpäätöshetkellä oli käytössä 121 miljoonaa euroa.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliistoista 73 prosenttia seuraavat kuusi kuukautta ja tämän jälkeen seuraavat 24 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 muutos vuoden aikana. Kyseessä on IFRS -tilinpäätöskäytännön mukainen arvostustulos, joka ei ole realisoitunut. Sillä ei ole rahavirtavaikutusta eikä sitä lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Vuonna 2009 johdannaisten käyvän arvon muutos oli 55,5 miljoonaa euroa (-57,4 milj.) ja viimeisellä neljänneksellä 4,2 miljoonaa euroa (-43,8 milj.) tulosta parantava.

Vuoden 2009 toiminnalliseen liiketulokseen sisältyy 133,7 milj. euroa polttoainesuojauksista johtuvia johdannaisten realisoituneita tappioita, jotka näkyvät tuloslaskelman polttoainerivillä. Viimeisellä neljänneksellä tappiot olivat 19,1 miljoonaa euroa. Luku sisältää sekä valuutta- että polttoainejohdannaiset.

Omaan pääomaan sisältyy suojauslaskentaan liittyvä käyvän arvon rahasto, jonka arvoon öljynhinta- ja valuuttamuutokset vaikuttavat. Erän suuruus katsausaikalla oli laskennallisten verojen jälkeen -25,0 milj. euroa, mikä sisältää valuutta- ja polttoainejohdannaiset sekä vähemmässä määrin muita rahoituseriä.

Yhdysvaltain dollarin vahvistuminen suhteessa euroon edellisvuoteen verrattuna ei valuuttasuojauksen ansiosta merkittävästi vaikuttanut Finnairin viime vuoden toiminnalliseen tulokseen. Vuoden lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 66 prosenttia.

Kanta-asiakasohjelman bonuspisteiden IFRS-kirjanpitoikäntö muuttui vuoden 2009 alusta. Pistevelka arvostetaan nyt myyntihinnan perusteella käypään arvoon aiemman rajakustannukseen perustuvan arvostuksen sijaan. Arvostusperusteen muutos alensi omaa pääomaa runsaat 20 miljoonaa euroa.

Norwegian Air Shuttlen osakkeiden arvonnousu vuonna 2009 vaikutti Finnairin omaan pääomaan noin 12,2 miljoonaa euroa laskennallisten verojen jälkeen. Finnair omistaa Norwegian Air Shuttlen osakkeista runsaat viisi prosenttia.

## Osake

Finnairin markkina-arvo oli vuoden lopussa 480,5 miljoonaa euroa (626,6) ja päätöskurssi oli 3,75 euroa. Vuoden 2009 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 5,24 euroa (8,49), alin kurssi 3,52 euroa (3,50) ja keskipurssi 4,15 euroa (6,10). Osakkeita vaihdettiin NASDAQ OMX Helsingin pörssissä 13,8 miljoonaa (64,8) kappaletta arvoltaan 57,5 miljoonaa euroa (395,2).

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 16,5 prosenttia (19,5).

Finnairin hallussa oli 31.12.2009 yhteensä 387 429 kappaletta Finnairin osakkeita, joiden osuus yhtiön koko osakepääomasta oli 0,30 prosenttia.

Tarkempi selvitys osakkeesta on vuosikertomuksen taloudellisessa katsauksessa.

## Organisaatiomuutos

Osana toiminnan tehostamista Finnair järjesteli konsernin organisaatorakennetta 1.10.2009 alkaen. Muutoksessa keskitettiin konsernin reitti- ja lomalentotoiminnot yhtenäiseen Lentoliikenne-organisaatioon Finnair Oyj:n toimitusjohtajan alaisuudessa. Lisäksi uudistuksella haetaan liiketoiminnan ja konsernihallinnon tiiviimpää yhteistoimintaa.

Muutoksen jälkeen Finnairin liiketoiminta jakautuu viiteen toiminnalliseen kokonaisuuteen: kaupalliset toiminnot, operatiiviset toiminnot, asiakaspalvelutoiminnot, matkapalvelut sekä lentotoimintapalvelut. Tukitoiminnoissa ovat talous ja rahoitus, henkilöstöhallinto, viestintä ja yhteiskuntasuhteet, resurssienhallinta, liiketoiminnan kehittäminen ja lakiasiat.

Uudessa rakenteessa kaupallisten toimintojen johtajana toimii Mika Perho, operatiivisten toimintojen Erno Hilden, asiakaspalvelutoimintojen Timo Riihimäki ja matkapalvelujen Kaisa Vikkula. Resurssienhallinnasta vastaavaa yksikköä johtaa Ville Iho.

Lentotoimintapalvelut, joka muodostuu Finnair Cateringistä, Finnair Tekniikasta ja maapalveluyhtiö Northportista, sekä Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat rahtiyhtiöt toimivat varatoimitusjohtaja Lasse Heinosen alaisuudessa.

Hallinnollisten tukitoimintojen, kuten tieto- ja henkilöstöhallinnon sekä talousohjauksen, johtaminen on keskitetty konsernihallintoon. Myös resurssienhallinta ja pitkän aikavälin liiketoiminnan suunnittelu on siirretty osaksi konsernihallintoa.

Muutoksen myötä Finnair-konsernin ulkoisesti raportoitavista liiketoiminta-alueista poistuvat Reitti- ja Lomaliikenne. IFRS-raportoinnin mukaiset ensisijaiset liiketoiminnalliset segmentit ovat 1.10.2009 alkaen Lentoliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut. Finnairin reitti- ja tilauslentoliikenne, rahtiliiketoiminta ja laivastoyhtiö Finnair Aircraft Finance sisältyvät Lentoliikenne-segmenttiin. Aurinkomatkat on osa Matkapalveluja. Vuoden 2009 tulos raportoidaan kokonaisuudessaan uuden segmenttijaon mukaisena.

## Hallinto

Toimitusjohtaja Jukka Hienonen ilmoitti irtisanoutumisestaan 7.8.2009. Hienonen jätti yhtiön 31.1.2010. Uutena toimitusjohtajana 1.2.2010 aloitti KTM Mika Vehviläinen. Hän aloitti Finnairin palveluksessa 5.1.2010 ja siirtyi Nokia Siemens Networksin operatiivisen johtajan (COO) tehtävästä.

Finnair Oyj:n hallitus esittää tammikuun 2010 lopussa toimitusjohtajan tehtävät jättäneelle Jukka Hienoselle lämpimät kiitokset hänen tekemästään arvokkaasta työstä yhtiön hyväksi vaikeassa toimintaympäristössä ja toimialan murroksen keskellä. Hienosen ohjauksessa Finnairissa tehtiin monia välttämättömiä uudistuksia rakenteissa ja toimintakulttuurissa sekä toteutettiin kaukoliikennelaivaston laajamittainen investointiohjelma vaikeassa rahoitusmarkkinatilanteessa. Kun Mika Vehviläinen aloittaa toimitusjohtajana, Finnair on taloudellisesti vakavarainen ja korkealuokkainen lentoyhtiö, joka toimii haastavassa toimintaympäristössä.

Finnair Oyj:n johtoryhmässä tapahtui muutoksia 1.10.2009 alkaen rakenneuudistuksen seurauksena. Johtoryhmään kuuluvat toimitusjohtajan lisäksi varatoimitusjohtaja, talousjohtaja Lasse Heinonen, viestintä- ja yhteiskuntasuhdejohtaja Christer Haglund, operatiivisista toiminnoista vastaava johtaja Erno Hilden, resurssienhallinnasta vastaava johtaja Ville Iho, henkilöstöjohtaja Anssi Komulainen, kaupallisista toiminnoista vastaava johtaja Mika Perho, asiakaspalvelutoiminnoista vastaava johtaja Timo Riihimäki sekä konsernin matkanjärjestäjistä ja matkatoimistoista vastaava johtaja Kaisa Vikkula.

Ansiolentotoimiluvan tarkoittamana vastuullisena johtajana (Accountable Manager) toimii Erno Hilden.

Johtokuntaan kuuluvat johtoryhmän jäsenten lisäksi Northport Oy:n toimitusjohtaja Jukka Hämäläinen, Finnairin catering-liiketoiminnan johtaja Kristina Inkiläinen, Finnairin rahtiliiketoiminnan johtaja Antero Lahtinen ja tekniikkaliiketoiminnan johtaja Kimmo Soini.

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä sekä johdon palkoista ja palkitsemisperiaatteista on esitetty vuosikertomuksen taloudellisen raportin Hallintoperiaatteet-osiossa.

## Henkilöstö

Vuoden 2009 aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 8 797, mikä oli 8,3 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli 3 925 henkilöä. Tekniikan, catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 3 347 ja matkapalveluiden 1 289. Muissa toiminnoissa työskenteli 236 henkilöä. Finnair-konsernilla oli vuoden 2009 lopussa vajaat 7 400 henkeä, mikä on 1 650 henkeä vähemmän kuin vuotta aikaisemmin.

Finnair-konsernin palveluksessa oli vuoden lopussa ulkomailla noin 738 henkilöä, joista 258 työskenteli Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 480 henkilöä on Baltian-maissa ja Venäjällä toimivien



matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa sekä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Ulkomaan henkilöstö sisältyy konsernin henkilöstön kokonaismäärään.

Kokoaikaisia henkilöstöstä oli 96 prosenttia. Puolet osa-aikaisista oli osittaisella hoitovapaalla olevia työntekijöitä. Toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 97 prosenttia. Henkilöstön keski-ikä oli 43 vuotta. Yli 50-vuotiaita oli runsaat 25 prosenttia ja alle 30-vuotiaita joka kymmenes.

Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä oli 16. Kolmannes Finnairin henkilöstöstä on ollut konsernin palveluksessa yli 20 vuotta. 12 prosenttia on palvellut yli 30 vuotta.

Finnair-konsernin henkilöstössä on naisia 54 prosenttia ja miehiä 46 prosenttia. Johtokuntaan kuuluvista kahdestatoista johtajasta kaksi on naisia. Finnair Oyj:n hallituksen kahdeksasta jäsenestä kolme on naisia.

Finnairilla on voimassa olevat työehtosopimukset Suomen lentovirkailijoiden (SLV), Suomen lentoemäntä ja stuerttiyhdistyksen (SLSY), Finnairin ylempien (FYT) ja Finnairin insinöörien (FIRY) kanssa kevääseen 2010 sekä Suomen Liikennelentäjäliiton (SLL) kanssa 31.12.2011 saakka.

Ilmailualan Unionin ja Finnairin Teknisten työehtosopimukset päättyivät 30.9.2009, koska sopimuksen mukaisesta palkankorotuksen tarkistuksesta ei päästy sopuun. Neuvottelut jatkuvat uusien työehtosopimusten aikaansaamiseksi kummankin järjestön kanssa.

Vuoden 2008 lopun ja vuoden 2009 aikana päätettyjä lomautuksia ja henkilöstövähennyksiä on toteutettu. 1.10.2009 toteutetun organisaatiomuutoksen seurauksena on esikunta- ja tukitoiminnoista vähennetty tai tullaan vähentämään noin 200 henkeä.

Vakautussopimukset henkilöstöjärjestöjen kanssa on tähän mennessä solmittu Finnair Tekniikassa, matkustamopalveluosastolla ja Finnair Cateringissa. Sopimukseen liittyy ylimääräinen bonusmalli, joka mahdollistaa säästöosuuksien palautumisen toiminnallisen tuloksen parantuessa. Lentäjien kanssa saatiin työehtosopimusneuvottelujen yhteydessä sovituksi pysyviä rakenteellisia säästöjä, joiden kokonaismäärä yhdessä muiden lentäjiin kohdistuvien sopeutustoimenpiteiden kanssa on noin 20 miljoonaa euroa.

Tehtyjen vakautussopimusten ja henkilökunnan sopeuttamisen kautta arvioidaan saavutettavan noin 80 miljoonaa euroa yhteensä 120 miljoonan euron henkilöstön säästötavoitteesta vuoden 2010 loppuun mennessä. Loput 40 miljoonaa euroa tavoitteesta on vielä identifioimatta.

Vuoden viimeisellä neljänneksellä koettiin kaksi merkittävää työtaistelua. Marraskuun puolivälissä lentäjät olivat lakossa kaksi päivää työehtosopimusneuvotteluihin liittyen. Marras-joulukuun vaihteessa Northport-tytäryhtiön matkatavarankäsittely- ja asematasohenkilöstö olivat neljä päivää laittomassa lakossa toimintojen ja henkilöstön siirtyessä yhteistyökumppani Barona Handlingille. Samaan aikaan

toteutettu vastaavanlainen järjestely rahtivarastotoiminnan osalta Suomen Transval Oy:n kanssa ei aiheuttanut häiriöitä.

Pääosin laatumittareihin perustuvaa kannustinpalkkioita vuodelta 2009 arvioidaan maksettavan henkilöstölle runsaat viisi miljoonaa euroa, mukaan lukien henkilösivukulut. Konsernitulokseen perustuvien henkilöstön voittopalkkion ja avainhenkilöiden osakepalkkiojärjestelmän kriteerit eivät täyttyneet vuodelta 2009, eikä järjestelmien mukaisia kannustimia makseta.

## **Muutokset laivastossa**

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnair-konsernilla oli liikenteessä yhteensä 68 lentokonetta. Finnairin koko laivaston keski-ikä on noin kuusi vuotta. Finnairin laivasto on yksi maailman nykyaikaisimmista.

Ensimmäisellä neljänneksellä Finnair vastaanotti kaksi satapaikkaista Embraer 190 -suihkukonetta. Loppuvuodesta 2009 ja alkuvuodesta 2010 Finnair vuokrasi syöttöliikenteen yhteiskumppanilleen FinnComm Airlinesille kaksi Embraer 170 -konetta. Kaksi muuta Embraer 170 -konetta on myynnissä.

Finnairin laajarunkolaivastoon liittyi viime vuonna viisi uutta Airbus A330-300 -konetta. Tämän vuoden ensimmäisen neljänneksen lopulla, jolloin Boeing MD-11 -koneet ovat poistuneet ja kaksi uutta Airbus A330-300 -konetta on otettu vastaan, Finnairilla on liikenteessä yhteensä 12 kaukoliikennekonetta.

Tänä vuonna hankitaan yhteensä kolme uutta Airbus A330 -konetta, kaksi ensimmäisellä neljänneksellä ja yksi viimeisellä neljänneksellä. Viimeinen jäljellä olevista Boeing MD-11 -koneista poistuu Finnairin laivastosta helmikuun lopussa. Vuosille 2012–2014 on tilauksessa kaksi Airbus-laajarunkokonetta, mutta lopullinen luovutusaikataulu on vielä vahvistamatta.

Kaksi Finnairin omistuksessa olevaa MD-11-konetta on parhaillaan myynnissä. Koneet myytiin vuonna 2007 etukäteismyynnillä Aeroflot Cargolle, mutta rahtimarkkinoiden romahdettua kauppa peruttiin yhteisellä sopimuksella.

Osana laivastorakenteen harmonisointia tänä keväänä luovutaan kolmesta lomaliikenteen Boeing 757–200 -lentokoneesta. Finnairille jää vielä neljä Boeing 757 -konetta.

## **Ympäristö**

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa toiminnassaan ja päätöksenteossään.

Finnair on uudistanut lentokalustoaan systemaattisesti vuodesta 1999 lähtien. Kaukoliikenteen laivastouudistus saatiin päätökseen ja tällä hetkellä Finnair lentää maailman moderneimpaan kuuluvalla kalustolla. Uudet koneet kuluttavat huomattavasti niukemmin polttoainetta sekä aiheuttavat vähemmän päästöjä ja melua verrattuna edellisen sukupolven teknologiaan. Tämän lisäksi päästöjä sekä

energian ja materiaalien kulutusta minimoidaan operatiivisilla toimenpiteillä niin maassa kuin ilmassakin.

Finnair osallistuu aktiivisesti yhteiskuntavastuutyöhön ja keskusteluun sidosryhmiensä kanssa. Finnair raportoi kestävän kehityksen periaatteistaan ja mittareistaan kansainvälisen GRI -ohjeistuksen mukaan ja osallistuu lisäksi CDP (carbon disclosure project) -hankkeeseen.

EU hyväksyi viime vuonna mallin päästökaupan toteuttamiseksi lentoliikenteessä vuodesta 2012 alkaen. Finnair on tehnyt yhteistyötä viranomaisten kanssa ja varautunut tulevaan kauteen, jolloin päästökaupan ensimmäiset velvoitteet alkavat. Tämän lisäksi Finnair pyrkii vaikuttamaan eri toimijoiden kanssa yhteistyössä, että järjestelmästä tulisi maailmanlaajuinen, eikä se vääristäisi toimialan kilpailua.

Lentoliikenteen päästökauppa alkaa Euroopan Unionissa vuonna 2012. Lentoliikenteen päästökauppa koskee kaikkia EU:n lentoasemilta lähteviä ja niille saapuvia lentoja. Kansallinen lainsäädäntö astui voimaan 1.2.2010. Finnair on toimittanut monitorointi-, raportointi- ja verifiointisuunnitelmansa hyväksytysti Liikenteen Turvallisuusvirastolle, joka toimii valvovana viranomaisena.

Ilmaiset päästöoikeudet vuosille 2012–2020 määräytyvät vuoden 2010 liikennesuoritteiden perusteella. Ensimmäisen kauden 2012 säännöt ovat selvät. Avoinna on kuitenkin tällä hetkellä vielä yksityiskohtia toiselle kaudelle (2013–2020), mikä hankaloittaa päästökauppaan varautumista. Myös kansainvälisen sektorisopimuksen aikaansaaminen olisi suotavaa alueellisten järjestelmien sijaan.

## **Liiketoiminta-alueiden kehitys**

Finnair-konsernin tilinpäätöksen ensisijainen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoitavat liiketoiminta-alueet ovat 1.10.2009 alkaen 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, sekä Finnair Aircraft Finance Oy.

Finnairin Koulutuskeskuksen toiminta yhtiötettiin tilikauden 2010 alussa uuteen Finnair 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 tyypikoulutukset. Lentokoulutusta myydään myös ulkopuolisille asiakkaille.

Vuonna 2009 liiketoiminta-alueen liikevaihto laski 19,9 prosenttia ja oli 1 537,9 milj. euroa (1 920,7 milj.). Toiminnallinen liiketappio oli 170,5 milj. euroa

(-19,4 milj.). Merkittävästi laskeneen liikevaihdon keskeisimpinä tekijöinä ovat laskenut kysyntä ja heikentynyt keskihinta. Kustannusten sopeuttaminen volyymin laskuun on onnistunut varsin hyvin. Sen sijaan keskihinnan heikentymisestä johtuvan liikevaihdon laskun edellyttämää sopeutusta ei ole kyetty täysimääräisesti tekemään.

Reittiliikenteen matkustajamäärä vuonna 2009 oli 6,3 miljoonaa. Reittiliikenteessä myydyt henkilökilometrit laskivat 8,5 prosenttia samalla kun kapasiteettia supistettiin 10,3 prosenttia, mikä paransi matkustajakäyttöastetta edellisvuodesta 1,4 prosenttiyksiköllä 73,4 prosenttiin.

Vuonna 2009 matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto laski 14,1 prosenttia. Viimeisellä neljänneksellä yksikkötuotto laski 12,7 prosenttia. Yksikkötuottojen alenemiseen vaikutti liikematkustuskysynnän siirtyminen halvempiin hintaluokkiin. Muutos oli erityisen voimakas Suomen markkinapaikalla.

Rahtituotot ovat noin kymmenen prosenttia koko Lentoliikenne-segmentin tuotoista. Rahdin yksikkötuotto reittiliikenteessä vuonna 2009 laski 29,5 prosenttia. Reittiliikenteessä kuljetettujen rahtikilojen määrä laski edellisvuodesta 12,6 prosenttia ja viimeisellä neljänneksellä nousi 2,9 prosenttia. Aasian-liikenteessä kuljetetun rahdin määrä laski edellisvuodesta 12,1 prosenttia, mutta kasvoi viimeisellä neljänneksellä 10,3 prosenttia.

Finnairin rahtiterminaalitoimintoja ylläpitävästä Finnair Cargo Terminal Operations Oy:ssä tehtiin liiketoimintasiirto varastotoimintojen osalta. Yhteistyösopimus tehtiin Suomen Transval Oy:n kanssa.

Kansainvälisessä matkustajareittiliikenteessä Finnairin markkinaosuus pääkilpailijoihin verrattuna on laskenut joitakin prosenttiyksiköitä, mutta on edelleen yli 50 prosenttia. Kotimaan liikenteessä Finnairin markkinaosuus on laskenut johtuen ensisijaisesti lyhyiden reittien leikkauksista kotimaan liikenteessä. Tämä on kuitenkin parantanut matkustajakäyttöastetta ja kannattavuutta.

Loppuvuoden runsaista liikenteen epäsäännöllisyyksistä huolimatta vuoden 2009 aikana reittiliikenteen lentojen saapumistämällisyys parani edellisvuodesta 86,7 prosenttiin (80,8).

Vuonna 2009 Finnairin tilauslennoilla oli runsaat 1,1 miljoonaa matkustajaa, mikä on noin 15 prosenttia vähemmän kuin edellisvuonna. Tammi-joulukuussa 2009 tarjottujen henkilökilometrien määrä laski 7,7 prosenttia, loka-joulukuussa 24,3 prosenttia. Myydyissä henkilökilometreissä laskettu suorite laski tammi-joulukuussa edellisvuodesta 10,5 prosenttia ja viimeisellä neljänneksellä 25,5 prosenttia. Tilauslentojen matkustajakäyttöaste heikkeni hieman ja oli 85,5 prosenttia.

Oman tilauslentoliikenteessä käytettävän Boeing 757 -laivaston lisäksi Finnair vuokrasi talvikaudeksi 2008/09 Air Europalta 299-paikkaisen Airbus 330 -laajarunkokoneen miehistöineen Thaimaan Phuketin-lentoja varten. Meneillään olevalla talvikaudella vastaavaa liikennettä lennetään Finnairin omalla koneella, joskin alemmalla kapasiteetilla.

Finnairilla on markkinajohtajuus lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa ja sen asiakkaina ovat kaikki Suomen suurimmat matkanjärjestäjät. Matkanjärjestäjät ostavat valmismatkatuotantoon varten käyttöönsä haluamansa lentosarjat lomakohteisiin kesä- tai talviliikennekausiksi.

Tilauslennoille Finnair on sopinut matkanjärjestäjien kanssa kiinteät hinnat ja varautuu polttoaineriskii hintasuojuuksilla konsernin rahoituspolitiikan mukaisesti.

### **Lentotoimintapalvelut**

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

Vuonna 2009 Lentotoimintapalveluiden liikevaihto laski 5,5 prosenttia 421,3 milj. euroon. Toiminnallinen liiketulos puolittui edellisvuodesta ja oli 7,3 milj. euroa (13,8 milj. euroa).

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

Finnair Cateringin liikevaihto on laskenut matkustajamäärien vähennyttyä. Yksikössä on toteutettu sopeutustoimia, joilla työvoima on mitoitettu ateriakysynnän määrään. Myös Finnair Cateringissä saatiin toimihenkilöjärjestöjen kanssa aikaan vakautussopimus.

Finnair Tekniikan toiminnallinen liiketulos oli viime vuonna tappiollinen, mikä johtui pääosin konsernin oman liikenteen tuntipohjaisen laskutuksen vähentymisestä. Ulkopuolinen liikevaihto kasvoi noin kymmenen prosenttia edellisvuodesta.

Finnair Tekniikan pitkän ajan toimintakyvylle ja kannattavuudelle on tärkeää, että yksiköllä on myös konsernin ulkopuolisia asiakkaita. Finnair Tekniikassa elokuussa aikaansaatu vakautussopimus lisää yksikön kustannuskilpailukykyä, mikä mahdollisti 20 milj. euron kolmevuotisen huoltosopimuksen tekemisen lomalentoyhtiö Condorin kanssa.

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.

Maapalveluja tuottava Northport Oy on edelleen tappiollinen. Liiketoiminnallisen joustavuuden aikaansaamiseksi matkatavarankäsittely- sekä kuormaus- ja asematasotoimintojen osalta tehtiin kumppanuusjärjestely, jolla toiminnot ja henkilöstö siirtyivät joulukuun 2009 alusta Barona Handling Oy:lle

## Matkapalvelut (Matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat konsernin matkanjärjestäjät eli Aurinkomatkat sekä sen Virossa toimiva tytäryhtiö Horizon Travel, Pietarissa toimiva tytäryhtiö Calypso ja Suomessa toimiva Matkayhtymä Oy/takeOFF-brandi sekä matkatoimistot Matkatoimisto 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 vuonna 2009 laski 10,2 prosenttia 346,5 milj. euroon (385,9 milj. euroa). Taantumana takia liikematkustus supistui Suomessa 30–35 prosenttia edellisvuodesta, mikä heijastui puolestaan matkatoimistojen myynnissä ja tuloksessa. Kuluttajien epävarmuus oman taloutensa kehityksestä näkyi matkustuspäätösten lykkäämisinä lähemmäksi matka-ajankohtaa. Vapaa-ajan matkustuksen kysyntä alkoi selvästi heiketä loppuvuodesta. Baltiassa ja Venäjällä matkustamien väheni erittäin voimakkaasti. Toiminnallinen liiketulos laski 4,3 milj. euroa tappiolle (liikevoitto 12,3 milj. euroa).

Vuonna 2009 Suomesta tehtiin lentäen ulkomaille 961 000 (989 000) valmismatkaa. Mukana toimialan kokonaismäärässä on ensi kertaa mukana dynaamiset lento-hotellipaketit, jotka asiakas itse kokoaa matkatoimiston nettipalvelusta.

Perinteisten matkanjärjestäjien tuottamien valmismatkojen määrä supistui n. 7 %. Aurinkomatkat on Suomen suurin matkanjärjestäjä 36 prosentin markkinaosuudella. Kysynnän heiketessä edellisvuoden huippuluvuista yhtiö supisti kesän tuotantoa 10 prosentilla.

Talven 2009/10 matkojen myynti on alkoi varovasti, kun matkapäätökset tehdään entistä lähempänä matkustusajankohtaa. Talven matkojen myynti tulee myös jäämään selvästi suhdannehuippupalven 2008/09 tasoa pienemmäksi. Tarjontaa on leikattu vastaavasti. Aurinkomatkat uusi runsaat 30 vuotta käytössä olleen varausjärjestelmänsä. Uuden tuotantojärjestelmän käyttöönotto onnistui hyvin.

Vuonna 2009 Aurinkomatkojen matkustajamäärä laski Suomessa edellisvuodesta 5,2 prosenttia 327 000 matkustajaan. Täyttöaste ja tulos heikentyivät selvästi vuoden 2008 ennätystasosta. Kannattavuutta heikensivät viime hetken matkojen myynti alennuksella sekä lakkojen takia myymättä jääneet matkat.

Virossa valmismatkamarkkina romahti noin 40 prosenttia. Horizon Travel onnistui kuitenkin vaikeissa olosuhteissa sopeuttamaan toimintansa kysyntätilannetta vastaavaksi.

Aurinkomatkojen rakentamien Venäjällä jatkui vaikeassa markkinatilanteessa. Aurinkomatkat tuotti n. 13 000 lentäen Pietarista ulkomaille tehtyä valmismatkaa. Kesän matkojen kysyntä laski voimakkaasti, mutta muiden matkanjärjestäjien kanssa yhdessä jaettujen lentojen takia tuotantoa ei pystytty sopeuttamaan vastaavasti. Talven pääkohteeseensa yhtiö ei saanut ollenkaan lentoja.

Täyttöasteissa päästiin tavoitteeseen, mutta alennukset ja heikko myyntihinta kasvattivat toiminnan tappiota. Aurinkomatkat pyrkii erottautumaan kilpailijoistaan

laadulla. Yhtiön asiakastyytyväisyys on Venäjällä korkea, mutta ongelmana on suhdanteesta johtuva pieni tuotantovolyymi. Myös Calypson VIP-matkojen myynti kärsi heikosta suhdanteesta.

Suomen Matkatoimisto (SMT) ja Area ovat Suomen johtavia matkatoimistoja ja Estravel on Baltian johtavia matkatoimistoja. Liikematkustuksen romahdus painoi tuloksen tappiolle vaikka matkatoimistoissa toteutettiin useiden viikkojen lomautukset ja henkilöstö väheni pysyvästi 160 henkilöllä. Henkilöstö väheni siten 18 prosenttia edellisvuodesta. Liikematkustuksen arvioidaan jäävän pysyvästi matalammalle tasolle. Matkustuksen vähentyminen painaa katetasoa. Yhtiöt menestyivät hyvin pohjoismaisessa liikematkustajien asiakastyytyväisyystutkimuksessa.

Matkojen myynti siirtyy vahvasti verkkoon. Area.fi nousi vuonna 2009 Suomen johtavaksi omatoimimatkojen ostopaikaksi, ja 85 % Arean myymistä vapaa-ajanmatkoista myydään Area.fi:n kautta. Liikematkustuksessa keskityttiin tuotteistukseen ja sähköisten palveluiden kehittämiseen. Lisääntyneet poikkeustilanteet maailmalla saavat matkustajat arvostamaan luotettavaa matkahallinnon kumppania ja 24-tunnin palvelua.

Matkapalveluihin kuuluva, matkanvaraus- ja tietojärjestelmäpalveluja matkatoimistoille tarjoava Amadeus Finland toi markkinoille monia uusia yritysten ja matkatoimistojen matkanhallintaan liittyviä palveluita. Hotellitarjontaa Amadeuksen varausjärjestelmässä lisättiin. Suomalaisten lentomatkustuksen noin 10 prosentin lasku supisti yhtiön liikevaihtoa ja tulosta.

## **Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet**

Finnairilla on kesäkaudella 55 ja talvikaudella 57 viikoittaista välilaskutonta reittilentoa yhdeksään Aasian-kohteeseen. Finnairin Aasian-kohteet ovat Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Soul ja Tokio.

Finnairin Aasian-verkoston kytkeytyy 33 Euroopan- ja 11 kotimaan reittikohdetta. Samalla tarjotaan runsas valikoima suoria yhteyksiä Suomesta muualle Eurooppaan. Kaukoliikenteessä Delhiin lennettiin päivittäin syyskuun puolivälistä tammikuun loppuun, jonka jälkeen viikkovuoroja Delhiin on kuusi. Tokioon lennettiin päivittäin kesä-syyskuussa normaalin neljän viikkovuoron sijasta ja New Yorkiin kymmenen kertaa viikossa.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaa on uudistettu monipuolisempien käyttömahdollisuuksien tarjoamiseksi. Viime vuonna pisteohjelmaan tuli yli sata uutta partneria kolmestakymmenestä maasta eri palvelutuotteiden aloilta. Finnair Plus -jäsenille tuli uudistuksen myötä mahdollisuus yhdistää pisteitä ja rahaa palkintojen lunastamiseen. Etujen hyödyntämiseksi Finnair on avannut nettikaupan.

Uudistuksen yhteydessä myös kanta-asiakasohjelman ansaintatasojen rajat muuttuvat. Asiakas siirtyy ylemmälle tasolle aikaisempaa pienemmillä pisteillä. Toisaalta taas pisteet vanhenevat nopeammin. Pisteet ovat voimassa kolme vuotta aikaisemman viiden vuoden sijaan. Joustoa lisätään myös tarjoamalla mahdollisuus pisteiden siirtoon perheenjäsenten kesken.

Heinäkuussa Finnair lanseerasi helppokäyttöisen palvelun, jolla yritykset voivat työstää itselleen ympäristöraportin kokonaismatkustamisestaan. Ympäristöraporttityökalu on lisätty osaksi Finnairin brändikokemuksesta kertovaa <http://feel.finnair.com>-sivustoa. Sivulla voi helposti vertailla lentoreittien ympäristövaikutusta eri vaihtoasemien kautta lennettäessä.

Elokuussa Finnair keskitti liikenteensä ja asiakaspalvelunsa Helsinki-Vantaan terminaaliin 2 (T2), jossa sijaitsevat myös **oneworld**- ja muut Finnairin yhteistyökumppanilentoyhtiöt. Samalla jako kotimaan- ja ulkomaanterminaaleihin päättyi.

Talvikaudella 2009–2010 Finnair käyttää lomaliikenteessä Boeing 757 -koneiden lisäksi kaukoliikenteen Airbus A330-300 -koneitaan. 271-paikkaisella laajarunkokoneella lennetään marraskuusta huhtikuuhun 3–4 päivänä viikossa välilaskuttomia lomalentoja Helsingistä Thaimaan Phuketiin. Viime talvena vastaavassa lomalentosarjassa käytettiin konsernin ulkopuolelta vuokrattua Airbus A330-200 -koneita kuutena päivänä viikossa.

Airbus A330-300 -koneita käytetään lomaliikenteen lisäksi myös Finnairin reittilennoilla New Yorkiin, Delhiin, Nagoyaan sekä Osakaan, minkä vuoksi koneessa on 42-paikkainen bisnesluokka. Lomalennoilla bisnesluokka on nimetty Comfortluokaksi, jossa on vuodeistuimen lisäksi tarjolla turistiluokkaa monipuolisempi palvelu.

Joulukuussa Finnair avasi Via Spa -kylpylän ja modernin Via Loungen Helsinki-Vantaan lentoasemalle, samaan aikaan valmistuneeseen terminaali-laajennukseen. Lounge ja kylpylä tarjoavat ainutlaatuisia hyvinvointi- ja mukavuuspalveluita etenkin Finnairin Eurooppa–Asia-liikenteen vaihtomatkestajille.

Joulun alla saapuneen viidennen Airbus A330 -koneen bisnesluokassa on uudentyyppiset täysin vaakatasoon liukuvat vuodeistimet sekä uudenlaisen järjestelyn myötä enemmän paikkoja, jotka tarjoavat entistä enemmän yksityisyyttä. Eurooppa-Aasia-liikenteen bisnesmatkustuksessa oli loppuvuonna havaittavissa piristymistä, joten uudet koneet sekä palvelutason nosto tulivat tarpeeseen.

Huhtikuun jälkeen saapuneissa uusissa Airbuseissa on raikas, vaaleampi matkustamoilme ja teknisesti korkeatasoiset ratkaisut lisäävät merkittävästi matkustusmukavuutta myös turistiluokassa. Jokaisella matkustajalla on oma näyttöruutu monipuolisine viihdemahdollisuuksineen ja lennon aikana voi muun muassa lähettää tekstiviestejä sekä työskennellä kannattavalla tietokoneella. Scenario-valaistus simuloi auringon liikettä vuorokausirytmien mukaan, mikä helpottaa matkustajien sopeutumista uuteen aikavyöhykkeeseen jo lentokoneessa.

## Lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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



Kotimaisen kuluttajaluottamuksen heikentyminen vaikuttaa laskevasti lomaliikenteen ja reittiliikenteen vapaa-ajan matkojen kysyntään. Suomessa myös liikematkustuskysyntä saattaa toipua hitaammin kuin muilla markkinoilla. Asiakaskunnan taloudelliset vaikeudet lisäävät luottotappioriskiä tulevaisuudessa. Matkustaja- ja rahtiliikenteen varauskannan lyhyden takia ennustaminen pitkälle tulevaisuuteen on vaikeaa.

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

Uusien koneiden hankinnassa riskinä on, että heikko kysyntä ei mahdollista tänä vuonna niiden täysimittaista ja kannattavaa operointia.

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

Kymmenen prosentin muutos polttoaineen maailmanmarkkinahinnassa vaikuttaa Finnairin liiketulokseen noin 18 miljoonaa euroa suojausten jälkeen. Kymmenen prosentin muutos euro-dollarikurssissa vaikuttaa noin 17 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen suojausten jälkeen.

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

## Näkymät

Matkustuskysynnän laskun pysähtymisestä on toimialalla heikkoja merkkejä, mutta ylikapasiteetti vaikeuttaa hintatason nostoa. Liikematkustus on toipumassa ennen muuta Suomen ulkopuolella.

Lentorahdin kysyntä on kääntymässä maltilliseen nousuun. Erityisesti Aasian markkinoilla rahtikysyntä on vahvistunut, mikä parantaa myös Finnairin rahtiliiketoiminnan edellytyksiä.

Eurooppa-Aasia-strategian toteuttamista jatketaan määrätietoisesti, mutta ottaen huomioon markkinakohtaiset kysynnän vaihtelut.

Sopeutustoimia yksikkökustannusten alentamiseksi jatketaan kaikissa yksiköissä. Tavoitteena on yksikkökustannusten alentaminen keskituottojen alentumista vastaavasti. Aiemmin julkaistun ohjelman mukaisesti Finnair-konsernissa on tavoitteena toteuttaa yhteensä noin 200 miljoonan euron tehostamistoimet. Tehostamis- ja tulosparannuskohteista reilu neljännes on vielä tunnistamatta.

Henkilöstökulusäästöt sisältävät henkilöstövähennyksiä, lomautuksia sekä toimintojen kumppanuusjärjestelyjä joustavuuden saavuttamiseksi.

Myynnin tehostamiseksi Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmää on kehitetty parantamalla palvelua sekä monipuolistamalla tuotetarjontaa. Järjestelmä mahdollistaa kohdistetumman ja tehokkaamman markkinoinnin.

Meneillään olevan talvikauden sekä tulevan kesän lomamatkojen kysynnän arvioidaan olevan viimevuotista alempi. Välttääkseen ylitarjonnasta johtuvan hintatason laskun Aurinkomatkat on sopeuttanut tarjontaansa. Tilauslentokapasiteetti laskee, kun kolme Boeing 757 -konetta seitsemästä poistuu Finnairin laivastosta leasingsopimusten päättyessä tulevana keväänä.

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

Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteetin arvioidaan olevan vuoden 2010 ensimmäisellä neljänneksellä noin kymmenen prosenttia alle edellisvuoden. Finnairin reittiliikenne kärsii matalasta yksikkötuotosta, mutta koneiden matkustajakäyttöasteiden arvioidaan säilyvän tyydyttävällä tasolla. Tämä johtaa liikevaihdon laskuun vielä ensimmäisellä neljänneksellä.

Kuluvan vuoden ensimmäisen neljänneksen arvioidaan olevan vielä vaikea ja jäävän selvästi tappiolliseksi. Toteutuksessa olevien tehostamistoimien ansiosta Finnair-konsernin kannattavuuden arvioidaan paranevan vähitellen vuoden edetessä.

## **Hallituksen esitys osingonjaosta**

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat ovat 393,0 miljoonaa euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa vuodelta 2009 ei jaeta.

FINNAIR OYJ  
Hallitus

## Tiedotustilaisuus

Finnair järjestää mediatilaisuuden 5.2.2010 klo 11 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30. Paikka on Toimistotorni, Lentäjätie 3, Helsinki-Vantaan lentoasema. Lisätiedot ja ilmoittautumiset: Marjo Kalliola, puh. (09) 818 4951 tai [marjo.kalliola@finnair.fi](mailto:marjo.kalliola@finnair.fi).

Finnair Oyj  
Viestintä  
Christer Haglund  
viestintäjohtaja

Lisätietoja antavat:

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

Viestintäjohtaja Christer Haglund  
puh. (09) 818 4007  
[christer.haglund@finnair.fi](mailto:christer.haglund@finnair.fi)

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

[www.finnair.fi/konserni](http://www.finnair.fi/konserni)

# FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE 1.1. – 31.12.2009

## AVAINLUKUJA (Milj. euroa)

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	457,7	579,0	-20,9	1 837,7	2 255,8	-18,5
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	10,2	22,6	-	11,9	173,5	-
Lentokaluston leasemaksut	18,3	20,8	-12,0	74,4	82,6	-9,9
Toiminnallinen liikevoitto/-tappio, EBIT*	-39,4	-13,7	-	-180,2	0,8	-
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	4,2	-43,8	-	55,5	-57,4	-
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja kertaluonteiset erät	-7,9	-3,8	-	0,7	-1,3	-
Liikevoitto/-tappio, EBIT	-43,1	-61,3	-	-124,0	-57,9	-
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	-36,6	-45,0	-	-102,0	-46,3	-

Liikevoitto, EBIT % liikevaihdosta *	-8,6	-2,4	-	-9,8	0,0	-
EBITDAR % liikevaihdosta *	2,2	3,9	-	0,6	7,7	-
Lentotoiminnan yksikkötuotot euro senttiä/RTK	65,6	75,8	-13,4	67,2	75,8	-11,3
Lentotoiminnan yksikkökulut euro senttiä/RTK	73,8	79,4	-7,0	74,7	76,6	-2,4
Lentotoiminnan yksikkökulut euro senttiä /ATK	45,7	45,3	1,0	43,8	43,4	0,8
Tulos /osake e (laimentamaton)	-0,30	-0,38	-	-0,81	-0,36	-
Tulos /osake e (laimennusvaikutuksella)	-0,30	-0,38	-	-0,81	-0,36	-
Oma pääoma/ osake e	6,67	5,87	13,6	6,67	5,87	13,6
Bruttoinvestoinnit MEUR	8,8	13,1	-	347,6	232,8	-
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	1,9	2,3	-	18,9	10,3	-
Omavaraisuusaste %				35,5	36,9	
Velkaantumisaste % (Gearing)				25,9	-12,0	
Oikaistu velkaantumisaste %				86,9	65,1	
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				-8,4	-3,0	
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)				-12,7	-5,3	

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

Lentotoiminnan yksikkökulut c/RTK = Lentotoiminnan yksikkökulut (ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä) / RTK

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

## TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

### Tulos / osake:

Kauden voitto

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

### Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä

### Velkaantumisaste, %:

Korolliset nettovelat \*100

Oma pääoma + vähemmistöosuus

### Operatiivinen liikevoitto:

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia.

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

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

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskiarvo)

### Korolliset nettovelat:

Korolliset velat - korolliset varat - pörssiosakkeet

### Omavaraisuusaste, %:

Oma pääoma + vähemmistöosuus \*100

Taseen loppusumma - saadut ennakot

### Oman pääoman tuotto, %: (ROE)

Tulos \*100

Oma pääoma + vähemmistöosuus (keskiarvo)

## KONSERNIN TULOSLASKELMA (Milj. euroa)

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
<b>Liikevaihto</b>	<b>457,7</b>	<b>579,0</b>	<b>-20,9</b>	<b>1 837,7</b>	<b>2 255,8</b>	<b>-18,5</b>
Valmistus omaan käyttöön	3,2	0,5	540,0	4,7	1,6	193,8
Liiketoiminnan muut tuotot	3,8	7,4	-48,6	14,9	20,9	-28,7
Käyttöomaisuuden myyntivoitot *	1,7	1,2	-	32,9	6,2	-
<b>Liiketoiminnan tuotot</b>	<b>466,4</b>	<b>588,1</b>	<b>-20,7</b>	<b>1 890,2</b>	<b>2 284,5</b>	<b>-17,3</b>
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
Henkilöstökulut	111,8	140,6	-20,5	482,3	538,6	-10,5
Polttoaineet	101,2	142,3	-28,9	450,3	557,6	-19,2
Lentokaluston leasemaksut	18,3	20,8	-12,0	74,4	82,6	-9,9
Muut vuokrat	20,3	20,8	-2,4	81,4	69,3	17,5
Kaluston aineostot ja huolto	28,4	46,4	-38,8	101,6	111,1	-8,6
Liikennöimismaksut	40,0	49,2	-18,7	171,1	188,5	-9,2
Maaselvitys- ja cateringkulut	36,0	36,8	-2,2	130,2	146,6	-11,2
Valmismatkatuotannon kulut	34,4	41,4	-16,9	131,1	138,9	-5,6
Myynti ja markkinointikulut	22,4	27,8	-19,4	77,2	102,9	-25,0
Poistot	31,5	11,1	183,8	117,9	90,1	30,9
Muut kulut	59,8	63,4	-5,7	220,0	251,3	-12,5
<b>Toiminnalliset kulut yhteensä</b>	<b>504,1</b>	<b>600,6</b>	<b>-16,1</b>	<b>2 037,5</b>	<b>2 277,5</b>	<b>-10,5</b>
<b>Toiminnallinen liikevoitto, EBIT</b>	<b>-39,4</b>	<b>-13,7</b>	<b>-</b>	<b>-180,2</b>	<b>0,8</b>	<b>-</b>
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	4,2	-43,8	-109,6	55,5	-57,4	-
Kertaluonteiset erät	-9,6	-5,0	-	-32,2	-7,5	-
<b>Kulut yhteensä</b>	<b>509,5</b>	<b>649,4</b>	<b>-21,5</b>	<b>2 014,2</b>	<b>2 342,4</b>	<b>-14,0</b>
<b>Liikevoitto, EBIT</b>	<b>-43,1</b>	<b>-61,3</b>	<b>-</b>	<b>-124,0</b>	<b>-57,9</b>	<b>-</b>
Rahoitustuotot	2,2	4,1	-46,3	8,9	22,1	-59,7
Rahoituskulut	-4,6	-5,1	-9,8	-18,7	-26,7	-30,0
Osuus osakkuusyrityiden tuloksesta	0,1	0,3	-	0,1	0,3	-
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-45,4</b>	<b>-62,0</b>	<b>-</b>	<b>-133,7</b>	<b>-62,2</b>	<b>-</b>
Välittömät verot	8,8	17,2	-	31,8	16,1	-
<b>Kauden tulos</b>	<b>-36,6</b>	<b>-44,8</b>	<b>-</b>	<b>-101,9</b>	<b>-46,1</b>	<b>-</b>

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden tuloksesta	-36,6	-45,0		-102,0	-46,3	
Vähemmistölle kuuluva osuus kauden tuloksesta	0,0	0,2		0,1	0,2	
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluvasta kauden tuloksesta laskettu osakekohtainen tulos</b>						
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,30	-0,38		-0,81	-0,36	
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,30	-0,38		-0,81	-0,36	

\*) Ei sisälly toiminnalliseen liikevoittoon

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

Vuoden 2008 kaluston aineostoja ja huoltoja sekä poistoja on muutettu vastaamaan kuluvaan tilikauteen kirjausmenettelyä siten, että poistoja on vähennetty 10,6 miljoonaa euroa ajanjaksolta Q1 - Q4 / 2008 ja 4,3 miljoonaa euroa vuoden 2008 ajanjaksolta Q4 / 2008, vastaavat arvot on lisätty kaluston aineosto- ja huoltokuluihin.

Muista kuluista on siirretty polttoainekuluihin vertailuvuonna realisoituneiden johdannaisten vaikutus seuraavasti:

Q4/2008 11,0 milj. euroa

Q1-Q4/2008 -10,3 milj. euroa

## KONSERNIN TASE (Milj. euroa)

	31.12.2009	31.12.2008	1.1.2008
<b>VARAT</b>			
<b>Pitkäaikaiset varat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	46,1	48,1	46,6
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 469,0	1 272,1	1 168,9
Osuudet osakkuusyhtiöissä	8,3	6,1	5,7
Muut rahoitusvarat	20,5	21,5	13,8
Laskennalliset verosaamiset	42,0	57,7	16,7
Yhteensä	1 585,9	1 405,5	1 251,7
<b>Lyhytaikaiset varat</b>			
Vaihto-omaisuus	36,8	35,1	36,1
Myyntisaamiset ja muut saamiset	197,5	231,8	287,3
Muut rahoitusvarat	598,2	373,8	518,6
Rahavarat	9,2	18,3	21,5
Yhteensä	841,7	659,0	863,5
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	19,4	19,4	34,7
<b>Varat yhteensä</b>	<b>2 447,0</b>	<b>2 083,9</b>	<b>2 149,9</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>			
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>			
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	777,2	674,0	891,8
Yhteensä	852,6	749,4	967,2
Vähemmistöosuus	0,9	1,1	1,7
Oma pääoma yhteensä	853,5	750,5	968,9
<b>Pitkäaikaiset velat</b>			
Laskennalliset verovelat	99,1	120,6	144,5
Rahoitusvelat	637,4	261,1	269,6
Eläkeveloitteet	0,0	6,1	15,8
Yhteensä	736,5	387,8	429,9
<b>Lyhytaikaiset velat</b>			
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	0,0	1,5	8,2
Varaukset	73,0	61,5	53,6
Rahoitusvelat	201,8	48,5	54,5
Ostovelat ja muut velat	582,2	834,1	634,8
Yhteensä	857,0	945,6	751,1
Velat yhteensä	1 593,5	1 333,4	1 181,0
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>	<b>2 447,0</b>	<b>2 083,9</b>	<b>2 149,9</b>

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

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

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
	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	Yhteen- sä	Vähem- mistö- osuus	Oman pää- oman ehtoi- nen laina	Oma pää- oma yh- teensä
<b>Oma pääoma 1.1.2008</b>	75,4	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	<b>967,2</b>	1,7	0,0	<b>968,9</b>
Osingonjako							-31,9	-31,9	-0,5	0,0	-32,4
Vähemmistömuutos							0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0					-4,7	-4,7		0,0	-4,7
Luovutetut omat osakkeet/ Osakeperus- teisten maksujen kustannus					2,3		0,0	2,3		0,0	2,3
<b>Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 31.12.2008</b>	75,4	20,4	147,7	26,8	247,2	-0,1	415,5	<b>932,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>933,8</b>
Tilikauden voitto							-46,3	-46,3	0,2		-46,1
Laajan tuloksen erät				-137,3		0,1	0,0	-137,2	0,0	0,0	-137,2
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	-137,3	0,0	0,1	-46,3	-183,5	0,2	0,0	-183,3
<b>Oma pääoma yhteensä 31.12.2008</b>	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	<b>749,4</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>	<b>750,5</b>

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

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
	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	Yhteen- sä	Vähem- mistö- osuus	Oman pää- oman ehto- inen laina	Oma pää- oma yh- teensä
<b>Oma pääoma 1.1.2009</b>	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	<b>749,4</b>	1,1	0,0	<b>750,5</b>
Osingonjako							0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Omien osakkeiden hankinta	0,0	0,0					0,0	0,0		0,0	0,0
<b>Omistajiin liittyvät oman pääoman erät 31.12.2009</b>	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2		369,2	<b>749,4</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>750,2</b>
Oman pääoman ehtoisen laina							0,0	0,0		119,4	119,4
Tilikauden voitto							-102,0	-102,0	0,1	0,0	-101,9
Laajan tuloksen erät				85,3		0,5	0,0	85,8	0,0	0,0	85,8
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,0	85,3	0,0	0,5	-102,0	-16,2	0,1	0,0	-16,1
<b>Oma pääoma yhteensä 31.12.2009</b>	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	267,2	<b>733,2</b>	<b>0,9</b>	<b>119,4</b>	<b>853,5</b>

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

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma											
	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	Yhteen- sä	Vähem- mistö- osuus	Oman pää- oman ehto- inen laina	Oma pää- oma yh- teensä
<b>Oma pääoma 1.1.2008</b>	75,4	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	470,2	<b>985,3</b>	1,7	0,0	<b>987,0</b>
Laskenta- periaatteen muutos (IFRIC 13)							-18,1	-18,1	0,0	0,0	-18,1
<b>Oikaistu pääoma 1.1.2008</b>	75,4	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	<b>967,2</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>968,9</b>



## KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA (Milj. euroa)

	1.1.-31.12.2009	1.1.-31.12.2008
<b>Liiketoiminnan rahavirrat</b>		
Kauden voitto	-101,9	-46,1
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	74,7	174,6
Korkokulut ja muut rahoituskulut	18,7	26,7
Korkotuotot	-8,6	-18,9
Muut rahoitustuotot	-0,2	-3,2
Osinkotuotot	-0,1	0,0
Verot	-31,8	-16,1
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	32,7	-2,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,7	1,0
Osto- ja muiden velkojen muutos	-94,6	-11,8
Maksetut korot	-12,7	-13,1
Maksetut rahoituskulut	-2,3	-1,3
Saadut korot	7,0	15,4
Saadut rahoitustuotot	0,2	3,2
Maksetut verot	0,0	12,5
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>-120,6</b>	<b>120,2</b>
<b>Investointien rahavirrat</b>		
Tytäryritysten hankinnat	0,0	-3,2
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-9,4	-12,7
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-316,1	-215,3
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	-279,1	183,1
Myytavissä olevien osakkeiden nettomuutos	6,2	0,0
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	61,9	69,0
Saadut osingot	0,1	0,0
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-1,6	-7,8
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-538,0</b>	<b>13,1</b>
<b>Rahoituksen rahavirrat</b>		
Lainojen nostot	611,1	4,9
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-129,5	-50,0
Omien osakkeiden hankinta	119,4	
Oman pääoman ehtoinen laina	0,0	-4,7
Maksetut osingot	0,0	-31,9
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>601,0</b>	<b>-81,7</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>-57,6</b>	<b>51,6</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>		
Rahavarat tilikauden alussa	343,4	291,8
Rahavirtojen muutos	-57,6	51,6
<b>Rahavarat tilikauden lopussa</b>	<b>285,8</b>	<b>343,4</b>

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-31.12.2009	1.1.-31.12.2008
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa		
Poistot	132,8	110,2
Työsuhde-etuudet	-11,0	-10,3
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-55,5	57,4
Muut oikaisut	8,4	17,3
Yhteensä	74,7	174,6
Muut rahoitusvarat	598,2	373,8
Rahavarat	9,2	18,3
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	607,4	392,1
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-318,7	-39,6
Myytavissä olevat osakkeet	-2,9	-9,1
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	285,8	343,4

## KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LIITETIEDOT

### 1. LAADINTAPERUSTA

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

### 2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2009 noudattamien periaatteiden kanssa.

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

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

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

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

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

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

Konsernin vuonna 2010 ja 2011 käyttöönotettavista IASB:n julkaisemista standardeista ja tulkinnoista tullaan selostamaan yksityiskohtaisesti tilinpäätöksen 2009 laadintaperiaatteissa.

### 3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA – HARKINNAT

Osavuositarkastuksen ja tilinpäätöstiedotteen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määriin. Arviot ja oletukset perustuvat tällä hetkellä Finnairin johdon tiedossa oleviin oletuksiin ja tekijöihin sekä sen tämänhetkisiin päätöksiin ja suunnitelmiin. Vaikka johto uskoo, että tulevaisuuteen suuntautuneet oletukset ovat perusteltuja, mitään varmuutta ei ole siitä, että kyseiset oletukset osoittautuvat oikeiksi. Tämän vuoksi tulokset voivat erota merkittävästi tulevaisuuteen suuntautuneisiin lausumiin sisältyneistä oletuksista johtuen mm. talouden epävarmuudesta.

### 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- LIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

1.1. – 31.12.2009

	Lentoliikenne	Lentotoimintapalvelut	Matkapalvelut	Konserni-eliminoinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Milj. euroa						
Ulkoinen liikevaihto	1 387,2	105,8	344,7			1 837,7
Sisäinen liikevaihto	150,7	315,5	1,8	-468,0		0,0
Liikevaihto	1 537,9	421,3	346,5	-468,0	0,0	1 837,7
Liikevoitto	-191,2	29,8	-4,3		41,7	-124,0
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,1	0,1
Rahoitustuotot					8,9	8,9
Rahoituskulut					-18,7	-18,7
Tuloverot					31,8	31,8
Vähemmistöosuus					-0,1	-0,1
Kauden tulos						-102,0
Muut erät						
Investoinnit	325,1	17,6	4,0	0,0	0,9	347,6
Poistot	99,3	30,6	1,3	0,0	1,6	132,8

### ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

1.1. – 31.12.2008

	Lentoliikenne	Lentotoimintapalvelut	Matkapalvelut	Konserni-eliminoinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Milj. euroa						
Ulkoinen liikevaihto	1 765,4	106,8	383,6			2 255,8
Sisäinen liikevaihto	155,3	339,0	2,3	-496,6		0,0
Liikevaihto	1 920,7	445,8	385,9	-496,6	0,0	2 255,8
Liikevoitto	-16,9	10,9	12,0		-63,9	-57,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista					0,3	0,3
Rahoitustuotot					22,1	22,1
Rahoituskulut					-26,7	-26,7
Tuloverot					16,1	16,1
Vähemmistöosuus					-0,2	-0,2
Kauden tulos						-46,3
Muut erät						
Investoinnit	196,1	34,2	1,2	0,0	1,3	232,8
Poistot	77,4	30,5	1,9	0,0	0,4	110,2

## LIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Lentoliikenne	370,9	484,7	-23,5	1 537,9	1 920,7	-19,9
Lentotoimintapalvelut	111,1	115,8	-4,1	421,3	445,8	-5,5
Matkapalvelut	94,0	111,9	-16,0	346,5	385,9	-10,2
Konsernieliminoinnit	-118,3	-133,4	-11,3	-468,0	-496,6	-5,8
<b>Yhteensä</b>	<b>457,7</b>	<b>579,0</b>	<b>-20,9</b>	<b>1 837,7</b>	<b>2 255,8</b>	<b>-18,5</b>

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

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Lentoliikenne	-47,1	-23,0	104,8	-170,5	-19,4	-
Lentotoimintapalvelut	9,9	5,0	98,0	7,3	13,8	-47,1
Matkapalvelut	1,2	5,3	-77,4	-4,3	12,3	-135,0
Kohdistamattomat erät	-3,4	-1,0	240,0	-12,7	-5,9	115,3
<b>Yhteensä</b>	<b>-39,4</b>	<b>-13,7</b>	<b>187,6</b>	<b>-180,2</b>	<b>0,8</b>	<b>-</b>

## HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2009	2008	Muutos
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Lentoliikenne	3 925	4 280	-8,3
Lentotoimintapalvelut	3 347	3 650	-8,3
Matkapalvelut	1 289	1 419	-9,2
Muut toiminnot	236	246	-4,1
<b>Yhteensä</b>	<b>8 797</b>	<b>9 595</b>	<b>-8,3</b>

## TOISSIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- MAANTIETEELLISET SEGMENTIT

### LIKEVAIHTO KONSERNIN ULKOPUOLELLE MYYNTIKOHTEITTAIN

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Suomi	98,6	126,1	-21,8	358,8	432,8	-17,1
Eurooppa	180,0	209,8	-14,2	782,2	962,5	-18,7
Aasia	137,3	191,4	-28,3	551,5	708,8	-22,2
Pohjois-Amerikka	14,7	15,7	-6,4	55,9	67,6	-17,3
Muut	27,1	36,0	-24,7	89,3	84,1	6,2
<b>Yhteensä</b>	<b>457,7</b>	<b>579,0</b>	<b>-20,9</b>	<b>1 837,7</b>	<b>2 255,8</b>	<b>-18,5</b>

## 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 (Milj. euroa)

Johdannaiset	31.12.2009		31.12.2008	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
<b>Valuuttajohdannaiset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):				
Polttoaineen valuuttasuojaus	299,1	-3,0	382,7	14,0
Lentokoneostojen suojaus				
Käyvän arvon suojaus	491,0	7,1	425,8	26,4
Rahavirran suojaus	0,0	0,0	58,9	0,4
Leasemaksujen valuuttasuojaus	36,2	-0,6	48,4	2,2
<b>Suojauslaskennassa olevat yhteensä</b>	<b>826,3</b>	<b>3,5</b>	<b>915,8</b>	<b>43,0</b>
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	214,8	0,9	74,4	3,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Osto-optiot	0,0	0,0	12,8	0,2
Myyntioptiot	0,0	-0,0	18,8	-0,1
Taseen suojaus (termiinit)	90,0	1,9	46,9	-2,3
<b>Yhteensä</b>	<b>304,8</b>	<b>2,8</b>	<b>152,9</b>	<b>1,0</b>
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>1 131,1</b>	<b>6,3</b>	<b>1 068,8</b>	<b>44,0</b>
	31.12.2009		31.12.2008	
	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (tonnia)	Käypä arvo (Milj. euroa)
<b>Hyödykejohdannaiset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit	538 600	-34,7	591 300	-153,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit	48 400	0,7	71 700	-27,6
Gasoil termiinit	0	0,0	17 000	-5,5
Jet differential termiinit	120 500	4,3	340 500	6,9
Optiot				
Ostetut, lentopetroli	68 000	0,8	28 000	0,1
Asetetut, lentopetroli	80 500	-0,4	28 000	-8,9
Ostetut, gasoil	0	0,0	47 000	0,0
Asetetut, gasoil	0	0,0	63 500	-17,6
<b>Yhteensä</b>		<b>-29,3</b>		<b>-205,6</b>
	31.12.2009		31.12.2008	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
<b>Korkojohdannaiset</b>				
<b>Valuutan- ja koronvaihtosopimukset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:	6,9	-3,8	16,7	-7,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	4,7	-2,6	11,7	-6,3
<b>Yhteensä</b>	<b>11,6</b>	<b>-6,4</b>	<b>28,4</b>	<b>-13,6</b>
<b>Koronvaihtosopimukset</b>				
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa ulkopuoliset erät:	20,0	-0,2	20,0	0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>20,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>20,0</b>	<b>0,1</b>
<b>Osakejohdannaiset</b>				
Optiot				
Osto-optiot, osake	0,0	0,0	0,0	0,0

## 6. YRITYSHANKINNAT JA MYNNIT

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

## 7. TULOVEROT

Tuloslaskelmaan on merkitty tulokseen perustuvat toiminnalliset ja laskennalliset verot perustuen voimassaoleviin verokantoihin.

## 8. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous 26.3.2009 päätti olla jakamatta osinkoa tilikaudelta 2008.

## 9. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.12.2009	31.12.2008
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 339,6	1 250,2
Käyttöomaisuusinvestoinnit	413,2	273,2
Ennakoiden muutos	-22,2	-4,6
Vähennykset	-63,3	-69,0
Poistot	-132,8	-110,2
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 534,5</b>	<b>1 339,6</b>

Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	19,4	34,7
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	19,4	19,4

## 10. KOROLLINEN VIERASPÄÄOMA

Katsauskauden aikana nostettiin lainoja 611,1 milj. euroa, josta lyhytaikaisten osuus oli 206,5 milj. euroa. 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 (Milj. euroa)

	31.12.2009	31.12.2008
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	680,0	273,3
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	81,4	68,0
<b>Yhteensä</b>	<b>761,4</b>	<b>341,3</b>

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2009 olivat 1.100,0 miljoonaa euroa (31.12.2008 1.508,9 miljoonaa euroa)

## 12. VASTUUT (Milj. euroa)

	31.12.2009	31.12.2008
Lentokaluston leasemaksuvastuut	226,5	285,9
Muut vastuut	256,8	204,2
<b>Yhteensä</b>	<b>483,3</b>	<b>490,1</b>

## 13. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumat esitetään vuoden 2009 tilinpäätöksessä. Tilinpäätöshetken jälkeen ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia.

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

## 14. LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.12.2009

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti
Matkustajat (1000)	7 433	3 672	165	1 157	1 315	6 310	1 123	
Muutos % ed.v.	-10,1	-8,8	6,9	-10,9	-10,6	-9,2	-14,9	
Rahti ja posti (1000 kg)	89 234	18 344	6 647	59 290	2 688	86 969	1 279	89 234
Muutos % ed.v.	-12,6	-11,4	-11,5	-12,1	-14,0	-12,0	111,1	-12,6
Tarjotut hkm (milj.)	26 260	7 590	1 321	10 713	1 203	20 827	5 433	
Muutos % ed.v.	-9,8	-9,9	10,3	-12,2	-13,5	-10,3	-7,7	
Myydyt hkm (milj.)	19 935	5 065	1 091	8 417	715	15 289	4 646	
Muutos % ed.v.	-9,0	-8,4	7,0	-9,9	-12,6	-8,5	-10,5	
Matkustajakäyttöaste %	75,9	66,7	82,6	78,6	59,4	73,4	85,5	
Muutos %-yks. ed.v.	0,7	1,1	-2,6	2,0	0,7	1,4	-2,6	
Tarjotut tnkm (milj.)	3 920							848
Muutos % ed.v.	-12,6							-12,7
Myydyt tnkm (milj.)	2 298							512
Muutos % ed.v.	-9,7							-12,3
Kokonaiskäyttöaste %	58,6							60,3 *
Muutos %-yks. ed.v.	1,9							0,3

\* 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.

	2009	2008	Muutos	2009	2008	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
<b>Kauden tulos</b>	<b>-36,6</b>	<b>-44,8</b>	-	<b>-101,9</b>	<b>-46,1</b>	-
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>						
Muuntoerot	0,0	-0,2	-	0,5	0,1	-
Myytävissä olevien rahavarojen muutos	0,1	0,4		12,0	-13,7	
- Verojen osuus	0,0	-0,2		-4,2	4,8	
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos verojen jälkeen	29,0	-146,8	-	73,3	-123,6	-
- Verojen osuus	-10,2	51,6		-25,7	43,4	
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>29,1</b>	<b>-146,6</b>	-	<b>85,8</b>	<b>-137,2</b>	-
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>-7,5</b>	<b>-191,4</b>	-	<b>-16,1</b>	<b>-183,3</b>	-

Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	-7,5	-191,6		-16,2	-183,5	
Vähemmistölle kuuluva osuus kauden laajasta tuloksesta	0,0	0,2		0,1	0,2	

## 16. TILIKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

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 yhtiöitetyt yhtiöt ovat osa Lentotoimintapalvelut - segmenttiä. Yhtiöittämisen yhteydessä on moottorien raskashuoltojen kirjauskäytäntöä muutettu siten että, ne vastaavat IAS 37 - standardissa tapahtuvaa muutosta. Standardin soveltamisen seurauksena Finnair Oyj:n Lentoliikenne-Segmentin avaavaan taseeseen 1.1.2010 kirjataan arviolta n. 22 milj. euron oman pääoman vähennys.

Finnairin Koulutuskeskuksen toiminta yhtiöitettiin tilikauden 2010 alussa 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 typpikoulutukset. Lentokoulutusta myydään myös ulkopuolisille asiakkaille.